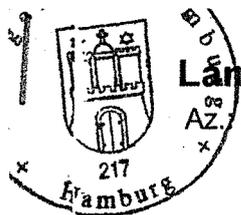


FA TB 18.10.2019
FA BJ 04.11.2019
FA 886 04.12.2019



Landgericht Hamburg

AZ. 329 O 1/19

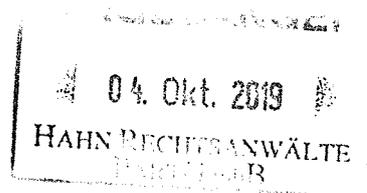
Verkündet am 30.09.2019

Hesse, JFAng
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES



In der Sache

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbH**, Alter Steinweg 1-3, 20459 Hamburg, Gz.:

gegen
Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den, Herrn Dr. Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 29 - durch die Richterin am Landgericht
Bernheim als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 07.06.2019 für Recht:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin € 21.927,16 nebst Zinsen in Höhe von
4 % Prozent p. a. auf je € 499,-

- vom 15.09.2013 bis 05.06.2019,
- vom 15.10.2013 bis 05.06.2019,
- vom 15.11.2013 bis 05.06.2019,
- vom 15.12.2013 bis 05.06.2019,
- vom 15.01.2014 bis 05.06.2019,
- vom 15.02.2014 bis 05.06.2019,
- vom 15.03.2014 bis 05.06.2019,
- vom 15.04.2014 bis 05.06.2019,
- vom 15.05.2014 bis 05.06.2019,
- vom 15.06.2014 bis 05.06.2019,



vom 15.07.2014 bis 05.06.2019,
vom 15.08.2014 bis 05.06.2019,
vom 15.09.2014 bis 05.06.2019,
vom 15.10.2014 bis 05.06.2019,
vom 15.11.2014 bis 05.06.2019,
vom 15.12.2014 bis 05.06.2019,
vom 15.01.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.02.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.03.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.04.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.05.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.06.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.07.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.08.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.09.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.10.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.11.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.12.2015 bis 05.06.2019,
vom 15.01.2016 bis 05.06.2019,
vom 15.02.2016 bis 05.06.2019,
vom 15.03.2016 bis 05.06.2019,
vom 15.04.2016 bis 05.06.2019,
vom 15.05.2016 bis 05.06.2019,
vom 15.06.2016 bis 05.06.2019,
vom 15.07.2016 bis 05.06.2019,
vom 15.08.2016 bis 05.06.2019,
vom 14.09.2016 bis 05.06.2019,
vom 14.10.2016 bis 05.06.2019,
vom 14.11.2016 bis 05.06.2019,
vom 14.12.2016 bis 05.06.2019,
vom 14.01.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.02.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.03.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.04.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.05.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.06.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.07.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.08.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.09.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.10.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.11.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.12.2017 bis 05.06.2019,
vom 14.01.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.02.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.03.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.04.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.05.2018 bis 05.06.2019,

und auf je € 450,30

vom 14.06.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.07.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.08.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.09.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.10.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.11.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.12.2018 bis 05.06.2019,
vom 14.01.2019 bis 05.06.2019,
vom 14.02.2019 bis 05.06.2019,
vom 14.03.2019 bis 05.06.2019,
vom 14.04.2019 bis 05.06.2019,
vom 14.05.2019 bis 05.06.2019

und in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz p. a. auf € 21.927,16 seit dem 06.06.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Tiguan Sport & Style 4MOTION BM Techn.,

es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Klägerin - Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Tiguan Sport & Style 4MOTION BM Techn.,
- von sämtlichen Verpflichtungen freizustellen, die aus dem Darlehensvertrag Nr. 44597489V815 mit der Volkswagen Bank AG resultieren;

es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des vorgenannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet;

es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin - Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Tiguan Sport & Style 4MOTION BM Techn.,
sämtliche weiteren Schäden zu ersetzen, die aus dem Erwerb des vorgenannten Fahrzeugs resultieren werden.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte 90 %, die Klägerin trägt 10 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar; für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, sofern nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Die Klägerin erwarb am 22.05.2013 den von der Beklagten hergestellten neuen VW Tiguan Sport & Style 4MOTION BM Techn., zum Preis von € 36.872,94 (Anlage K 20). Das Fahrzeug wurde am 22.07.2013 mit einer Laufleistung von 10 km übergeben. (93) Die Klägerin schloss zur Finanzierung nacheinander zwei Darlehensverträge ab (Anlagen K 31, K 32).

Das Fahrzeug wies bei Einreichung der Klage vom 28.12.2018 eine Laufleistung von 85.000 km auf, am 06.07.2019 eine Laufleistung von 91.203 km (Anlage K 40).

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Baureihe EA 189 ausgestattet. Es war eine Motor-

steuerungssoftware installiert, die es anhand des Fahrverhaltens erkennt, wenn sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand im Labor befindet. Dann wird ein „Modus 1“ aktiviert. Nur in diesem besonderen Modus auf dem Prüfstand werden die vorgegebenen Grenzwerte für Stickoxyd (NOx) aufgrund der dann aktiven Abgasrückführung eingehalten. Im realen Fahrbetrieb ist der „Modus 0“ mit geringerer Abgasrückführung aktiv, in dem die NOx-Emissionen erheblich höher sind als auf dem Prüfstand.

Im „Modus 0“, also im realen Fahrbetrieb, werden die zur Typengenehmigung des Fahrzeugs angegebenen Werte nicht eingehalten; auf dem Prüfstand nur aufgrund des besonderen „Modus 1“. In den Antragsunterlagen für die Typengenehmigung war diese Software nicht erwähnt ihre Funktion und Auswirkung ist auch für Fachleute nicht ohne weiteres erkennbar.

Diese Software in dem genannten Motortyp mit der von der Beklagten sog. „Umschaltlogik“ wurde gezielt und systematisch im Konzern der Beklagten millionenfach verwendet, um im Labor die Vorgaben an den Schadstoffausstoß mit kostengünstigen Maßnahmen einzuhalten.

Die Verwendung der Software wurde ab 2014 öffentlich bekannt, und zwar zunächst in den USA.

Mit Bescheid vom 15.10.2015 verpflichtete das Kraftfahrtbundesamt die Beklagte, die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen.

In der Öffentlichkeit sind diese Umstände als „Dieselskandal“ und „Abgasskandal“ bekannt.

Die Klägerin erhielt im Februar 2016 ein Schreiben der Beklagten mit einem Rückruf (Anlage K 20a). Die Beklagte informierte die Klägerin, dass ihr Fahrzeug von der beschriebenen Software betroffen sei und forderte sie auf, das Software-Update aufspielen zu lassen. Die Klägerin kam dem nach.

Die Klägerin trägt vor, sie würde das Fahrzeug nicht erworben und die Darlehensverträge nicht abgeschlossen haben, wenn sie gewusst hätte, dass das Fahrzeug die beschriebene manipulierte Software aufwies und die Gefahr bestanden habe, dass es im Verkehr nicht betrieben werden dürfte.

Die Umrüstung mit dem Software-Update führe wahrscheinlich zur Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs, zur Reduktion der Leistung und zur Beeinträchtigung der Lebensdauer des Fahrzeugs, wenn es überhaupt den technischen Mangel behebe.

Die Klägerin behauptet, der Vorstand der Beklagte sei über die seit dem Jahre 2006 eingesetzte Betrugssoftware von Anfang an informiert gewesen und habe diese gebilligt.

Sie ist der Auffassung, Nutzungswertersatz sei auf allenfalls auf Basis einer Gesamtleistung von (mindestens) 350.000 zu berechnen.

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin € 32.373,60 nebst Zinsen in Höhe von 4 % p. a. über dem jeweiligen Basiszinssatz auf je € 499,- seit dem 15. eines jeden Monats von September 2013 bis August 2016 sowie auf je € 450,30 seit dem 14. eines jeden Monats von September 2016 bis Mai 2019 und in Höhe von neun Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,088485 €/km seit dem 22.07.2013, berechnet nach der Formel: € 30.968,88 € x gefahrene km ./ 349.900, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahr-

zeugs VW Tiguan Sport & Style 4MOTION BM Techn.,

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Klägerin von sämtlichen Verpflichtungen freizustellen, die aus dem Darlehensvertrag Nr. 44597489V815 mit der Volkswagen Bank AG resultieren, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Tiguan Sport & Style 4MOTION BM Techn.,

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des vorgenannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet,

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin sämtliche weiteren Schäden zu ersetzen, die aus dem Erwerb des vorgenannten Fahrzeugs resultieren werden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie macht geltend, das Fahrzeug sei sicher, fahrbereit und verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen. Es halte die von der EG-Typengenehmigung geforderten Abgasgrenzwerte ein, was lediglich für den Betrieb im Labor vorausgesetzt sei. Es enthalte keine unzulässige Abschalt-einrichtung. Die Software wirke nämlich nicht auf die emissionsmindernden Einrichtungen ein, sondern führe nur zur Rückführung der Abgase in den Motor, bevor diese überhaupt die emissionsmindernden Einrichtungen erreichten.

Vorstandsmitglieder der Beklagten seien an der Entwicklung der Software weder beteiligt gewesen, noch hätten sie davon gewusst.

Es bestehe auch kein (kausal) abweichender Restwert im Vergleich zu nicht betroffenen Fahrzeugen. Eine Verschiebung der Nachfrage von Diesel- zu Benzinfahrzeugen beruhe auf anderen Ursachen, insbesondere der Dieseleinfahrverbote in einigen Städten aufgrund von Verbandsklagen und der allgemeinen Belastung mit Schadstoffen, unabhängig von deren Quelle.

Die Klägerin habe keinen Schaden erlitten, da das Fahrzeug jederzeit verwendbar gewesen sei. Das Softwareupdate habe keine nachteiligen Folgen, führe nicht zur Abnahme der Leistung, zu Kraftstoffmehrverbrauch oder erhöhtem Verschleiß.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte Anspruch auf Zahlung von € 21.927,16 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen VW Tiguan gemäß §§ 826, 31, 249 BGB.

Die Klägerin ist i. S. v. § 826 BGB vorsätzlich sittenwidrig geschädigt worden, was der Beklagten zuzurechnen ist.

Wie in der mündlichen Verhandlung erörtert, teilt das Gericht die Auffassung des LG Kiel (Urteil vom 18.05.2018, 12 O 371/17), dass die schädigende Handlung darin liegt, dass die Beklagte (u. a.) das Fahrzeug der Klägerin unter Geheimhaltung der bewusst eingebauten Funktion zur Manipulation der Emissionswerte auf dem Prüfstand in Verkehr gebracht hat.

Die Beklagte hat sich die EG-Typengenehmigung nach der Schadstoffklasse EU5 durch Manipulation des Schadstoffausstoßes im Prüfstand erschlichen. Das Gericht teilt insoweit die Bewertung durch das KBA, dass eine unzulässige Abschalteneinrichtung vorliegt.

Der Argumentation der Beklagten zur dieser Frage folgt das Gericht nicht. Tatsächlich liegt unstrittig eine Software vor, die dafür sorgt, dass beim Verbrennungsprozess bis zur Emission nur unter Prüfbedingungen die geforderten Grenzwerte für Abgase (hier NOx) eingehalten werden, während im realen Fahrbetrieb in der Umwelt durch einen veränderten Prozess zwingend ein Vielfaches an diesem schädlichen Abgas entsteht.

Die Einführung von Vorgaben, die nur unter Laborbedingungen eingehalten werden müssen, dient (wohl) zur Vereinfachung der Prüfung. Auch wenn danach unter realen Bedingungen abweichende Ergebnisse nicht zu beanstanden sind, widerspricht es doch ersichtlich dem Sinn und Zweck der Vorgaben, einen – verborgenen - gesonderten Betriebsmodus zu installieren, der dafür sorgt, dass im Labor der Verbrennungsprozess völlig anders abläuft als unter Realbedingungen und nur aufgrund dieses gesonderten Betriebsmodus, der nur für das Labor bestimmt ist, die (Labor-) Grenzwerte eingehalten werden. Sinn und Zweck der Vorgabe von Abgasgrenzwerten ist ersichtlich die Schonung der Umwelt. Wenn die Vorgaben ausschließlich im Labor eingehalten werden können und die dort erreichten Werte mit denen, die unter realen Bedingungen erreicht werden, aber auch gar nichts zu tun haben, sondern aufgrund eines abweichenden Verbrennungsprozesses (hier ohne bzw. ohne nennenswerte Abgasrückführung) exorbitant höher sind, liegt ersichtlich zumindest eine Umgehung der Vorschriften über die Vorgaben von Grenzwerten vor.

Dementsprechend ist es auch die Erwartung des Käufers an die übliche Beschaffenheit eines Fahrzeugs, dass dieses rechtlich vorgegebenen Grenzwerte für Abgase dort – annähernd – einhält, wo er es nutzt und wo sich die Abgase schädlich auswirken, also auf der Straße und nicht im Labor, wo es niemals zum Einsatz durch den Käufer kommt. Der Käufer rechnet nicht damit, dass für die Prüfung im Labor ein – verborgener – gesonderter Betriebsmodus verwendet wird, der allein dort für die Einhaltung der Grenzwerte sorgt, und diese im realen Fahrbetrieb nicht einmal dann eingehalten werden, wenn zufällig gleiche Bedingungen gegeben sind wie im Labor.

Aufgrund der Verwendung der Software bestand zudem die Gefahr, dass dem Fahrzeug die Zulassung entzogen würde, es also nicht mehr nutzbar gewesen wäre.

Die Klägerin wurde infolge der verborgenen Software schon deshalb geschädigt, weil sie den Kaufvertrag über das Fahrzeug und die Darlehensverträge zu dessen Finanzierung abgeschlossen hat. Das Gericht ist davon überzeugt, dass sie die Verträge nicht abgeschlossen hätte, wenn ihr gesagt worden wäre, dass das Fahrzeug vorgeschriebene Schadstoff-Grenzwerte allein im Labor aufgrund einer verheimlichten Software einhalten kann und deshalb die Gefahr besteht, dass seine Zulassung erlöschen könnte.

Das schädigende Verhalten war sittenwidrig. Die Verwendung der verborgenen Software bedeutet eine bewusste Täuschung, die die Zulassung des Fahrzeugs und dessen Vermarktung erst ermöglichen sollte, also auf den Abschluss von Verträgen unter Wirkung dieser Täuschung gerichtet war. Das Gericht teilt die Auffassung des LG Kiel (a. a. O.), wonach das Verhalten der Beklagten sowohl wegen seines Zwecks als auch wegen des angewandten Mittels mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung als verwerflich anzusehen ist:

„Die Beklagte hat mit dem Einsatz der Manipulationssoftware massenhaft und mit erheblichem technischem Aufwand gesetzliche Vorschriften zum Umwelt- und Gesundheitsschutz ausgehebelt und zugleich Kunden getäuscht. Sie hat damit nicht einfach nur Abgasvorschriften außer

Acht gelassen und erhebliche Umweltverschmutzung herbeigeführt, sondern zugleich eine planmäßige Verschleierung dieses Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden, den Verbrauchern und Mitbewerbern vorgenommen, um der Beklagten einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen oder sie wettbewerbsfähig zu halten, weil sie entweder nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil sie aus Gewinnstreben den Einbau der ansonsten notwendigen teureren Vorrichtungen unterließ. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Fahrzeuge bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt zu schädigen, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Anschaffung eines Fahrzeugs für einen Verbraucher in der Regel um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht handelt und ein Verbraucher als technischer Laie die Manipulation nicht erkennen kann. Die Beklagte hat die Ahnungslosigkeit des Verbrauchers bewusst zu ihrem Vorteil ausgenutzt, was eine besonders verwerfliche Vorgehensweise darstellt. Die Beklagte hat bewusst das ihr entgegengebrachte Vertrauen der Verbraucher ausgenutzt. Sie verfügt über ein über viele Jahre gewachsenes überdurchschnittliches Vertrauen, das auf einer in der Vergangenheit erfolgreichen Unternehmenspolitik sowie einem Qualitätsanspruch beruhte, von dem der Durchschnittsbürger annahm, dass die Beklagte ihm überwiegend gerecht wird. Dieses Vertrauen hat sie genutzt, als sie in der jüngeren Vergangenheit mit der besonderen Umweltverträglichkeit der von ihr entwickelten Dieselmotoren geworben hat. Verbraucher haben die dort angepriesenen technischen Merkmale und aufgezeigten Grenzwerte insbesondere auch deshalb nicht infrage gestellt, weil die Beklagte insofern als glaubwürdig galt. Tatsächlich erfüllten die beworbenen Motoren ohne die Software allerdings nicht einmal die gesetzlichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist als verwerflich einzuordnen. Zwar ist es nicht schon verwerflich, wenn ein Unternehmen seinen eigenen Ansprüchen oder denjenigen der Verbraucher nicht genügt. Ein Unternehmen darf sich auch auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen, wenn es dies will. Die unternehmerische Freiheit findet ihre Grenze jedoch dort, wo - wie hier - das besondere Vertrauen unter Inkaufnahme einer essenziellen Schädigung der potentiellen Kunden ausgenutzt wird, um aus Gewinnstreben sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Die Beklagte ist ein bedeutender Fahrzeughersteller und -exporteur Deutschlands, so dass von ihr vorgenommene gezielte Manipulationen in Genehmigungsverfahren geeignet sind, das Vertrauen einer Vielzahl von Kunden in die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu untergraben. Aus der Konzerngröße der Beklagten können sich aus einer solchen gezielten Manipulation des Genehmigungsverfahrens Risiken in volkswirtschaftlich relevanter Dimension ergeben. Wenn die Beklagte behauptet, dass die Folgen des Einsatzes der Software für die klagende Partei (und andere Käufer betroffener Fahrzeuge) nicht spürbar seien, ändert dies nichts daran, dass die Beklagte ein solches Risiko negativer Entwicklungen mit volkswirtschaftlich messbaren Auswirkungen jedenfalls ihrem mit missbräuchlichen Mitteln verfolgten eigenen Gewinnstreben untergeordnet hat und damit verwerflich handelte.“

Das vorsätzliche und sittenwidrige schädigende Verhalten ihrer Mitarbeiter ist der Beklagten zuzurechnen. Die Mitarbeiter der Beklagten in der Entwicklungsabteilung haben bewusst und absichtsvoll die „Umschaltlogik“ im Rahmen der Serienproduktion einbauen lassen. Die Beklagte haftet für dieses Verhalten der verantwortlichen Mitarbeiter wegen Organisationsverschuldens. Der Anwendungsbereich des § 31 BGB wird bei Organisationsmängeln erweitert (Palandt-Ellenberger, BGB, 78. Aufl., § 31, Rn. 7 f. m. w.N.). Juristische Personen sind verpflichtet, den Gesamtbereich ihrer Tätigkeit so zu organisieren, dass für alle wichtigen Aufgabengebiete ein verfassungsmäßiger Vertreter zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Entspricht die Organisation diesen Anforderungen nicht, muss sich die juristische Person so behandeln lassen, als wäre der tatsächlich eingesetzte Verrichtungsgehilfe ein verfassungsmäßiger Vertreter. Die Beauftragung eines wichtigen Aufgabenkreises an einen Funktionsträger oder Bediensteten begründet daher für die juristische Person eine Haftung ohne Entlastungsmöglichkeit. Hat sie dem Vertreter eine selbstständige Stellung mit eigener Entscheidungsbefugnis eingeräumt, ist

er verfassungsmäßiger Vertreter, ist das nicht geschehen, ist § 31 BGB wegen eines Organisationsmangels anwendbar.

Der Einbau der streitgegenständlichen Software in Millionen von Fahrzeugen stellt, wie ausgeführt, eine wesentliche Entscheidung mit großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Beklagte dar. Hat nicht der Vorstand und auch nicht der Leiter der Entwicklungsabteilung als Repräsentant gemäß § 31 BGB diese weitreichende Entscheidung getroffen, sondern - wie von der Beklagten vorgebracht - Mitarbeiter auf nachgeordneten Arbeitsebenen alleine, muss sich die Beklagte so behandeln lassen, als wären diese Mitarbeiter ihre verfassungsmäßigen Vertreter. Wenn es der Vorstand der Beklagten zuließ, dass Mitarbeiter auf nachgeordneten Arbeitsebenen eine so schwerwiegende Entscheidung frei treffen konnten, ohne naheliegende organisatorische Vorkehrungen dagegen zu ergreifen, ist eine Zurechnung geboten. Das sittenwidrige schädigende Verhalten der Mitarbeiter wird dann dem Vorstand zugerechnet.

Der Schaden der Klägerin ist nicht dadurch nachträglich entfallen, dass das Fahrzeug mit einem Software-Update versehen wurde. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Klägerin dadurch nun so steht, wie sie stehen würde, wenn es das schädigende Verhalten nicht gegeben hätte. Dabei kann dahinstehen, ob das Update mit den befürchteten Nachteilen verbunden ist oder nicht. Allein die Möglichkeit und die öffentliche Diskussion darum wie um den sog. „Diesel-skandal“ überhaupt haften dem Fahrzeug weiter als Makel an, den es ohne das schädigende Verhalten nicht aufwiese. Dieser Makel wirkt sich wertmindernd aus, und zudem ist der Geltungswert des Fahrzeugs beeinträchtigt. Dieser spielt bei der Entscheidung für oder gegen den Kauf eines bestimmten Fahrzeugs keine geringe Rolle, wie schon ein flüchtiger Blick auf Kfz-Werbung offenbart. Unstreitig wurde hier auch mit Umweltfreundlichkeit geworben. Damit wird ein Fahrzeug der streitgegenständlichen Art nun zu allerletzt assoziiert.

Gemäß § 249 BGB hat die Beklagte den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Wie ausgeführt, hätte die Klägerin dann das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben und hätte den Kaufpreis nicht finanzieren müssen. Die Beklagte hat ihr daher die zur Finanzierung des Kaufpreises bereits gezahlten Darlehensraten in Höhe von € 32.373,60 (vgl. S. 4 des Schriftsatzes vom 29.05.2019) zu erstatten und erhält dafür (Zug um Zug) das Fahrzeug.

Anzurechnen ist, wie in der mündlichen Verhandlung erörtert, im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsentschädigung für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs, und zwar bis zum Zeitpunkt, in dem die Klägerin den Schadensersatz gegen Rückgabe des Wagens erstmals verlangt hat, also bis zum Zeitpunkt der Erhebung der Klage. In diesem Zeitpunkt hätte die Beklagte auf das Begehren eingehen müssen, und es wären die Einzelheiten der Abwicklung geklärt worden (Berechnung des Anspruchs, Ablösung des Darlehens, Übereignung des Fahrzeugs an die Beklagte). Dass die Klägerin das Fahrzeug nicht in der Form angeboten hat, dass die Beklagte nur hätte „zugreifen“ müssen, ist nicht erheblich, da die Beklagte die Annahme gegen Leistung von Schadensersatz ablehnt. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Kläger für die Zeit davor durch die Vorteilsausgleichung unzumutbar belastet oder die Beklagte unbillig begünstigt würde. Die Klägerin hatte den tatsächlichen Gebrauchsvorteil. Sie hätte sonst ein anderes Fahrzeug oder Verkehrsmittel benötigt. Indes würde die Beklagte durch die nach dem Schadensersatzbegehren fortdauernde Berücksichtigung des Vorteilsausgleichs unbillig entlastet: Je länger sie dem berechtigten Begehren der Klägerin nicht nachkommen würde, umso mehr würde sich deren Zahlungsanspruch reduzieren, bis er bei entsprechender Prozessdauer möglicherweise sogar aufgezehrt wäre (vgl. hierzu auch LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2019, 310 O 99/18).

Es ist von einer Laufleistung des Fahrzeugs bis Ende Dezember 2018 von 84.990 km auszugehen. Das Fahrzeug hatte beim Kauf eine Laufleistung von 10 km. Den Kilometerstand bei Klage-

einreichung hat die Klägerin mit 85.000 km mitgeteilt. Hieraus errechnet sich eine Differenz von 84.990.

Das Gericht geht – bei dem als langlebig bekannten Dieselfahrzeug – von einer zu erwartenden Gesamtleistung von insgesamt 300.000 km, also zur Zeit des Kaufs noch 299.990 aus (§ 287 ZPO).

Danach ergibt sich eine Nutzungsentschädigung in Höhe von € 10.446,44 (Kaufpreis von € 36.872,94 x 84.990 / 299.990).

Danach verbleibt ein zu ersetzender Betrag in Höhe von € 21.727,16.

Für die Zeit von der Zahlung der Darlehensraten bis zum Zeitpunkt der Rechtshängigkeit ergibt sich eine Verzinsung in Höhe von 4 % auf die jeweils gezahlte Rate gemäß §§ 849, 246 BGB. Im Übrigen ergibt sich nur eine Verzinsung gemäß §§ 291, 288 Abs. 1 BGB in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz. Eine Entgeltforderung i. S. v. § 288 Abs. 2 BGB steht bei der streitgegenständlichen Forderung auf Schadensersatz nicht in Rede.

Die Beklagte hat die Klägerin auch von den weiteren Darlehensraten sowie von weiteren Schäden im Zusammenhang mit dem Kauf des Fahrzeugs freizustellen.

Die Beklagte ist, wie ausgeführt, auch im Verzug mit der Annahme des Fahrzeugs.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Die anteilige Kostenlast der Klägerin resultiert aus der abweichenden Berechnung der Nutzungsentschädigung. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 709, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Bernheim
Richterin am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 01.10.2019

Hesse, JFAng
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig