

Aktenzeichen:  
5 O 545/20



# Landgericht Trier

IM NAMEN DES VOLKES

## Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

gegen

[REDACTED]

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

wegen Schadensersatz

hat die 5. Zivilkammer des Landgerichts Trier durch den [REDACTED]  
[REDACTED] als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 07.04.2021 für Recht er-  
kannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 8.296,26 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.01.2021 sowie weitere Zinsen in Höhe von xxx zu zahlen Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Pkw VW Golf mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED].
2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe

- von 808,13 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 19.01.2021 zu zahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
  4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 40 % und die Beklagte 60 % zu tragen.
  5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

## Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Schadensersatz im Zusammenhang mit dem Kauf eines Pkw in Anspruch, in den ein mit Dieselkraftstoff betriebener Motor der von der Beklagten entwickelten Baureihe EA 189 eingebaut ist.

Der Kläger kaufte einen gebrauchten Pkw VW Golf zum Preis von 20.700 € von der [REDACTED]. Er wurde dem Kläger am 10.07.2013 mit einem Kilometerstand von 11.856 übergeben.

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor mit einem Hubraum von ca. 2,0 l ausgerüstet. Die Schadstoffemissionen des Fahrzeuges sollten der zu diesem Zeitpunkt geltenden Euro 5-Norm gem. der Verordnung (EG) Nr.715/2007 entsprechen. Die dazu erlassenen Bestimmungen sehen eine Messung der ausgestoßenen Schadstoffe unter den Bedingungen des sogenannten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf einem Rollenprüfstand vor.

Die Motoren der Baureihe EA 189 wiesen eine besondere Steuerung der Abgasrückführung auf. Das System erkannte, wenn das Fahrzeug auf einem Rollenprüfstand im NEFZ auf die dabei entstehenden Schadstoffemissionen getestet wurde. Dann wurde es in einem Modus „1“ betrieben, der eine höhere Abgasrückführungsrate und damit verbunden einen geringeren Ausstoß an Stickoxiden (NOx) bewirkte. Außerhalb des NEFZ und damit insbesondere im gewöhnlichen Straßenverkehr schaltete das Fahrzeug dagegen in einen Modus „0“, in dem die Abgasrückführung geringer, der Stickoxidausstoß folglich höher ausfiel. Dadurch konnte der Ausstoß von Dieselpartikeln gegenüber dem Modus „1“ verringert werden.

Das Kraftfahrtbundesamt wertet diese Steuerung als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Es erließ im Oktober 2015 gegen die Beklagte Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung auf der Grundlage von § 25 Abs. 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsv, um die Vorschriftsmäßigkeit der bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge zu gewährleisten. In der Folge davon rufen die zum [REDACTED]-Konzern gehörenden Unternehmen die Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 189 in die Werkstätten zurück, um sie technisch zu überarbeiten.

Im Fall der 2,0 l-Motoren wird eine geänderte Software aufgespielt. Danach werden die Motoren nur noch in einem veränderten Modus betrieben.

Das Kraftfahrtbundesamt hat die Nachrüstung für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp freigegeben.

Mit Schreiben seiner Prozessbevollmächtigten vom 19.11.2020 forderte der Kläger die Beklagte auf, seine Schadensersatzansprüche anzuerkennen.

Die Beklagte lehnt dies ab.

Am 06.04.2021 hatte der Pkw einen Kilometerstand von 184.516.

Der Kläger behauptet, er sei im Zusammenhang mit seiner damaligen Entscheidung zum Kauf dieses Pkw getäuscht worden. Nur deshalb habe er sich zu dem für ihn nachteiligen Erwerb entschieden. Bei Kenntnis der wahren Sachlage hätte er davon Abstand genommen.

Die Beklagte habe in den zum Vertrieb des Fahrzeugs ausgegebenen Prospekten die Kaufinteressenten falsch informiert. Insbesondere habe sie dort unzutreffend behauptet, dass das Fahrzeug die gültigen Bestimmungen über die Schadstoffemissionen einhalte. Tatsächlich sei das nicht der Fall gewesen, weil es sich bei der streitgegenständlichen Steuerung um eine sogenannte unzulässige Abschaltvorrichtung gehandelt habe. Das Fahrzeug habe deshalb die Voraussetzungen der Euro 5-Norm nicht erfüllt mit der Folge, dass die Behörden bei Kenntnis des Sachverhalts die Typgenehmigung nicht erteilt hätten. Diese sei ungültig bzw. erloschen und könne auch durch eine technische Nachrüstung nicht wiederhergestellt werden. Auch die dem Kläger ausgehändigte Übereinstimmungsbescheinigung sei inhaltlich falsch und ungültig.

Das Fahrzeug müsse in der Lage sein, auch im realen Fahrbetrieb die Abgasnormen einzuhalten. Das sei nicht der Fall gewesen.

Der Kläger wertet den Sachverhalt als Betrug und vorsätzliche sittenwidrige Schädigung. Dabei müsse die Beklagte für das Handeln und Unterlassen ihrer Organe, ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter und der bei ihr beschäftigten Personen einstehen.

Die Unternehmensleitung der Beklagten, insbesondere Mitglieder des Vorstands, hätten die Funktion der in dem Abgasrückführungssystem eingesetzten Software und deren fehlende Übereinstimmung mit den europäischen Abgasvorschriften gekannt.

Mit dem von der Beklagten entwickelten Softwareupdate sei ebenfalls eine verbotene Abschaltvorrichtung installiert worden. Die Abgasrückführung arbeite nur in einem bestimmten Bereich von Außentemperaturen uneingeschränkt (sogenanntes „Thermofenster“).

Die Beklagte müsse als Folge ihres Handelns dem Kläger den gezahlten Kaufpreis abzüglich eines Nutzungswertersatzes gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs erstatten.

Der Kläger tritt der von der Beklagten erhobenen Einrede der Verjährung entgegen. Hilfsweise beruft er sich auf § 852 BGB, wonach der Teil seines Schadensersatzanspruchs unverjährt bleibt, der dem entspricht, was die Beklagte durch die unerlaubte Handlung erlangt hat. Dazu trägt er vor, dass die Beklagte den von dem Erstkäufer bezahlten Kaufpreis abzüglich einer Händlermarge erhalten hat, die in einer Höhe von 15 % des Kaufpreises üblich sei.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs Hersteller: Volkswagen, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN): [REDACTED], an ihn einen Betrag in Höhe von 20.700 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeugs zu erstatten, die sich aus folgender Formel ergibt:  $75 \% \times (\text{Kilometerstand im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung} - \text{Kilometerstand bei Kauf}) / (\text{in das Ermessen des Gerichts gestalte Gesamtlaufleistung} - \text{Kilometerstand bei Kauf})$ ;
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der genannten Zug-um-zu-Leistung im Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, die Kosten des außergerichtlichen Vorgehens in Höhe von 1.744,64 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu erstatten.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, den Kläger unter keinem in Betracht kommenden Gesichtspunkt getäuscht zu haben. Sie habe auch nicht sittenwidrig gehandelt, insbesondere nicht zum Nachteil der klagenden Partei.

Das Fahrzeug habe die Vorgaben der Euro 5-Norm eingehalten und tue das auch weiterhin. Die EG-Typgenehmigung sei und bleibe wirksam. Der Kläger könne den Pkw uneingeschränkt nutzen.

Die nach der Euro 5-Norm für Schadstoffemissionen geltenden Grenzwerte bezögen sich ausschließlich auf Messungen unter den besonderen Bedingungen des NEFZ. Dagegen seien die im normalen Fahrbetrieb (Realbetrieb) ausgestoßenen Schadstoffmengen irrelevant. Dazu enthielten die Produktbeschreibungen des Pkw auch keine Angaben.

Die Beklagte bestreitet, dass der Kläger einem Irrtum unterlegen sei, sich insbesondere vor der Kaufentscheidung mit dem Abgasverhalten und dem Stickoxidausstoß auseinandergesetzt habe. Der Kläger hätte das Fahrzeug auch dann gekauft, wenn er über die Funktionsweise der „Umschaltlogik“ aufgeklärt worden wäre.

Es sei auch kein Schaden entstanden, da das Fahrzeug in seiner Nutzbarkeit nicht eingeschränkt und in seinem Wert nicht gemindert sei. Jedenfalls nach Durchführung der technischen Überarbeitung, die einen Aufwand von deutlich weniger als 100 € erfordere, habe der Kläger keinen Grund mehr für Beanstandungen. Sie habe keine negativen Auswirkungen auf den Betrieb oder die Haltbarkeit des Fahrzeugs. Auch ein merkantiler Minderwert bestehe nicht.

Die Beklagte erhebt die Einrede der Verjährung.

Die Beklagte wendet sich auch gegen den behaupteten Anspruch auf Ersatz bzw. Freistellung von der Vergütungsforderung für die außergerichtliche anwaltliche Tätigkeit der Prozessbevollmächtigten des Klägers.

Für das weitere Vorbringen der Parteien wird auf die zu den Akten gereichten Schriftsätze Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Die Klage hat teilweise Erfolg.

I.

Die Klage ist zulässig.

Das Landgericht Trier ist gem. § 32 ZPO nach dem Gerichtsstand der unerlaubten Handlung auch für die gegen die Beklagte gerichtete Klage örtlich zuständig. Dazu reicht es aus, dass in der Klageschrift die besonderen Voraussetzungen dafür schlüssig vorgetragen wurden. Ob die Beklagte tatsächlich aus einer unerlaubten Handlung zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat die Kammer im Rahmen der Begründetheit der Klage zu entscheiden (BGHZ 124, 237 (240f.)).

Gem. § 32 ZPO ist für Klagen aus unerlaubten Handlungen (auch) das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Handlung begangen ist. Das ist jeder Ort, an dem nur eines der wesentlichen Tatbestandsmerkmale der unerlaubten Handlung verwirklicht wurde, insbesondere auch der Erfolgsort. Bei einem Betrug ist der Erfolgsort dort, wo die Täuschungshandlung einen Irrtum erregt bzw. die schädigende Vermögensverfügung ausgelöst hat (BGHZ 124, 237 (245)). Gehört zum Tatbestand der unerlaubten Handlung der Eintritt eines Vermögensschadens, ist Erfolgsort insoweit der Sitz des Geschädigten.

Das ist regelmäßig, so auch in diesem Fall, der Wohnsitz der klagenden Partei.

II.

Die Klage ist überwiegend begründet.

Die Beklagte ist gem. §§ 826, 31, 831 BGB verpflichtet, dem Kläger Schadensersatz zu leisten.

1.

Die Beklagte hat die Personen, die sich für den Kauf eines Pkw mit einem von ihr entwickelten Motor der Baureihe EA 189 interessierten, durch aktives Handeln getäuscht, indem sie die damit ausgerüsteten Fahrzeuge in den Verkehr brachte oder durch eine mit ihr im Konzern verbundene Gesellschaft in den Verkehr bringen ließ. Ein Hersteller, der ein Kraftfahrzeug in Verkehr bringt, gibt konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz des Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist. Der Hersteller bringt insoweit zum Ausdruck, dass das Fahrzeug entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck nicht nur im Straßenverkehr eingesetzt werden kann, sondern auch eingesetzt werden darf, d.h. über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannter konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Das setzt voraus, dass nicht nur die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, sondern auch, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche

EG-Typengenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen Kraftfahrbundesamts erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortdauer einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich entspricht (OLG Koblenz NJW 2019, 2237 Rn. 12, bestätigt durch Urteil des Bundesgerichtshofs vom 25.05.2020, VI ZR 252/19).

Diesen Anforderungen entsprach das von dem Kläger erworbene Fahrzeug nicht. Tatsächlich war der Motor nach § 434 Abs.1 S.2 Nr.2 BGB mangelhaft.

Ausweislich des bestandskräftigen Bescheids des KBA liegt bei dem Motor des Typs EA 189 eine unzulässige Abschaltvorrichtung nach Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) 715/2017 (im Folgenden: VO 715/2007/EG) vor. Das entspricht auch der Rechtsauffassung des Bundesgerichtshofs (Hinweisbeschluss vom 08. Januar 2019, VIII ZR 225/17, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19).

Im vorliegenden Fall hat die Beklagte den Motor der Baureihe EA189 mit einer Software zur Motorsteuerung ausrüsten lassen, die zwei Betriebsmodi und darunter einen im Sinne der Abgasrückführung optimierten Betriebsmodus vorsah.

Bei der in dem Abgasrückführungssystem eingebauten Software handelt es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung mit der Folge, dass den mit diesen Motoren ausgerüsteten Fahrzeugen die EG-Typengenehmigung zu versagen gewesen wäre.

Im NEFZ wurde in einem Modus „1“ eine höhere Abgasrückführung eingeschaltet, die bewirkte, dass dem eigentlichen Emissionskontrollsystem Abgase mit einem von vorn herein niedrigeren Gehalt an Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) zugeführt wurden. Es war nicht vorgesehen, dass dieser schadstoffarme Modus, mit dem allein die Werte der Euro 5-Norm erreicht werden konnten, unter irgendwelchen Bedingungen im praktischen Fahrbetrieb zum Einsatz kommen sollte. Vielmehr sollten die Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr ausschließlich im stickoxidreicheren (aber partikelärmeren) Modus „0“ betrieben werden.

Auf dieser Grundlage wurden die Typengenehmigungen der so ausgerüsteten Fahrzeuge erwirkt, ohne die dafür zuständige Behörde hiervon in Kenntnis zu setzen. Darin allein liegt, mit Rücksicht auf die daraus folgende Rechtsunsicherheit für die Typengenehmigung und die Betriebszulassung der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeuge ein gravierender Mangel, § 434 Abs.1 S.2 BGB (OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019 -18 U 70/18-).

Soweit Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG in bestimmten Fällen die Verwendung von Abschaltvorrichtungen gestattet, liegen die hierfür erforderlichen (engen) Voraussetzungen nicht vor. Die vorgesehenen Ausnahmen kommen – nicht zuletzt aufgrund des in Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007/EG ausdrücklich benannten Regelungszwecks dieser Vorschrift – von vornherein nicht in Betracht, wenn die betreffende Abschaltvorrichtung gerade dazu dient, bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen, um auf diese Weise die Einhaltung der (andernfalls nicht erreichten) Emissionsgrenzwerte sicherzustellen (OLG Koblenz a.a.O. Rn. 33).

Neben der Genehmigungsbehörde und den unmittelbaren Vertragspartnern der Beklagten (Kraftfahrzeughändlern) wurden auch deren Kunden getäuscht. Wer ein Fahrzeug erwirbt, um dieses im Straßenverkehr zu verwenden, vertraut darauf, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden, wovon die erteilte Typengenehmigung zeugt. Der Kunde weiß, dass der Konstrukteur bzw. Hersteller eines Fahrzeugs kraft seiner Fachkenntnis ihm gegenüber zwangsläufig über einen Wissensvorsprung verfügt. Da der Kunde einen Einblick in die technischen Vorgänge nicht haben kann, bringt er denjenigen, die für die Entwicklung und Zulassung der Fahrzeuge verantwortlich sind, ein besonderes Vertrauen entgegen, das sich auch in der Markenauswahl beim Erwerb eines Fahrzeugs niederschlägt. Dies hat die Beklagte zu ihrem wirtschaftlichen Vorteil ausgenutzt (BGH Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19; OLG Koblenz a.a.O. Rn. 45).

2.

Das Verhalten der Beklagten ist sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH NJW 2014, 383, 384; BGH NJW 2017, 250, 251; st. Rspr.).

Die besondere Verwerflichkeit liegt in der rücksichtslos angestrebten Profitmaximierung, der Intensität und Dauer der Täuschung gegenüber den staatlichen Genehmigungsbehörden, Wettbewerbern, unmittelbaren Vertragspartnern und Endverbrauchern (BGH a.a.O., OLG Koblenz a.a.O.). Es ist auch besonders verwerflich, den Einzelnen in dem Glauben zu lassen positiver als andere einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, während genau das Gegenteil der Fall ist. Die Beklagte hat die Behörden und die Öffentlichkeit auch nicht aus eigenem Antrieb aufgeklärt, sondern erst zu einem Zeitpunkt, als die Beweislage erdrückend wurde.

Schließlich sind die Folgen für die Endkäufer gravierend, weil ihnen ohne die in ihren konkreten Folgen umstrittene Reparaturmaßnahme die behördliche Stilllegung ihres Fahrzeugs droht, welches dann überhaupt nicht mehr bestimmungsgemäß eingesetzt werden darf. Die Investition in ein Kraftfahrzeug ist für die meisten Käufer, gleich ob es sich um ein Unternehmen oder um einen Verbraucher handelt, von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Die Anschaffungskosten werden regelmäßig entweder jahrelang angespart oder im Wege eine auf mehrere Jahre angelegten Finanzierung aufgebracht (oder durch eine Mischung beider Modelle).

Das an sich erlaubte Ziel der Erhöhung des Gewinns wird auch im Verhältnis zu dem Käufer eines der betroffenen Fahrzeuge dann verwerflich, wenn es auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung durch arglistige Täuschung der zuständigen Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde - des KBA (§ 2 Abs. 1 EG-FGV) - erreicht werden soll, und dies mit einer Gesinnung verbunden ist, die sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig zeigt. Ein solches Vorgehen verstößt derart gegen die Mindestanforderungen im Rechts- und Geschäftsverkehr auf dem hier betroffenen Markt für Kraftfahrzeuge, dass ein Ausgleich der bei den einzelnen Käufern verursachten Vermögensschäden geboten erscheint (vgl. auch BGH, Urteil vom 19. Juli 2004 - II ZR 402/02, BGHZ 160, 149, 157). Gerade wenn die Käufer sich keine konkreten Vorstellungen über die Rechtsbeständigkeit der Typgenehmigung und die Erfüllung der gesetzlichen Abgasgrenzwerte machten, war das Inverkehrbringen der Fahrzeuge unter diesen Umständen sittenwidrig und stand wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Käufer gleich (BGH Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19 Rn. 23; vgl. auch Heese, JZ 2020, 178, 179 f.).

Schadensersatzansprüche stehen auf der Grundlage des § 826 BGB nicht nur Käufern eines Neu-, sondern ebenso auch solchen eines Gebrauchtwagens gegen die Beklagte zu, wenn das erworbene Fahrzeug mit einem Dieselmotor der Baureihe EA189 ausgerüstet ist (BGH Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19 Rn. 25, ebenso: OLG Koblenz Urteil vom 12.06.2019 – 5 U 1318/18, NJW 2019, 459 = BeckRS 2019, 11148, Rn. 34; Urteil vom 16.09.2019 – 12 U 61/19, BeckRS 2019, 31606; Urteil vom 25.10.2019 – 3 U 819/19, BeckRS 2019, 30991, Rn. 68; ebenso OLG Karlsruhe Urteil vom 19.11.2019 – 17 U 146/19, BeckRS 2019, 28963, Rn 46; a. A. OLG Koblenz Urteil vom 07.11.2019 – 1 U 688/19, Beck RS 2019, 27875).

3.

Die Beklagte hatte den Vorsatz der sittenwidrigen Schädigung. Die Software wurde bewusst in die Motorsteuerung eingebaut, um die Abgasrückführung beeinflussen zu können und so die Typengenehmigung zu erhalten. Einen anderen Zweck hatte ihre Verwendung nicht. Dabei wurde bewusst in Kauf genommen, dass eine Entdeckung der verwendeten Software dazu führen würde, dass die Betriebserlaubnis der betroffenen Fahrzeuge würde erlöschen können (BGH a. a. O. Rn. 63). Die Beklagte hat dabei das Risiko der darin liegenden Schädigung der Kunden als möglich erkannt und dennoch billigend in Kauf genommen. Das ergibt sich auch aus dem Umstand, dass der feststellende Bescheid des KBA hingenommen wurde. Da die Beklagte wusste, dass sie die Typengenehmigung erhalten hatte, obwohl deren Voraussetzungen nicht erfüllt waren, musste sie ein Entdeckungsrisiko fürchten. Dabei ist nicht erklärlich, warum die Beklagte die Vorgänge überhaupt geheim gehalten hat, wenn sie ihr Vorgehen als rechtmäßig eingeordnet hätte. Im Gegenteil begründet gerade dies eine Vermutung für ein vorsätzliches Vorgehen.

Die Beklagte hat auch die Folgen ihres Handelns jedenfalls billigend in Kauf genommen. Da die Behörden bei der Erteilung der Typengenehmigung getäuscht worden waren, konnten die Kunden davon ausgehen ein Fahrzeug zu erhalten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Dass im Falle der Entdeckung der Täuschung seitens des KBA Maßnahmen ergriffen werden mussten, musste der Beklagten klar sein und es war ihr klar. Anders ist ihr Verhalten nach der Entdeckung nicht zu verstehen. Das KBA als zuständige Behörde konnte ein gegen die gesetzlichen Regelungen verstoßendes Verhalten, das noch dazu einen Kernbereich seiner Aufgabe betrifft, nicht einfach hinnehmen. Die Beklagte musste davon ausgehen, dass das KBA in diesem Falle entweder die Typengenehmigung widerrufen oder aber Maßnahmen anordnen würde, um einen gesetzlichen Zustand der Fahrzeuge zu erreichen. Damit musste sie zwangsläufig davon ausgehen, dass dem Fahrzeug eine Betriebsuntersagung drohte, wenn dem nicht nachgekommen werden würde (OLG Koblenz a. a. O. Rn. 63, 64).

4.

Der Beklagten ist das Wissen und Wollen der Person, die über den Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung entschieden hat, nach den Grundsätzen der Repräsentantenhaftung entsprechend § 31 BGB zuzurechnen (BGH a. a. O.; OLG Koblenz a. a. O. Rn. 65 ff.; OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18 NRWe). Die klagende Partei hat schlüssig vorgetragen, dass der Leiter der Entwicklungsabteilung der Beklagten und deren Vorstand Kenntnis von dem Einbau der Steuerung der Abgasrückführung gehabt haben, deren einziger Zweck darin bestand, die Genehmigungs- und Zulassungsbehörden, den Kfz-Handel und die Endkäufer über die tatsächlichen, rechtswidrigen Emissionseigenschaften der Fahrzeuge zu täuschen. Es handelt sich dabei um eine strategische unternehmerische Entscheidung, die nicht ohne Wissen und Billigung der Leitungs- und Vorstandsebene der Beklagten getroffen worden sein kann (BGH a. a. O., Rn. 30 ff.).

5.

Der Schaden des Klägers liegt im Abschluss des streitgegenständlichen Kaufvertrages und damit dem Eingehen einer Verbindlichkeit, die die klagende Partei bei Kenntnis der Sachlage nicht übernommen hätte (OLG Koblenz a.a.O. Rn 83 ff.; BGH a. a. O. Rn. 48 ff.). Dafür spricht zugunsten der klagenden Partei der Beweis des ersten Anscheins. Kein vernünftiger Käufer erwirbt einen Pkw, der von einer Stilllegung bedroht ist. Die Maßnahmen zur Nachrüstung, mit der die Beklagte nunmehr die regelwidrige Steuerung der Abgasrückführung beseitigt, waren zum Zeitpunkt des Kaufs noch nicht entwickelt worden.

6.

Der Anspruch ist teilweise verjährt. Die regelmäßige Verjährungsfrist beträgt 3 Jahre, § 195 BGB

und beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden und der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste, § 199 Abs. Nr. 1, 2 BGB. Die Beweislast der Kenntnis bzw. grob fahrlässigen Unkenntnis des Gläubigers liegt beim Schuldner (Palandt/Ellenberger § 199 BGB Rn 50).

Die Beklagte hat am 22.09.2015 in einer ad-hoc-Mitteilung nach § 15 WpHG über Unregelmäßigkeiten der verwendeten Software bei Dieselmotoren des Typ EA 189 informiert hat. Am 15.10.2015 gab sie eine Pressemitteilung ab, in der sie über den Zeit- und Maßnahmenplan des Kraftfahrtbundesamts und über den bevorstehenden Rückruf. Anfang Oktober 2015 schuf sie die Möglichkeit, auf ihrer Internetseite eine Fahrzeugidentifikationsnummer einzugeben und auf diese Weise festzustellen, ob ein konkretes Fahrzeug mit der beanstandeten Umschaltlogik ausgestattet war.

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Kläger bereits in diesem Zusammenhang Kenntnis davon erlangte, dass das von ihm erworbene Fahrzeug von diesen Vorgängen betroffen war, oder ob ihm das infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt geblieben ist (§ 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB). Die Beklagte und die in dem Konzern verbundenen weiteren Kfz-Hersteller verschickten im Lauf des Jahres 2016 Mitteilungen an die Halter der mit einem Motor der Baureihe EA 189 ausgerüsteten Kraftfahrzeuge. Darin wurden sie über die Servicemaßnahme (in der Regel ein Software-Update) informiert und aufgefordert, diese in einer Fachwerkstatt der betreffenden Marke ausführen zu lassen.

Spätestens mit dem Zugang dieses Schreiben konnte sich auch der Kläger nicht ohne grobe Fahrlässigkeit der Erkenntnis verschließen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer Einrichtung ausgestattet war, die die Stickoxidemissionen speziell auf dem Prüfstand reduzierte. Damit begann die Verjährung spätestens am 01.01.2017 und endete am 31.12.2019. Die Klageschrift ist erst danach, nämlich am 11.12.2020 bei dem Gericht eingegangen. Die Verjährung konnte dadurch nicht mehr gehemmt werden.

7.

Ein Teil des der klagenden Partei zustehenden Schadensersatzanspruchs ist aber gem. § 852 S. 1 BGB noch nicht verjährt. Hat der Ersatzpflichtige durch eine unerlaubte Handlung auf Kosten des Verletzten etwas erlangt, so ist er auch nach Eintritt der Verjährung des Anspruchs auf Ersatz des aus einer unerlaubten Handlung entstandenen Schadens zur Herausgabe nach den Vorschriften über die Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung verpflichtet. Dieser Anspruch verjährt erst im Lauf von zehn Jahren von seiner Entstehung an. Auf die Frage der Kenntnis oder grobfahrlässigen Unkenntnis der anspruchsbegründenden Tatsachen kommt es in diesem Zusammenhang nicht an.

Die Beklagte hat die klagende Partei durch eine unerlaubte Handlung geschädigt. Sie hat dadurch auch etwas auf ihre Kosten erlangt.

Die Rechtsprechung zu dieser Frage ist uneinheitlich.

Der 19. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Frankfurt ist der Auffassung, dass die Beklagte im Ergebnis nichts auf Kosten des jeweiligen Fahrzeugkäufers erlangt habe. Zudem müsse der Anwendungsbereich des § 852 BGB teleologisch reduziert werden. Geschädigte, die sich einer Musterfeststellungsklage hätten anschließen können, dürften sich nicht auf diese Vorschrift berufen (OLG Frankfurt, Beschluss vom 21.01.2021 – 19 U 170/20). Der Senat bezieht sich dabei auf den Aufsatz von Martinek (JM 2021, 56), der den Inhalt seines von der Beklagten in diesem Rechtsstreit vorgelegten Rechtsgutachtens in komprimierter Form wiedergibt.

Der 2. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg vertritt die Auffassung, dass der Schaden

des Fahrzeugkäufers nur darin liege, eine ungewollte Verbindlichkeit eingegangen zu sein. Die Beklagte habe aber nichts auf seine Kosten erlangt, weil ihm ein wirtschaftlicher Schaden nicht entstanden sei (OLG Oldenburg, Hinweisbeschluss vom 05.01.2021 – 2 U 168/20 – BeckRS 2021, 1641). Der Vorteil, den die Beklagte aus dem Geschäft gezogen habe, könne jedenfalls nur in ihrer Gewinnmarge bestehen. Dieser Betrag werde von der Entschädigung für den Nutzungswert aufgezehrt, die sich die klagende Partei anrechnen lassen müsse (OLG Oldenburg, Beschluss vom 21.01.2021 – 2 U 168/20 – BeckRS 2021, 1642).

Das Landgericht Osnabrück hat Ersatzansprüche eines Klägers abgelehnt, weil das streitgegenständliche Fahrzeug als Gebrauchtwagen erworben wurde. Dann sei die Beklagte durch den Fahrzeugkauf nicht bereichert (LG Osnabrück, Urteil vom 03.07.2020 – 6 O 842/20 – BeckRS 2020, 17605).

Demgegenüber vertritt das Landgericht Hildesheim die Auffassung, dass die Bereicherung des Schädigers nicht auf einer unmittelbaren Vermögensverschiebung zu seinen Gunsten beruhen müsse. Der Vermögenszuwachs müsse nur durch die unerlaubte Handlung verursacht worden sein und auf den Geschädigten zurückgehen. Beim Weiterverkauf des Fahrzeugs durch den Ersterwerber an die weiteren Käufer des Fahrzeugs werde der Vermögensschaden des Ersterwerbers, dem der Vermögenszufluss auf Seiten der Beklagten unmittelbar gegenüberstehe, in der Kette der weiteren Erwerber weitergereicht. Bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise korrespondiere der dem Letzterwerber entstandene Schaden daher mit dem Vermögenszufluss bei dem Hersteller (LG Hildesheim, Hinweisbeschluss vom 29.11.2020 – 5 O 183/20 – BeckRS 2020, 35828).

Der 12. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg hält den Schadensersatzanspruch einer Fahrzeugkäuferin gem. § 852 BGB für unverjährt (OLG Oldenburg, Urteil vom 02.03.2021 – 12 U 161/20 – BeckRS 2021, 326). Er führt in Abgrenzung zu den vorgenannten Entscheidungen des 2. Zivilsenats aus, dass der verjährte Anspruch als solcher bestehen bleibe und nur in seinem Umfang auf die Höhe der dem Schädiger verbliebenen Bereicherung beschränkt werde. Mit der Vorschrift solle verhindert werden, dass derjenige, der durch die unerlaubte Handlung etwas erworben habe, zu Lasten des Geschädigten im Genuss des Erlangten bleibe (BGHZ 71, 86). Damit komme es auch nicht darauf an, auf welchem Wege sich die durch die unerlaubte Handlung veranlasste Vermögensverschiebung vollzogen habe, namentlich nicht, ob es sich um eine unmittelbare Verschiebung handle. Der Senat bezieht sich dabei ausdrücklich auf die Materialien im Gesetzgebungsverfahren (BT-Drucks. 14/6040, S. 270).

Der Senat setzt sich auch mit dem Rechtsgutachten von Prof. Dr. Martinek auseinander, das die Beklagte auch in dem hier von der Kammer zu entscheidenden Rechtsstreit vorgelegt hat.

Er wendet sich gegen eine teleologische Reduktion im Hinblick auf die jetzt für geschädigte Verbraucher bestehende Möglichkeit, sich an einem Musterfeststellungsklageverfahren zu beteiligen. Damit werde der Gesetzeszweck der Vorschrift verfehlt, der anerkanntermaßen darin bestehe, dem Täter einer unerlaubten Handlung die Vorteile seiner Tat auch noch nach verjährter Schadensersatzverpflichtung zu entziehen.

Das Oberlandesgericht Stuttgart spricht sich ebenfalls gegen eine teleologische Reduktion des § 852 BGB aus. Weder aus dem Wortlaut noch aus der Begründung des Gesetzes ergäben sich Anhaltspunkte dafür, dass die Norm zugunsten des durch eine unerlaubte Handlung Geschädigten nur dann eingreifen solle, wenn eine Klage innerhalb der Verjährungsfrist für ihn mit Risiken verbunden wäre. Da somit nicht davon ausgegangen werden könne, dass der Wortlaut zu weit gefasst sei, bestehe kein Raum für eine einschränkende Auslegung der Norm (OLG Stuttgart, Urteil vom 09.03.2021 – 10 U 339/20, BeckRS 2021, 5075, Rn. 52).

Die Kammer schließt sich den in jeder Hinsicht überzeugenden Argumentation des 12. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg und des OLG Stuttgart an. Hinzuzufügen ist, dass nichts die Annahme rechtfertigt, der Gesetzgeber habe mit der Einführung der Musterfeststellungsklage die Rechte der Verbraucher beschränken wollen. Das wäre aber mit der von Martinek geforderten „teleologischen Reduktion“ in einschneidendem Ausmaß der Fall.

Die Kammer behandelt das Rechtsgutachten von Martinek als Rechtsvortrag, dessen Absicht und Ziel darin liegt, der Verteidigung der Beklagten in den zahlreichen gegen sie geführten Rechtsstreitigkeiten über EA 189-Motoren zum Erfolg zu verhelfen. Es handelt sich um eine wissenschaftliche Arbeit, aber mitnichten um eine objektive. Denn der Gutachter greift sehr naheliegende rechtliche Argumente, die für den Standpunkt der Fahrzeugkäufer sprechen und von ihnen auch vorgebracht werden, gar nicht erst auf.

Es besteht der erforderliche Zusammenhang zwischen dem Vermögensabfluss auf der Seite des Klägers („auf Kosten des Verletzten“) und dem Vermögenszuwachs auf der Seite der Beklagten („durch eine unerlaubte Handlung ... etwas erlangt“). Der Bundesgerichtshof hat in seiner so genannten „Fahrradgepäckträger II-Entscheidung“ klargestellt, dass § 852 BGB eine unmittelbare Vermögensverschiebung von dem Geschädigten zum Schädiger nicht voraussetzt. Die Vorschrift verweist auf die im Bereicherungsrecht normierten Rechtsfolgen und nicht auf die tatbestandlichen Merkmale der §§ 812 ff. BGB (BGH NJW 1978, 1377). Der Begriff „... auf ... Kosten erlangt“ stellt nur auf die Handlung ab, durch die die Vermögensverschiebung bewirkt worden ist. Da es eine unerlaubte war, kommt es nicht darauf an, auf welchem Wege sich die dadurch veranlasste Vermögensverschiebung vollzogen hat. Daher ist für die Anspruchsvoraussetzung der §§ 812 ff. BGB in § 852 III BGB kein Raum. Jene Vorschriften haben insoweit nur die Bedeutung einer Begrenzung des Haftungsumfangs.

Bei einer konsequenten Anwendung dieser Rechtsprechung genügt es, dass ein irgendwie geariteter wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen der Vermögensmehrung der beklagten Herstellerin und der Vermögensminderung bei dem klagenden Fahrzeugkäufer besteht. Zwischenschritte auf beiden Seiten lassen diesen Zusammenhang nicht entfallen.

Die Beklagte hat die strategische unternehmerische Entscheidung getroffen, in großem Umfang Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, die wegen der zum Zweck der Täuschung der Genehmigungsbehörden eingebauten Abschaltvorrichtung überhaupt nicht für den öffentlichen Straßenverkehr hätten zugelassen werden dürfen. Die Auswirkungen dieser unerlaubten, weil vorsätzlich sittenwidrig schädigenden Handlung enden nicht bei dem Erst- oder Zweiterwerber. Die Beklagte hat deshalb die Geldmittel, die ihr durch den Verkauf des streitgegenständlichen Pkw zugeflossen sind, sehr wohl im Sinne des § 852 S. 1 BGB auf Kosten des Klägers erlangt, der seinerseits einen Geldbetrag in den Kauf eines Fahrzeugs investierte, das er bei Kenntnis der Sachlage wegen des Risikos einer behördlichen Stilllegungsverfügung nicht erworben hätte.

Dem steht nicht entgegen, dass die Beklagte den Zufluss an Geld durch den Verkauf des hergestellten Fahrzeugs an einen Kraftfahrzeughändler erzielt hat. Unbedeutend ist, wie viele Zwischenhändler es gegeben haben mag, bis das Fahrzeug schließlich von dem Kläger gekauft wurde.

Es ist auch unerheblich, ob die klagende Partei den Pkw als Neufahrzeug oder als Gebrauchtwagen gekauft hat (a.A.: OLG Stuttgart, Urteil vom 02.02.2021 – 10 U 229/20, BeckRS 2021, 5076 Rn. 55). Alle Fahrzeughersteller haben beim Absatz ihrer Produkte nicht nur den Neu-, sondern auch den Gebrauchtwagenmarkt im Blick. Eine bekannte Strategie besteht darin, Fahrzeuge mit geringer oder auch gar keiner Laufleistung als sogenannte „Tageszulassungen“ mit großen Abschlägen gegenüber den Listenpreisen auf den Markt zu bringen. Hier kann eine scharfe Grenze zwischen neuen und gebrauchten Fahrzeugen gar nicht mehr gezogen werden.

Aber auch wenn das Fahrzeug im ursprünglichen Sinn eines Gebrauchtwagengeschäfts von einem Besitzer über eine längere Zeit und Laufleistung genutzt wird, spielt der Wiederverkaufswert für seine Entscheidung zum Erwerb gerade dieses Fahrzeugmodells regelmäßig eine Rolle. Ein Käufer wird umso eher bereit sein, etwas mehr für einen Neuwagen auszugeben, wenn er erwartet, dass er ihn später zu einem verhältnismäßig guten Preis wiederverkaufen kann.

Die Vertriebsorganisation der Beklagten und der weiteren mit ihr in einem Konzern verbundenen Hersteller konzentriert sich keineswegs nur auf den Absatz von Neuwagen. Es ist offenkundig, dass die Beklagte und die mit ihr in einem Konzern verbundenen Hersteller in unterschiedlichen Medien gerade auch den Absatz von Gebrauchtfahrzeugen bewerben. Bestimmten Käufergruppen werden Neufahrzeuge zu besonders günstigen Konditionen angeboten, vorzugsweise zum Leasing, aber auch mit besonderen Rabatten beim Kauf („Flottenrabatt“, „Behördenrabatt“). Dabei wird die Erwartung einkalkuliert, dass mit dem Vertrieb solcher „junger Gebrauchter“ noch weitere gute Renditen erzielt werden können. Diese kommen mittelbar auch den Fahrzeugherstellern zugute. Ein solcher mittelbarer Zusammenhang reicht aus, um die Ansprüche der klagenden Partei von der kenntnisabhängigen Regelverjährung auszunehmen.

Die Beklagte hat offensichtlich durch den Verkauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs an einen Händler einen Geldbetrag Erlöst. Dieser Betrag das, was sie durch die unerlaubte Handlung erlangt hat. Die Mehrwertsteuer, die die Beklagte gesondert verbucht und an das Finanzamt abgeführt hat, bleibt dabei außer Betracht, weil die Beklagte darum nicht bereichert ist.

Es ist darüber hinaus offenkundig, dass das Erlangte nicht dem vollen Kaufpreis entspricht, den der Erstkäufer bezahlt hat. Selbst bei Geschäften, bei denen die Beklagte selbst Verkäuferin ist und der Händler nur als Vermittler auftritt, erhält er eine Provision. Die Beklagte ist aber dem Vortrag der klagenden Partei zur Höhe der sogenannten Händlermarge nicht substantiiert entgegengetreten.

Die Beklagte trägt nach den von der Rechtsprechung entwickelten Maßstäben (BGH Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19) dazu die sekundäre Darlegungslast, der sie nicht nachgekommen ist. Nur die Beklagte kann wissen, was sie durch den Verkauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs an einen Ersterwerber oder Zwischenhändler erhalten hat.

Offenkundig ist auch, dass die bei der Beklagten verbleibende Bereicherung nicht den vollen Kaufpreis umfasst, den sie durch den Verkauf des Fahrzeugs bzw. Motors erhalten hat. Für Entwicklung, Produktion und ggf. Vertrieb sind erhebliche Kosten angefallen. Die Kammer sieht sich aber nicht in der Lage, diese pauschal zu bewerten. Es ist vielmehr an der Beklagten, die Tatsachen vorzutragen, die einen Wegfall ihrer Bereicherung im Sinne des § 818 Abs. 3 BGB begründen. Das hat sie nicht getan.

Die Beklagte meint im Anschluss an das von ihr selbst in Auftrag gegebene Gutachten von Martinek, es müsse gem. § 287 ZPO eine pauschalierende Betrachtungsweise angewendet werden. Das ist im Ansatz nicht falsch. Die überwiegende Rechtsprechung arbeitet so z. B. bei der Bemessung des den Fahrzeugkäufern anzurechnenden Nutzungswertersatzes. Es bedarf aber auch dann hinreichender tatsächlicher Anhaltspunkte, die die Beklagte nicht vorlegt. Der Verweis auf die Veröffentlichungen von Forschungsergebnissen eines Dritten reicht nicht aus. Von ihr ist jedenfalls zu erwarten, dass sie ihre eigenen Kalkulationen offenlegt, was sie an einem Fahrzeug des Typs, den der Kläger gekauft hat, im Durchschnitt nach Abzug von Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebskosten verdient.

Die Kosten, die bei der Beklagten durch die Entwicklung und Installation der Maßnahmen zur Entfernung der verbotenen Abschaltvorrichtung entstanden sind, könnte die Beklagte ohnehin nicht als Minderung ihrer Bereicherung ansetzen. Dem steht § 819 Abs. 2 BGB entgegen (auf diese

Vorschrift geht Martinek gar nicht ein). Die Beklagte hat durch den Empfang des Preises aus dem Verkauf des Fahrzeugs an den Erstkäufer gegen die guten Sitten verstoßen. Denn dieser Verkauf ist Teil der unerlaubten Handlung gem. § 826 BGB. Alles was die Beklagte nach dem sittenwidrigen Empfang der Leistung investiert haben mag, mindert den unverjährten Teil des Schadensersatzanspruchs nicht.

Die entgegenstehende Argumentation von Martinek, der einmal mehr eine teleologische Reduktion der die Beklagten belastenden Vorschriften fordert, ist für die Kammer nicht einmal ansatzweise nachvollziehbar. Es ist überhaupt kein Grund ersichtlich, warum ausgerechnet derjenige, der einen anderen durch eine unerlaubte Handlung schädigt, nicht der verschärften Haftung unterliegen soll.

Die Vorstellung, die Beklagte könne ihren Aufwand für die Beseitigung des von ihr selbst angerichteten Schadens abziehen, weil sie dem „Bereicherungsgläubiger“ dienen und dieser sie letztlich „wollen muss“, ist absurd. Der Gedanke passt nicht. Die Beklagte ist nicht nur einfach ungerechtfertigt bereichert. Um es in Erinnerung zu rufen: sie hat das an sich erlaubte Ziel der Erhöhung des Gewinns auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung durch arglistige Täuschung der zuständigen Typpenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde des KBA (§ 2 Abs. 1 EG-FGV) erreicht und dies mit einer Gesinnung verbunden, die sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig zeigt. Ein solches Vorgehen verstößt derart gegen die Mindestanforderungen im Rechts- und Geschäftsverkehr auf dem hier betroffenen Markt für Kraftfahrzeuge, dass ein Ausgleich der bei den einzelnen Käufern verursachten Vermögensschäden geboten erscheint (BGH Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19 Rn. 23).

8.

Als Rechtsfolge des der klagenden Partei zustehenden Schadensersatzanspruchs hat die Beklagte gem. § 249 BGB den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre.

Hätte die Beklagte die Motoren nicht mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in den Verkehr gebracht, ohne darüber aufzuklären, so hätte die klagende Partei das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben

Sie ist daher berechtigt, den Kaufpreis Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs von der Beklagten ersetzt zu verlangen. Sie muss sich dann aber die Vorteile anrechnen lassen, die sie zwischenzeitlich durch die Nutzung des Pkw erlangt hat.

Es ist nicht geboten, im Hinblick auf die sich als nützliche Folge aus der Kompensation ergebende Prävention die Vorteilsausgleichung grundsätzlich auszuschließen; anderenfalls würde der Ersatzanspruch in die Nähe eines dem deutschen Recht fremden Strafschadensersatzes gerückt (BGH Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19 Rn. 67).

Die Anrechnung von Gebrauchsvorteilen ist der klagenden Partei zuzumuten. Sie hat den streitgegenständlichen Pkw über längere Zeit genutzt und damit im Ergebnis überwiegend das bekommen, was sie bei dem Kauf erwartet hat. Die Auswirkungen des Einbaus der unzulässigen Abschaltvorrichtung in die Dieselmotoren der Baureihe EA189 treffen nicht die Käufer der Fahrzeuge, sondern die Personen, die in entsprechend exponierten Lagen den Schadstoffemissionen ausgesetzt sind. Die erst mit geraumer Verzögerung von einigen Verwaltungsbehörden angeordnete Stilllegung kann durch die Installation des Software-Updates abgewendet werden. Die befürchteten negativen Folgen der Nachrüstung werden die klagende Partei nicht treffen, wenn sie das Fahrzeug der Beklagten gegen Zahlung des ausgeurteilten Betrags aushändigt.

Der europarechtliche Effektivitätsgrundsatz rechtfertigt es nicht, von einem Ersatz des Nutzungswerts abzusehen. Zivilrechtliche Schadensersatzansprüche haben auch nach dem europäischen Gemeinschaftsrecht keinen Strafcharakter. Ob der deutsche Gesetzgeber die Verstöße gegen das europäische Typengenehmigungsrecht mit härteren Strafen hätte bewehren müssen, ist nicht Gegenstand dieses Rechtsstreits. Es widerspricht nicht dem Gedanken des effektiven Rechtsschutzes, wenn dem Geschädigten die Vorteile, die er aus dem Kauf erlangt hat, schadensmindernd angerechnet werden. Das ist ein prägender Grundsatz des deutschen Schadensersatzrechts. Der Geschädigte wird dadurch keineswegs rechtlos gestellt.

Den Nutzungswert hat die Kammer gem. § 287 Abs. 1 ZPO zu schätzen. Sie wendet dazu die in der Rechtsprechung weit verbreitete Methode einer linearen Abschreibung nach Maßgabe der mit dem Pkw zurückgelegten Kilometer an.

Die Kammer schätzt die voraussichtliche Gesamtnutzungsdauer des Pkw auf 200.000 bis 300.000 km. Daran ändert es nichts, dass es durchaus eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen geben mag, die auch eine bedeutend höhere Laufleistung erreichen.

Maßgeblich ist nicht, welche Laufleistung ein solches Fahrzeug unter günstigen Bedingungen erreichen könnte. Es kommt darauf an, wann im Durchschnitt damit zu rechnen ist, dass ein solches Fahrzeug nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr in den Ländern der Europäischen Union genutzt wird. Dabei sind durchaus auch wirtschaftliche Überlegungen maßgeblich, nämlich die Frage, ob ein Halter noch bereit ist, die Kosten für anfallende Reparaturen zu übernehmen oder sich stattdessen für den Kauf eines anderen Fahrzeugs entscheidet.

Die Kammer berücksichtigt, dass ein Dieselmotor im Durchschnitt eine etwas längere Lebensdauer hat als ein mit Ottokraftstoff betriebener Motor, obwohl auch das von den Einsatzbedingungen abhängt. Deshalb legt sie ihrer Berechnung den Wert von 300.000 km zugrunde.

Die Kammer nimmt die Schätzung des Nutzungswerts gem. § 287 Abs. 1 ZPO wie folgt vor:

#### **Nutzungswert (auf Basis der Laufleistung)**

Kaufpreis:	20.700,00 €
km-Stand bei Ankauf:	11.856
Lebensdauer in km	300.000
Restliche Laufleistung bei Ankauf:	288.144
Kilometersatz:	0,07184 €
km-Stand bei mdl. Verhandlung:	184.516
Fahrleistung von Kauf bis mdl. Verhandlung:	172.660
Wert der Nutzungen:	12.403,74 €
Kaufpreis abzgl. Nutzungswert:	8.296,26 €

Dieser Betrag liegt jedenfalls niedriger als das, was die Beklagte mit dem (Erst-) Verkauf des streitgegenständlichen Pkw auch nach Abzug der Mehrwertsteuer und einer Händlermarge erhalten haben muss. Der Anspruch ist daher nach den vorausgehenden Ausführungen zu § 852 S. 1 BGB nicht verjährt.

9.

Diese Forderung ist gem. §§ 291, 288 BGB zu verzinsen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die

Schadensersatzforderung bei Klageerhebung noch höher gelegen hat und sich erst im Lauf der Zeit bis zur mündlichen Verhandlung durch die von der klagenden Partei gezogenen Nutzungen ermäßigt hat (BGH Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 397/19 Rn. 38).

Die Kammer kennt den Kilometerstand bei Klageerhebung allerdings nicht. In der Kürze der Zeit bis zur mündlichen Verhandlung kann sich der Nutzungswertersatz ohnehin nur geringfügig erhöht haben. Der Zinsanteil darauf beträgt regelmäßig nur wenige Euro und kann deshalb vernachlässigt werden.

Zinsen stehen der klagenden Partei erst ab Rechtshängigkeit der Klage zu. Die Beklagte ist nicht schon mit Zugang des Schreibens der Prozessbevollmächtigten des Klägers in Verzug geraten, mit dem sie zur Leistung von Schadensersatz aufgefordert wurde. In Fällen der gegenseitigen Leistungspflicht kann ein Schuldner nur dann in Verzug geraten, wenn ihm der Gläubiger die ihm obliegende Gegenleistung ordnungsgemäß anbietet. Das war hier nicht der Fall.

10.

Der Feststellungsantrag ist unbegründet. Es fehlt an einem wörtlichen Angebot der Rückgabe des Fahrzeugs durch den Kläger im Sinne des § 295 BGB, das Voraussetzung für die Begründung des Annahmeverzugs ist. Allein die Aufforderung zur Leistung von Schadensersatz begründet den Annahmeverzug nicht.

11.

Der Kläger kann als Teil des ihm entstandenen Schadens auch die Erstattung der Kosten der vorgerichtlichen Rechtsverfolgung, insbesondere der Vergütungsforderung der von ihm damit beauftragten Rechtsanwälte verlangen.

Der Kläger schuldet seinen Prozessbevollmächtigten für deren vorgerichtliche Tätigkeit eine Geschäftsgebühr gem. Nr. 2300 VV RVG. Diese ist jedoch gem. Nr. 2300 VV RVG auf einen Satz von 1,3 zu begrenzen. Eine höhere Gebühr kann nur gefordert werden, wenn die Tätigkeit umfangreich oder schwierig war. Beides ist hier nicht der Fall, weil die Prozessbevollmächtigten des Klägers eine Vielzahl gleichgelagerter Mandate bearbeitet haben, die sämtlich Ansprüche von Fahrzeugkäufern gegen die Beklagte zum Gegenstand haben. Aufwand und Schwierigkeit der Bearbeitung des konkreten Mandats liegen daher nicht über dem Durchschnitt. Die Kammer folgt damit der mittlerweile gefestigten Rechtsprechung der Zivilsenate des Oberlandesgerichts Koblenz

Die Beklagte braucht eine Vergütung auch nur auf der Grundlage des Gegenstandswerts zu ersetzen, der der Höhe des Anspruchs entspricht, den die klagende Partei gegenüber der Beklagten noch zustehen konnte. Es ist deshalb auch hier ein Nutzungswert abzuziehen (OLG Koblenz Urteil vom 13.02.2020 – 2 U 671/19). Die Kammer schätzt den Gegenstandswert zu der Zeit, als die klagende Partei ihre Prozessbevollmächtigten mit der Vertretung ihrer Interessen beauftragte, auf bis zu 9.000 €.

Die Vergütungsforderung beträgt:

Gegenstandswert:	bis zu 9.000 €	
Geschäftsgebühr Nr. 2300 VV RVG	1,30	659,10 €

Post- u. Telekomm.-Pauschale Nr. 7002 VV RVG		20,00 €
Zwischensumme		679,10 €
Umsatzsteuer Nr. 7008 VV RVG	19%	129,03 €
Vergütungsforderung		808,13 €

Dieser Betrag ist gem. §§ 288, 291 BGB zu verzinsen.

III.

Die Kostenentscheidung ergeht nach § 92 Abs. 1 ZPO.

Die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO bzw. §§ 708 Nr. 11 i. V. m. 711 ZPO.



## Beschluss

Der Streitwert wird auf 13.800,00 € festgesetzt.

Darin sind die von dem Kläger in der Klageschrift mitgeteilten Vorstellungen von dem ihm anzurechnenden Nutzungswertersatz berücksichtigt.

### Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Trier  
Justizstraße 2, 4, 6  
54290 Trier

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss

