

---

**Datum:** 11.08.2020  
**Gericht:** Landgericht Hagen  
**Spruchkörper:** Zivilkammer  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 3 O 134/19  
**ECLI:** ECLI:DE:LGHA:2020:0811.3O134.19.00

---

**Tenor:**

Der Rechtsstreit ist in der Hauptsache i.H.v. 1.851,25 EUR erledigt. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 39.853,04 EUR nebst Zinsen i.H.v. 4 Prozent pro Jahr seit dem 13.05.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges W mit der Fahrzeugidentifikationsnummer W3 an die Beklagte.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des vorgenannten Fahrzeugs seit dem 26.11.2019 in Annahmeverzug befindet.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar

---

**Tatbestand**

Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadensersatz im Zuge des sog. „Abgasskandals“.

Mit Kaufvertrag vom 22.10.2015 erwarb der Kläger bei der Fa. B1 in M1 den streitgegenständlichen Pkw der Marke W2, Modell N, als Neuwagen zu einem Preis von 48.614,88 EUR. Bei der Beklagten handelt es sich um die Entwicklerin und Herstellerin dieses Pkw. Der Erwerb wurde teilweise über ein Darlehen von 38.614,88 EUR netto finanziert. Im Übrigen leistete der Kläger eine Anzahlung von 10.000,00 EUR. Monatliche Ratenzahlungen auf das Darlehen i.H.v. 400,00 EUR wurden jeweils fristgemäß erbracht.

Das Fahrzeug wurde dem Kläger im März 2016 übergeben und auf ihn zugelassen. Zum 12.11.2019 wies es eine Laufleistung von 68.224,00 km auf; am 11.05.2020 betrug der Kilometerstand 74.288,00 km.

In das streitgegenständliche Dieselfahrzeug ist ein Motor des Typs EA 288 verbaut. Es handelt sich bei um das Nachfolgemodell des Motors EA 189. Er verfügt über zwei Technologien zur Reduktion des Stickoxidausstoßes (NOx). Zum einen kommt ein mit Ad-Blue betriebener SCR-Katalysator zum Einsatz, zum anderen die sog. B (im G2 AGR). Diese wird bei einer Temperatur von zumindest +15°C und geringer zurückgefahren, wobei eine signifikante Reduktion jedenfalls bei einer Temperatur von +10°C erfolgt (sog. „Thermofenster“).

Das Kraftfahrtbundesamt ordnete für das streitgegenständliche Fahrzeug unter dem 17.04.2019 einen verpflichtenden Rückruf an. Als Beschreibung ist in der Rückrufdatenbank der Behörde Folgendes angegeben:

*„Konformitätsabweichung führt zur Überschreitung des Euro-6-Grenzwertes für Stickoxide.“*

Der Kläger behauptet, auch der Motor mit der Typbezeichnung EA 288 enthalte, wie der Motortyp EA 189, eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007. Die Abgasbehandlung funktioniere lediglich im Bereich zwischen 20°C und 30°C sowie im Prüfstandsbetrieb beanstandungsfrei. Das streitgegenständliche Fahrzeug enthalte eine Software, die erkenne, ob das Fahrzeug in einem Testzyklus oder auf der T-Straße betrieben werde. Wenn die Software den Testzyklus erkenne, ändere sie die Abgasreinigung durch vermehrtes Einspritzen von Harnstoff, um die Emissionen in Übereinstimmung mit den geltenden Normen zu bringen. Die Vertreter der Beklagten hätten von der eingesetzten unzulässigen Abschaltvorrichtung Kenntnis, was ihr gem. § 31 BGB zugerechnet würde. In diesem Rahmen bestehe eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten. Der Kläger ist der Auffassung, dass im Ergebnis eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung zu bejahen sei.

Ursprünglich hat der Kläger mit der am 27.09.2019 bei Gericht eingegangenen Klageschrift vom selben Tag, welche der Beklagten am 11.11.2019 zugestellt wurde, beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an ihn 17.595,58 EUR sowie Zinsen i.H.v. 2.686,58 EUR, nebst weiterer Zinsen aus 26.800,00 EUR in Höhe von 4 Prozent pro Jahr seit dem 01.10.2019 zu zahlen, und ihn von den aktuell noch bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der W Bank aus dem Darlehensvertrag zur Darlehensvertragsnummer #####/##### i.H.v. derzeit noch 24.108,71 EUR freizustellen, Zug um Zug gegen Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs und Übertragung des ihm gegenüber der W Bank zustehenden Anwartschaftsrechts auf Übereignung des vorstehend bezeichneten Fahrzeuges.

In der Folge leistete der Kläger auf das Darlehen neben den monatlichen Raten Sondertilgungen i.H.v. 3.708,71 EUR am 15.03.2019, i.H.v. jeweils 4.000,00 EUR am 04.04.2019 und am 28.05.2019 sowie i.H.v. jeweils 5.000,00 EUR am 03.06.2019 und am 04.06.2019. Das Darlehen ist mittlerweile abgelöst; das Fahrzeug wurde an den Kläger freigegeben. Insgesamt leistete er für das Fahrzeug unter Berücksichtigung seiner Anzahlung und der auf das Darlehen erbrachten Zahlungen einen Betrag von 50.908,71 EUR.

Mit Schriftsatz vom 04.05.2020 hat der Kläger aufgrund der weiteren gefahrenen Kilometer die Klage geändert und i.H.v. 1.851,25 EUR für erledigt erklärt. Die Beklagte hat sich der Erledigterklärung nicht angeschlossen.

5

6

7

8

9

10

11

12

Der Kläger beantragt nunmehr,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 39.853,04 EUR sowie Zinsen in Höhe von 4.149,92 EUR, nebst weiterer Zinsen aus 50.908,71 EUR in Höhe von 4 Prozent pro Jahr seit dem 05.05.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges W mit der Fahrzeugidentifikationsnummer W3 an die Beklagte, 13

2. es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeuges zwei Wochen nach Rechtshängigkeit in Annahmeverzug befindet, 14

3. es wird festgestellt, dass der Rechtsstreit in der Hauptsache i.H.v. 1.851,25 EUR erledigt ist. 15

Die Beklagte beantragt, 16

die Klage abzuweisen. 17

Sie ist der Ansicht, dass das Thermofenster im streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässige Abschalteneinrichtung darstelle. Die Beklagte behauptet dazu, dass das Thermofenster entsprechend dem Stand von Wissenschaft und Technik zum Bauteilschutz notwendig sei. In modernen Dieselfahrzeugen sämtlicher Hersteller würden Thermofenster eingesetzt. Das System der AGR könne bei kalten Temperaturen Schäden durch Ablagerungen (sog. „Versottung“) erleiden. Eine hohe AGR-Rate außerhalb des Thermofensters führe zu einer solchen Versottung und damit zu Motorschäden. Daher müsse bei bestimmten Temperaturbereichen die AGR-Rate aus Motorschutzgründen abgerampft werden. Es finde keine vollständige Abrampfung in einem engen Temperaturbereich statt, vielmehr reiche dieser von -15°C bis +42°C. Bei Temperaturen von unter -15°C erfolge aus Motorschutzgründen eine vollständige Deaktivierung der AGR. Zwischen -15°C bis +15°C finde eine graduelle Abrampfung der AGR statt. Ab einer Umgebungslufttemperatur von ca. +10°C erfolge eine Abrampfung auf ca. 50 % der maximal möglichen Rate. Bei Temperaturen von mehr als +15°C bis +42°C sei die AGR zu 100 % aktiv. Bei Temperaturen von über +42°C erfolge wieder eine vollständige Deaktivierung der AGR. 18

Die Beklagte behauptet ferner, dass der Kläger keinen Schaden erlitten habe; das Fahrzeug sei überdurchschnittlich wertstabil und voll funktionsfähig. Ihr Handeln sei keinesfalls sittenwidrig, Konformitätsabweichungen könnten bei Großserienproduktionen entstehen. Der Einsatz von Thermofenstern sei sowohl dem Kraftfahrtbundesamt wie auch dem Bundesministerium für Verkehr bekannt gewesen. Der Kläger habe nicht dargelegt, dass sie vorsätzlich hinsichtlich des Einsatzes etwaiger Abschalteneinrichtungen gehandelt habe. Sie treffe diesbezüglich keine sekundäre Darlegungslast. Dem Kläger sei auch kein kausaler Schaden entstanden. 19

Zwischen den Parteien hat am 12.05.2020 eine mündliche Verhandlung stattgefunden, in der die Kammer der Beklagten Hinweise erteilt hat. Wegen F-T-Straße wird auf das Sitzungsprotokoll vom 12.05.2020 (Bl. 445-448 d.A.) Bezug genommen. 20

Wegen der weiteren F-T-Straße des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze und die zu den Akten gereichten Unterlagen Bezug genommen. 21

**Entscheidungsgründe** 22

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet. 23

I.	24
Die Klage ist zulässig. Das Landgericht Hagen ist sachlich gem. § 1 ZPO i.V.m. §§ 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG und örtlich gem. § 32 ZPO zuständig. Die mit Schriftsatz vom 04.05.2020 geänderte Klage ist in dieser Form jedenfalls gem. § 264 Nr. 2 ZPO zulässig. Das gem. § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse bezüglich der Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten mit der Rücknahme des Fahrzeugs besteht in Anbetracht der mit der Feststellung verbundenen Vereinfachung und Beschleunigung des Zugriffs in der Zwangsvollstreckung (§§ 756 Abs. 1, 765 Nr. 1 ZPO). Letztlich liegen auch die Voraussetzungen einer nachträglichen objektiven Klagehäufung nach §§ 260, 263 Fall 2 ZPO vor.	25
II.	26
Die Klage ist zum überwiegenden Teil begründet.	27
Der Kläger hat einen Anspruch auf Zahlung von 39.853,04 EUR Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs nebst Zinsen i.H.v. 4 Prozent pro Jahr seit dem 13.05.2020 (dazu unter 1.). In Höhe von 1.851,25 EUR ist der Rechtsstreit in der Hauptsache erledigt (dazu unter 2.). Letztlich ist der Annahmeverzug festzustellen (dazu unter 3.).	28
1.	29
Der Kläger kann von der Beklagten die Zahlung von Schadensersatz i.H.v. 39.853,04 EUR Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Pkw gem. § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB analog verlangen.	30
a)	31
Der Kläger wurde von der Beklagten durch das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einer manipulierten Motorsteuerungssoftware getäuscht.	32
Mit dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs gibt ein Hersteller konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz dieses Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist, d.h. insbesondere, dass das Fahrzeug über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt (OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 – I-13 U 149/18 –, Rn. 45 m. w. N., juris). Dies war vorliegend nicht der Fall, weil das Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 aufweist, die der Zulassung entgegensteht.	33
Nach Art. 4 Abs. 1 EG-VO 715/2007 weist der Hersteller nach, dass alle von ihm verkauften, zugelassenen oder in der Gemeinschaft im Betrieb genommenen Neufahrzeuge über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen verfügen. Nach Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 rüstet der Hersteller das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Nach Abs. 2 der Vorschrift ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die diese Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, grundsätzlich unzulässig (vgl. auch BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 11, juris).	34

Der Begriff der Abschaltvorrichtung wird in Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 definiert. Es handelt sich demnach um ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlass, oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teil des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine solche Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007. 36

So sind im streitgegenständlichen Fahrzeug zwei Technologien zur Reduktion des Stickoxidausstoßes (NOx) vorhanden. Zum einen kommt ein SCR-Katalysator, der mit Ad-Blue betrieben wird, zum Einsatz, zum anderen die sog. B (AGR). Die AGR wird dabei bei kühleren Temperaturen, d. h. unter +15°C, sowie warmen Temperaturen, d. h. ab +42°C, – unstrittig – zurückgefahren bzw. vollständig deaktiviert („Thermofenster“). Ob – wie der Kläger behauptet – eine Reduktion der AGR schon ab einer Außentemperatur von unter +20°C und bei über +30°C erfolgt, kann letztendlich dahinstehen. Anzumerken ist lediglich, dass die Beklagte diesen konkreten Sachvortrag des Klägers auch gar nicht hinreichend in Abrede stellt. Die Beklagte hat ihren dahingehenden Vortrag auf den Hinweis des Gerichts in der mündlichen Verhandlung vom 12.05.2020 mit nachgelassenem Schriftsatz vom 17.07.2020 nur insoweit präzisiert, dass bei einer Umgebungslufttemperatur von ca. +10°C die AGR auf ca. 50 % der ihrer maximal möglichen Rate reduziert werde. In welchem Umfang die AGR im sonstigen Temperaturbereich zwischen -15°C und +15°C reduziert wird, bleibt zwar unklar, bedarf jedoch keiner abschließenden Erörterung. 37

Sofern die AGR – wie im Schriftsatz der Beklagten vom 17.07.2020 (Bl. 499 ff. d.A.) vorgetragen – bei einer Außentemperatur von +10°C auf 50 % der maximal möglichen Rate reduziert wird, stellt dies eine Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 dar, da gerade das Abgasrückführungssystem bzw. eine Software die Außentemperatur erkennt und die Funktion des Emissionskontrollsystems verändert – unabhängig davon in welchem Maß – oder sogar deaktiviert, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems infolge der Reduktion der B unter normalen Bedingungen des Fahrzeugbetriebs verringert wird. Die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems wird eben durch das entsprechende System an die Fahr- und Umweltbedingungen, die bei normalen Fahrbetrieb herrschen, angepasst. Unerheblich ist dabei, in welchem Maß eine Verringerung der AGR erfolgt, da Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 eine solche Differenzierung nicht erlaubt und schlicht jede Veränderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems als Abschaltvorrichtung zu qualifizieren ist (vgl. auch *Prof. Dr. G.*, Gutachterliche Stellungnahme für den Deutschen Bundestag - 5. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode; *derselbe* in NVwZ 2017, 265; ferner auch DIE Stellungnahme des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags „*Abschaltvorrichtungen in Personenkraftwagen*“, Az: WD 7 - 3000 - 031/16, S. 18). 38

Eine Abschaltvorrichtung ist nur dann gem. Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 ausnahmsweise zulässig, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Diese Voraussetzungen liegen hier jedoch nicht vor. 39

DIE EG-VO 715/2007 wurde ausweislich von Erwägungsgrund 1 erlassen, um die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen zu harmonisieren. Ziel ist die Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus auf europäischer Ebene. Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der 40

Luftverschmutzungsgrenzwerte war nach Auffassung des EU-Gesetzgebers insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen erforderlich. Das Senken der Emissionen von Kraftfahrzeugen ist Teil einer Gesamtstrategie. Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind nach seiner Einschätzung fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich, weshalb die Industrie klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte erhalten soll.

Wie alle Ausnahmeregelungen ist auch die Vorschrift des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 EG-VO 715/2007 sehr eng auszulegen (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 13, juris). Wer als Fahrzeughersteller von dem Verbot abweichen will, muss dies besonders rechtfertigen. Eine Notwendigkeit i.S.d. Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 liegt insbesondere dann nicht vor, wenn sich die Abschaltvorrichtung durch Konzeption, Konstruktion oder Werkstoffwahl vermeiden lässt. 41

Der Verordnungsgeber ist bei dem Begriff der „Notwendigkeit“ i.S.d. Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 bewusst über die entsprechende Regelung in Ziffer 2.1.6 Satz 2 der zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Emissionsgrundverordnung geltenden Fassung der UN/ECE-Regelung Nr. 83 hinausgegangen, in der zum Verneinen einer verbotenen Abschaltvorrichtung bereits als ausreichend angesehen wurde, wenn „die Notwendigkeit der Nutzung der Einrichtung mit dem Schutz des Motors vor Beschädigungen oder Unfällen und der Betriebssicherheit des Fahrzeugs begründet wird“. Im Vergleich zu diesem allein auf eine vorgenommene Begründung abstellenden Wortlaut der Regelung Nr. 83 hat der Verordnungsgeber bei der Emissionsgrundverordnung mit dem Begriff der „Notwendigkeit“ einen strengeren, objektivierbaren Maßstab gewählt (so auch die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags „Abschaltvorrichtungen in Personenkraftwagen“, Az: WD 7 - 3000 - 031/16, S. 13). 42

Es ist demnach nicht schon ausreichend, dass überhaupt individuell technische Situationen auftreten, in denen die Abschaltvorrichtung zum Motorschutz oder zum sicheren Betrieb erforderlich ist, sondern darüber hinaus wäre unter Einbeziehung der zu dieser technischen Situation führenden Gründe erforderlich, dass auch diese notwendigerweise vorliegen, also generell unvermeidbar sind (diese Auslegung befürwortend auch die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags „Abschaltvorrichtungen in Personenkraftwagen“, Az: WD 7 - 3000 - 031/16, S. 14 f.). 43

Unzweifelhaft nicht notwendig im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 ist eine solche Abschaltvorrichtung, die aus Motorschutzgesichtspunkten ununterbrochen arbeitet und damit den Zielsetzungen der Verordnung hinsichtlich einer eindämmenden Kontrolle der Emissionswerte im Straßenbetrieb und einem grundsätzlichen Verbot von Abschaltvorrichtungen komplett zuwider läuft. 44

Daher kann das Eingreifen einer Abschaltvorrichtung grundsätzlich nicht auf die Privilegierung von Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 gestützt werden, wenn sie unter Bedingungen eingreift, die zu den üblichen, alltäglichen Nutzungsbedingungen eines betreffenden Kraftfahrzeugs im Sinne eines Normalgebrauchs zu zählen sind. 45

Eine Privilegierung einer Abschaltvorrichtung aufgrund von Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 kommt zudem dann grundsätzlich nicht in Betracht, wenn aufgrund andersartiger Konstruktion oder durch den Einsatz zusätzlicher Bauteile das Abschalten des Emissionskontrollsystems unter Motorschutzgesichtspunkten entbehrlich würde. Für eine solche technische Entbehrlichkeit einer Abschaltvorrichtung ließe sich etwa anführen, wenn nach dem Stand der Technik Konstruktionen bekannt und möglich sind, die das Abschalten 46

des Emissionskontrollsystems entbehrlich machen, wofür namentlich sprechen kann, dass vergleichbare Motoren anderer Hersteller ohne entsprechend agierende Abschaltvorrichtung auskommen, ohne dass der Motor Schaden nimmt. Auch die Möglichkeit des Einsatzes anderer oder weiterer technischer Varianten von Emissionskontrollsystemen spräche dafür, bei Verzicht auf dieselben seitens des Herstellers mangels Notwendigkeit keine Privilegierung aufgrund von Artikel 5 Absatz 2 Satz 2 lit. a) EG-VO 715/2007 greifen zu lassen (vgl. die überzeugende Stellungnahme des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags „Abschaltvorrichtungen in Personenkraftwagen“, Az: WD 7 - 3000 - 031/16, S. 15 f).

Die auf den Schutz des Motors abzielende Privilegierung nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 bietet deshalb grundsätzlich keine taugliche Rechtsgrundlage dafür, eine Abschaltvorrichtung regelmäßig auch bei solchen Betriebsbedingungen, die bei normalem, bestimmungsgemäßem Gebrauch eines Personenkraftwagens typischerweise eintreten, legal greifen zu lassen. Dies gilt insbesondere auch für den Betrieb bei niedrigen Umgebungstemperaturen. Neben Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 sind auch die im Typzulassungs-Regelwerk enthaltenen Spezialvorschriften zu beachten. Für Dieselfahrzeuge legt Art. 3 Nr. 9 EG-VO 692/2008 fest, innerhalb welches Zeitraums bei einem Kaltstart des Motors die volle Funktionsfähigkeit gewährleistet sein muss. Danach haben die Hersteller der Genehmigungsbehörde zu belegen, dass die NOx-Nachbehandlungseinrichtung nach einem Kaltstart bei -7°C innerhalb von 400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Arbeiten ausreichend hohe Temperatur erreicht. Die Genehmigungsbehörde darf in diesem Zusammenhang deshalb keine Typgenehmigung erteilen, wenn die vorgelegten Angaben nicht hinreichend nachweisen, dass die Nachbehandlungseinrichtung tatsächlich innerhalb des genannten Zeitraums eine für das ordnungsgemäße Funktionieren ausreichend hohe Temperatur erreicht. Mit dieser Nachweispflicht hat der Verordnungsgeber für Fahrzeuge klargestellt, dass es für ein daneben bestehendes Thermofenster bei niedrigen Temperaturen keine Rechtfertigung geben kann. Hersteller, die gleichwohl die Funktionsweise der Abgasbehandlung herabsetzen, verstoßen gegen die Vorgaben der EG-VO 692/2008 (so auch überzeugend die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags „Abschaltvorrichtungen in Personenkraftwagen“, Az: WD 7 - 3000 - 031/16, S. 18 und Prof. Dr. G, Gutachterliche Stellungnahme für den Deutschen Bundestag - 5. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode, S. 3 dort Ziff. 7).

Gemessen daran ist die streitgegenständliche Abschaltvorrichtung in Form eines Thermofensters nach Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 unzulässig (so in vergleichbaren Fällen u. a. auch OLG Köln, Urteil vom 06. September 2019 – 19 U 51/19 –, Rn. 39, juris; LG Düsseldorf, Urteil vom 31. Juli 2019 – 7 O 166/18 –, Rn. 33, juris; LG Stuttgart, Urteil vom 08. Januar 2019 – 7 O 265/18 –, Rn. 61, juris; LG München I, Urteil vom 31. März 2020 – 3 O #####/##### –, Rn. 52, juris; LG Regensburg, Urteil vom 19. März 2020 – 73 O #####/##### –, juris).

Die Beklagte behauptet zwar, das streitgegenständliche Thermofenster bzw. das sog. Ausrampen sei zum Bauteilschutz notwendig. Begründet wird dies mit einer sog. Versottungsgefahr. Damit kann die Beklagte aus den oben genannten Gründen nicht gehört werden. Die Beklagte trägt im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast schon nicht vor, dass die Versottungsgefahr durch andere technische Maßnahmen – unabhängig davon, ob diese wirtschaftlich deutlich teurer wären – verhindert werden könnte, weshalb auch die Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht veranlasst war, da bereits der Vortrag der Beklagten den Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 nicht eingreifen lässt.

Ferner wird das System der AGR – wie die Beklagten bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung nicht in Abrede stellen – bereits bei Außentemperaturen von +15°C und niedriger zurückgefahren. Bei einer Jahresdurchschnittstemperatur z.B. in Hagen von +9,4°C oder beispielsweise in den in der EU liegenden Städten Warschau von +7,7°C und Helsinki von +4,8°C handelt es sich bei der Maßnahme nahezu um einen Dauerbetrieb. Dass eine solche Abschaltvorrichtung für den EU-Gesetzgeber erkennbar nicht als legal gelten sollte, liegt auf der Hand. Die Beklagte hat gerade nicht dargelegt, dass es sich um eine bloße „Ausnahme“ i.S.d. des Wortlauts des Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007 handelt, die zwingend notwendig ist, den Motor vor (erheblichen) Beschädigungen zu schützen und andere technische Lösungen, nach der jeweils besten verfügbaren Technik nicht vorhanden sind. Vielmehr hat die Beklagte – wie wohl auch andere Automobilhersteller – das Regel-Ausnahmeverhältnis des Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 (bewusst) ins Gegenteil verkehrt.

Selbst, wenn eine Versottungsgefahr bestünde, würde diese noch nicht den Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 rechtfertigen, da schon nicht dargelegt ist, dass diese Versottungsgefahr technisch nicht durch andere Maßnahmen, die ggf. teurer wäre, verhindert werden könnte, ohne dass hierzu eine Reduzierung der B erforderlich wäre.

51

Selbst wenn die B bei einer Außentemperatur zwischen +15°C und -15°C Grad Celsius graduell reduziert wird, weil andernfalls eine sog. Versottung eintrete, führt dies nicht zur Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO Nr. 715/2007. Wie oben dargelegt, bietet die Vorschrift des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 unter Hinweis auf Art. 3 Nr. 9 EG-VO 692/2008 gerade keine Rechtfertigung für ein darüberhinausgehendes Thermofenster, das nahezu ununterbrochen arbeitet. Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007 differenziert insoweit auch nicht nach dem Grad der Reduzierung der B, sondern verbietet eine Abschaltvorrichtung – mit Ausnahme der in Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 genannten Tatbestände – schlechthin. Selbst wenn also – wie die Beklagte selbst vorträgt – bei Außentemperaturen von +15°C und darunter bereits die B – wenn auch in geringerem Maße – reduziert wird, stellt dies bei den in der EU vorherrschenden Jahresdurchschnittstemperaturen nahezu einen durchgängigen Regelbetrieb dar, den der EU-Gesetzgeber zweifellos – auch nicht zum Zwecke des Motorschutzes – als legal greifen lassen wollte.

52

Unerheblich ist schließlich auch, ob das Kraftfahrtbundesamt oder das Bundesministerium für Verkehr, worauf sich die Beklagte mehrfach stützt, die Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen durch sog. Thermofenster (zum Teil) bejahen. Dies bindet den hiesigen Rechtsstreit nicht, da es sich bei der Frage, ob eine Abschaltvorrichtung zulässig oder unzulässig ist, eine Rechtsfrage darstellt, die von den Gerichten zu prüfen und zu beantworten ist. Fehlende Beanstandungen und Freigaben des Kraftfahrtbundesamtes mögen zwischen den Beteiligten des dortigen Verfahrens wirken, den Kläger können sie aber nicht binden.

53

b)

54

Durch diese Täuschung hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten, der in dem Abschluss des Kaufvertrages zu sehen ist.

55

Die Vorschrift des § 826 BGB knüpft nicht an die Verletzung bestimmter Rechte und Rechtsgüter an, weshalb der nach dieser Norm ersatzfähige Schaden weit verstanden wird. Schaden ist danach nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19

56

–, Rn. 44 ff., juris; BGH, Urteil vom 19. November 2013 – VI ZR 336/12 –, Rn. 28, juris; BGH, Urteil vom 21. Dezember 2004 – VI ZR 306/03 –, BGHZ 161, 361-371, Rn. 17; BGH, Urteil vom 19. Juli 2004 – II ZR 402/02 –, BGHZ 160, 149-159, Rn. 41).

Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, Urteil vom 03. März 2008 – II ZR 310/06 –, Rn. 15, juris; MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 826 Rn. 45 ff.) Ein adäquater Zusammenhang besteht, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war. 57

Im Streitfall ist der Kläger veranlasst durch das Verhalten der Beklagten eine ungewollte Verpflichtung eingegangen. Er hat einen Vermögensschaden dadurch erlitten, dass im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs eine objektive Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung nicht gegeben war. In Anbracht des nicht gesetzeskonformen Einbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung lag im Zeitpunkt des Vertragsschlusses ein verdeckter Sachmangel vor, der zu einer Betriebsbeschränkung oder –untersagung hätte führen können (BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 17, juris). 58

Insoweit ist davon auszugehen, dass dann, wenn der Kläger die Hintergründe gekannt hätte, als verständiger Kunde kein Fahrzeug mit einer solchen unzulässigen Abschaltvorrichtung und mit einem entsprechenden kaufrechtlichen Sachmangel, der zu Betriebseinschränkungen hätte führen können, erworben hätte. Wenn ihm vor dem Verkauf bekannt gewesen oder er von der Beklagten allgemein darauf hingewiesen worden wäre, dass allein mit der vorgenommenen Manipulation die diesbezügliche Typengenehmigung erlangt werden konnte und tatsächlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form eines sog. Thermofensters vorliegt, weshalb der Emissionsausstoß während nahezu des gesamten Jahreszeitraums (deutlich) höher ist als angegeben und dies – wie gezeigt – rechtlich unzulässig ist, hätte der Kläger von einem Kaufvertrag Abstand genommen. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung ist die Annahme gerechtfertigt, dass ein Käufer, der – wie hier der Kläger – ein Fahrzeug zur eigenen Nutzung erwirbt, bei der bestehenden Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung von dem Erwerb des Fahrzeugs abgesehen hätte (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 51, juris). 59

c) 60

Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig zu bewerten. 61

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 16, juris). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (vgl. BGH, Urteil vom 02. Juni 1981 – VI ZR 28/80 –, Rn. 15, juris; Staudinger/Oechsler (2018) BGB § 826, Rn. 31). 62

Gemessen daran ist das Verhalten der Beklagten als sittenwidrig zu qualifizieren. Die Beweggründe der Beklagten zur Vornahme der Manipulationen am Motor bzw. der Systeme der Abgassteuerung und Reinigung und der entsprechenden Täuschungen darüber waren entweder die Erzielung eines höheren Gewinns durch die Ersparnis von weiteren Entwicklungskosten oder aber die Unfähigkeit der Entwickler der Motoren, zu marktgerechten Preisen einen Motor zu entwickeln, der über keine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form eines Thermofensters verfügt. Die Beklagte nutzte bei ihrer Täuschung aus, dass der Endverbraucher darauf vertraut, dass ein Fahrzeug, das von einem Hersteller für den Verkauf freigegeben wurde, die Zulassungsprüfungen ordnungsgemäß durchlaufen hat und dementsprechend die gesetzlich vorgegebenen Bestimmungen erfüllt.

Insoweit ist in diesem Rahmen zu berücksichtigen, dass die Beklagte in großem Umfang und mit erheblichem technischem Aufwand zentrale Zulassungsvorschriften ausgehebelt und zugleich ihre Kunden konkludent getäuscht hat. Sie hat dabei nicht nur die Vorschriften des Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 außer Acht gelassen, sondern mit der vorgenommenen Manipulation durch den Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für alle davon betroffenen Fahrzeuge zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden einerseits sowie nachfolgend nach dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge gegenüber den Verbrauchern andererseits geschaffen. Es lag also eine bewusste Täuschung der Aufsichtsbehörden einerseits und der Verbraucher andererseits vor, um die entsprechenden Typgenehmigungen für die Fahrzeuge zu erhalten und diese dann so in Verkehr bringen zu können, um dadurch entsprechende Vertragsschlüsse der Händler mit Kunden herbeiführen zu können. 64

Dabei ist die Beklagte bewusst verschleiern und durch einen offensichtlich nur begrenzt einbezogenen Personenkreis vorgegangen, um diese Manipulation geheim zu halten, zumal diese Manipulation auch nur äußerst schwer zu entdecken war und so im normalen Verkehr mangels erkennbarer Auswirkungen eigentlich nicht aufgefallen wäre. 65

Die Täuschung diene, andere Motive sind jedenfalls nicht ersichtlich, allein dem Zweck, zur Kostensenkung und möglicherweise auch zur Umgehung technischer Probleme bei der Entwicklung einer rechtlich und technisch einwandfreien, aber teurere Lösung der Abgasreinigung formal die Voraussetzungen für die Typgenehmigung zu erfüllen und mit Hilfe dieser Manipulation umweltfreundliche Prüfvermerke veröffentlichen zu können, um dadurch entsprechende Wettbewerbsvorteile zu erlangen. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis einer bewussten Täuschung und Benachteiligung von Behörden einerseits und Kunden andererseits gibt dem Handeln der Beklagten ein Gepräge der Sittenwidrigkeit. Ein solches zumindest auch die Verbraucher konkludent täuschendes Verhalten ist auch bei Anwendung eines durchschnittlichen Maßstabs als sittenwidrig anzusehen und verwerflich, da die Beklagte eben nicht nur die Aufsichts- und Prüfbehörden getäuscht, sondern durch ihr täuschendes Verhalten bei dem weiteren Inverkehrbringen der Fahrzeuge auch die Ahnungslosigkeit der unzähligen Verbraucher bewusst zu ihrem Vorteil ausgenutzt hat (vgl. auch BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 13 ff., juris). 66

d) 67

Die subjektiven Voraussetzungen für einen Anspruch gegen die Beklagte liegen ebenfalls vor. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt; sie muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten, deren Wissen als zugestanden anzusehen ist, zurechnen lassen. 68

Der Kläger hat schlüssig vorgetragen, dass der Vorstand oder jedenfalls Teile des Vorstandes der Beklagten Kenntnis von dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung, 69

die zu gesetzeswidrigen EG-Bescheinigungen geführt hat, gehabt haben.

Dieser Vortrag ist naheliegend. Der Vorstand hat das Unternehmen den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu organisieren und zu führen (sog. Compliance). In diesem Zusammenhang muss davon ausgegangen werden, dass Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand im Hinblick auf alle wesentlichen Entscheidungen eingerichtet sind und deren Einhaltung durch entsprechende Kontrollmaßnahmen gewährleistet ist. Insoweit ist es mehr als naheliegend, dass dem Vorstand oder Teilen des Vorstandes der Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung zur Erreichung der EG-Typengenehmigung sowie das Inverkehrbringen eines gesetzeswidrigen Fahrzeuges bekannt gewesen sind. Dies auch deshalb, weil die B einer ganzen Motorenreihe für eine Vielzahl von Fahrzeugen hinsichtlich ihres Entwicklungsaufwandes in technischer und finanzieller Hinsicht eine wesentliche vom Vorstand zu treffende Entscheidung darstellt und die Verwendung einer solchen unzulässigen Abschaltvorrichtung sämtliche in der EU zuzulassenden Fahrzeuge betrifft. Zu all diesen internen Vorgängen kann der Kläger als Käufer eines manipulierten Fahrzeugs naturgemäß nicht substantiiert vortragen, so dass die Beklagte eine sekundäre Darlegungslast dahingehend trifft, zu den internen Vorgängen im Zusammenhang mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung vorzutragen. Eine sekundäre Darlegungslast besteht dann, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dies ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die beweisbelastete Partei außerhalb des von ihr vorzutragenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Gegner zumutbar nähere Angaben machen kann (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 37, juris; BGH, Urteil vom 07. Dezember 1998 – II ZR 266/97 –, BGHZ 140, 156-166, Rn. 11 m. w. N.).

70

Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Der Kläger kann nicht – wie oben ausgeführt – näher dazu vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die unzulässige Abschaltvorrichtung entwickelt, verwendet, verbaut worden ist, wer die Entscheidung dazu getroffen und wie die Entscheidung wann und an wen kommuniziert worden ist. Ein konkreterer Vortrag bezüglich einzelner Personen, war nicht erforderlich. Insofern greifen die Grundsätze der sekundären Darlegungslast. Dagegen ist die Beklagte allein aus Compliance-Gesichtspunkten dazu verpflichtet, entsprechende Ermittlungsmaßnahmen zu ergreifen. Indem sie ihre bisherigen Ermittlungsergebnisse unter Verschluss hält, verstößt die Beklagte gegen ihre sekundäre Darlegungslast, so dass das Gericht davon ausgeht, dass der Vorstand der Beklagten Kenntnis von dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst hat, was auch naheliegend ist.

71

Im Übrigen erfolgt eine Zurechnung analog § 31 BGB.

72

Der danach zwingend gegebene Vorsatz derjenigen, die die Installation des Thermofensters veranlassten, ist der Beklagten entsprechend § 31 BGB zuzurechnen. Ob es sich um Mitglieder des Vorstands handelte, ist in diesem Zusammenhang unerheblich. § 31 BGB rechnet der juristischen Person auch das Fehlverhalten von Funktionsträgern zu, denen ein wichtiger Aufgabenbereich übertragen ist. Die Entscheidung darüber, mit welcher Software die hergestellten Fahrzeuge betrieben werden, ist von solcher Tragweite, dass sie einen wichtigen Aufgabenbereich in diesem Sinne darstellt. Die Beklagte behauptet nicht, dass die Software ohne Wissen und Wollen irgendwelcher Entscheidungsträger in die Fahrzeuge gelangt wäre. Damit ließe sich auch nicht erklären, wie es zur Installation der Software in derart vielen Fahrzeugen kommen konnte. Das war nur auf Veranlassung eines

73

Funktionsträgers möglich.

Offen bleiben kann, welche Personen namentlich auf Seiten der Beklagten im Einzelnen handelten. Die Handlungen können nämlich zwangsläufig nur vorsätzlich ausgeführt worden sein. Ein derart ausgeklügeltes Thermofenster kann man nur mit Wissen und Wollen in einem Fahrzeug installieren. Der Schluss auf vorsätzliches Handeln ergibt sich zudem zwingend daraus, dass die Grenzwerte nach Euro 6 ohne dieses Thermofenster überhaupt nicht hätten erreicht werden können, das Fahrzeug aber für die der Zulassung vorausgehenden Tests angemeldet worden sein muss, was auch nicht versehentlich geschehen sein kann. Wenn der Schädigung der Klägerin nur vorsätzliches Handeln von Seiten der Beklagten zugrunde gelegen haben kann, kann von einer Klagepartei, welche die Betriebsabläufe bei der Beklagten nicht kennen kann, nicht verlangt werden, dass sie die jeweils Handelnden benennt. Vielmehr wäre es Sache der Beklagten, darzulegen, wer im Einzelnen wie agierte und aus welchen Gründen dieses Verhalten entgegen allen Indizien nicht vorsätzlich gewesen sein soll.

Die) 75

Der Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 249 ff. BGB richtet sich auf Ersatz des negativen Interesses (*Sprau* in: Palandt, BGB, 79. Aufl. 2019, § 826, Rn. 15). 76

Auf der Rechtsfolgenseite kann der Kläger verlangen, so gestellt zu werden, wie er stehen würde, wenn er das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben und den Kreditvertrag nicht abgeschlossen hätte. Der Kläger kann in diesem Rahmen die Aufwendungen für die Finanzierung des Fahrzeugs ersetzt verlangen, welche sich vorliegend unstreitig auf einen Betrag von insgesamt 50.908,71 EUR belaufen. Er muss sich auf seinen Anspruch allerdings – wie er selbst einräumt – die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. 77

In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung dem Geschädigten neben einem Ersatzanspruch nicht die Vorteile verbleiben dürfen, die durch das schädigende Ereignis zugeflossen sind (vgl. nur BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 66, juris). Gleichartige Gegenansprüche sind automatisch zu saldieren (OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 – I-13 U 149/18 –, Rn. 85, juris; *Grüneberg* in: Palandt, BGB, 79. Aufl. 2019, Vorb. v. § 249, Rn. 71). 78

Den Wert der durch den Gebrauch des Kraftfahrzeugs gezogenen Nutzungen schätzt die Kammer nach der anwendbaren Methode des linearen Wertschwundes (vgl. zum Gebrauchtwagenkauf BGH, Beschluss vom 09. Dezember 2014 – VIII ZR 196/14 –, Rn. 3, juris; BGH, Urteil vom 09. April 2014 – VIII ZR 215/13 –, Rn. 11, juris) entsprechend § 287 ZPO auf insgesamt 11.055,67 EUR. Dabei geht die Kammer davon aus, dass ein Fahrzeug der streitgegenständlichen Art regelmäßig eine durchschnittliche Gesamtleistung von 300.000,00 km erreicht. 79

Da der Kläger mit seinem als Neuwagen erworbenen Fahrzeug bis zum 12.11.2019 68.224,00 km gefahren ist, belaufen sich die von ihm gezogenen Nutzungsvorteile nach der Berechnungsformel: 80

Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer 81

Gesamtleistung – km-Stand bei Kauf 82

48.614,88 EUR x 68.224 km 83

300.000,00 km – 0 km	84
Dabei muss sich der Kläger die von ihm gezogenen Nutzungen nur bis zu dem Zeitpunkt anrechnen lassen, zu dem er die Beklagte zur „Rückabwicklung“ des Kaufvertrags aufgefordert und sie damit in Annahmeverzug gesetzt hat.	85
Nach in diesem Rahmen gebotenen wertenden Betrachtung hat sich der Kläger nur diejenigen Nutzungsvorteile in Abzug bringen zu lassen, die er genossen hat, während er den Pkw vorbehaltlos genutzt hat. Hingegen würde eine weitergehende, den Zeitraum nach Äußerung ihres Rückabwicklungsverlangens bis zur tatsächlichen Rückabwicklung vorzunehmende Anrechnung von Nutzungsvorteilen, nach der Auffassung der Kammer eine unbillige Entlastung der Beklagten darstellen, die aber auch den Kläger in unzumutbarer Weise belastet, weil er faktisch gezwungen ist, das Fahrzeug bis zum Erhalt einer ggf. erst in einigen Jahren rechtskräftigen Entscheidung zu benutzen (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 13. Januar 2020 – 15 U 190/19 –, Rn. 9 ff., juris). Maßgeblich ist gem. § 187 Abs. 1 BGB analog vorliegend der 12.11.2019, da der Kläger der Beklagten im Rahmen der am 11.11.2019 zugestellten Klageschrift die (unbedingte) Übergabe des Fahrzeugs und Übertragung des ihm zustehenden Anwartschaftsrechts in den Annahmeverzug begründender Weise angeboten hat, §§ 293, 295 BGB.	86
Unter Berücksichtigung der insgesamt vom Kläger für die Finanzierung erbrachten Zahlungen stehen ihm unter Abzug der Nutzungsentschädigung 50.908,71 EUR – 11.055,67 EUR = 39.853,04 EUR zu.	87
f)	88
Ein Anspruch des Klägers auf Verzinsung des von ihm geleisteten Kaufpreises gem. § 849 BGB besteht nicht. Nach der Rechtsprechung des BGH (BGH, Versäumnisurteil vom 26. November 2007 – II ZR 167/06 –, Rn. 5 f., juris) besteht der Normzweck des § 849 BGB darin, dass der Zinsanspruch den endgültig verbleibenden Verlust an Nutzbarkeit der Sache ausgleichen soll, der durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann. Dieser Schutzzweck ist hier nicht betroffen, da der Kläger im Austausch für den gezahlten Kaufpreis das Fahrzeug nutzen konnte (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 397/19; OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 – I-13 U 149/18 –, Rn. 97, juris)	89
Die Zinsentscheidung beruht im Übrigen auf §§ 288, 291 BGB, wobei der Zinsanspruch durch den Klageantrag auf maximal 4 Prozent pro Jahr beschränkt ist. Die Verzinsung kann der Kläger gem. § 187 Abs. 1 BGB analog erst ab dem 13.05.2020 begehren, da der geänderte Klageantrag in der im Schriftsatz vom 04.05.2020 angekündigten Form erst durch die Antragstellung im Termin zur mündlichen Verhandlung am 12.05.2020 gem. §§ 261 Abs. 2, 297 ZPO rechtshängig wurde (vgl. Greger in: Zöller, Zivilprozessordnung, 33. Aufl. 2020, § 261 ZPO, Rn. 6). In diesem Rahmen unterliegt lediglich der durch die Gebrauchsvorteile reduzierte Schadensersatzanspruch i.H.v. 39.853,04 EUR der Verzinsung.	90
2.	91
Die Erledigung der Hauptsache ist hinsichtlich eines Betrages i.H.v. 1.851,25 EUR festzustellen. Insoweit hat sich die ursprünglich zulässige und begründete Zahlungsklage in der Hauptsache nach Eintritt der Rechtshängigkeit erledigt.	92
	93

Dem Kläger stand ursprünglich ein Anspruch auf Zahlung bzw. Freistellung von insgesamt 41.704,29 EUR gem. § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB analog zu. Insoweit gelten die vorstehenden Ausführungen entsprechend. Dieser Anspruch hat sich nach Eintritt der Rechtshängig i.H.v. 1.851,25 EUR erledigt, weil der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug weiter genutzt und sich dadurch der auf den Schadensersatzanspruch anzurechnende Gebrauchsvorteil erhöht hat.

3. 94

Die Beklagte befindet sich spätestens seit dem 26.11.2019 in Annahmeverzug, §§ 293, 295 BGB. Der Kläger hat der Beklagten im Rahmen der Klageschrift vom 27.09.2019 das Fahrzeug zur Abholung zum Zwecke der Übergabe sowie die Übertragung des Anwartschaftsrechts auf Übereignung des Fahrzeugs angeboten. Die Klage wurde der Beklagten am 11.11.2019 zugestellt. 95

III. 96

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Soweit eine Zuvielforderung des Klägers vorliegt, war diese verhältnismäßig gering, da sie unter der Geringfügigkeitsgrenze von 10 % des Streitwerts liegt (BGH, Urteil vom 10. April 2019 – VIII ZR 12/18 –, Rn. 56, juris). Zudem sind hierdurch auch keine höheren Kosten entstanden. 97

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1, S. 2 ZPO. 98

Der Streitwert bis einschließlich zum 05.05.2020 wird auf 41.704,29 EUR festgesetzt. Nach dem 05.05.2020 beträgt der Streitwert bis zu 45.000,00 EUR. 99