
Datum: 17.09.2020
Gericht: Landgericht Wuppertal
Spruchkörper: 6. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 6 O 46/20
ECLI: ECLI:DE:LGW:2020:0917.6O46.20.00

Nachinstanz: Oberlandesgericht Düsseldorf, I-18 U 205/20
Sachgebiet: Bürgerliches Recht

Tenor:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 19.752,63 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 06.06.2020 Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs mit der Fahrgestellnummer XXXXXX zu zahlen.

Die Beklagte wird ferner verurteilt, an die Klägerin weitere 1.100,51 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 06.06.2020 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden der Klägerin zu 25 % und der Beklagten zu 75 % auferlegt.

Das Urteil ist für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung seitens der Beklagten durch Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand:

1

2

Die Klägerin begehrt im Wesentlichen im Wege des Schadensersatzes von der Beklagten die Rückzahlung eines an einen Dritten gezahlten Kaufpreises und angeblich erbrachter Finanzierungskosten Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des erworbenen Fahrzeugs an die Beklagte.	
Die Klägerin kaufte am 12.06.2014 bei einem Autohändler einen VW T5 Transporter Kasten-Kombi 2,0 l TDI als Gebrauchtwagen mit einer Laufleistung von 52.730 km zu einem Preis von 20.800,00 EUR. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut. Dieser Motorentyp verfügt über zwei verschiedene, softwaregesteuerte Betriebsmodi, die einen unterschiedlichen Stickoxydausstoß auf einem Prüfstand und im normalen Verkehrsbetrieb bewirken. Während auf dem Prüfstand die gesetzlich vorgegebenen Abgaswerte eingehalten werden, sind diese Werte im Alltagsverkehr deutlich höher. Ein Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts gab es für das streitgegenständliche Fahrzeug im Zusammenhang mit dem sog. Abgasskandal jedenfalls zunächst nicht.	3
Am Tag vor der mündlichen Verhandlung in dieser Sache wies das Fahrzeug der Klägerin einen Kilometerstand von 77.691 auf.	4
Die Klägerin trägt vor:	5
Den Kaufpreis habe sie teilweise finanziert und hierfür Kreditkosten in Höhe von 1.822,72 EUR aufgewandt. Sie sei von der Beklagten sittenwidrig vorsätzlich geschädigt worden. Der Motorentyp und damit auch der in ihren T5 eingebaute Motor weise unzulässige Abschalteinrichtungen auf. Insbesondere auch in Form der dargestellten Prüfstanderkennung. Durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs habe die Beklagte beabsichtigt, die Kaufentscheidung von potenziellen Kaufinteressenten zu beeinflussen. Die Entwicklung der Manipulationssoftware sei hierbei entweder aus der Führungsebene der Beklagten angeordnet oder zumindest von dieser gebilligt worden.	6
Die Klägerin, die zunächst die Auffassung vertreten hat, sie müsse sich bei ihrem Schadensersatzanspruch keine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen und auch einen entsprechenden Klageantrag angekündigt hat, beantragt nunmehr,	7
1.	8
die Beklagte zu verurteilen, an sie 20.800,00 EUR abzüglich 1.746,52 EUR Nutzungsentschädigung zuzüglich Finanzierungskosten in Höhe von 1.822,72 EUR nebst Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 13.06.2014 bis 06.02.2020 und seither 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs mit Fahrgestellnummer XXXXXX zu zahlen;	9
2.	10
festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 07.02.2020 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet;	11
3.	12
die Beklagte zu verurteilen, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.789,76 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 07.02.2020 zu zahlen.	13
	14

Die Beklagte beantragt,	
die Klage abzuweisen.	15
Sie macht unter anderem geltend:	16
In das streitgegenständliche Fahrzeug sei zwar ein Motor des Typs EA189 eingebaut worden. Die Klägerin behaupte jedoch ohne Tatsachengrundlage, dass in dem Fahrzeug eine Umschaltlogik zum Einsatz komme. Der Motor in dem T5 sei tatsächlich hiermit nicht ausgestattet. Deshalb sei das streitgegenständliche Fahrzeug auch nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt zurückgerufen worden.	17
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und den Akteninhalt im Übrigen Bezug genommen.	18
Entscheidungsgründe:	19
Die zulässige Klage ist überwiegend auch begründet.	20
Der mit dem Klageantrag zu Nr. 1 als Hauptforderung geltend gemachte Anspruch besteht im tenorierten Umfang aus §§ 826, 31, 249 ff. BGB.	21
Die Klägerin ist aktivlegitimiert. Soweit die Beklagte dem entgegenhält, bei einer Finanzierung, wie sie von der Klägerin behauptet werde, sei es üblich, dass der finanzierenden Bank das Fahrzeug zur Sicherheit übereignet, diese also Eigentümerin werde, ist festzustellen, dass aufgrund des vorgelegten Darlehensvertrags davon auszugehen ist, dass die Finanzierung längst abgeschlossen ist. Nach diesem Vertrag war die letzte Rate bereits am 01.07.2018 zu zahlen.	22
Hinsichtlich der grundsätzlichen Haftung der Beklagten aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB wegen des Einbaus der Dieselmotoren des Typs EA 189 mit der dargestellten Umschaltlogik folgt das Gericht der Auffassung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, juris). Das Verhalten der Beklagten im Verhältnis zum Erwerber eines solchen Fahrzeugs ist objektiv als sittenwidrig zu qualifizieren. Die Beklagte hat auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch, langjährig und in Bezug auf den Dieselmotor der Baureihe EA189 in siebenstelligen Stückzahlen in Deutschland Fahrzeuge in Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Damit geht einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschalteinrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren. Das gilt auch, wenn es sich um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt.	23
Es ist mangels entgegenstehenden konkreten Beklagtenvortrags davon auszugehen, dass die grundlegende strategische Entscheidung in Bezug auf die Entwicklung und Verwendung	24

der unzulässigen Software von den im Hause der Beklagten für die Motorenentwicklung verantwortlichen Personen, namentlich dem vormaligen Leiter der Entwicklungsabteilung und den für die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der Beklagten verantwortlichen vormaligen Vorständen, wenn nicht selbst, so zumindest mit ihrer Kenntnis und Billigung getroffen bzw. jahrelang umgesetzt worden ist. Damit ist dieses Verhalten der Beklagten zugerechnet (§ 31 BGB).

Der Erwerber wird durch das einer arglistigen Täuschung gleichstehende sittenwidrige Verhalten der Beklagten veranlasst, eine ungewollte vertragliche Verpflichtung einzugehen. Darin liegt sein Schaden, weil er ein Fahrzeug erhalten hat, das für seine Zwecke nicht voll brauchbar war. Er kann daher von der Beklagten Erstattung des Kaufpreises gegen Übergabe des Fahrzeugs verlangen. Dabei muss er sich aber die Nutzungsvorteile auf der Grundlage der gefahrenen Kilometer anrechnen lassen, weil er im Hinblick auf das schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden darf, als er ohne den ungewollten Vertragsschluss stünde. 25

Auf dieser Grundlage besteht eine entsprechende Schadensersatzpflicht der Beklagten auch wegen des Einbaus eines Motors des Typs EA 189 in den streitgegenständlichen Transporter. Dass hier im Gegensatz zur Verwendung in Personenkraftwagen die Prüfstanderkennungsoftware nicht aktiv ist, hat die Beklagte nicht hinreichend dargelegt, obwohl sie insoweit eine sekundäre Darlegungslast traf. 26

Eine sekundäre Darlegungslast trifft den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei, wenn diese keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dem Bestreitenden obliegt es im Rahmen seiner sekundären Darlegungslast, Nachforschungen zu unternehmen, wenn ihm dies zumutbar ist. Die sekundäre Darlegungslast führt jedoch weder zu einer Umkehr der Beweislast noch zu einer über die prozessuale Wahrheitspflicht und Erklärungslast (§ 138 Abs. 1 und 2 ZPO) hinausgehenden Verpflichtung des in Anspruch Genommenen, dem Anspruchsteller alle für seinen Prozess Erfolg benötigten Informationen zu verschaffen. Genügt der Anspruchsgegner seiner sekundären Darlegungslast nicht, gilt die Behauptung des Anspruchstellers nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (st. Rspr., vgl. etwa BGH a.a.O., m.N.). 27

Danach war es Sache der Beklagten, die allein über die notwendigen Kenntnisse verfügt, konkret darzulegen, durch welche im Einzelnen zu erläuternden Maßnahmen die grundsätzlich bei Motoren der streitgegenständlichen Art vorhandene Prüfstanderkennungsoftware deaktiviert wurde, bzw. wodurch genau sich die hier zum Einsatz gebrachte Software von derjenigen in Personenkraftwagen unterscheidet. Die pauschale Behauptung, das im Fahrzeug der Klägerin verbaute Emissionskontrollsystem arbeite in beiden Fahrsituationen – also sowohl im Prüfstand als auch auf der Straße – mit identischer Wirksamkeit ist insoweit nicht ausreichend. 28

Der Käufer ist im Rahmen des Schadenersatzanspruchs so zu stellen, wie er ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte (§§ 249 ff. BGB). Die Beklagte muss danach die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des PKW erstattet. 29

Der Schadensersatzanspruch umfasst grundsätzlich auch die Finanzierungskosten. Diese hat die Klägerin durch die Vorlage des Darlehensvertrags belegt, so dass sie auf 1.822,72 EUR zu beziffern sind. Konkret Einwendungen sind seitens der Beklagten, zu deren Konzern die 30

finanzierende Bank gehört, insoweit nicht erhoben worden. Ein bloßes Bestreiten mit Nichtwissen war insoweit nicht ausreichend.

Nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung muss der Käufer sich die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen (vgl. BGH a.a.O.). 31

Diese richtet sich nach dem anteiligen Verhältnis des entrichteten Preises und der zu erwartbaren Gesamtleistung des Fahrzeugs einerseits zu den tatsächlich gefahrenen Kilometern andererseits. Als tatsächliche Laufleistung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung nimmt das Gericht die 77.691 km an, die für den Vortag außer Streit stehen. Von dieser Laufleistung waren beim Erwerb des Fahrzeugs durch die Klägerin bereits 52.730 km gefahren, weshalb der Klägerin lediglich $(77.691 \text{ km} - 52.730 \text{ km} =) 24.961 \text{ km}$ anzurechnen sind. Die erwartbare Gesamtleistung des Fahrzeugs schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km, wovon auf die Zeit der Nutzung des Fahrzeugs durch die Klägerin $(250.000 \text{ km} - 52.730 \text{ km} =) 197.270 \text{ km}$ entfallen. 32

Damit beläuft sich die von der Klägerin aufgrund des Kaufpreises zu entrichtende Nutzungsentschädigung auf $(20.800,00 \text{ EUR} : 197.270 \times 24.961 =) 2.631,87 \text{ EUR}$ und ist in dieser Höhe im Wege der Saldierung vom Kaufpreis für das Fahrzeug abzuziehen. 33

Auch die zur Finanzierung des Fahrzeugs aufgewendeten Kosten sind demgemäß nicht in voller Höhe als vergebliche Aufwendungen anzuerkennen. Vielmehr stand auch dieser Aufwendung die - mit Hilfe der Darlehensfinanzierung erkaufte - Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs gegenüber, so dass auch insoweit eine Nutzungsvergütung anzurechnen ist (vgl. BGH, Urteil vom 20.07.2005 - VIII ZR 275/04, juris; KG Berlin, Urteil v. 26.09.2019 - 4 U 77/18, juris). Die für diese Aufwendungen anzurechnenden Gebrauchsvorteile sind nicht anders als in Bezug auf den Kaufpreis nach den Grundsätzen der linearen Wertminderung zu berechnen, so dass der Aufwendungsersatzanspruch um den gemessen an der Gesamtleistung des Fahrzeuges auf die Nutzungsdauer durch die Klagepartei entfallenden Anteil zu kürzen ist. 34

Dies ergibt eine weitere zu berücksichtigende Nutzungsentschädigung von $(1.822,72 \text{ EUR} : 197.270 \times 24.961 =) 238,22 \text{ EUR}$. 35

Die Beklagte befand sich nach Ablauf der ihr vorprozessual gesetzten Frist nicht in Annahmeverzug im Sinne der §§ 293 ff. BGB, weil die Klägerin sich im Wege der Vorteilsausgleichung Nutzungsersatz hätte abziehen lassen müssen, was sie in ihrem anwaltlichen Schreiben gemäß Anlage K15 nicht tat. 36

Damit ergibt sich auf den zuerkannten Betrag auch nur ein Zinsanspruch aus § 291 BGB. 37

Weitere Anspruchsgrundlagen, die eine Verzinsung rechtfertigten, sind nicht ersichtlich. Namentlich ein weitergehender Zinsanspruch aus § 849 BGB besteht nicht. 38

Die Voraussetzungen des § 849 BGB sind nicht erfüllt. Die Vorschrift billigt dem Geschädigten ohne Nachweis eines konkreten Schadens Zinsen als pauschalierten Schadensersatz für die entgangene Nutzung einer ihm durch den Schädiger entzogenen oder beschädigten Sache zu. Der Zinsanspruch soll den endgültig verbleibenden Verlust an Nutzbarkeit der Sache ausgleichen, der durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann. Zwar greift die Norm auch in den Fällen, in denen dem Geschädigten Geld entzogen wurde. Der Regelung kann jedoch kein allgemeiner Rechtsgrundsatz dahingehend entnommen werden, dass deliktische 39

Schadensersatzansprüche stets von ihrer Entstehung an zu verzinsen seien. Stattdessen ist der Zweck der Norm zu berücksichtigen, den später nicht mehr nachholbaren Verlust der Nutzbarkeit einer Sache auszugleichen. Eben dieser Zweck der Norm ist im vorliegenden Fall jedoch nicht tangiert. Zwar hat die Klagepartei einen Geldbetrag in Höhe des Kaufpreises weggegeben. Sie hat jedoch hiervon das streitgegenständliche Fahrzeug erworben, welches sie anschließend jederzeit nutzen konnte. Ohne Relevanz ist hierfür ein etwaiger Minderwert des Fahrzeugs. Von einer auf dem deliktischen Handeln des Beklagten beruhenden entgangenen Nutzungsmöglichkeit dieses Geld kann auch deshalb nicht ausgegangen werden, weil unterstellt werden kann, dass der Käufer bei Kenntnis des Mangels den hierfür aufgewandten Kaufpreis für ein anderes Fahrzeug aufgebracht hätte. Der Geldbetrag wäre mithin auch dann nicht in seinem Vermögen verblieben. Eine Verzinsung gemäß § 849 BGB entspricht in einem solchen Fall nicht dem Zweck der Vorschrift, mit einem pauschalierten Mindestbetrag den Verlust der Nutzbarkeit einer entzogenen oder beschädigten Sache auszugleichen (BGH, Urteil vom 30.07.2020 - VI ZR 354/19, juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 18.12.2019 - 18 U 58/18, juris). Hieran ändert auch die Anrechnung von Nutzungsvorteilen nichts, da dies von der hier relevanten Frage, ob dem Geschädigten die Nutzbarkeit des für den Kauf dieses Fahrzeugs aufgewandten Geldes entzogen wurde, zu trennen ist (vgl. OLG Düsseldorf a.a.O.).

Hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten folgt der Anspruch aus §§ 826, 249 40
BGB. Er besteht allerdings nur in Höhe von 1.100,51 EUR (1,3-fache Gebühr nach einem Streitwert von bis 19.000,00 EUR zuzüglich 20,00 EUR Kostenpauschale und 19 % Umsatzsteuer).

Der Gegenstandswert für die vorgerichtliche Tätigkeit ist auf bis 19.000,00 EUR zu beziffern. 41
In seiner Aufforderung gemäß Anlage K 15 geben die Anwälte des Klägers selbst den Wert mit 20.800,00 EUR, dem Kaufpreis, an. Für den Gegenstandswert bzgl. der vorgerichtlichen Tätigkeit ist aber der Wert des verfolgten Anspruchs zum Zeitpunkt des Tätigwerdens des Klägersvertreters maßgeblich, soweit er begründet ist; dabei ist die in diesem Zeitpunkt zurückgelegte Kilometerleistung zu schätzen und als Nutzungsentschädigung vom Gegenstandswert in Abzug zu bringen (vgl. etwa OLG Stuttgart, Urteil vom 24.09.2019-10 U 11/19, Tz 85). Damit ergibt sich hier statt des vom Anwalt des Klägers vorgerichtlich im Schreiben vom 23.01.2020 angesetzten Werts ein Wert von nur bis 19.000,00 EUR.

Ferner war lediglich eine 1,3-fache Geschäftsgebühr statt der geltend gemachten 2,0-fachen 42
Geschäftsgebühr anzusetzen. Hier sind keine Gründe für die Überschreitung des Schwellenwertes von einer 1,3-fachen Geschäftsgebühr erkennbar, da es sich hier aufgrund der massenhaft aufgetretenen und intensiv in Rechtsprechung und Lehre thematisierten Problematik und des überschaubaren Sachverhalts eher um eine durchschnittlich schwierige und umfangreiche Angelegenheit handelt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 14.01.2020-34 U 37/19, juris).

Der Anspruch auf vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in der zuerkannten Höhe ist ab 43
Rechtshängigkeit zu verzinsen, § 291 BGB, eine einseitige Fristsetzung begründet keinen Verzug.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 269 Abs. 3, 92 Abs. 1 ZPO. 44

Der Ausspruch hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils folgt aus §§ 708 Nr. 45
11, 709, 711 ZPO.

Streitwert: bis zur Antragstellung im Termin am 23.07.2020 - bis 25.000,00 EUR; danach - bis 22.000,00 EUR.

