

POSTEINGANG 07.06.2019

Tatbestandsberichtigung
FRIST 21.06.2019 **VORFRIST** 14.06.2019

Berufungseinlegung
FRIST 08.07.2019 **VORFRIST** 01.07.2019

Berufungsbegründung
FRIST 07.08.2019 **VORFRIST** 31.07.2019

Streitwertbeschwerde
FRIST 08.01.2020 **VORFRIST** 31.12.2019

Verkündet am: 5. Juni 2019

Urkundsbeamtin/-beamter der Geschäftsstelle



Im Namen des Volkes Urteil

In dem Rechtsstreit

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Baum Reiter & Collegen, Benrather Schlossallee 101,
40597 Düsseldorf,
Geschäftszeichen: 585/18

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstand, dieser vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden, Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. KSP Kanzlei Dr. Seegers, Dr. Frankenheim Rechtsanwalts-
gesellschaft mbH, Kaiser-Wilhelm-Straße 40, 20355 Hamburg,
Geschäftszeichen: VT1822450

hat die 4. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht - als Einzelrichter -
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 14.01.2019

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 17.570,00 € nebst Zinsen in Höhe von 4 %
aus einem Betrag in Höhe von 34.000,00 € seit dem 27. Juli 2010 bis zum 2. Oktober

gegebenen NOx-Grenzwerte eingehalten. Auf diesen Umstand wurde bei dem Verkauf des Fahrzeuges nicht hingewiesen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ordnete mit Bescheid vom 14.10.2015 den Rückruf aller in Deutschland betroffenen Fahrzeuge mit entsprechender Software an, weil diese Software für eine unzulässige Abschaltvorrichtung gehalten wurde. Die Beklagte entwickelte ein Software-Update, das vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordnet worden war, da andernfalls der Entzug der Betriebserlaubnis drohte. Der Kläger ließ das Software-Update an seinem Fahrzeug durchführen. Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 145.019 km auf.

Der Kläger behauptet, er hätte das Fahrzeug bei Kenntnis der Betroffenheit vom sogenannten „Dieselskandal“ nicht erworben. Er ist der Meinung, die Beklagte habe ihn im Rahmen einer massenhaften Verbrauchertäuschung mit den manipulierten Abgaswerten betrogen und in sittenwidriger Weise geschädigt. Das Fahrzeug entspreche nicht den geltenden Vorschriften hinsichtlich der EURO-5-Abgasnorm und sei daher weder zulassungsfähig im Sinne der Fahrzeugzulassungsverordnung noch verfüge es über eine wirksame allgemeine Betriebserlaubnis nach der Straßenverkehrszulassungsordnung. Das Software-Update führe nicht zu einer Beseitigung der Mängel, weil nicht garantiert werde, dass die Installation des Updates sich nicht negativ auf andere Bauteile des Fahrzeuges auswirke. Die Organe der Beklagten hätten Kenntnis von der Manipulation gehabt. Der Vorstand der Beklagten habe sich bewusst darüber hinweggesetzt, rechtswidriges Verhalten im Unternehmen zu verhindern. Weil die Entwicklungsingenieure der Beklagten die Einhaltung der geforderten Grenzwerte und insbesondere das Verhältnis von CO² und NOx technisch nicht hätten umsetzen können, hätte man sich in Kenntnis des Vorstandes dafür entschieden, die Software einzusetzen, um ausschließlich für den Prüfbetrieb eine Motoreinstellung zu haben, die die gesetzlichen Stickoxidwerte einhält.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 20.400,00 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus einem Betrag in Höhe von 34.000,00 € seit dem 27. Juli 2010 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges der Marke Skoda vom Typ Superb 2.0 TDI Combi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) nebst 2 Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft,

hilfsweise, festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist,

dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs der Marke Skoda vom Typ Superb 2.0 TDI Combi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) durch die Beklagte resultieren,

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in den vorgenannten Klageanträgen genannten Zug um Zug Leistungen im Annahmeverzug befindet,
3. die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger die Kosten außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.698,13 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, ein Mangel am Fahrzeug liege nicht vor. Das Fahrzeug weise ein im Ergebnis übliches Emissionsverhalten auf. Eine Informations- oder Aufklärungspflicht habe nicht bestanden. Die Sicherheit oder Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeuges sei nicht beeinträchtigt. Das Fahrzeug sei technisch sicher, in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt und verfüge über alle notwendigen Genehmigungen. Die für das Fahrzeug erteilte EG-Typengenehmigung sei trotz der Ausstattung mit einer Software, die den Stickstoffoxidausstoß im Prüfstand beeinflusst, unverändert wirksam und sei vom Kraftfahr-Bundesamt nicht aufgehoben worden. Eine gesetzliche Vorgabe, dass die Emissionsgrenzwerte im normalen Straßenbetrieb und nicht bei einem hierauf gerichteten Test einzuhalten seien, gebe es nicht. Aus diesen Gründen liege auch keine Täuschungshandlung vor. Selbst wenn man einen Mangel annehmen würde, sei dieser unerheblich, da der Mangelbeseitigungsaufwand unter Einbeziehung der Entwicklungskosten mit weniger als 100,00 € zu kalkulieren sei. Das Software-Update führe auch nicht zu Nachteilen oder negativen Folgen für Verbrauch, Leistung, Abgaswerte oder Haltbarkeit des Fahrzeuges. Die Beklagte ist der Meinung, mangels Kenntnis der Organe der Beklagten von der Software-Manipulation liege selbst bei Annahme eines Mangels im Rechtssinne keine der Beklagten zurechenbare Täuschungshandlung vor.

Wegen des ergänzenden Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Die Klage ist zulässig. Die örtliche Zuständigkeit des angerufenen Landgerichts ergibt sich aus § 32 ZPO, weil das streitgegenständliche Fahrzeug sich am Wohnort des Klägers befindet. Der Belegenheitsort des behaupteten geschädigten Vermögens ist im hiesigen Gerichtsbezirk gelegen.

Die Klage ist im Wesentlichen begründet. Der Kläger hat in zuerkannter Höhe gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB.

Sittenwidrig ist ein Verhalten immer dann, wenn es nach seinem unter zusammenfassender Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermittelnden Gesamtcharakter in dem Sinne dem Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zuwider läuft, dass es mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (BGH, Entscheidung vom 19.11.2013, VI ZR 336/12). Ein derartiger, als sittenwidrig zu bewertender Verstoß gegen die Rechts- und Sittenordnung kann rein tatsächlich nicht nur in einer bereits nach § 123 BGB rechtlich missbilligten Täuschung eines Vertragspartners oder eines später hinzutretenden Dritten liegen, sondern schon in der Veräußerung eines z.B. wegen eines Unfallschadens mangelhaften Kfz an einen Zwischenerwerber, wenn nämlich in dem konkreten Fall damit zu rechnen war, dass derselbe es unter Verschweigen des Mangels weiter veräußern würde (OLG Braunschweig, Urteil vom 13.04.2006, 8 U 29/05, juris Rn.Nr. 21 ff.). Einerseits liegt der Verstoß gegen die für das Sittenwidrigkeitsurteil maßgebenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht bereits in der Veräußerung einer mangelhaften Sache als solcher und ebenso wenig schon in einem diesbezüglichen Gewinnstreben des Erstverkäufers. Es gehört durchaus zum gewöhnlichen Rechtsverkehr, dass auch mangelhafte Sachen entgeltlich veräußert werden. Andererseits bedarf es auch nicht der Täuschung des Erstkäufers oder Weiterverkäufers durch den Schädiger, sondern es ist ebenso anstößig, wenn dem Zweitverkäufer die Eigenschaften der erworbenen und weiter zu veräußernden Ware genau bekannt sind, der Erstverkäufer und der Zweitverkäufer aber dahingehend kollusiv zusammenwirken, einem Dritten die betreffende Sache zu veräußern, von der sie annehmen müssen, dass er über keine Kenntnisse hinsichtlich der betreffenden nachteiligen Eigenschaften verfügt, aber in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand nehmen

würde. In einem solchen Fall liegt der Tatbeitrag des Erstverkäufers bereits in der Veräußerung der mangelbehafteten Sache. Die Sittenwidrigkeit seines Verhaltens ergibt sich aus den weiteren Umständen, also der Kenntnis nicht nur des Mangels, sondern auch der bevorstehenden Weiterveräußerung an einen ahnungslosen Dritten. Darüber hinaus kommt es darauf an, dass der Erstverkäufer auch in der Vorstellung handelt, dass der Dritte in Kenntnis der Umstände von dem Erwerb Abstand nehmen würde.

Den vorstehenden Erwägungen ist zu entnehmen, dass es letztlich nicht darauf ankommt, inwiefern der Erstkäufer bzw. Zweitverkäufer von dem betreffenden Mangel Kenntnis hat. Ebenso gut ist eine Konstellation denkbar, bei der der Erstverkäufer über überlegende Kenntnis verfügt, die Sache also dem ahnungslosen Zweitverkäufer bzw. Weiterverkäufer in der Vorstellung veräußert, dass dieser den Mangel weder kennt noch entdeckt und die Sache schon deshalb ohne entsprechende Information an einen Dritten veräußern wird. Auch darin liegt eine sittenwidrige Veräußerung.

Schließlich kommt es für die Sittenwidrigkeit des Verhaltens des Erstverkäufers als solche nicht darauf an, ob die Täuschung des Dritten und Zweitkäufers tatsächlich gelingt. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass das Verhalten des Erstverkäufers zu dem Zeitpunkt der möglichen Täuschung bereits abgeschlossen ist. Maßgeblich können demnach nur die Vorstellungen des Erstverkäufers sein. Sittenwidrig handelt folglich, wer eine Sache, von deren Mangelhaftigkeit er weiß, in der Vorstellung in den Verkehr bringt, dass die betreffende Sache von dem Erwerber in unverändert mangelhaftem Zustand an einen ahnungslosen Dritten veräußert wird, der in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand genommen hätte.

Im vorliegenden Fall haben Mitarbeiter der Beklagten den Motor EA-189 mit einer Software zur Motorsteuerung ausgerüstet, die zwei Betriebsmodi und darunter einen im Sinne der Abgasrückführung optimierten Betriebsmodus vorsah, und auf dieser Grundlage haben Mitarbeiter der Beklagten die Typengenehmigungen der so ausgerüsteten Fahrzeug erwirkt, ohne die dafür zuständige Behörde hiervon in Kenntnis zu setzen. Darin allein liegt ein gravierender Mangel.

Ein Kaufgegenstand ist dann frei von Sachmängeln, wenn er sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen gleicher Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten darf. Die in dem Fahrzeug installierte Software, mit der die Stickoxidemissionen auf dem Rollenprüfstand so beeinflusst werden, dass die Einhaltung der Grenzwerte der EURO-5-Norm erreicht wird, stellt einen Sachmangel im Sinne des § 434 Abs. 1 BGB dar (OLG Celle, Beschluss vom 30.06.2016, 7 W 26/16, juris). Die Installation und Verwendung einer sogenannten Abschaltsoftware zur Erreichung bzw.

bei der Ermittlung gesetzlicher Grenzwerte ist bei Pkw anderer Hersteller in einer vergleichbaren Fahrzeugklasse jedenfalls nicht bekanntermaßen üblich (Landgericht Braunschweig, Urteil vom 12.10.2016, 4 O 202/16, juris). Dass eine unzulässige Abschalt- bzw. Zuschaltsoftware zum Einsatz kam, wird von der Beklagten zwar in Abrede gestellt, steht für das Gericht allerdings aufgrund des eigenen Vorbringens der Beklagten fest. Die Beklagten räumen selbst ein, dass nur auf dem Rollenprüfstand die Motorsteuerung in den NOx-optimierten Modus I mit höherer Abgasrückführung geschaltet wird, während sich der Motor im normalen Fahrbetrieb durchgängig im Modus 0 befunden hat. Zwar gibt der Prüfstandmodus nicht den realen Fahrbetrieb wieder, die Motorsteuerung muss aber jedenfalls im Wesentlichen identisch wie dort funktionieren (Landgericht Krefeld, Urteil vom 14.09.2016, 2 O 83/16, juris). Anderenfalls fehlt es an einer Korrelation zwischen Abgas- und Verbrauchswerten, wie sie im Prüfmodus ermittelt werden und wie sie im realen Fahrbetrieb auftreten. Eine Aussage über Abgas- und Verbrauchswerte im realen Fahrbetrieb und ein Vergleich zu anderen Fahrzeugen kann damit auf der Basis der auf dem Prüfstand ermittelten Werte nicht getroffen werden. Da nur die Prüfstandsfahrt Grundlage der EG-Typengenehmigung ist und nur deren Werte öffentlich bekannt gemacht werden, werden Kunden über die Aussagenkraft der Messwerte für die im realen Fahrbetrieb zu erwartenden Emissionswerte getäuscht (Landgericht Krefeld a.a.O., Landgericht Münster, Urteil vom 14.03.2016, 11 O 341/15, juris).

Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist eine Software zur Steuerung der Abgasrückführung installiert worden, die erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüflaufstand (Modus I) oder im realen Fahrbetrieb (Modus 0) befindet. Für den Prüflaufmodus wird über eine entsprechende Programmierung der Motorensteuerung Einfluss auf die Abgasrückführung genommen, sodass insbesondere der NOx-Ausstoß des Fahrzeugs im Prüflaufstandmodus reduziert wird. Dies hat zur Folge, dass die Abgaswerte, die auf dem Prüfstand ermittelt werden, nicht nur deshalb von jenen Werten abweichen, die im realen Fahrbetrieb entstehen, weil der reale Fahrbetrieb nicht dem Fahrverhalten Fahrzyklus auf dem Prüfstand übereinstimmen, sondern weil durch die Software die Abgasrückführung im Prüfungsmodus unzulässig erhöht wird, um einen niedrigeren Abgaswert vorzutäuschen. Dies stellt eine negative Abweichung von der üblichen Beschaffenheit vergleichbarer Fahrzeuge dar. Der durchschnittliche Käufer eines Neuwagens, auf den insoweit abzustellen ist, darf objektiv erwarten, dass ein von ihm erworbenes Fahrzeug nicht über eine entsprechende vorschriftswidrige Software verfügt, die darauf abzielt, einen niedrigeren Abgaswert auf dem Prüfstand vorzutäuschen und dadurch die gesetzlich vorgegebenen und in Prospekten und Werbung des Herstellers veröffentlichten Emissionswerte nur den regulierenden Eingriff der Software einhält (Landgericht Aachen, Urteil vom 06.12.2016, 10 O 146/16, juris; Landgericht Hamburg, Urteil vom 16.11.2016, 301 O 96/16, juris, Rn.Nr. 28 f.).

Der Mangel des Fahrzeugs ist auch nicht etwa durch das Aufspielen des Software-Updates beseitigt und damit der Schaden im Sinne des § 826 BGB behoben worden, weil die Zustimmung eines Käufers eines vom sogenannten Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs zu einem Software-Update und die daran anschließende Nutzung des Pkw mitsamt Update auch mit Rücksicht auf den Horizont des Verkäufers und Herstellers einer damit verbundenen konkludenten Willenserklärung nicht als Entgegennahme einer Leistung im Sinne einer Nacherfüllung gemäß § 363 BGB zu verstehen ist, wenn das Software-Update nicht als Nachbesserung bzw. Nacherfüllung angeboten wurde und ein objektiver Empfänger erkennen konnte, dass der Käufer an der Durchführung des Software-Updates nur mitwirkte, um die fortgesetzte Nutzung des erworbenen Pkw sicher zu stellen, sich aber hinsichtlich des Gelingens der Nachbesserung durch eine ihm nicht bekannte Software nicht zu erklären beabsichtigte. So liegt der Fall hier. Es ist anzunehmen, dass der Kläger an der Durchführung des Software-Updates nur deshalb mitgewirkt hat, um seinen Pkw weiter nutzen zu können.

Es ist auch nicht zu erkennen, ob das Software-Update nicht zu anderen Sachmängeln führt. Der Kläger hat konkrete Sachmängel vorgetragen, die er mit dem Aufspielen des Software-Updates verbindet. Maßgeblich ist damit für die Beurteilung eines Schadens nach § 826 BGB allein, dass der Kläger bei Kenntnis der Abschaltsoftware vom Kauf des Fahrzeuges Abstand genommen hätte und ihm damit der Schaden nicht entstanden wäre. Das Fahrzeug ist nämlich jedenfalls insofern weiterhin mangelhaft, als auch durch das Aufspielen des Updates es bei der Eigenschaft des Fahrzeugs als ein vom sogenannten Abgasskandal betroffenes verbleibt. Diese dem Fahrzeug anhaftende Eigenschaft kann nicht durch das Aufspielen des Updates beseitigt werden, sodass ein Makel zurückbleibt. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass der sogenannte Abgasskandal Gegenstand breiter öffentlicher Diskussion und Wahrnehmung ist, einschließlich der Nachbesserungsversuche der Herstellerseite. Es besteht ein erhebliches Risiko des Verbleibens eines merkantilen Minderwertes, welcher bereits für sich genommen ausreichend ist, die nicht unerhebliche Schädigung des Klägers zu bejahen.

Die Mitarbeiter der Beklagten wussten, dass die Motoren zum Zweck der Veräußerung in die Fahrzeuge eingebaut werden und rechneten zur Überzeugung des Gerichts auch damit, dass die so ausgerüsteten Fahrzeuge ohne Hinweis auf die Erwirkung der Typengenehmigung unter Einsatz einer manipulativ wirkenden Software mit zwei Betriebsmodi in den Verkehr gebracht werden würden. Die Verwendung des mangelhaften Motors zum Einbau in ein Fahrzeug und zur Weiterveräußerung an ahnungslose Kunden war nicht nur vorhersehbar, sondern geradezu Sinn und Zweck des Vorgehens der beteiligten Mitarbeiter der Beklagten.

Aus der Heimlichkeit des Einsatzes der Software gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt, den beteiligten Stellen und den potentiellen Kunden ergibt sich mit hinreichender Sicherheit, dass die beteiligten Mitarbeiter der Beklagten auch in der Vorstellung handelten, dass der Einsatz der Software zu Schwierigkeiten hinsichtlich der Typengenehmigung und der Betriebszulassung der so ausgestatteten Fahrzeuge führen könnte und das potentielle Kunden Fahrzeuge, die derart mit rechtlichen Unsicherheiten belastet waren, nicht ohne Weiteres erwerben würden. Diese Kenntnisse und Vorstellungen sind der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen, weil aufgrund des hier maßgebenden Sach- und Streitstandes davon auszugehen ist, dass der Vorstand der Beklagten nicht nur über umfassende Kenntnisse von dem Einsatz der oben geschilderten Software verfügte, sondern auch in der Vorstellung die Herstellung und den Vertrieb der mangelbehafteten Motoren veranlasste, dass diese unverändert und ohne entsprechenden Hinweis weiter veräußert werden würden.

Der Kläger hat den geltend gemachten Schaden schon durch den Erwerb des mit der bereits mehrfach erwähnten Software zur Motorsteuerung ausgerüsteten Fahrzeugs erlitten. Auf die Frage, welchen Verkehrswert das Fahrzeug hatte und hat und worauf eine negative Entwicklung des Verkehrswertes des Dieselfahrzeuges des Klägers zurückgeht, kommt es nicht an. Der Schaden des Klägers besteht bereits im Erwerb des mit der manipulativ wirkenden Software zur Motorsteuerung ausgerüsteten Fahrzeugs, weil das erworbene Fahrzeug in Folge der eingesetzten Software hinter den Vorstellung des Klägers an der allgemein ordnungsgemäßen Ausrüstung des zu erwerbenden Fahrzeuges zurückblieb und sich dieses Zurückbleiben schon in Folge der damit zunächst verbundenen Unsicherheiten für die Typengenehmigung und Betriebszulassung nachteilig auf den Vermögenswert des Pkw auswirkte.

In welchem Umfang der Gesichtspunkt zu einem Wertverlust des Fahrzeuges führte, ist für die Entscheidung des vorliegenden Falles nicht relevant, weil der Kläger als Schadensersatz die Rückabwicklung des Erwerbs begehrt und nicht die Zahlung irgendeiner Wertdifferenz verlangt.

Die Beklagte hat den eingetretenen Vermögensschaden auch im Sinne einer „condicio sine qua non“ verursacht. Hätte sie nämlich die Motoren des Type EA-189 nicht mit der manipulativ wirkenden Software zur Motorsteuerung ausgerüstet und die so ausgestatteten Motoren nicht zwecks Weiterveräußerung an den Fahrzeughersteller veräußert, hätte der Kläger den hier streitgegenständlichen Pkw Skoda nicht erwerben können. Das Vorgehen der Beklagten war geeignet, den Schaden herbeizuführen. Es war nämlich so, dass die Motoren gerade für den Einbau in die für die Veräußerung bestimmten Fahrzeuge vorgesehen waren und dass das heimliche Vorgehen hinsichtlich der eingesetzten Software nur dann sinnvoll war, wenn man davon ausging, dass weder die zuständigen öffentlichen Stellen, noch Händler, noch

Kunden informiert werden würden. Dem entsprechend war der Eintritt solcher Schäden, wie sie der Kläger erlitten hat, nicht nur nicht gänzlich unwahrscheinlich, sondern sogar bei gewöhnlichem Lauf der Geschehnisse sicher zu erwarten.

Im Zusammenhang mit Schaden und Kausalität ist klarzustellen, dass es nicht auf eine Täuschung über die Einhaltung von Grenzwerten der EURO-5-Norm im Alltagsbetrieb und die diesbezüglichen Vorstellungen des Klägers als Käufer ankommt. Maßgebend für das Vorhandensein des Schadens ist vielmehr lediglich die allgemeine Vorstellung des Klägers als Käufer eines für die Nutzung im Straßenverkehr bestimmten Pkw, dass die dafür notwendige Typengenehmigung und die Betriebszulassung ohne gegenüber den zuständigen öffentlichen Stellen verheimlichte Manipulation erwirkt wurden und dass es deshalb keine rechtlichen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Typengenehmigung und der Betriebszulassung gibt und geben wird. Das Gericht ist aufgrund des feststehenden Erwerbs des Fahrzeugs seitens des Klägers zum Zwecke der Nutzung im Straßenverkehr davon überzeugt, dass der Kläger die danach hinreichende Vorstellung hatte und nicht etwa ein Fahrzeug zu erwerben glaubte, dessen Typengenehmigung und Betriebszulassung durch eine den Genehmigungs- und Zulassungsbehörden verheimlichte Manipulation der zur Motorsteuerung eingesetzten Software in Frage gestellt war.

Da der Schadensersatzanspruch des Klägers bereits mit dem Erwerb des Fahrzeuges entstanden ist und auf die Restitution durch Rückabwicklung des Kaufs gerichtet ist, kann in der erfolgten Ausstattung des Fahrzeuges mit dem vom Kraftfahrt-Bundesamt erzwungenen Software-Update keine Erfüllung des Schadensersatzanspruchs liegen, wie oben bereits ausgeführt.

Bei dem zuzuerkennenden Schadensersatz ist schadensmindernd der Nutzungsvorteil des Fahrzeuges für den Kläger in Abzug zu bringen. Die anzurechnende Nutzungsentschädigung beläuft sich im vorliegenden Fall auf 16.430,00 €. Dieser Betrag ist von dem zurückzuerstattenden Kaufpreis in Abzug zu bringen. Der Nutzungsersatz berechnet sich anhand der geschätzten Restlaufleistung des Fahrzeuges. Hierzu wird der Bruttokaufpreis mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern multipliziert und die Summe anschließend durch die geschätzte Restlaufleistung geteilt. Die zu erwartende Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 300.000 km. Das erscheint im Hinblick auf den Fahrzeugtyp und die bisherige Laufleistung seit dem Kauf des Fahrzeuges angemessen. Die tatsächliche Laufleistung betrug im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung rund 145.000 km. Nach der oben angegebenen Berechnung ergibt sich so ein Nutzungsvorteil in Höhe von 16.430,00 € und mithin ein von der Beklagten zu zahlender Schadensersatzbetrag von 17.570,00 €. Hierbei ist das Gericht aufgrund des weiteren nicht be-

strittenen Vortrags des Klägers im Schriftsatz vom 04.01.2019 von einem Kaufpreis entsprechend der vorgelegten Anlage K1 in Höhe von 34.000,00 € ausgegangen.

Soweit der Kläger eine geringere Nutzungsentschädigung in Ansatz gebracht hat und damit einen höheren Schadensersatzbetrag, ist die Klage unbegründet im Hinblick auf die tatsächlich gefahrene Laufleistung und die Schätzung einer Gesamtlauflistung auf nur 300.000 km.

Der Zinsanspruch hinsichtlich des Kaufpreisbetrages bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit am 02.10.2018 ergibt sich aus § 849 BGB, weil nach dieser Vorschrift eine pauschale Nutzungsentschädigung durch Verzinsung des Ersatzanspruches bei der unerlaubten Handlung begründet wird.

Der Zinsanspruch im Übrigen ist nach §§ 291, 288 BGB begründet.

Die Kosten des Rechtsstreits sind nach § 92 Abs. 1 ZPO verhältnismäßig zu teilen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.

Beglaubigt
Frankfurt am Main, 6. Juni 2019

