

– Beglaubigte Abschrift –



FA: 07.10.2021 (BER)
FA: 08.11.2021 (BERB)
FA: 21.09.2021 (TB)
FA: 07.03.2022 (SW)

Landgericht Oldenburg

Im Namen des Volkes

Urteil

1 O 586/21

Verkündet am 07.09.2021

Baumert, JHS in

Urkundsbeamter(in) der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

gegen

Daimler AG vertr. d. d. Vorstand, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

hat das Landgericht Oldenburg – 1. Zivilkammer – durch die Richterin am Landgericht Rieckhoff als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 24.08.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 25.850,78 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.4.2021, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes GLC 220 d 4 Matic, FIN _____, zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.358,86 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.4.2021 zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs des Klägers, Mercedes Benz GLC 220 d 4 MATIC, FIN: in Annahmeverzug befindet.
4. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.
5. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird auf 42.370,-EUR festgesetzt.

Tatbestand:

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Schadensersatz in Anspruch.

Am 26.07.2017 erwarb der Kläger in Oldenburg den in Klageantrag zu 1) näher bezeichneten gebrauchten PKW Mercedes Benz GLC 220 d 4MATIC zu einem Kaufpreis von 42.370,- EUR brutto. Das Fahrzeug wurde mit einem Kilometerstand von 28.000 km übergeben. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor OM 651 eingebaut.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von einem verpflichtenden Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) betroffen, in dem nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung angeordnet werden. Der Kläger ließ das Software-Update vornehmen.

Mit Schreiben vom 12.8.2019 erklärte die Beklagte in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeugmodell GLK 220 CDI 4 Matic, dass die im Rahmen einer freiwilligen Kundendienstmaßnahme vorgesehene Aktualisierung der Software des Motorsteuerungsgerätes nun im Rahmen eines verpflichtenden Rückrufs durchgeführt werde.

Mit Schreiben vom 17.12.2020 bot der Kläger der Beklagten unter Fristsetzung auf den 4.1.2021 die Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs an.

Der Kläger behauptet, dass in seinem Fahrzeug – wie in allen von der Beklagten hergestellten Motoren OM 651 und OM 642 - mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO 715/07/EG verbaut seien, unabhängig davon, ob das Fahrzeug der EU Abgasnorm 5 oder 6 unterliege. Es sei auch unerheblich, ob ein verpflichtender Rückruf durch das KBA angeordnet wurde oder die Beklagte „lediglich“ eine sogenannte freiwillige Kundendienstmaßnahme angeboten habe.

Die Beklagte habe mit dem Thermofenster, der Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung und den AdBlue Funktionen (Bit 13-Bit 15) und der Slipguard Funktion unzulässige Abschaltvorrichtungen eingesetzt.

Durch das Thermofenster werde die Rate der Abgasrückführung abhängig von der Umgebungstemperatur zurückgefahren oder sogar ganz abgeschaltet. Weiterhin sei eine sog.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen

Die Beklagte bestreitet die Aktivlegitimation des Klägers, da sie nicht wisse, ob der Kläger noch Eigentümer des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist.

In dem Fahrzeug seien keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen aktiv. Es gebe keine manipulative Umschaltlogik, die den Prüfstand erkenne und als Folge dort ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße. Das Fahrzeug verfüge vielmehr über eine bestandskräftige und uneingeschränkt wirksame EG-Typgenehmigung, womit feststehe, dass der Fahrzeugtyp den gesetzlichen Anforderungen entspreche.

Aus dem für das streitgegenständliche Fahrzeug durch das KBA angeordneten Rückruf lasse sich nicht ableiten, dass dort eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthalten sei. Sie gehe gegen diese Anordnung mit Rechtsbehelfen vor.

Es bestehe hier zudem keine Stilllegungsgefahr, weil der Kläger das freigegebene Softwareupdate haben aufspielen lassen.

Sie habe die in der Praxis des KBA erwarteten Angaben zu den Emissionskontrollsystemen gemacht; die Offenlegung weiterer Details habe nicht dem Verständnis des Typgenehmigungsverfahrens des KBA entsprochen.

Das SCR System werde nicht nur auf dem Prüfstand aktiviert, sondern sei auch im Straßenbetrieb in Funktion. Außerdem stelle dies schon begrifflich keine Abschaltvorrichtung dar, ebensowenig wie die Kühlmittelsolltemperaturregelung.

Die Beklagte habe sich gegenüber dem Kläger auch nicht sittenwidrig verhalten, weil sie hinsichtlich der Rechtskonformität des Fahrzeugs einer jedenfalls vertretbaren Rechtsauffassung gefolgt sei.

Bezüglich einer möglichen Kenntnis ihrer Vorstände von der Installation der streitgegenständlichen Software durch die träfe sie vorliegend keine sekundäre Darlegungslast, da der Kläger bereits nicht substantiiert vorgetragen habe, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags vorsätzlich bei ihm eine Fehlvorstellung über den Einsatz der Software hervorgerufen habe.

Ansprüche des Klägers schieden auch deshalb aus, weil er sein Fahrzeug nach Bekanntwerden der sog. Dieseldiäbel im Jahr 2015 erworben habe.

Denkbare Ansprüche des Klägers seien außerdem verjährt.

Wegen des weiteren Vortrags der Parteien wird auf die wechselseitig eingereichten Schriftsätze Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist überwiegend begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte gem. §§ 826, 31 BGB oder aber gem. § 831 BGB einen Anspruch in tenorierter Höhe.

Von der Aktivlegitimation des Klägers ist auszugehen. Entgegen der Ansicht der Beklagten kommt es insoweit nicht auf seine Eigentümerstellung, sondern darauf an, ob er den Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug geschlossen hat, was unstreitig ist. Der Schaden des Klägers liegt in der Eingehung des Kaufvertrages und der damit verbundenen ungewollten Verpflichtung.

Verantwortliche Mitarbeiter und/oder verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten haben den Kläger in sittenwidriger Weise vorsätzlich geschädigt, § 826 BGB.

Sittenwidrig i.S.d. § 826 BGB 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 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 (vgl. BGH NJW 2014, 383).

Darlegungs- und beweisbelastet für die obigen Voraussetzungen ist insoweit grundsätzlich der Kläger. Hier liegen aber die Grundsätze der sog. sekundären Darlegungslast vor. Eine solche besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der primär darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (vgl. BGHZ 140 156 ff).

Der Kläger hat zu dem Vorliegen von mehreren unzulässigen und manipulierenden Abschaltvorrichtungen bereits in seiner Klageschrift konkret vorgetragen, dass die Motorsteuerungssoftware so programmiert sei, dass sie erkenne, ob sich das Fahrzeug in einer Prüfsituation befinde oder im regulären Betrieb. Er hat weiterhin ausgeführt, dass die Beklagte gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt nicht offengelegt habe, dass sie illegale Software-Kalibrierungen vorgenommen habe, um EU-Übereinstimmungsbescheinigungen zu erlangen.

Der Kläger hat damit nicht nur zu dem Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, sondern auch zu einem derart arglistigen Verhalten der Beklagten vorgetragen, das die Qualifikation als objektiv sittenwidrig rechtfertigt. Für die Feststellung einer sittenwidrigen Vorgehensweise reicht ein bloßer – unterstellter- Gesetzesverstoß nicht aus, vielmehr müssen weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen (BGH, VI ZR 433/19, Beschluss vom 19.1.2021). Der Kläger hat vorgetragen, dass die Emissionsminderungsstrategien von der Beklagten nur verwendet worden seien, um die Prüfungen zu bestehen und die EU-Übereinstimmungsbescheinigungen zu erlangen. Er hat bekräftigt, dass die Beklagte ihre elektrischen Motorsteuerungsgeräte, insbesondere die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt nicht offengelegt habe.

Der Kläger hat damit alles in seiner Position Mögliche getan, um schlüssig und detailliert zu dem Vorliegen der behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorzutragen. In einer solchen Konstellation trifft die Beklagte als Herstellerin des streitgegenständlichen Motors eine sekundäre Darlegungsobliegenheit. Insbesondere muss sie dazu vortragen, wie die Diskrepanz zwischen Messergebnissen auf dem Prüfstand und Messergebnissen bei normalem Betrieb auf der Straße zustande kommen könnte. Als Herstellerin der streitgegenständlichen Software ist es ihr auch ohne weiteres möglich, zu der Funktionsweise vorzutragen und entsprechend zu belegen. Dies muss auch insbesondere deshalb erfolgen, weil die Beklagte unstreitig gestellt hat, dass das Fahrzeug von einem Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes betroffen ist. Es wäre gerade deshalb Sache der Beklagten, konkret darzulegen, wieso die Einschätzung des Kraftfahrtbundesamtes und die Ausführungen des Klägers unzutreffend sind.

Ein solcher Vortrag oder Belege der Beklagten ist nicht erfolgt. Die Beklagte bestreitet zwar das Vorliegen einer prüfstandsbezogenen Abschaltvorrichtung und hat gegen die Anordnung des Kraftfahrtbundesamtes Widerspruch eingelegt. Ein konkreter Vortrag zu der Wirkungsweise der Motorsteuerungssoftware fehlt aber. Der von ihr als Anlage B2 zur Akte gereicht Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes stützt eher den Vortrag des Klägers, wonach in bestimmten Fahrzeugen der Beklagten unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut sind und daher das Aufspielen von sog. Software-Updates nötig war, um die Ordnungsgemäßheit der Fahrzeuge wieder herzustellen. Das weiterhin vorgelegte „Gutachten Wissenschaftliche Analyse zum Einsatz temperaturabhängiger Emissionsregelungen von Dieselmotoren“, Anlage B 3, weist

bereits keinen Bezug zu dem streitgegenständlichen Fahrzeug auf. Weitere prüfbare Unterlagen legt die Beklagte nicht vor.

Damit genügt die Beklagte nicht ihrer sekundären Darlegungslast, was insbesondere deshalb gilt, weil das Fahrzeug unstreitig von einem Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes betroffen ist. Der Vortrag des Klägers und das Vorliegen von unzulässigen Abschaltvorrichtung gilt daher als unstreitig und zugestanden.

Zur Überzeugung des Gerichts steht daher fest, dass das streitbefangene Fahrzeug bei Abschluss des Kaufvertrages mangelhaft gemäß § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB war, weil es wegen der unstreitig vorhandenen streitgegenständlichen Software von der von dem Kläger als Käufer zu erwartenden Beschaffenheit abwich. In dem Fahrzeug des Klägers war bei der Übergabe an ihn eine den Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduzierende Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG installiert, die gem. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG unzulässig war. Dies hatte zur Folge, dass dem Fahrzeug die Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB fehlte, wie die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde bestand und somit bei Gefahrübergang der weitere ungestörte Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet war (vgl. BGH, Beschluss vom 8.1.2019, VIII ZR 225/17, zitiert nach juris).

Die für die Abgasmanipulation verantwortlichen Personen haben mit der Abschaltvorrichtung ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen. Allein plausibles Motiv ist insoweit, der Beklagten einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, weil sie noch nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil sie aus Gewinnstreben die Entwicklung und den Einbau der notwendigen Vorrichtungen unterließ. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich beim Kauf eines PKW für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten nachteilig beeinflusst worden ist. Die verantwortlichen Personen haben die Ahnungslosigkeit der Verbraucher bewusst zum Vorteil der Beklagten ausgenutzt. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten PKWs bei ihrer Kaufentscheidung zu

täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und Umwelt- und Gesundheitsschäden zu riskieren, weil die Schadstoffemissionen (NOx) im regulären Fahrbetrieb aufgrund einer geringeren Abgasrückführung regelmäßig höher sind, als dies auf Grundlage der manipulierten Prüfungen mit optimierter Abgasaufbereitung zu erwarten war, lässt das Verhalten insgesamt sittenwidrig erscheinen (LG Krefeld, Urteil vom 04. Oktober 2017, 2 O 19/17).

Die für die Entwicklung und den Einbau der streitgegenständlichen Motorsoftware zuständigen Personen handelten auch vorsätzlich i.S.d. § 826 BGB. Hierfür ist nicht erforderlich, dass es dem Schädiger auf den Eintritt des Schadens als Ziel seines Handelns ankam; ausreichend ist vielmehr, dass er den vorausgesehenen Schaden billigend in Kauf genommen hat (Palandt, 78. Aufl., § 826 Rn. 10 ff.). Davon ist hier auszugehen. Aus der Art und Weise des Vorgehens, nämlich einer planmäßigen Verschleierung der Manipulation, kann nach allgemeinen Erfahrungssätzen geschlossen werden, dass die handelnden Personen vorausgesehen und billigend in Kauf genommen haben, dass die Käufer der manipulierten Fahrzeuge Verträge über mangelhafte PKWs abschließen, für die sie - da der Mangel voraussichtlich und planungsgemäß unerkannt bleiben würde - den vollen Kaufpreis entrichten.

Der Kläger hat auch hier im Rahmen seiner Möglichkeiten vorgetragen, woraus er auf eine Kenntnis der Verantwortlichen des Konzerns schließt. Die Klagepartei hat naturgemäß keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei den Beklagten, sondern ist insoweit auf Presseberichte u.ä. angewiesen. Da es sich um konzerninterne Vorgänge handelt, ist dem Kläger eine weitere Substantiierung nicht möglich. Daher wäre es Sache der Beklagten, im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast darzulegen, dass ihr Vorstand oder andere Organe trotz der internen Überprüfungsmechanismen keinerlei Kenntnis von der Verwendung der in Rede stehenden Software und deren Auswirkungen hatten.

Die Beklagte hat auch insoweit nicht hinreichend dargetan, dass bei ihren Organen bzw. verfassungsmäßig berufenen Vertretern keine Kenntnis bestand, zumal der streitgegenständliche Motor konzernweit zum Einsatz kam. Bei der Ausstattung der Motoren mit der entsprechenden Software handelte es sich um eine wesentliche strategische Entscheidung mit enormer wirtschaftlicher Reichweite und - wie die wirtschaftlichen Folgen des sogenannten Abgasskandals zeigen - ebenso großen Risiken, bei der kaum anzunehmen ist, dass sie von einem am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Entwickler in eigener Verantwortung getroffen worden ist. Dass diese Entscheidung nicht von den Vorständen angeordnet oder doch jedenfalls "abgesegnet" worden ist, ist angesichts des Umfangs der Implementierung kaum vorstellbar. Jedenfalls ist dies nur dann plausibel dargelegt, wenn die Entscheidungsprozesse im Hause der Beklagten hierzu offengelegt werden, woran es hier fehlt. Die Beklagte ist als juristische Personen verpflichtet, ihr Haus so zu organisieren, dass wesentliche Entscheidungen nicht durch einzelne Mitarbeiter

getroffen werden können, sondern überprüft und kontrolliert werden. Gerade der Vorstand hat das Unternehmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu organisieren (vgl. MüKo AktG/Spindler, § 91 AktG, Rn. 52 f). Jedenfalls hat die Beklagte zu erklären, warum bei einer zureichenden Organisation ihrerseits ihre leitenden Mitarbeiter und der durch sie zu informierende Vorstand keine Kenntnis gehabt hat. Sie muss die Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten und Entscheidungsprozesse in ihren Unternehmen darzutun, um eine fehlende Kenntnis hinreichend darzulegen.

Der von § 826 BGB geforderte Schaden liegt im Abschluss des Kaufvertrages über einen mangelhaften PKW und die anschließende Zahlung des Kaufpreises.

Ob der vorliegende Mangel tatsächlich zu einem Minderwert des Fahrzeugs geführt hat, kann dahinstehen. Denn im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer "ungewollten" Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (BGH, VI ZR 15/14, Urteil vom 28. Oktober 2014 Rn. 19, juris m.w.N.).

Die sittenwidrige Handlung war auch kausal für die Schädigung des Klägers. Zwar mag sich der Kläger bei Vertragsschluss keine konkreten Gedanken über die genauen Werte der NOx-Emissionen gemacht haben. Ausreichend ist, dass der Kläger in Form eines sachgedanklichen Mitbewusstseins davon ausgegangen ist, der Hersteller habe nicht vorsätzlich mangelhafte Ware produziert. Da es sich bei dieser inneren Tatsache um eine grundlegende, den Wirtschaftsverkehr prägende und berechnete Käufererwartung handelt, kann sie nach der Lebenserwartung ohne weiteres als gegeben unterstellt werden (LG Krefeld, aaO Rn. 82).

Je nachdem, ob verfassungsmäßig berufene Vertreter oder Mitarbeiter der Beklagten die Abgasmanipulation veranlasst und durchgeführt haben, haftet die Beklagte entweder gem. § 31 BGB oder gem. § 831 BGB.

Insoweit sind sämtliche Mitarbeiter eines körperschaftlich verfassten Unternehmens als Repräsentanten i.S.d. §§ 31, 30 BGB anzusehen, die einen bestimmten Aufgaben- oder Funktionsbereich innerhalb der Organisation selbstständig und eigenverantwortlich wahrnehmen (MüKoBGB/Wagner, BGB, 7. Aufl., § 831 Rn. 19-20,

beck-online, BGH, VII ZR 82/65. Für alle in diesem Sinne selbständigen Mitarbeiter haftet die Beklagte daher gem. § 31 BGB. Für alle übrigen unselbständigen und weisungsgebundenen Mitarbeiter haftet sie gem. § 831 BGB. Da es keinen Personenkreis im Unternehmen der Beklagten geben dürfte, für den die Beklagte nicht entweder gemäß § 31 BGB oder aber gem. § 831 BGB haftet, ist für die Entscheidung des Rechtsstreits unerheblich, welche konkreten Personen die Manipulationen veranlasst und durchgeführt haben. Der maßgebliche Unterschied in den Haftungstatbeständen der §§ 826, 31 BGB und § 831 BGB liegt nämlich nur in der Exkulpationsmöglichkeit der Beklagten bei einer Haftung für Verrichtungsgehilfen gem. § 831 Abs. 1 S. 2 BGB, die vorliegend mangels substantiierten Vortrags der - insoweit zweifellos primär - darlegungsbelasteten Beklagten nicht in Betracht kommt (OLG Oldenburg, 14 U 60/18, Beschluss vom 05. Dezember 2018, Rn. 34, 35).

Der einmal entstandene Schaden entfällt nicht durch ein eventuell seitens der Beklagten vorgenommenes Aufspielen des Softwareupdates. Der hier bereits als Schaden anzusehende Abschluss des Kaufvertrages wurde vor dem Aufspielen des Updates geschlossen; der mit dem Vertragsschluss einhergehende Eingriff in die Dispositionsfreiheit des Klägers kann nicht mehr beseitigt werden.

Es stellte daher auch kein widersprüchliches Verhalten dar, zunächst das Software-Update aufspielen zu lassen und sodann im Rahmen der Schadenersatzklage Rückzahlung des Kaufpreises gegen Übereignung des Fahrzeugs zu verlangen. Mit Teilnahme an der Rückrufaktion hätte der Kläger seine (etwaige) Schadenminderungspflicht gem. § 254 BGB erfüllt, denn bei Nichtteilnahme an einer vom Kraftfahrtbundesamt angeordneten Rückrufaktion müsste er mit der Stilllegung des PKWs und mit entsprechenden Folgeschäden, wie Nutzungsausfall bzw. Mietwagenkosten rechnen.

Als Rechtsfolge steht dem Kläger ein Anspruch auf Ersatz des negativen Interesses zu; er ist so zu stellen, wie er ohne Abschluss des Kaufvertrages stünde. Er hat daher einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises von 42.370,- EUR abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übereignung des Pkws.

Die Nutzungsentschädigung errechnet sich nach folgender Formel (Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl., Rn. 3564): Bruttokaufpreis x gefahrene km./.

Gesamtlauflistung. Die Laufleistung des Pkw schätzt das Gericht gem. § 287 ZPO auf 250.000 km.

Die Nutzungsentschädigung beträgt damit 42.370,- EUR x (125.470-28.000) km ./ 250.000 km = 16.519,22 EUR. Der an den Kläger zu zahlende Betrag beträgt daher 25.820,78 EUR.

Ansprüche des Klägers sind nicht ausgeschlossen, weil dieser den streitgegenständlichen PKW „nach Bekanntwerden der sog- Diesel-Thematik im Jahr 2015 erworben hat“. Hier fehlt bereits jeder Vortrag der Beklagten dazu, dass und wann genau der Käufer vor dem Abschluss des Kaufvertrages am 26.7.2017 Kenntnis hinsichtlich der Betroffenheit des streitgegenständlichen Pkw von der sog. Dieseldiagnostik gehabt haben soll. Die bloße Kenntnis davon, dass es bei Fahrzeugen der Hersteller Volkswagen und Daimler Diesel-Fahrzeuge gab, die mit einer Software ausgestattet waren, die nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprach, ersetzt nicht die erforderliche positive Kenntnis von der Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Auch von einer Verjährung der erhobenen Ansprüche gem. §§ 195, 199 BGB ist nicht auszugehen. Auch hier fehlt jeder Vortrag der Beklagten dazu, wann der Kläger gem. § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB Kenntnis von dem Bestehen seines Anspruchs erlangte oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen musste. Ein solcher Beginn wird nicht vor dem Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes und weitergehend der Information des Klägers darüber liegen können. Da beides frühestens im Jahr 2019 erfolgte, ist die Verjährung durch die im Jahr 2021 erhobene Klage gem. § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB seitdem gehemmt.

Der Zinsanspruch ab Rechtshängigkeit ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

Der Feststellungsantrag hinsichtlich des Annahmeverzuges ist zulässig. Das nach § 256 ZPO erforderliche Interesse des Klägers für die Feststellung des Annahmeverzuges liegt darin, dass die Feststellung gemäß §§ 756, 765 ZPO der erleichterten Vollstreckung des geltend gemachten Leistungsanspruchs dient und hierzu erforderlich ist (vgl. BGH, VII ZR 27/00).

Der Antrag ist auch begründet. Wegen der verweigerten Rückabwicklung befindet sich die Beklagte gemäß §§ 293, 295 BGB mit der Rücknahme des Fahrzeugs in

Annahmeverzug. Das Angebot zur Übereignung des streitgegenständlichen Pkw ist in Klageantrag zu 1) enthalten. Da die Beklagte einen Schadensersatz in Form der Rückabwicklung des Kaufvertrages ausdrücklich ablehnt, ist dies ausreichend, zumal aufgrund der ausdrücklichen Weigerung der Beklagten, Schadensersatz in Form der Rückabwicklung des Kaufvertrages zu leisten, selbst ein wörtliches Angebot des Klägers im Sinne von § 295 BGB als leere Förmelerei entbehrlich wäre (vgl. Palandt, BGB, 78. Aufl. § 295 Rn 4).

Die Zuerkennung hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten beruht auf Verzug, bezogen auf einen Gegenstandswert von 25.820,78 EUR.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 2, 709 S. 1, 2 ZPO.

Die Festsetzung des Streitwertes erfolgt gem. § 3 ZPO unter Berücksichtigung dessen, dass bei einer Zug-um-Zug-Verurteilung der Wert der Gegenleistung nicht zu berücksichtigen ist, auch wenn sie selbst vom Kläger angeboten wird.

Rieckhoff
Richterin am Landgericht

Beglaubigt
Oldenburg, 07.09.2021

Baumert, Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.
Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.