



Landgericht Verden
Geschäfts-Nr.:
2 O 41/21

Verkündet am:
08.10.2021

Justizangestellte
als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle
Information zum Datenschutz unter www.landgericht-verden.niedersachsen.de

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED]

Kläger

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanw. Axel Marschhausen, Obernstraße 63,
28832 Achim,
Geschäftszeichen: [REDACTED]

gegen

Audi AG vertreten durch den Vorstand, Auto-Union-Straße 1, 85057 Ingolstadt,
Beklagte

Prozessbevollmächtigte: [REDACTED]
[REDACTED]
Geschäftszeichen: [REDACTED]

hat die 2. Zivilkammer des Landgerichts Verden auf die mündliche Verhandlung vom
10.09.2021 durch den Richter am Landgericht [REDACTED] als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 24.180,74 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 31.05.2020, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Audi A7 Sportback, FIN: WAUZZZ4G0EN138170 zu zahlen;
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs Audi A7 Sportback, FIN: WAUZZZ4G0EN138170, in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seines Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.242,83 € freizustellen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 25 % und die Beklagte 75%.

6. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Für die Beklagte ist das Urteil wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheitsleistung in Höhe von 120% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

7. Der Streitwert wird auf die Wertstufe bis 35.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Rückabwicklung eines PKW-Kaufvertrages im Zusammenhang mit dem sogenannten Diesellabgasskandal.

Der Kläger erwarb am [REDACTED] bei dem Autohaus [REDACTED] das Fahrzeug Audi A 7 Sportback mit der Fahrzeugidentifikationsnummer WAUZZZ4G0EN138170 zu einem Kaufpreis von 39.890,00 €. Das Fahrzeug wurde am 17.08.2017 übergeben und übereignet. Bei Übergabe wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 54.086 km auf. Das Fahrzeug ist mit einem 3.0 Liter V6-Turbodieselmotor der Euro 6-Norm ausgestattet, deren Herstellerin die Beklagte ist. Am 10.09.2021 betrug die Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs 128.186 km.

Das Fahrzeug verfügt über mindestens eine unzulässige Abschaltvorrichtung, weswegen das Kraftfahrtbundesamt den Rückruf sowie die Aktualisierung der Motorsteuerungssoftware angeordnet hat.

In dem streitgefährlichen Fahrzeug wird eine Strategie, die unter anderem eine Erhöhung der Raten der Abgasrückführung (AGR) unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 beinhaltet, genutzt. Zum Starten der Strategie wird eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verbunden sind. D. h. alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass die Strategie sicher im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Mit der Nutzung der Strategie wird der Emissionsgrenzwert für Stickoxide eingehalten. Unter normalen Betriebsbedingungen wird die Strategie häufig abgeschaltet. Dadurch wird die Wirksamkeit der AGR verringert und die Stickoxidwerte erhöhen sich.

Das von der Beklagten entwickelte Software-Update ist am 30.03.2020 auf das Fahrzeug aufgespielt worden.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 25.05.2020 unter Fristsetzung bis zum 12.06.2020 ist die Beklagte, letztlich erfolglos, zur Zahlung des begehrten Schadensersatzes Zug-um-Zug gegen Übergabe des Fahrzeugs aufgefordert worden.

Der Kläger behauptet, er habe bei Abschluss des Kaufvertrages nicht gewusst, dass in dem Fahrzeug eine verbotene Abschaltvorrichtung verwendet werde, sonst hätte er das Fahrzeug nicht erworben. Ihm sei somit ein Schaden in Form einer ungewollten Verpflichtung entstanden. Es drohe auch der Verlust der Typengenehmigung. Die Beklagte habe auch Kenntnis gehabt. Der Vorstand der Beklagten habe veranlasst, dass der streitgegenständliche Motor sowie die betreffende Software hergestellt und ohne wirksame Übereinstimmungserklärung in Verkehr gebracht worden seien. Es sei von einer Gesamtleistung von 300.000 km auszugehen.

Der Kläger beantragt,

- 1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 31.608,30 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von jährlich 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 31.05.2020 Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke Audi A7 Sportback 3.0 TDI, FIN: WAUZZZ4G0EN138170, zu zahlen.**
- 2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit Rechtshängigkeit in Annahmeverzug befindet.**
- 3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger in Höhe von 1.437,70 € von Gebührenansprüchen in der Anwaltskanzlei Axel Marschhausen, Obernstraße 63, 28832 Achim, freizustellen.**

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, sie habe den Kläger weder getäuscht noch sittenwidrig geschädigt. Die Emissionswerte des streitgegenständlichen Fahrzeugs seien für den Kläger nicht kaufentscheidend. Zudem deute dies auch die getroffene Fahrzeugwahl an. Es fehle zudem an einem durch ein Verhalten der Beklagten kausal hervorgerufenen Schaden. Das Fahrzeug verfüge über eine wirksame EG-Typengenehmigung und könne uneingeschränkt genutzt werden. Ein konkreter Minderwert sei nicht ersichtlich. Eine aktuelle Nachfrageverschiebung betreffe den gesamten Diesel-Markt und sei nicht auf etwaige Täuschungshandlung der Beklagten zurückzuführen. Zwar habe das KBA in einem Bescheid die Auffassung vertreten, dass der streitgegenständliche Fahrzeugtyp über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfüge, ein von der Beklagten entwickelte

Software-Update, welches unstreitig vorliegend bereits aufgespielt worden ist, sei am 26.11.2018 jedoch freigegeben worden.

Die Klage ist der Beklagten am 24.02.2021 zugestellt worden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

A.

Das Landgericht Verden ist zumindest gemäß § 39 ZPO infolge des rügelosen Einlassens der Beklagten örtlich zuständig.

Das rechtliche Interesse für die Feststellung des Annahmeverzuges folgt bei Zug-um-Zug-Ansprüchen aus §§ 756 I, 765 ZPO.

B.

Die Klage ist überwiegend begründet.

I.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch aus § 826 BGB auf Zahlung von 24.180,74 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Nach der höchstrichterlichen (BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, zitiert nach juris) und der weit überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. OLG Köln, Urt. v. 24.03.2020, 4 U 235/19, Rn. 40 m.w.N.; Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 18. September 2020 – 8 U 39/20 –, Rn. 51 - 74, juris zitiert nach juris), welcher sich der zuständige Einzelrichter nach eigener kritischer Würdigung anschließt, kann

derjenige, der vorsätzlich einen mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Motor in Verkehr bringt, vom Erwerber eines hiervon betroffenen Fahrzeugs gem. § 826 BGB auf Rückabwicklung des Kaufvertrages in Anspruch genommen werden.

1.

Da die Haftung aus § 826 BGB an das Inverkehrbringen des Motors Typ V6 Euro 6 anknüpft, ist die Beklagte als Herstellerin des Motors passivlegitimiert (so bereits OLG Koblenz, Urt. v. 05.06.2020, 8 U 1803/19, S. 21).

2.

Die Beklagte hat potentielle Erwerber des Fahrzeugs getäuscht, indem sie mit dem Inverkehrbringen des Motors V6 Euro 6 konkludent erklärt hat, dass die Fahrzeuge, in denen dieser Motor verbaut werden würde, im Zeitpunkt des Vertragsschlusses über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügen würden, deren Fortbestand nicht dadurch gefährdet sein würde, dass die erforderliche EG-Typengenehmigung durch eine Täuschung des KBA erschlichen worden sei. Diese Erklärung war unzutreffend, weil es sich bei der streitgegenständlichen Software um eine gem. Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung handelte, die den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr gefährdete, weil die zuständige Zulassungsbehörde dem Eigentümer oder Halter gem. § 5 Abs. 1 FZV eine angemessene Frist zur Mängelbeseitigung setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen konnte (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 20, 21; OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 49; OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, 13 U 37/19, Rn. 21-27; jeweils zitiert nach juris).

Unstreitig ist in dem streitgegenständlichen Fahrzeug zumindest eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut. In dem Fahrzeug wird eine Strategie, die unter anderem eine Erhöhung der Raten der Abgasrückführung (AGR) unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 beinhaltet, genutzt. Zum Starten der Strategie wird eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND- Verknüpfung miteinander verbunden sind. D. h. alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass die Strategie sicher im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Mit der Nutzung der Strategie wird der Emissionsgrenzwerte für Stickoxide eingehalten.

Unter normalen Betriebsbedingungen wird die Strategie häufig abgeschaltet. Dadurch wird die Wirksamkeit der AGR verringert und die Stickoxidwerte erhöhen sich. Das diesbezügliche klägerische Vorbringen ist hinreichend substantiiert (vgl. hierzu BGH, Beschl. v. 28.01.2020, VIII ZR 57/19, Rn. 9 ff; OLG Stuttgart, WM 2019, 1704, 1706 f; OLG Köln, Urt. v. 12.03.2020, 3 U 55/19, Rn. 36 ff; LG Heilbronn, Urt. v. 22.05.2018, Ve 6 35/18, Rn. 56, 57; LG Münster, Urt. v. 28.01.2019, 14 O 163/19, Rn. 35; jeweils zitiert nach juris), mit der Folge, dass die Beklagte im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast gehalten war, vorzutragen, dass und warum die technische Funktionsweise der vorgenannten Strategien sich anders darstellt, als vom Kläger behauptet und deshalb keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorliegen (vgl. OLG Stuttgart, WM 2019, 1704, 1707; LG Düsseldorf, Urt. v. 31.03.2020, 7 O 67/19, Rn. 35, 40; LG Ingolstadt, Beschl. v. 04.11.2019, 64 O 1551/18, Rn. 36; LG Offenburg, Urt. v. 30.09.2019, 3 O 474/18, Rn. 40).

Ein derartiges Vorbringen der Beklagten ist jedoch nicht erfolgt; vielmehr ist jedenfalls die oben beschriebene im streitgegenständlich zum Einsatz kommende Strategie unstrittig geblieben (§ 138 III ZPO). Durch die Verwendung der oben beschriebenen Strategie wurden die Erwerber im Ergebnis daher genauso getäuscht wie durch die Verwendung der Kippschalterlogik mit Prüfstanderkennung, hinsichtlich derer die höchstrichterliche und die weit überwiegende veröffentlichte obergerichtliche Rechtsprechung eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung i.S.d. § 826 BGB zu Recht bejaht (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19; OLG Köln, Urt. v. 24.03.2020, 4 U 235/19, Rn. 40 m.w.N.; jeweils zitiert nach juris).

3.

Der Schaden des Klägers liegt bereits im Abschluss des Kaufvertrages als ungewollte Verbindlichkeit, weshalb er durch das Aufspielen eines Software-Updates nicht mehr beseitigt werden konnte. Auf das Bestehen bzw. Fortbestehen eines Minderwerts des Fahrzeugs kommt es daher nicht an (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 44 ff; OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 51, 52; OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, Rn. 33-38; jeweils zitiert nach juris).

Die Täuschung war auch ursächlich für den Schaden. Dass der Kläger vom Erwerb des Fahrzeugs Abstand genommen hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass dieses zwar formal über eine EG-Typengenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen

der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen, steht zur Überzeugung des Gerichts fest (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 49 ff, zitiert nach juris). Auch der Umstand, dass der Kläger das Fahrzeug nicht unmittelbar von der Beklagten erworben hat, stellt den Kausalzusammenhang zwischen konkludenter Täuschung und Fahrzeugerwerb nicht in Frage, denn durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs hat die Beklagte den Kausalverlauf bewusst unter Einschaltung ihres Vertriebssystems in Gang gesetzt (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, 13 U 37/19, Rn. 39, zitiert nach juris). Insoweit macht es auch keinen Unterschied, ob es sich um ein Neu- oder um ein Gebrauchtfahrzeug handelt (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 25; OLG Frankfurt, Urt. v. 31.03.2020, 13 U 134/19, Rn. 42; jeweils zitiert nach juris) und es kommt es auch nicht darauf an, ob der Kläger ein besonderes Umweltbewusstsein besaß und deshalb ein geringer Emissionsausstoß Motiv für die Kaufentscheidung geworden ist (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 52, zitiert nach juris).

Die Beklagte hatte auch nicht – was den die Haftung aus § 826 BGB erforderlichen Zurechnungszusammenhang zwischen der Täuschung und dem Schadenseintritt entfallen lassen würde – im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs durch den Kläger bereits alles Erforderliche unternommen, um die Gefahr weiterer Schädigungen von künftigen Käufern betroffener Modelle einzudämmen. Insoweit ist die Sachlage nicht vergleichbar mit derjenigen, welche der Rechtsprechung zur fehlenden Sittenwidrigkeit bei einem nach Herbst 2015 erfolgten Erwerb eines Fahrzeugs mit einem von VW hergestellten Motor EA 189 zugrunde liegt (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 30.07.2020, VI ZR 5/10, Rn. 27 ff, zitiert nach juris). VW ist im Herbst 2015 nämlich durch eine Ad-hoc-Mitteilung gezielt an die Öffentlichkeit getreten und hat hinsichtlich des Motors EA 189 „Unregelmäßigkeiten“, insbesondere eine „auffällige Abweichung“ der Abgaswerte zwischen Prüfstand und realem Fahrbetrieb, eingeräumt, was dann zu einer umfangreichen Berichterstattung in allen Medien geführt hat. Ferner hat VW seine Vertragshändler über die Verwendung einer Abschaltvorrichtung informiert und zudem eine Internetplattform eingerichtet, über welche die Erwerber durch Eingabe der FIN die Betroffenheit ihres Fahrzeugs ermitteln konnten. Im Gegensatz hierzu ist die hiesige Beklagte nicht medienwirksam an die Öffentlichkeit getreten, sodass auch das Medienecho deutlich geringer ausgefallen ist, sondern hat nach ihrem eigenen Vortrag lediglich ihre Händler informiert und diese angehalten, Erwerber der betroffenen Fahrzeuge auf die Erforderlichkeit einer Nachrüstung hinzuweisen.

Das Software-Update wurde insbesondere auch erst nach Erwerb durch den Kläger aufgespielt, sodass die Beklagte auch hieraus nichts für sich herleiten kann.

4.

Die Sittenwidrigkeit des allein vom Profitinteresse geleiteten Handelns der Beklagten ergibt sich aus dem nach Ausmaß und Vorgehen besonders verwerflichen Charakter der Täuschung unter Ausnutzung des Vertrauens der Käufer in eine öffentliche Institution, nämlich das Kraftfahrt-Bundesamt, und unter Inkaufnahme nicht nur der Schädigung der Käufer, sondern auch der Umwelt (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 16; OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 53; OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, 13 U 37/19, Rn. 43-46; jeweils zitiert nach juris).

Das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung ist der Beklagten entsprechend § 31 BGB zurechenbar (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 29 ff, zitiert nach juris). Nach den Grundsätzen über die sekundäre Darlegungslast konnte die Beklagte die diesbezügliche Kenntnis ihres Vorstands bzw. verschiedener Abteilungsleiter nicht einfach bestreiten, sondern hätte vielmehr vortragen müssen, wie der Entscheidungsprozess abgelaufen ist, welche Mitarbeiter, die nicht als verfassungsmäßig berufene Vertreter anzusehen sind, hieran beteiligt waren (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 53, zitiert nach juris), welche Mitarbeiter die streitgegenständliche Software beim Zulieferer bestellt haben, wie die üblichen Abläufe bei einer solchen Beauftragung sowie die Organisation von Entscheidungen solcher Tragweite bei ihr ausgestaltet sind (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, 13 U 37/19, Rn. 72, zitiert nach juris) und wie dem Vorstand bzw. ihren Abteilungsleitern die Verwendung der manipulativen Software gleichwohl entgehen konnte (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 25.10.2019, 3 U 819/19, 6269, zitiert nach juris). Dies gilt auch für den streitgegenständlichen V6-Motor (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 05.06.2020, 8 U 1803/19).

Der Schädigungsvorsatz der Beklagten bzw. ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter ergibt sich bereits aus der heimlichen und manipulativen Vorgehensweise (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 60 ff; OLG Koblenz, Urt. v. 25.10.2019, 3 U 819/19, 90, 91; jeweils zitiert nach juris), wobei die Beklagte nach dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag des Klägers sogar Studien zur Aufdeckungswahrscheinlichkeit verschiedener Abschalteneinrichtungen hat erstellen lassen (Bl. 9 d. A., Anlage K5). Die Software wurde zur Überzeugung des zuständigen Einzelrichters (§ 286 ZPO) demnach gezielt zur Beeinflussung des Emissionsverhalten im Prüfzyklus programmiert unter Inkaufnahme

eines Widerrufs der Typengenehmigung und der Stilllegung der Fahrzeuge (vgl. OLG Koblenz, Urtr. v. 05.06.2020, 8 U 1803/19).

5.

Dem Klager steht daher, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises, zu, wobei sie sich wegen des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen muss.

Der Höhe nach ist die Vorteilsausgleichung nicht entsprechend dem ersparten Wertverlust (in diesem Sinne aber OLG Frankfurt, Beschl. v. 25.09.2019, 17 U 45/19, Rn. 42, zitiert nach juris), sondern nach der bewährten und praktikablen Formel $\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer} / \text{voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}$ zu berechnen (vgl. BGH, Urtr. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19 m.w.N.).

Im Jahr 2019 hatten Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland ein durchschnittliches Alter von 9,5 Jahren; die durchschnittliche Jahresfahrleistung für Dieselfahrzeuge betrug ca. 20.000 km (vgl. OLG Köln, a.a.O.). Bei der Schätzung der Gesamtlauflistung von 250.000 km ist daher bereits ein erreichbares Fahrzeugalter von 12,5 Jahren berücksichtigt. Für die Annahme einer Gesamtlauflistung von 300.000 km wäre es bereits erforderlich, dass das streitgegenständliche Fahrzeug ein durchschnittliches Alter von 15 Jahren erreichen würde, was nicht ersichtlich ist (vgl. Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 18. September 2020 – 8 U 39/20 –, Rn. 51 - 74, juris).

Ausgehend von dem anzusetzenden Kaufpreis in Höhe von 38.890,00 € unter Berücksichtigung eines Kilometerstandes bei Erwerb von 54.086 km ergibt sich bei einer Lauflistung von 128.186 km zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung folgende Berechnung:

Der Klager hat mit dem Fahrzeug bis zum 10.09.2021 unstreitig 74.100 km (128.186 km - 54.086 km) zurückgelegt.

Berechnung:

38.890,00 € x 74.100 km _____

= 14.709,25 €

195.914 km (250.000 – 54.086 km)

Die Differenz zum Kaufpreis danach:

$$38.890,00 - 14.709,25 \text{ €} = \quad \quad \quad \mathbf{24.180,74 \text{ €}.}$$

Es verbleibt danach ein zurückzuzahlender Kaufpreis von 24.180,74 €.

II.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Erstattung der durch den Kläger vorgetragene Kosten für Wartungs- und Reparaturarbeiten an dem Fahrzeug in Höhe von 1.845,14 € zu.

Ein Anspruch auf Ersatz von Kosten für Wartungs- und Reparaturarbeiten an dem Fahrzeug ergibt sich im vorliegenden Fall auch nicht in entsprechender Anwendung der für den Rücktritt vom Vertrag geltenden Grundsätze (§§ 347 Abs. 2 Satz 1, 994 BGB), wonach notwendige Verwendungen zu ersetzen sind. Notwendige Verwendungen sind die Aufwendungen, die zur Erhaltung oder zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung des zurückzugebenden Gegenstands erforderlich gewesen sind. Maßgeblich ist in diesem Zusammenhang, ob im Hinblick auf den vorhandenen Zustand der Sache und deren Bewirtschaftung dem Gläubiger Aufwendungen erspart werden, die er sonst hätte übernehmen müssen (BGH, Urteil vom 15. März 2013 - V ZR 201/11, NJW-RR 2013, 1318, 1320 Rn. 22 m.w.N.). Im Zusammenhang mit der hier relevanten Haftung der Beklagten aus Delikt sind notwendige Aufwendungen nur dann zu ersetzen, wenn sie als Teil des nach §§ 249 ff. BGB erstattungsfähigen Schadens anerkannt werden können (KG, Urteil vom 12. November 2019 – 4 U 9/19, juris Rn. 274; OLG Koblenz, Urteil vom 16. September 2019 – 12 U 61/19). Damit scheidet im vorliegenden Fall eine Erstattungsfähigkeit für solche Kostenpositionen aus, die keine unmittelbare Folge des „ungewollten“ Vertragsschlusses über das streitgegenständliche Fahrzeug sind, sondern – vergleichsweise mit den Kraftstoffkosten für das Fahrzeug – der im Wege des Vorteilsausgleichs anzurechnenden uneingeschränkten Nutzung des Fahrzeugs durch den Kläger gedient haben (KG, Urteil vom 12. November 2019 a.a.O.; OLG Koblenz, Urteil vom 16. September 2019, a.a.O.; a. A. OLG Schleswig, Urteil vom 20. November 2019 – 9 U 12/19, BeckRS 2019, 29053 Rn. 38 ff.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2019 – 17 U 160/18, BeckRS 2019, 14948 Rn. 79). Nach Maßgabe dieser Grundsätze

hat der Kläger vorliegend die Voraussetzungen für eine Erstattungsfähigkeit von ihr für das Fahrzeug entstandenen Kosten bereits nicht hinreichend dargelegt. Soweit er auf die Werkstattrechnung Bezug genommen und diese vorgelegt hat, kann diesem Vorbringen lediglich entnommen werden, dass er Aufwendungen getätigt hat, um das Fahrzeug nutzen zu können. Ob und gegebenenfalls in welchem Umfang einzelne Kosten nicht durch eine Nutzung aufgewogen wurden, legt er Kläger demgegenüber nicht dar.

III.

Der Anspruch auf Zinsen folgt aus §§ 291, 288 ZPO. Die Beklagte hat mit Schreiben vom 30.05.2021 den Anspruch zurückgewiesen. Entsprechend § 187 BGB ist die Beklagte seit dem 31.05.2020 im Verzug.

IV.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs ist begründet.

Jedenfalls mit der Klage hat der Kläger der Beklagten die Rückgabe des Fahrzeuges angeboten. Die Beklagte hat dies den gesamten Prozess über abgelehnt und Klageabweisungsantrag gestellt.

V.

Der Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist begründet, allerdings in Höhe von insgesamt 1.242,83 €.

Die Kosten der Rechtsverfolgung sind in den hier gelagerten Fällen grundsätzlich Bestandteil des nach §§ 826, 249ff. BGB zu erstattenden Schadens, weil die Inanspruchnahme eines Anwalts aus Sicht des Käufers eines vom Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs zur Wahrnehmung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig war (OLG Celle, Urteil vom 22. Januar 2020 – 7 U 445/18 –, Rn. 79 - 83, juris).

Für den Gegenstandwert der vorgerichtlichen Tätigkeit ist auf den Wert des verfolgten Anspruchs zum Zeitpunkt des Tätigwerdens des Anwalts abzustellen. Hierfür ist der zurückverlangte Kaufpreis um den Nutzungsvorteil in Abzug zu bringen, ohne dass es hierfür einer Gestaltungserklärung bedarf (vgl. BGH, NJW 2015, 3160), was die klägerische Forderung in Höhe von 24.180,74 € ergibt.

Abgestellt auf einen Geschäftswert von bis 25.000 EUR errechnen sich die einschlägigen Anwaltskosten wie folgt:

1,3 Geschäftsgebühr, §§ 13, 14 RVG, Nr. 2300 VV RVG	1.024,40 €
Auslagenpauschale, Nr. 7002 VV RVG	20,00 €
19 % Mehrwertsteuer, Nr. 7008 VV RVG	198,43 €
ergibt	<u>1.242,83 €</u>

Bezüglich dieses Betrages kann der Kläger von der Beklagten die Freistellung verlangen.

C.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO. § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO ist nicht anzuwenden, da die Zuvielforderung des Klägers nicht nur geringfügig höhere Kosten verursacht hat.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 709 S. 1, 2, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Celle, 29221 Celle, Schloßplatz 2.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat. Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

Vorstehende Abschrift stimmt mit der Urschrift wörtlich überein und wird hiermit beglaubigt.

Verden, 11.10.2021

 Justizangestellte

als Urkundsbeamter/Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts
Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.
Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.