


2-07 O 348/19

Lt. Protokoll
Verkündet am 07.05.2021

 Jae,
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



LANDGERICHT FRANKFURT AM MAIN

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

In dem Rechtsstreit



Kläger

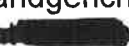
Prozessbevollmächtigter: Rechtsanw. Simon Bender, Hohemarkstr. 20,
61440 Oberursel

gegen

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

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: 


hat die 7. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main
durch Richter am Landgericht  als Einzelrichter
aufgrund der mündlichen Verhandlung am 23.3.2021 für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 13.338,88 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins aus einem Betrag von 15.270,88 €, der sich Tag für Tag linear auf 13.338,88 € ermäßigt, für die Zeit vom 03.01.2020 bis zum 22.3.2021 sowie aus einem Betrag von 13.338,88 € seit dem 23.3.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des PKW Audi Typ A6 Avant 2.0 TDI mit der Fahrzeug-Ident.-Nr. [REDACTED]

Es wird festgestellt, dass sich der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 1.932 € erledigt ist.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden gegeneinander aufgehoben.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

T a t b e s t a n d

Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit einem PKW-Kaufvertrag im Zuge des sog. VW-Abgasskandals.

Der Kläger erwarb mit „verbindlicher Bestellung“ vom 4.9.2015 den im Tenor näher bezeichneten gebrauchten Audi Avant 2.0 TDI, welcher mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor des Typs „EA 189“ ausgestattet ist, zu einem Kaufpreis von 24.350 €. Die Gesamtfahrleistung zu diesem Zeitpunkt betrug 96.000 km. Wegen der weiteren Einzelheiten des streitgegenständlichen Kaufvertrags wird auf die Anlage K1 Bezug genommen.

Auf den Kaufpreis leistete der Kläger eine Anzahlung von 4.000 €; zur Finanzierung des verbleibenden Kaufpreises schloss der Kläger einen Darlehensvertrag mit der Audi Bank, Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH über einen Nettodarlehensbetrag von 21.612,61 €. Wegen der weiteren Einzelheiten des zitierten Vertrages wird auf die Anlage K4 Bezug genommen. Zur Rückführung des Darlehens leistete der Kläger 48 Monatsraten über insgesamt 22.849,07 €.

Bei dem benannten Dieselmotor wird zum Zwecke der Reduzierung des Ausstoßes der während des Verbrennungsvorganges entstehenden Stickoxide die vom Motor produzierten Abgase im Rahmen eines Rückführungssystems über ein Ventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet und nicht an die Umgebungsluft abgeleitet. Der Motor ist dabei mit einer Software ausgestattet, die unterscheiden kann, ob das Fahrzeug einen Prüfstandlauf (NEFZ: Neuer Europäischer Fahrzyklus) durchfährt oder aber im normalen Straßenverkehr bewegt wird. Im Prüfstandlauf läuft der Motor in einem Modus, in dem die Abgasrückführungsrate in diesem Rückführungssystem so hoch ist, dass die Schadstoffgrenzwerte der EURO-Norm 5 in den in die Umgebungsluft abgegebenen Abgasen eingehalten werden („Modus 1“). Erkennt die Software hingegen, dass sich das Fahrzeug im normalen Straßenverkehr bewegt, wird das Abgasrückführungssystem in einen Modus mit einer geringeren Abgasrückführungsrate geschaltet („Modus 0“), so dass dort im

Abgasausstoß wesentlich höhere Stickoxidwerte erreicht und deshalb die Schadstoffgrenzwerte der EURO-Norm 5 nicht mehr eingehalten werden.

Im September 2015 wurde der Einbau dieser Software öffentlich bekannt. Die Beklagte veröffentlichte unter dem 22.9.2015 eine entsprechende Ad-hoc-Mitteilung, in der Folge war diese „Dieselthematik“ Gegenstand zahlreicher Beiträge in nahezu sämtlichen deutschen Medien.

Im Oktober 2015 machte das Kraftfahrtbundesamt (nachfolgend: KBA) die für das Fahrzeug zuvor erteilte EG-Typengenehmigung von der Umsetzung eines konkreten Zeit- und Maßnahmenplans abhängig und verpflichtete die Beklagte die "unzulässige Abschaltvorrichtung" zu entfernen und den Nachweis zu führen, dass nach deren Entfernung alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt werden und die geplante Änderung geeignet ist, die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge herzustellen. Die Beklagte entwickelte auf Veranlassung des Kraftfahrtbundesamtes unterdessen ein Software-Update, mit deren Installation nach ihrem Vortrag sichergestellt sein soll, dass das Fahrzeug nicht nur im Prüfstandlauf, sondern generell in einem adaptierten „Modus 1“ läuft.

Der Kläger hat sich am 22.12.2018 zur Musterfeststellungsklage vor dem OLG Braunschweig (Az.: 4 MK 1/18) angemeldet und am 22.8.2019 die Rücknahme erklärt; ergänzend wird auf den klägerischen Schriftsatz vom 12.3.2021 Bezug genommen.

Die Laufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges betrug bei Klageeinreichung 193.000 km, zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung 209.186 km.

Der Kläger ist der Auffassung, bei dem Verhalten der Beklagten handele sich um eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung. Weiterhin stützt er seine Ansprüche auf § 823 Abs. 2 i. V. m. § 263 StGB sowie weiteren Schutzgesetzen. Die Täuschungshandlung sei der Beklagten auch zuzurechnen. Die Organe der Beklagten hätten von der Täuschungshandlung Kenntnis gehabt.

Der Kläger hat ursprünglich einen Zahlungsanspruch (Antrag zu 1) i.H.v. 26.849,07 € nebst Prozesszinsen Zug um Zug gegen Rückgabe und -übergabe des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs verfolgt. In Höhe von 5.843,41 € hat er die Klage teilweise zurückgenommen (vgl. Schriftsatz vom 22.10.2020).

Er beantragt im Hinblick auf die zwischenzeitlich erhöhte Gesamtleistung zuletzt mit der der Beklagten am 2.1.2020 zugestellten Klage,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger EUR 15.998,36 nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübergabe des Fahrzeugs der Marke Audi Typ A6 Avant 2.0 TDI mit der Fahrzeug-Ident.-Nr. [REDACTED]

2. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger Zinsen in Höhe von 4 % aus EUR 24.350,00 seit dem 04.09.2015 bis Rechtshängigkeit zu zahlen;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 17.09.2019 im Annahmeverzug mit der Rücknahme des Fahrzeuges der Marke Audi Typ A6 Avant 2.0 TDI mit der Fahrzeug-Ident.-Nr. [REDACTED] befindet.

Im Übrigen hat der Kläger den Rechtsstreit in der Hauptsache teilweise für erledigt erklärt.

Die Beklagte hat der teilweisen Erledigungserklärung widersprochen und beantragt im Übrigen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte stellt jeglichen Anspruch in Abrede.

Sie trägt vor, die im Fahrzeug des Klägers verbaute Software stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung. Das durch das KBA freigegebene Software-Update beseitige die „Umschaltlogik“ und führe zu keinerlei Nachteilen, eine deliktisch relevante Schädigung des Klägers scheide, auch es fehle am Kausalzusammenhang, Stickoxidausstoß habe keine Rolle in Erwerbsvorgängen vor Bekanntwerden der Abgasproblematik im September 2015 gespielt. Es fehle überdies am Schädigungsvorsatz der Beklagten.

Aufgrund der – unstrittig – am 22.09.2015 veröffentlichten Ad-hoc-Mitteilung und der sich anschließenden ausführlichen Berichterstattung in den Medien sei die „Diesel-Thematik“ einer breiten Öffentlichkeit bekannt gewesen.

Jedenfalls aber müsse sich der Kläger die von ihm gezogene Nutzungen als Wertersatz abziehen lassen.

Die Beklagte erhebt die Einrede der Verjährung.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den gesamten Akteninhalt, insbesondere die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen sowie das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Die Klage ist im tenorierten Umfang begründet.

I.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch in der ausgeteilten Höhe Zug um Zug gegen Übereignung und Rückgabe des im Tenor bezeichneten Fahrzeugs wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung aus § 826 BGB. Gemäß § 826 BGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, diesem zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Der Kläger hat einen Schaden erlitten, der durch ein Verhalten der Beklagten entstanden ist, welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist, und die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt.

Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Ein solcher ist im Rahmen des § 826 BGB nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. *BGH, Urteil vom 19.07.2004, II ZR 402/02*). Im Falle 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 (*BGH, Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14, juris-Rn. 19*). Eine solche ungewollte Verpflichtung ist der Kläger vorliegend mit dem Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug eingegangen. Der Kläger hat ein Fahrzeug erworben, das nicht seinen berechtigten Vorstellungen entspricht und welches er nicht erworben hätte, wenn er die tatsächlichen Hintergründe gekannt hätte. Durch den Einbau der Software, die die Ergebnisse der Stickoxid-Emissionen im behördlichen Prüfverfahren „optimiert“, ist das Fahrzeug mit einem erheblichen Mangel behaftet (*so auch OLG Köln NZV 2018, 72 und OLG Nürnberg, NZV 2018, 315*).

Das Fahrzeug ist aufgrund der Software nach Auffassung der zuständigen Behörde mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen. Der vernünftige Durchschnittskäufer kann jedoch erwarten, dass er ein Fahrzeug erwirbt, das nach Einschätzung der zuständigen Behörde mit den einschlägigen Vorschriften in Einklang steht und zu Recht zugelassen ist oder zulassungsfähig ist. Der Käufer kann gesetzeskonformes Verhalten des Herstellers erwarten und davon ausgehen, dass der Hersteller auf das behördliche Prüfverfahren in Bezug auf die erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen nicht durch eine Täuschung einwirkt. Es geht insoweit auch nicht darum, dass auf einen Prüfstand bekanntermaßen Werte unter anderem für den Schadstoffausstoß des Fahrzeuges ermittelt werden, die im realen Fahrbetrieb nicht gleichermaßen erreicht werden können. Es geht vielmehr darum, dass auf das Prüfergebnis durch eine Software Einfluss genommen wird, die in die Motorsteuerung eingreift.

Die Möglichkeit eines nachträglichen Software-Updates steht der Annahme eines Schadens unabhängig davon, ob durch das Software-Update das Fahrzeug anderweitige Qualitätseinbußen erlitten hat, nicht entgegen. Zum einen ist der Schaden bereits im Zeitpunkt des Vertragsschlusses eingetreten. Zum anderen bleibt der Vertrag trotz nachträglichem Update deshalb eine ungewollte Verpflichtung, weil der Käufer das derzeit nicht sicher zu beurteilende Risiko der Veränderung des Fahrzeuges durch das Software-Update und damit eine erhebliche Unsicherheit in Bezug auf die Qualität des Fahrzeuges tragen soll. Welche möglicherweise nachteiligen Auswirkungen mit einer veränderten Motorsteuerung verbunden sind, wird sich im Hinblick darauf, dass Abnutzungsprozesse naturgemäß zeitabhängig sind, erst nach einem gewissen Zeitablauf sicher beurteilen lassen. Zudem haftet dem Fahrzeug jedenfalls der Makel an, vom Dieselskandal betroffen zu sein.

Die Beklagte handelte auch sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkender verstößt (*BGH NJW 2014, 1380*). In der Gesamtschau stellen sich die Entwicklung und der Einbau einer Software in eine erhebliche Anzahl von Fahrzeugen, allein mit dem Zweck, den wahren Abgasausstoß der Fahrzeuge zu

verschleiern, als sittenwidrig dar. Vor dem Hintergrund der immer größer werdenden Bedeutung des Umweltschutzes, der in allen Lebensbereichen zunehmend diskutiert wird und auch auf internationaler Ebene zum Abschluss von Verträgen zur Einhaltung von Schadstoffemissionen führt, kann der Inhalt des Verhaltens nur als sittenwidrig empfunden werden. Auch der Zweck des Einbaus der Software, nämlich die Ergebnisse des behördlichen Prüfverfahrens zu manipulieren und über den tatsächlichen Stickoxidausstoß zu täuschen, ist sittenwidrig. Dabei hat die Beklagte systematisch in einer Vielzahl von Fällen über die tatsächlichen Umwelteigenschaften des Fahrzeuges und die Rechtmäßigkeit des Zulassungsverfahrens der mit dem Motor des Typs „EA 189“ ausgestatteten Fahrzeuge getäuscht. Sie hat zugleich, in Kenntnis der Bedeutung dieses Faktors für die Kaufentscheidung, mit den Umwelteigenschaften des Fahrzeuges geworben. Redliche Motive für dieses Verhalten sind nicht erkennbar.

Die subjektiven Voraussetzungen der Haftung der Beklagten nach § 826 BGB liegen ebenfalls vor. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Die Beklagte kann sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass nach derzeitigem Erkenntnisstand die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneter Arbeitsebene getroffen worden sei. Selbst wenn dem Vorstand ein so wesentlicher Entwicklungsprozess tatsächlich unbekannt geblieben sein sollte, müsste sich die Beklagte die schadensstiftenden Handlungen nach § 31 BGB zurechnen lassen. Nach § 31 BGB ist eine juristische Person für den Schaden verantwortlich, den ein Organ oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtung begangene, zum Schadenersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt (*vgl. BGH NJW 1998, 1854*). Dabei ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass über den Wortlaut der Vorschrift hinaus, eine Repräsentantenhaftung für solche Personen besteht, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie auf diese Weise die juristische Person „repräsentiert“. Entscheidend ist dabei, ob der so Berufene für einen Geschäftskreis bestellt ist, der eine dem Vorstand ähnliche Selbständigkeit bzw. Verantwortlichkeit verlangt (*vgl. BGH NJW-*

RR 1986, 281). Nach dem beiderseitigen Vortrag der Parteien ist davon auszugehen, dass über die Entwicklung und den Einsatz der streitgegenständlichen Manipulationssoftware Mitarbeiter der Beklagten entschieden haben, denen die selbständige und eigenverantwortliche Erfüllung von Führungsaufgaben im Bereich der Motorentwicklung übertragen worden war. Dass Führungspersönlichkeiten bei der Beklagten in die maßgeblichen Entscheidungen eingebunden gewesen sein müssen, liegt dabei auf der Hand. Die Entwicklung und der Bau von Motoren von PKW zählen zum Kerngeschäft der Beklagten. Die Entwicklung einer Motorsteuerungs-Software für Motoren, die vielfach verbaut werden sollen und mit der Abgaswerte im behördlichen Prüfverfahren beeinflusst werden sollen, ist in technischer und finanzieller Hinsicht mit einer Vielzahl von Entscheidungen verbunden, die konzernintern nicht „im Verborgenen“ auf einer „nachgeordneten“ Arbeitsebene stattfinden.

Die sittenwidrige Handlung der Beklagten war für die Kaufentscheidung des Klägers kausal.

Für die Annahme des zu fordernden Kausalzusammenhangs zwischen Irrtum und Abgabe der Willenserklärung genügt es nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung für den Fall der sittenwidrigen Vertragserschleichung, dass der Getäuschte Umstände dargetan hat, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein konnten, und dass die arglistige Täuschung nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts Einfluss auf die EntschlieÙung hat (vgl. BGH, Urteil vom 12.05.1995 - V ZR 34/94).

Der Kläger hat hierzu vorgetragen, er hätte das streitgegenständliche Fahrzeug nicht gekauft, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass in diesem eine unzulässige Abschalt einrichtung verbaut worden ist. Dies entspricht auch der allgemeinen Lebenserfahrung, dass Kraffturzeugkäufer vom Kauf eines Fahrzeugs Abstand nehmen würden, wäre ihnen bekannt, dass das betreffende Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typgenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschalt einrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungs-

stelle bis hin zur Stilllegung drohen. Denn Zweck des Autokaufs ist grundsätzlich - abgesehen von hier nicht einschlägigen Sonderkonstellationen - der Erwerb zur Fortbewegung im öffentlichen Straßenverkehr (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 m. w. N.).

III.

Als Rechtsfolge der vorstehend getroffenen Feststellungen hat die Beklagte dem Kläger gemäß §§ 826, 249 BGB den aus der sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung resultierenden Vermögensschaden zu ersetzen. Der Schadensersatzanspruch ist hierbei auf den Ersatz des negativen Interesses gerichtet (vgl. Palandt, BGB, 80. Auflage, § 826 Rn. 15). Der Kläger kann verlangen, so gestellt zu werden, wie er gestanden hätte, wenn er das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben hätte. Er kann daher die Rückzahlung der Anzahlung auf den Kaufpreis sowie die auf den zur Finanzierung des übrigen Kaufpreises geleisteten Ratenzahlungen verlangen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs.

Auf den zu erstattenden Gesamtaufwand in Höhe von 26.849,07 € muss sich der Kläger allerdings im Wege des Vorteilsausgleiches eine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen, da andernfalls eine vom Schadensersatzrecht nicht gedeckte Überkompensation eintreten würde (vgl. OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 31. März 2020 – 13 U 134/19; BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19). Die Klägerseite hat das Fahrzeug über einen mehrjährigen Zeitraum genutzt und auf diese Weise einen geldwerten Vorteil erlangt. Ohne den streitgegenständlichen Vertragsschluss hätte sie sich ein anderes Fahrzeug beschaffen müssen, für das Aufwendungen erforderlich geworden wären, die sie erspart haben. Der Abzug einer Nutzungsentschädigung erweist sich auch vor dem Hintergrund, dass sich die Beklagte einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung schuldig gemacht hat, nicht als unbillig. Eine unbillige Entlastung der sittenwidrig handelnden Beklagten ist mit der Anrechnung der von der Klägerseite gezogenen Nutzungsvorteile durch die mehrjährige Nutzung des Fahrzeugs nicht verbunden. Rechtsfolge des § 826 BGB ist allein der Schadensausgleich ist, nicht jedoch eine zusätzliche Bereicherung des Geschädigten. Der Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB dient im Übrigen auch nicht dazu, das Verhalten des Schädigers zu sanktionieren und die-

sen über die Verpflichtung zur Schadensersatzleistung durch Nichtanrechnung einer Nutzungsentschädigung zusätzlich zu bestrafen. Vielmehr geht es allein darum, die dem Kläger zugeflossene Nutzungsvorteile im Sinne des schadensersatzrechtlichen Bereicherungsverbots anspruchsmindernd zu berücksichtigen (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 31. März 2020 – 13 U 134/19 m. w. N.).

Die Ermittlung des anzurechnenden und vom Kaufpreis letztlich abzuziehenden Nutzungsvorteils, erfolgt nach der gebräuchlichen Formel der zeitanteilig linearen Wertminderung, die auf den tatsächlichen Gebrauch im Vergleich zur voraussichtlichen Gesamtleistung des Fahrzeugs abstellt (vgl. OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 31. März 2020 – 13 U 134/19).

Danach ist bei der Rückabwicklung eines Gebrauchtwagenkaufs, die vom Käufer für jeden gefahrenen Kilometer zu zahlende Nutzungsentschädigung in der Weise zu ermitteln, dass der vereinbarte Bruttokaufpreis durch die voraussichtliche Restlaufleistung des Fahrzeugs (im Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs an den Käufer) dividiert wird und der sich hieraus ergebende Quotient mit dem von der Klägerseite tatsächlich während der Nutzungszeit gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. OLG Frankfurt am Main, b. b.).

Der Kaufpreis für das streitgegenständliche Fahrzeug betrug unstreitig 24.350 €. Als Restlaufleistung waren 204.000 Kilometer anzusetzen, die sich ergeben, wenn von der Gesamtfahrleistung eines entsprechenden Neufahrzeugs, die das Gericht bei dem streitgegenständlichen Dieselfahrzeug in Ermangelung entgegenstehender Umstände gemäß § 287 Abs. 1 ZPO auf 300.000 Kilometer schätzt, die bis zur Übergabe des Fahrzeugs an die Klägerseite bereits gefahrenen 96.000 Kilometer abgezogen werden. Da das Fahrzeug zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung unstreitig einen Kilometerstand von 209.186 km aufwies, hatte der Kläger bis zu diesem Zeitpunkt 113.186 Kilometer zurückgelegt.

Die vorzunehmende Berechnung ergibt sich danach wie folgt:

24.350,00 € : 204.000 km x 113.186 km.

Dies ergibt einen vom Aufwand abzuziehenden Nutzungswert in Höhe von 13.510,19 €. Der Kläger kann mithin von der Beklagten einen Betrag in Höhe von 13.338,88 € verlangen.

Dem Kläger stehen weiterhin Prozesszinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszins seit dem 3.1.2020 (Rechtshängigkeit) gemäß §§ 291, 288 BGB aus den aus dem Tenor ersichtlichen Beträgen zu. Es ist davon auszugehen, dass der Kläger seine Gesamtfahrleistung im Zeitraum zwischen dem Erwerb des Fahrzeugs und dem Schluss der mündlichen Verhandlung am 23.3.2021 von insgesamt 113.186 Kilometer in etwa gleichmäßig erbracht hat. Damit hat der Kläger die auf den Kaufpreiserstattungsanspruch anzurechnenden Nutzungsvorteile zum Teil erst zwischen dem Eintritt der Rechtshängigkeit und der Schluss der mündlichen Verhandlung erlangt. Der nach § 291 BGB zu verzinsende Betrag lag folglich bei Eintritt der Rechtshängigkeit höher als der schließlich zuzusprechende Betrag und hat sich dann sukzessive auf den schließlich zuerkennenden Betrag ermäßigt (vgl. BGH, Urteil v. 30.7.2020, Az. VI ZR 397/19, juris, Rn. 38).

Ferner hat der Kläger einen Anspruch auf Feststellung, dass der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 1.932,00 € erledigt ist.

Der Kläger hat seinen ursprünglich gestellten Zahlungsantrag im Hinblick auf die während des Rechtsstreits mit dem hier in Streit stehenden Fahrzeug gefahrenen Kilometer teilweise für erledigt erklärt. Da die Beklagte der klägerischen Erledigungserklärung widersprochen hat, ist die Erledigungserklärung des Klägers dahingehend auszulegen, dass er insoweit die Feststellung der Erledigung des Rechtsstreits beantragt. Dieser nach §§ 256 Abs. 1, 264 Nr. 2 ZPO zulässige Feststellungsantrag ist indes nur teilweise begründet, weil er bei der Klageeinreichung vom Abzug einer Nutzungsentschädigung vollständig abgesehen hatte und seiner Berechnung über die anzurechnende Nutzungsentschädigung später unzutreffend eine Gesamtlauflistung von 350.000 km statt richtigerweise von 300.000 km zu Grunde gelegt hat.

Zutreffenderweise beliefen sich die anzurechnenden Nutzungen im Zeitpunkt der Klageerhebung auf 11.578,19 € (Kaufpreis : 204.000 km x 97.000 km). Zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung belief sich die Nutzungsent-schädigung – wie oben dargelegt – auf 13.510,19 €. Damit hat sich der Rechts-streit wegen der zwischenzeitlich gefahrenen weiteren Kilometer in Höhe von 1.932,00 € erledigt, im Übrigen ist der Antrag auf Feststellung der Erledigung als unbegründet abzuweisen, da die Klage insoweit von Anfang an unschlüssig und damit unbegründet war.

Der Durchsetzung der klägerischen Ansprüche steht auch nicht die von der Be-klagten erhobene Einrede der Verjährung entgegen.

Die Hemmung läuft gemäß § 204 Abs. 2 Satz 2 BGB bis sechs Monate nach Rücknahme der Anmeldung am 22.8.2019. Die Klageschrift ist der Beklagten am 2.1.2020 zugestellt worden.

Es ist dem Kläger auch nicht verwehrt, sich auf die Hemmung der Verjährung durch Inanspruchnahme des Musterfeststellungsverfahrens zu berufen. Die Be-klagte hat insbesondere keine konkreten Umstände dargetan, welche das Verhal-ten des Klägers, namentlich seine Anmeldung zum Musterfeststellungsverfahren, als rechtsmissbräuchlich erscheinen lassen könnten.

III.

Im Übrigen ist die Klage unbegründet.

Ein Anspruch gemäß § 849 BGB auf Verzinsung des Kaufpreises mit 4 % (§ 246 BGB) ab dem Zeitpunkt des Vertragsschlusses steht dem Kläger nicht zu. Nach § 849 BGB ist der Schadensbetrag zu verzinsen, wenn wegen der Entziehung einer Sache der Wert oder wegen der Beschädigung einer Sache Wertminderung zu ersetzen ist. Diese Norm, bei der es sich um eine Ausnahmeregelung handelt, soll einen Ausgleich dafür schaffen, dass der Geschädigte für die Zeit der Vorenthal-tung bzw. Instandsetzung gehindert war, die Sache zu nutzen. So liegt der Fall hier nicht. Die Klägerseite hat durch den Erwerb des Fahrzeugs in Bezug auf den

gezahlten Kaufpreis keine Nutzungsbeeinträchtigung hinnehmen müssen. Sie haben für den aufgewandten Kaufpreis ein Fahrzeug erhalten, das sie durchgehend uneingeschränkt genutzt haben, sodass es an einem nach § 849 BGB verzinlichen Wertersatzanspruch fehlt (vgl. OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 27.11.2019 - 17 U 290/18; OLG Frankfurt, Urteil vom 31. März 2020 – 13 U 134/19 m. w. N.).

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzugs (§§ 293 ff. BGB). Der Kläger hat insbesondere bis zuletzt von der Beklagten Deliktzinsen verlangt und noch in der Klageschrift den Wert des Nutzungersatzes unberücksichtigt gelassen, mithin die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs nicht zu den Bedingungen angeboten, von denen er diese hätte abhängig machen dürfen. Ein zur Begründung von Annahmeverzug auf Seiten der Beklagten geeignetes Angebot ist unter diesen Umständen nicht gegeben (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 m. w. N.).

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO.

Für den Umfang des jeweiligen Obsiegens und Unterliegens ist zu berücksichtigen, dass die Klage ursprünglich in Höhe von 15.270,88 € begründet war; überdies war ein fiktiver Streitwert unter Einbeziehung des geltend gemachten Anspruchs auf entgangenen Gewinn im Umfang von rund 4.220 € zu bilden. Wenn eine abgewiesene Nebenforderung – wie vorliegend – einen Wert von 10 % des fiktiven Streitwerts aus Hauptforderung und Nebenforderung erreicht, ist diese Nebenforderung im Rahmen der Kostenverteilung des § 92 Abs. 1 ZPO zu berücksichtigen (vgl. Zöller-Herget, ZPO, 33. Aufl. 2014, § 92 Rn. 11 m. w. N.); die eingeklagten Prozesszinsen blieben aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Höhe unberücksichtigt, zumal die Differenz zwischen Obsiegen und Unterliegen, bezogen allein auf diese Position, relativ gering ist und daher im Rahmen der Kostenentscheidung vernachlässigt werden kann. Unter Zugrundelegung eines fiktiven Streitwerts von 31.069,07 € halten sich Obsiegen und Unterliegen der Partei-

en in etwa die Waage, mithin waren die Kosten des Rechtsstreits gegeneinander aufzuheben.

Die Entscheidung zur Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.



Frankfurt/Main,
Beglaubigt

Volle
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

