

10 O 396/20

Verkündet am 12.02.2021

gez.
Schulz-Geertz, JAng
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Lübeck

Urteil

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg, Gz.:

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, d.v.d.d. Vorstandsvorsitzenden Dr. Herbert
Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

hat die 10. Zivilkammer des Landgerichts Lübeck durch die Richterin am Landgericht Leinen als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 22.01.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 12.872,36 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 21.11.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Jetta Comfortline 1, FIN
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. ge-

nannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von einem Anspruch seiner Prozessbevollmächtigten wegen der vorgerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 478,62 € freizuhalten.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 22 % und die Beklagte 78 % zu tragen.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand

Die Parteien streiten über Ansprüche wegen eines vom sog. „Dieselabgasskandal“ betroffenen Fahrzeugs.

Der Kläger kaufte am 03.01.2013 einen gebrauchten VW Jetta zum Preis von 22.900,00 € mit der Fahrzeugidentifikationsnummer . Der Kilometerstand zum Zeitpunkt des Kaufvertrages betrug 40 Kilometer. Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Anlage K 1a. Bei dem Motor des Wagens handelt es sich um einen Motor vom Typ EA 189, welcher von der Beklagten konstruiert worden ist. Der Motor des klägerischen Wagens ist von dem - aus Presseberichten bekannten - sog. „Dieselabgasskandal“ betroffen. Die Motorsteuergerätesoftware verfügt über eine Fahrzykluserkennung, die erkennt, wann das Fahrzeug den Neuen Europäischen Fahrzyklus (im Folgenden: NEFZ) durchfährt. Im ersten Modus, welcher im NEFZ aktiv wurde, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate. In diesem Modus werden die geltenden NOx-Grenzwerte eingehalten. Im normalen Straßenbetrieb ist dieser NOx-optimierte Modus deaktiviert, mit dem Ergebnis, dass die NOx-Ausstoßwerte im normalen Straßenbetrieb höher sind, als die im NEFZ gemessenen Werte.

Am 22.09.2015 verbreitete die Beklagte eine Ad-hoc-Mitteilung zu „Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Diesel-Motoren“. Nach Bekanntwerden dieser Software leitete das Kraft-

fahrt-Bundesamt (im Folgenden: KBA) im September 2015 ein Verwaltungsverfahren gegen die Beklagte ein. Das KBA ordnete den Rückruf der betroffenen Wagen an und erließ Nebenbestimmungen zu den ursprünglich erlassenen System- und Gesamtfahrzeuggenehmigungen.

Die Beklagte entwickelte ein Systemupdate, welches die Anordnungen des KBA erfüllen sollte. Das Update führt dazu, dass die Abgasrückführung auch im Straßenbetrieb im NOx-optimierten Modus arbeitet und Verbesserungen am Verbrennungsprozess vorgenommen werden, sog. „adaptierter Modus 1“. Gleichzeitig wird die Abgasrückführung abhängig gemacht von der Temperatur. Das KBA gab das Update frei. Der Kläger ließ das Update aufspielen.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 29.09.2020 machte der Kläger seine Ansprüche gegen die Beklagte geltend. Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Anlage K 1e Bezug genommen. Der Kläger nahm an der Musterfeststellungsklage gegen die Beklagte vor dem Oberlandesgericht Braunschweig zum Aktenzeichen 4 MK 1/18 teil, schloss aber keinen Vergleich mit der Beklagten. Die Musterfeststellungsklage wurde zum 30.04.2020 zurückgenommen. Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Anlage K 1d. Der Kläger meldete den Wagen zum 27.08.2020 mit einem Kilometerstand von 131.389 Kilometern ab und nutzte ihn nicht weiter. Zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung betrug der aktuelle Kilometerstand des Wagens 131.389 Kilometer.

Der Kläger ist der Ansicht, bei der ursprünglichen Motorsteuerungssoftware und dem mit dem Update aufgespielten Thermofenster handele es sich um nach Art. 5 II VO 715/2007, Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007 verbotene Abschaltvorrichtungen.

Der Kläger behauptet, die ursprüngliche Software sei in Kenntnis des Vorstandes der Beklagten in allen Motoren des Typs EA 189 installiert worden. Dies sei erfolgt, da sich die Abgasnormen nicht mit den Kostenvorgaben für die Motoren vereinbaren ließen. Der Wagen habe nach Bekanntwerden der Softwareproblematik aufgrund der eingebrochenen Nachfrage erheblich an Wert verloren, auch nach Durchführung des Updates verbleibe ein merkantiler Minderwert. Zudem sei das Update mit weiteren nachteiligen Veränderungen verbunden. Bei vorheriger Kenntnis dieser Umstände hätte der Kläger den Wagen nicht erworben. Er habe erst durch das Schreiben der Beklagten aus dem Jahr 2016 von der Betroffenheit seines Wagens erfahren. Die mögliche Gesamtleistung betrage 350.000 Kilometer.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 22.900,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz p.a. seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Volkswagen Jetta Comfortline 1,

, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 10.030,70 €, die sich nach folgender Formel berechnet:
(22.900,00 € x 131,349 gefahrene Kilometer) : 299.960 km;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 547,98 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie erhebt die Einrede der Verjährung.

Die Beklagte behauptet, der Kläger hätte im Jahr 2015 Kenntnis von der Betroffenheit seines Wagens sowie aller anspruchsbegründenden Tatsachen erlangt. Die Motorsteuerungssoftware sei nur von untergeordneten Mitarbeitern entwickelt worden, ohne Kenntnis des damaligen Vorstandes. Nach Durchführung des Updates funktioniere das Fahrzeug ordnungsgemäß, ein verbleibender merkantiler Minderwert bestünde nicht, so dass dem Kläger kein kausaler Schaden entstanden sei. Die mögliche Gesamtlaufeistung betrage 200.000 bis zu 250.000 Kilometer.

Mit Schriftsatz vom 14.01.2021 hat der Kläger den ursprünglich gestellten Feststellungsantrag zu Ziffer 4.) zurückgenommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

1.

Dem Kläger steht ein Anspruch auf Rückzahlung des an den Verkäufer des Fahrzeuges geleisteten Kaufpreises in Höhe von 12.872,36 € Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs gem. §§ 826, 31 BGB zu.

Die Beklagte hat dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich einen Schaden zugefügt.

a)

Indem die Beklagte die Motorsteuerungssoftware serienmäßig auf die Motoren des Typs EA 189 aufgespielt hat und diese ohne entsprechenden Hinweis in den Verkehr gebracht hat, hat sie gegen die guten Sitten verstoßen.

Objektiv sittenwidrig handelt, wer gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt und das Verhalten eine besondere Verwerflichkeit aufweist. Auf subjektiver Seite ist die Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände oder ein bewusstes Verschließen vor dieser Kenntnis erforderlich. Ausreichend ist dafür bereits, dass starke Verdachtsmomente für diese Umstände bestehen, der Handelnde jedoch seine Aufklärungsmöglichkeiten bewusst nicht nutzt (Palandt/ Sprau 77. Auflage § 826 Rn. 9).

Unstreitig ist zwischen den Parteien, dass durch Mitarbeiter der Beklagten die Motorsteuerungssoftware entwickelt und auf sämtliche Motoren des Typs EA 189 aufgespielt worden ist und dass dies dazu führt, dass die Abgasrückführungsrate im NEFZ höher ist, als im allgemeinen Straßenbetrieb. Darüber hinaus ist der klägerische Vortrag, die Beklagte habe die Schadstoffgrenzwerte nicht mit den eigenen Kostenvorgaben für den Motor vereinbaren können und daher bei Kenntnis des damaligen Vorstandes eine Lösung gewählt, bei der die Grenzwerte lediglich durch eine Software während des NEFZ eingehalten werden, um ihre Marktstellung auszubauen und aus Gewinnstreben heraus, als richtig zu unterstellen. Die Beklagte hat den Vortrag des Klägers nicht ausreichend substantiiert bestritten. Die Beklagte trifft eine sekundäre Darlegungslast, da es sich um innerbetriebliche Vorgänge handelt, in welche der Kläger keinerlei Einblick hat und über welche allein die Beklagte Kenntnis haben konnte. Sofern die Beklagte vorträgt, ihr damaliger Vorstand hätte von den ganzen Vorgängen nach derzeitigem Stand der Aufklärung keine Kenntnis gehabt, so genügt sie damit ihrer sekundären Darlegungslast nicht. Die Beklagte trägt nicht vor, welche Anstrengungen sie unternimmt, um die Verantwortlichkeiten zu klären und welche Erkenntnisse sie bereits erlangt hat. Es ist nicht nachvollziehbar, dass vom Vorstand völlig unbenutzt eine entsprechende Software entwickelt und jahrelang eingesetzt werden kann. Dies auch deshalb, da die Software sicherlich nicht als reiner Selbstzweck eingebaut worden ist, sondern ein vorhandenes, auf andere Weise nicht zu lösendes Problem beseitigen sollte. Die Software stammt aus der Sphäre der Beklagten, so dass es auch in ihrer Verantwortung liegt, über die Entstehung Auskunft zu geben. Ebenso liegt es in der Verantwortung der Beklagten, die Entwicklung ihrer Produkte so hinreichend zu dokumentieren, dass ihr diese nunmehr geforderte Auskunft möglich ist. Die Beklagte kann sich auch nicht darauf zurückziehen, dass bei einem derart großen Konzern der Vorstand nicht über sämtliche Umstände informiert sein kann. Dies mag für nebensächliche Aspekte gelten, die eine reine Optik- oder Komfortfrage des Fahrzeugs betreffen, nicht aber für den Abgasausstoß einer ganzen Motorserie. Der Motor als Kernstück eines Autos ist für den gesamten Betrieb des Fahrzeugs essentiell und einer, wenn nicht sogar der wertbil-

dende Faktor des fertigen Wagens. Gleichzeitig sind die Abgaswerte zwingende Voraussetzung für die Zulassung des Motors. Demnach muss davon ausgegangen werden, dass dem Vorstand bekannt war, dass die Grenzwerte zunächst nicht eingehalten werden konnten, was dann mit Hilfe der Motorsteuerungssoftware erreicht werden konnte.

Das Gericht folgt der von der Beklagten vertretenen Auffassung zu ihrer sekundären Darlegungslast nicht. Insbesondere ist es dem Kläger grade nicht möglich substantiiert konkrete Einzelheiten, Namen und Daten vorzutragen, ohne dass die Beklagte nähere Informationen aus ihren andauernden internen Ermittlungen preisgibt. Die Einlassung der Beklagten zu dem Stand der Ermittlungen ist dann auch so pauschal, dass dem Kläger darauf aufbauend kein weiterer Vortrag oder ein konkreter Beweisantritt möglich wird.

Unter dieser Maßgabe war das Verhalten der Beklagten sittenwidrig. Dies ergibt sich aus einer Abwägung sämtlicher Umstände, insbesondere des verfolgten Zwecks und den zu dessen Erreichung eingesetzten Mitteln. Die Beklagte hat eine Software installiert, die nur während des NEFZ den Abgasausstoß reduziert, nicht jedoch im normalen Straßenbetrieb. Demnach stand es der Beklagten quasi frei, die geltenden Grenzwerte zu ignorieren, da die verkauften Fahrzeuge weder den NEFZ durchlaufen, noch im tatsächlichen Straßenbetrieb auf ihren Schadstoffausstoß hin überprüft werden, sondern für diese eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt wird. Dies mit der Folge, dass die mit den Grenzwerten bezweckte Zielsetzung des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nicht erreichbar war. Nach eigenem Vortrag der Beklagten ist es ihr nunmehr gelungen, die Abgaswerte auch ohne eine Motorsteuerungssoftware, die zwischen dem NEFZ und dem Straßenbetrieb unterscheidet, einzuhalten. Dafür sei jedoch die Erfahrung der zurückliegenden Jahre notwendig gewesen. Diesen Forschungsaufwand und die damit verbundenen Kosten wollte die Beklagte bei Einführung des EA 189 auf Kosten der Gesundheit einer Vielzahl von Menschen nicht betreiben.

Die besondere Verwerflichkeit ergibt sich bereits aus der besonders großen Anzahl der betroffenen Personen. Zunächst sind alle Personen betroffen, die ein Auto mit entsprechendem Motor gekauft haben. Daneben sind jedoch auch all diejenigen betroffen, die die verschmutzte Luft atmen müssen. Die Beklagte kann dabei nicht auf den Anteil der anderen Automobilhersteller oder Industriezweige verweisen, selbst wenn ein eigener, der Beklagten zurechenbarer Verursachungsanteil nicht bestimmbar sein wird. Die Beklagte hat als großer Automobilkonzern eine eigene Verantwortung, unabhängig von anderen Emittenten wahrzunehmen, insbesondere dann, wenn es um die Einhaltung von gesetzlichen Grenzwerten geht.

Das Gericht folgt dabei nicht der Auffassung der Beklagten, dass sie sämtliche gesetzlichen Bestimmungen eingehalten habe, da nach der Gesetzeslage allein auf die Messwerte im NEFZ abzustellen gewesen sei. Zwar wurde die Einhaltung der Grenzwerte allein im NEFZ überprüft, dies

aber unter der Annahme, dass die Fahrzeuge unverändert im allgemeinen Straßenbetrieb fahren und die Abgaswerte daher zumindest annäherungsweise übereinstimmen. Vor diesem Hintergrund muss das Verbot von Abschaltvorrichtungen nach Sinn und Zweck dahingehend ausgelegt werden, dass nicht allein auf das Emissionskontrollsystem abzustellen ist, sondern die innermotorische Abgasrückführung, welche unter zwei verschiedenen Modi im NEFZ und im Straßenbetrieb arbeitet, gleichermaßen eine verbotene Abschaltvorrichtung darstellt.

b)

Dem Kläger ist durch die sittenwidrige Handlung der Beklagten ein Schaden entstanden. Ein Schaden ist jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage und kann in der Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses oder in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung liegen.

Der Kläger ist mit einem für ihn nachteiligen Vertrag belastet, weil er ihn bei Kenntnis der Sachlage nicht in dieser Weise abgeschlossen hätte. Es kann bezweifelt werden, dass irgendein Kunde ein Fahrzeug der Beklagten gekauft hätte, wenn diese den Kunden vor Abschluss des Kaufvertrages darauf hingewiesen hätte, dass eine Software aufgespielt sei, wegen der die Gefahr bestünde, dass das KBA den Wagen stilllegt, die Beklagte aber die Software, die dies verhindere gerade noch entwickle. Dies zeigt sich auch daran, dass der Kläger nach Kenntniserlangung nicht mehr an dem Kaufvertrag festhalten will, obwohl diese Software bereits auf dem Markt ist und sich schnell und kostenlos aufspielen lässt. Die Beklagte kann sich nicht darauf berufen, dass nach Durchführung des Updates ein ggf. vorliegender Schaden jedenfalls behoben werden könne. Es mag sein, dass das KBA die Fahrzeuge nach Durchführung des Updates toleriert oder sogar davon ausgeht, dass diese nunmehr dauerhaft ordnungsgemäß funktionieren, den Fahrzeugen haftet jedoch spätestens nach der umfangreichen Berichterstattung über den Abgasskandal der Verdacht eines fortbestehenden Mangels als Makel an. Dies ist ausreichend, um einen Schaden fortbestehen zu lassen.

Aus der eigenen Arbeit bei Gericht und der allgemeinen Berichterstattung ist die große Zahl von gleichgelagerten Gerichtsverfahren und Entscheidungen in Parallelfällen gerichtsbekannt, hinzukommen diejenigen Verfahren, die allein gegen die Verkäufer der Pkw gerichtet sind. Allein diese immense Anzahl von Kfz-Käufern, die ihren Vertrag rückabwickeln wollen, fallen als potentielle Kunden eines gebrauchten Diesels mit dem Motor EA 189 weg und zeigen, dass das Misstrauen in das Update enorm ist. Die Berechtigung der genannten Zweifel ergibt sich zur Überzeugung des Gerichts bereits aus der nahe liegenden Frage, weshalb die Beklagte das Risiko erheblicher Strafzahlungen, Rückruf- und Nachbesserungskosten sowie eines massiven, weltweiten Imageverlustes durch die streitgegenständliche Software hätte in Kauf nehmen sollen, wenn tatsächlich

eine einfache Veränderung derselben die Möglichkeit eröffnet hätte, die gesetzlichen Vorgaben ohne jedwede negativen Effekte für den Kunden in Bezug auf Fahrverhalten, Verbrauch, Lebensdauer etc. einzuhalten. Vielmehr legt der Umstand, dass die streitgegenständlichen Systeme noch bis ins Jahr 2015 verbaut wurden, den begründeten Verdacht ganz erheblich nahe, dass man innerhalb des Konzerns bis zum Publikwerden der Problematik gerade über keine für den Kunden zumutbare Lösung für die Abgasproblematik verfügte. Dies wiederum begründet in der Konsequenz ganz erhebliche und nachvollziehbare Zweifel an der Behauptung der Beklagten, dass es ihr trotz dieser Ausgangssituation gelungen sein soll, nunmehr für alle betroffenen Modelle innerhalb kürzester Zeit eine derart kostengünstige und zugleich nachteilsfreie Softwarelösung zu entwickeln, zu testen und in die Umsetzung zu bringen, wie behauptet; und damit binnen kürzester Frist genau jene technischen Eigenschaften der betreffenden Motoren zu gewährleisten, deren Einhaltung man in den Jahren zuvor nur unter Einsatz einer speziellen, nicht offen gelegten Software in Prüfsituationen simulieren konnte (LG Lübeck, Urt. v. 20.04.2018, 4 O 143/17). Es ist daher einerseits nicht davon auszugehen, dass dem Kläger die gleichen Absatzmöglichkeiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt hat, wie ein Verkäufer eines vergleichbaren, jedoch nicht vom Abgaskandal betroffenen Wagens und andererseits auch nicht davon auszugehen, dass er ein Auto besitzt, welches er in dieser Form bei hinreichender Aufklärung erworben hätte.

Nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung muss sich der Kläger die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Nach der gängigen Berechnungsformel und unter Anwendung des § 287 ZPO schätzt das Gericht den geschuldeten Nutzungsersatz auf 10.027,64 €. Dabei hat das Gericht die am Tag der letzten mündlichen Verhandlung ermittelte Laufleistung zugrunde gelegt sowie eine Gesamtlaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von 300.000 km. Diese Annahme konnte auch in Ansehung des gegensätzlichen Vortrags der Parteien zur Gesamtlaufleistung gemäß § 287 ZPO erfolgen, da aus einer Vielzahl von Verfahren gerichtsbekannt bei vergleichbaren Fahrzeugen wie dem streitgegenständlichen eine entsprechende Erwartung zumindest durchschnittlich zugrunde zu legen ist.

Bei der durch die Klägerseite um wenige Euro zu hoch berechneten Nutzungsentschädigung handelt es sich um einen erkennbaren Irrtum, der sich auf den Antrag durchgeschlagen hat. Der Antrag war daher auslegungsfähig.

c)

Die Beklagte handelte vorsätzlich. Zum Vorsatz gehört und genügt, dass der Schädiger spätestens im Zeitpunkt des Schadenseintritts Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen und die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder im Sinne eines bedingten Vorsatzes billigend in Kauf genommen hat. Nicht erforderlich ist, dass der Schädiger

ger die Einzelheiten des Schadensverlaufs bzw. Umfang und Höhe des Schadens vorausgesehen hat oder sich der Vorsatz gegen bestimmte Personen richtet, der Schädiger also die konkret geschädigten Personen oder deren Zahl kennt (Palandt/ Sprau 77. Auflage § 826 Rn. 11).

Wie bereits dargelegt gilt der Vortrag des Klägers zur Kenntnis des Vorstandes als zugestanden, nachdem die Beklagte diesen Vortrag nicht hinreichend bestritten hat. Demnach wusste der Vorstand, dass die Beklagte die mit der Software belasteten Dieselmotoren in den Verkehr brachte und dass jeder Käufer eines entsprechenden Wagens einen Kaufvertrag abschließen würde, den er so nicht beabsichtigt hatte. Auf die Sittenwidrigkeit des Handelns braucht sich der Vorsatz nicht zu beziehen.

d)

Der eingetretene Schaden beruht kausal auf der sittenwidrigen Handlung der Beklagten und ist dieser zurechenbar. Der Schaden ist adäquat kausal eingetreten, da kein gänzlich unwahrscheinlicher Kausalverlauf vorliegt.

Darüber hinaus ist aber auch der Schutzzweck der Norm, bzw. der Rechtswidrigkeitszusammenhang gegeben. Hierfür muss der geltend gemachte Schaden nach Art und Entstehungsweise unter den Schutzzweck der verletzten Norm fallen; es muss sich um Nachteile handeln, die aus dem Bereich der Gefahren stammen, zu deren Abwendung die verletzte Norm erlassen worden oder die vertragliche Pflicht übernommen worden ist (Palandt/ Grüneberg 77. Auflage Vorb v § 249 Rn. 29). Der Nachteil muss zu der von dem Schädiger geschaffenen Gefahrenlage in einem inneren Zusammenhang stehen; eine bloß zufällige äußere Verbindung genügt nicht. Der Schaden muss auch grade durch die Pflichtwidrigkeit der Handlung verursacht worden sein (Palandt/ Grüneberg 77. Auflage Vorb v § 249 Rn. 29).

Zwar hat die Beklagte durch Einrichtung der Motorsteuerungssoftware gegen Vorschriften des öffentlichen Rechts verstoßen, die den Umwelt- und Gesundheitsschutz bezwecken und damit gesamtgesellschaftlichen Zielen dienen und zumindest auf den ersten Blick keinen Individualschutz bezwecken. Es handelt sich aber um ein System, bei dem wie dargelegt, ein Fahrzeugtyp nach bestimmten Maßgaben überprüft und zugelassen wird, während davon ausgegangen wird, dass sämtliche nach diesem Typen produzierten Fahrzeuge dem überprüften entsprechen und daher der einzelne Kunde ein den öffentlichen Vorschriften entsprechendes Fahrzeug erhält, welches er bestimmungsgemäß im Straßenverkehr verwenden kann. Dies entspricht den Erwartungen der einzelnen Fahrzeugkunden, auch wenn diese Beschaffenheit nicht ausdrücklich vereinbart wird. Die Beklagte kann sich nicht darauf zurückziehen, dass sie keine vertraglichen Beziehungen zu dem Kläger unterhält, da sie als Herstellerin in die Gewährleistungskette vom Kunden über den Verkäufer bis zum Produzenten eingebunden ist.

e)

Der Anspruch ist auch nicht verjährt. Es kann dahinstehen, ob die regelmäßige dreijährige Verjährung wegen Kenntnis oder grob fahrlässiger Unkenntnis des Klägers von der Betroffenheit seines Fahrzeugs von der Abgasproblematik bereits mit Ablauf des Jahres 2015 zu laufen begonnen hat. Die Verjährung wurde jedenfalls nach § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB durch die Teilnahme an der Musterfeststellungsklage gegen die Beklagte vor dem Oberlandesgericht Braunschweig ausreichend gehemmt.

2.

Der Zinsanspruch folgt aus den §§ 288, 286 Abs. 1 BGB ab Rechtshängigkeit.

3.

Die Beklagte befindet sich mit der Annahme des Fahrzeugs in Verzug gemäß § 293 BGB, so dass auch das entsprechende Feststellungsbegehren begründet ist. Spätestens durch Stellung des Klageabweisungsantrages durch die Beklagte hat diese die Rücknahme des Wagens ernsthaft und endgültig verweigert. Ein tatsächliches verzugsbegründendes Angebot war daneben nicht mehr erforderlich.

4.

Dem Kläger steht darüber hinaus ein Anspruch auf Freistellung von den Rechtsanwaltskosten in Höhe von 478,62 € nach §§ 826, 31 BGB zu, da diese als Folge der sittenwidrigen Schädigung für den Kläger einen kausalen Schaden darstellen. Dies ergibt sich aus einer 1,3 Geschäftsgebühr auf einen vorgerichtlichen Verfahrenswert von bis zu 13.000,00 €. Ein höherer Verfahrenswert ist im Hinblick auf die anzusetzende Gesamtfahrleistung von 300.000 Kilometern nicht gegeben.

II.

Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus den §§ 92, 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

Leinen
Richterin am Landgericht

Beglaubigt
Lübeck, 15.02.2021

Schulz-Geertz
Justizangestellte