

Landgericht Hamburg
Zivilkammer 5

Landgericht Hamburg, 305 O 266/20
Postfach 300121, 20348 Hamburg

Rechtsanwälte
Gansel
Wallstraße 59
10179 Berlin

Sievekingplatz 1
20355 Hamburg

Telefon (Durchwahl): (040) 428 43 - 4850
Telefon (Zentrale): (040) 4 28 28 - 0
Telefax (Geschäftsstelle): (040) 4279-85128
Telefax: (040) 4 27 98 – 3162 / 3163
Zimmer: B 132

Bitte bei Antwort angeben:

Geschäftsnummer:

305 O 266/20

Hamburg, den 05.07.2021

In Sachen

██████████ ./. Volkswagen AG
wg. Schadensersatz

Ihr Zeichen: ██████████

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

anbei erhalten Sie eine beglaubigte Abschrift des Urteils vom 02.07.2021 und eine Abschrift des Urteils vom 02.07.2021.

Mit freundlichen Grüßen

Hengelhaupt, JAng

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

Den barrierefreien Zugang zum Gebäude erfragen Sie bitte vorab telefonisch.

Datenschutzhinweise:

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung durch die Justiz nach Art kel 13 und Art kel 14 der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung finden sich auf der Internetseite des Hanseatischen Oberlandesgerichts unter <http://www.justiz.hamburg.de/rechtsprechung-senate/datenschutzhinweise>

Auf Wunsch übersenden wir diese Informationen auch an Verfahrensbeteiligte in Papierform.

Bitte beachten: Übersenden Sie Schriftsätze nur dann vorab per Fax, wenn dies der Fristwahrung dient. Nur das Aktenexemplar wird kostenfrei ausgedruckt. Für Mehrfertigungen werden Auslagen eingezogen.

Bankverbindung

Justizkasse Hamburg:

Deutsche Bundesbank

IBAN: DE10 2000 0000 0020 0015 01

BIC: MARKDEF 1200

Verkehrsanbindung

Messehallen: U2

Sievekingplatz: Metrobus 3

Johannes-Brahms-Platz: Bus 112
und Schnell bus 35, 36

Nachtbriefkasten

links an der Haupteingangstür

Landgericht Hamburg

Az.: 305 O 266/20

Verkündet am 02.07.2021

Hengelhaupt, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Oltmanns, Heinemann & Büsing**, Am Rabenfeld 4, 28757 Bremen, Gz.:
[REDACTED]

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 5 - durch den Richter am Landgericht Dr. Parlow
als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 09.04.2021 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 44.575,76 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in Ziffer 1 genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass der in Ziffer 1 bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der

Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.994,04 € freizustellen.

5. Es wird festgestellt, dass der Rechtsstreit im Übrigen in der Hauptsache erledigt ist.
6. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
7. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 45.773,48 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger macht Schadenersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Abgasmanipulation gegen die Beklagte geltend.

Mit Kaufvertrag vom 20.7.2017 (vgl. Anlage K 1) erwarb der Kläger im Rahmen eines privaten Kaufs das von der Beklagten hergestellte und im Klageantrag zu 1) näher bezeichnete Fahrzeug VW T6 als zu einem Bruttokaufpreis von 54.200,00 €. Zum Zeitpunkt des Kaufs war das Fahrzeug bereits gebraucht (Erstzulassung: 7.10.2016) und wies einen Kilometerstand von 20.700 km auf.

In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Motor des Typs EA 288 mit der Abgasnorm Euro 6 verbaut. Das streitgegenständliche Fahrzeug besitzt eine sog. Fahrkurve. Die Fahrkurve ist eine Funktion, die erkennt, ob das Fahrzeug einen gesetzlichen Prüfzyklus, wie etwa den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), durchfährt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über einen SCR-Katalysator. Der SCR-Katalysator verwendet einen Harnstoff, der handelsüblich mit „AdBlue“ bezeichnet wird. Den Abgasen wird diese Harnstofflösung beigemischt, um die Emissionen zu reduzieren. Dieser Harnstoff muss separat getankt und in einem separaten Tank geführt werden. Die Relation zwischen der Größe des Tanks und der Haltbarkeit einer Füllung ist ausschlaggebend für eine ordnungsgemäße Abgasreinigung. Wird zu wenig Harnstoff zugeführt, steigen die Emissionen an. Geregelt wird die AdBlue Dosierung durch eine Steuerungssoftware. Diese Software dosiert die Zufuhr der Harnstofflösung AdBlue anhand externer Bedingungen, mit der Folge, dass die Abgasreinigung jeweils aktiviert bzw. deaktiviert wird.

In einem mit „*Applikationsanweisung Diesel Fahrkurven EA288*“ überschriebenen und dem Vermerk „*PRIVILEGED & CONFIDENTIAL*“ versehenen internen Dokument der Beklagten vom 18.11.2015 (vgl. Anlage K 2d) wird unter „Anwendungsbeschreibung“ (vgl. S. 5 der Anlage K 2d) die bis dahin erfolgte („bisherige“) Bedatung des SCR wie folgt beschrieben:

„SCR: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zum Erkennen des Precon und des NEFZ, um die Umschaltung der Rohemissionsbedatung

(AGR-High/Low) streckengesteuert auszulösen (bis Erreichung SCR-Arbeitstemperatur und OBD-Schwellwerte)“

Des Weiteren geht aus dem vorgenannten internen Dokument hervor, dass für alle Fahrzeuge mit einem Produktionsstart ab der 22. Kalenderwoche des Jahres 2016 „die Fahrkurven aus der Software entfernt“ werden sollten; stattdessen sollten „*Umschaltungen oder die Platzierung von Abgasnachbehandlungsevents (...) auf Basis physikalischer Randbedingungen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für Roh- und Endrohremissionen erfolgen*“, d.h. dann, wenn ein für die Regeneration günstiges Fahrprofil gefahren wird (vgl. S. 5 der Anlage K 2d).

Zudem ist in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung (sog. „Thermofenster“) vorhanden.

Am 17.04.2019 veröffentlichte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) einen verpflichtenden Rückruf für das streitgegenständliche Fahrzeug, da eine Konformitätsabweichung zur Überschreitung des Euro-6-Grenzwertes für Stickoxide führte (vgl. Bl. 30 f. d.A.).

Die Beklagte bat dem Kläger ein Software-Update bezüglich der Motorsteuerung an, dass aufgrund einer Konformitätsabweichung und nicht aufgrund einer unzulässigen Abschalteneinrichtung durchgeführt werde. Der Kläger ließ dieses Software-Update beim streitgegenständlichen Fahrzeug nicht vornehmen.

Mit Schreiben vom 30.3.2020 wurde die Beklagte vorgerichtlich vergeblich zur Zahlung von 54.200,00 € verringert um eine Nutzungsentschädigung durch die Prozessbevollmächtigten des Klägers Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeuges aufgefordert (vgl. Anlage K 4).

Am Schluss der mündlichen Verhandlung (9.4.2021) betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 70.295 km.

Der Kläger behauptet, dass Fahrzeuge mit EA 288 Motor wie das streitgegenständliche die EU-Vorgaben der NO_x-Emissionen von bis zu 80 mg/km ausschließlich im Zustand NEFZ-Zyklus (kalt) erfüllen würden. Im streitgegenständlichen Fahrzeug werde die Abgasrückführungsrate (AGR) ab 2.750 Umdrehungen immer auf Null zurückgefahren. Nur auf dem Prüfstand werde ausreichend Harnstoff im Rahmen der AdBlue Dosierung genutzt, um die Emission gemäß den vorgegebenen Grenzwerten zu reduzieren. Im Realbetrieb werde weniger Harnstoff verwendet. Die Verwendung des Harnstoffes werde auf Kosten der Emissionswerte reduziert. Die reduzierte AdBlue Dosierung finde regelmäßig statt, sobald die Motortemperatur auf -3.276,8 Kelvin (= -3.003 °C) ansteigt, also immer - außer wenn bestimmte Kriterien auf einen möglicherweise laufenden Abgastest hinweisen. Die in dem Fahrzeug applizierte Fahrkurve bewirke, dass während eines NEFZ auch nach Erreichen der SCR-Betriebstemperatur an der hohen AGR-Rate festgehalten werde. Das bedeute, dass die NO_x-Emission durch eine hohe AGR-Rate zum Teil bereits in ihrer Entstehung vermieden werden würden, sowie durch den SCR-Katalysator die entstandenen Emissionen nachträglich reduziert würden. Die Beklagte habe zudem in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein manipuliertes „On-Board-Diagnose System“ (OBD) verwendet (vgl. Bl. 322 ff. d.A.). Das angebotene Software-Update stelle keine taugliche Mangelbeseitigungsmaßnahme dar. Die Emissionswerte würden auch trotz des Software-Updates nach wie vor im Realbetrieb überschritten werden, so dass es weder den Mangel beseitige, noch zur Gesetzeskonformität führe. Darüber hinaus führe das Software-Update regelmäßig zu Folgemängeln (vgl. Klagschrift, Bl. 62 d.A.).

Der Kläger ist der Ansicht, dass der Mechanismus zur aktiven Unterdrückung der tatsächlich im Rahmen des normalen Fahrbetriebs näherungsweise zu erwartenden Schadstoffemissionen im für die Betriebsgenehmigung des Fahrzeugs relevanten Prüfmodus als so genannte Abschaltvorrichtung rechtswidrig gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der EU-Verordnung 715/2007 EG sei. Da der im NEFZ verwendete Betriebsmodus unstreitig so programmiert worden sei, dass er die Aktivierung der höheren Abgasrückführung exakt an die Parameter der NEFZ-Prüfung knüpft, komme es für eine Beurteilung der Sittenwidrigkeit nicht darauf an, ob die Grenzwerte auch ohne den Betriebsmodus eingehalten werden. Ausschlaggebend sei in diesem Zusammenhang allein die Tatsache, dass die Beklagte ein Bauteil konstruiert habe, das ausschließlich die Funktion habe, über die tatsächlichen Emissionswerte des Fahrzeuges auf den Prüfstand zu täuschen und so eine Typengenehmigung unter Zugrundelegung der durch den Betriebsmodus geschönten Emissionswerte zu erwirken. Auch die Manipulation des OBD stelle sich als unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Ebenso sei das unstreitig im Fahrzeug vorhandenen Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung einzuordnen.

Der Kläger hat zunächst beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 45.773,48 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.
2. Hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] und der damit verbundenen Manipulation des Emissionskontrollsystems resultieren.
3. Festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Festzustellen, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
5. Die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.994,04 freizustellen.

Zuletzt beantragt der Kläger,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 44.575,76 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.

2. Hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.
3. Festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Festzustellen, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
5. Die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.994,04 freizustellen.

In Höhe von 1.197,72 € hat der Kläger den Rechtsstreit hinsichtlich des Klageantrags zu 1) in der mündlichen Verhandlung am 9.4.2021 für erledigt erklärt. Die Beklagte hat sich dieser Erledigungserklärung nicht angeschlossen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, dass es unzutreffend sei, dass sich aus den Applikationsrichtlinien EA 288 ergebe, dass in EA 288-Motoren genauso wie in den Vorgängermotoren mit dem Aggregat EA 189 eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form der Umschaltlogik verbaut sei. EA 288 Fahrzeuge seien nicht mit den Vorgängermotoren EA 189 vergleichbar. Das Kraftfahrtbundesamt habe bestätigt, dass in EA 288-Fahrzeugen zwar eine Fahrkurve enthalten ist, diese aber nicht wie bei den EA 189-Fahrzeugen zu einer Optimierung der NOx-Emissionen im Prüfstands Betrieb genutzt werde und nicht erforderlich sei, um im Rahmen der Homologation die Grenzwerte einzuhalten. Da eine Fahrkurve allein nicht maßgeblich für die Annahme einer unzulässigen Abschaltvorrichtung sei, sondern es auf deren grenzwertrelevante Auswirkung auf Emission ankomme, habe das KBA, um dies zu prüfen, Ende 2015/Anfang 2016 umfangreiche Tests an zahlreichen repräsentativen EA 288-Fahrzeugen durchgeführt. Es sei zu dem Ergebnis gekommen, dass Hinweise, die seinerzeit laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 seien ebenfalls von Abgasmanipulation betroffen, sich hierbei auf Grundlage der Überprüfung als unbegründet erwiesen hätten. Der Einsatz einer Fahrkurve sei per se regulatorisch nicht unzulässig. Die Konformitätsabweichung beim streitgegenständlichen Fahrzeug stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar und werde durch das angebotene Software-Update zudem beseitigt. Die Ausgestaltung des Thermofensters sei dem KBA mitgeteilt worden. Der Vorwurf einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung trage nicht.

Ergänzend wird auf den gesamten Akteninhalt, insbesondere das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 9.4.2021 sowie die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig.

Die örtliche Zuständigkeit folgt jedenfalls aus der rügelosen Einlassung der Beklagten (§ 39 ZPO).

II.

Die Klage ist auch begründet.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch aus § 826 BGB auf Zahlung von 44.575,76 € Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

a) Die Beklagte hat potentielle Erwerber des streitgegenständlichen Fahrzeugs VW T6 getäuscht, indem sie mit dem Inverkehrbringen dieses mit dem Motor EA 288 ausgestatteten Fahrzeugs konkludent erklärt hat, dass letzteres im Zeitpunkt des Vertragsschlusses über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügen würde, deren Fortbestand nicht dadurch gefährdet sein würde, dass die erforderliche EG-Typengenehmigung durch eine Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes erschlichen worden sei. Diese Erklärung war unzutreffend, weil in dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor EA 288 eine gem. Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt einer Fahrkurvenerkennung zum Einsatz gelangt ist, wodurch der Betrieb des streitgegenständlichen Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr gefährdet wird, 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. zum Motor EA 189, BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19 – juris, Rn. 20, 21).

Der Kläger ist seiner Darlegungslast hinreichend nachgekommen, indem er vorgetragen hat, dass die Beklagte sich in Kenntnis und Veranlassung des Vorstands dafür entschieden habe, eine Software in Gestalt einer Zykluserkennung einzusetzen, um ausschließlich für den Prüfbetrieb eine Motoreinstellung zu besitzen, die die gesetzlichen Stickoxidwerte einhält, während im Fahrbetrieb die Stickoxidwerte deutlich überschritten würden. Nur auf dem Prüfstand werde ausreichend Harnstoff im Rahmen der AdBlue Dosierung genutzt, um die Emission gemäß den vorgegebenen Grenzwerten zu reduzieren. Der Kläger hat seinen Vortrag durch Vorlage des internen Dokuments der Beklagten zur „*Applikationsanweisung Diesel Fahrkurven EA288*“ (Anlage K 2d) hinreichend substantiiert (so auch OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 – 8 U 68/20 – juris, Rn. 16).

Den substantiierten Vortrag des Klägers hat die Beklagte nicht wirksam bestritten, so dass er nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden gelten muss. Denn die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast, die sie aufgrund des allein ihr und nicht dem Kläger zugänglichen Wissens über den von ihr konstruierten Motor trifft, nicht nachgekommen.

Um ihrer aufgrund des substantiierten Klägervortrags bestehenden sekundären Darlegungslast zu genügen, hätte die Beklagte nachvollziehbar darlegen müssen, dass und warum die unstreitig im Fahrzeug vorhandene Fahrkurve, die das Erkennen des Prüfzyklus bewirkt (vgl.

Beklagtenvortrag, Schriftsatz vom 26.3.2021, S. 5 ff. Bl. 205 ff. d.A.), nicht zur Verringerung der Abgaswerte gerade in der Prüfstandssituation eingesetzt worden sei. Hierzu verhält sich der Vortrag der Beklagten aber nicht. Die Beklagte hat lediglich (pauschal) behauptet, dass die Fahrkurve bei EA 288-Fahrzeugen nicht die gleichen Folgen gehabt habe, wie die bei EA189-Fahrzeugen verwendete Umschaltlogik, durch die Emissionen in grenzwertrelevanter Weise auf dem Prüfstand reduziert wurden (vgl. Schriftsatz vom 26.3.2021, S. 4, Bl. 207 d.A.). Erklärungen dazu, welche anderen Funktion, als eine Reduzierung der Abgaswerte auf dem Prüfstand die Fahrkurvenerkennung gehabt habe, trägt die Beklagte nicht vor. Vielmehr räumt sie selbst ein, dass das Erfordernis eines sog. Rollenmodus auf dem Prüfstand manuell aktiviert werde (vgl. Schriftsatz vom 26.3.2021, S. 5, letzter Absatz, Bl. 204 d.A.), also hierfür eine Erkennung des Prüfstands mittels Software nicht erforderlich war. Aus dem von dem Kläger eingereichten internen Dokument wird zudem hinreichend deutlich, dass die Fahrkurvenerkennung zur „*Einhaltung der Emissions- und OBD-Grenzwerte genutzt*“ wurde und die „*Erkennung des Precon*“ (Warmlaufs) und „*NEFZ*“ (Prüfstand) dazu genutzt wurde, „*um die Rohemissionsbedatung (AGR-High/Low) streckengesteuert auszulösen*“ (vgl. Anlage K 2d, S. 5).

Unter Zugrundelegung des nach vorstehenden von der Beklagten nicht hinreichend substantiiert bestrittenen Vortrags des Klägers ist in dem streitgegenständlichen Motor EA 288 eine Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 verbaut, weil die Motorsteuerung verschiedene Betriebsmodi des Emissionskontrollsystems für den Prüfzyklus und für den normalen Fahrbetrieb vorsieht, wobei im Prüfzyklus der Ausstoß an Stickoxiden (NO_x-Werte) verringert wird (vgl. zum Motor EA 189, BGH, Hinweisbeschl. v. 08.01.2019, VIII ZR 225/17, Rn. 12, zitiert nach juris).

Die Abschaltvorrichtung ist unzulässig, weil die in Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 normierten Ausnahmetatbestände nicht vorliegen, insbesondere Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 nicht eingreift.

Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 ist nur dann einschlägig, wenn die Abschaltvorrichtung deshalb greift, weil dies durch die Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegeben wird (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2010, VIII ZR 225/17, Rn. 15, zitiert nach juris). Dieser Fall ist weder ersichtlich, noch durch die Beklagte vorgetragen worden. Wie vorgenannt verhält sich der Beklagtenvortrag bereits nicht dazu, welches Ziel mit der Fahrkurvenerkennung verfolgt wurde. Aus dem Umstand, dass die Beklagte in ihrer eigenen Applikationsanweisung vorgegeben hat, dass Fahrkurven künftig nicht mehr zu verwenden sind (bei Fahrzeugen mit Produktionsstart (=SOP) vor KW 22/16) bzw. zu entfernen sind (bei Fahrzeugen ab SOP KW 22/16) folgt jedenfalls, dass auch die Beklagte selbst davon ausgegangen ist, dass die Fahrkurvenerkennung nicht durch das Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Rahmen der Zulassung vorgegeben wird. Andernfalls hätte sie eine Deaktivierung bzw. Entfernung der Fahrkurve nicht angeordnet.

Ob ohne das Programm die Grenzwerte noch eingehalten würden, kann dahinstehen. Auch eine Verbesserung der Werte innerhalb der Grenzwerte durch eine Prüfstandserkennung ist unzulässig. Für eine anderweitige teleologische Auslegung bietet Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 keinen Raum (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 23.06.2020 – 3 O 38/18 - BeckRS 2020, 16625, Rn. 27).

Durch die Verwendung der Fahrkurvenerkennung im streitgegenständlichen Motor EA 288 wurde der Kläger im Ergebnis daher genauso getäuscht wie die Erwerber eines Fahrzeugs, in dem ein mit der sog. Umschaltlogik versehener VW-Motor EA 189 verbaut ist (so auch OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 – 8 U 68/20 – juris, Rn. 26; LG Aachen, Urteil vom 04.05.2021 – 10 O 363/2 BeckRS 2021, 11234, Rn. 36; LG Offenburg, Urteil vom 23.06.2020 – 3 O 38/18 - BeckRS 2020, 16625), hinsichtlich der die höchstrichterliche Rechtsprechung eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung i.S.d. § 826 BGB zu Recht annimmt. (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19 – juris).

b) Der dadurch verursachte Schaden liegt bereits im Abschluss des Kaufvertrages als ungewollter Verbindlichkeit, weshalb er durch das von der Beklagten zwischenzeitlich angebotene Software-Update nicht mehr beseitigt werden kann. Auf das Bestehen bzw. Fortbestehen eines Minderwerts des Fahrzeugs kommt es daher nicht an.

c) Die Täuschung war auch ursächlich für den Schaden. Dass der Kläger vom Erwerb des Fahrzeugs Abstand genommen hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass das Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typengenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typengenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen, liegt auf der Hand.

d) Durch den Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung hat die Beklagte sich zugleich gegenüber dem Kläger sittenwidrig verhalten.

Die besondere Verwerflichkeit eines Verhaltens kann sich aus einer bewussten Täuschung ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rz. 15 zit. nach juris), die hier im Verschweigen des Einbaus der unzulässigen Abschaltvorrichtung gegenüber dem KBA im Typengenehmigungsverfahren zu sehen ist (so auch, OLG Köln, Urteil vom 05. November 2020 – I-7 U 35/20 –, Rn. 83 - 84, juris). Es ist von besonders verwerflichen Charakter 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 ein Fahrzeug mit einer solchen unzulässigen Abschaltvorrichtung in den Verkehr zu bringen.

Das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist der Beklagten entsprechend § 31 BGB bzw. § 831 BGB zurechenbar. Der Kläger hat substantiiert vorgetragen, dass der Vorstand der Beklagten im Hinblick darauf, dass die Verwendung der Abgasrückführung in einer ganzen Motorenreihe eine wesentliche Unternehmensentscheidung sei, Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt habe (vgl. S. 57 ff. der Klage, Bl. 59 ff. d.A.). Nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast wäre es Sache der Beklagten gewesen, vorzutragen, wie der Entscheidungsprozess hinsichtlich der Motorkonzeption abgelaufen ist, welche Mitarbeiter, die nicht als verfassungsmäßig berufene Vertreter anzusehen sind, hieran beteiligt waren und wie dem Vorstand bzw. ihren Abteilungsleitern die Verwendung der manipulativen Software gleichwohl entgehen konnte.

e) Der Schädigungsvorsatz der Beklagten bzw. ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter bzw. ihrer Verrichtungsgehilfen ergibt sich bereits aus der heimlichen und manipulativen Vorgehensweise. Von einem Handeln aufgrund vertretbarer Rechtsansicht kann bei der Verwendung einer Einrichtung zur Emissionskontrolle, welcher nur auf dem Prüfstand stets aktiv wird, so dass die Grenzwerte sicher auch nur dort eingehalten werden, nicht gesprochen werden.

e) Dem Kläger steht daher, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises zu, wobei er sich wegen des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen muss. Der Wertersatz berechnet sich bei Gebrauchtwagen nach folgender Formel (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris, Rn. 78 ff.; Beschluss vom 09. Dezember 2014, VIII ZR 196/14, juris): $\text{Gebrauchsvorteil} = \text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer} \cdot / \cdot \text{voraussichtliche Restlaufzeitleistung}$.

Auf der Grundlage dieser Formel hat eine Berechnung der zu leistenden Nutzungsentschädigung zu erfolgen. Am Tag des Schlusses der mündlichen Verhandlung, nämlich am 9.4.2021, betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges 70.295 km.

Zu dem Zeitpunkt des Kaufes betrug der Kilometerstand 20.700 km. Der Kläger fuhr somit 49.595 km bis zum 9.4.2021 mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Bei der Berechnung der Restlaufzeit zu dem Zeitpunkt des Kaufes geht das Gericht von einer Gesamtfahrleistung bei entsprechenden Dieselfahrzeugen im Wege der Schätzung von 300.000 km aus. Die Restlaufleistung des streitgegenständlichen Gebrauchtfahrzeuges betrug bei dem Kauf danach 279.300 km. Daraus ergibt sich ein Abzug wegen Nutzungsentschädigung in Höhe von 9.624,24 € ($54.200,00 \text{ €} \times 49.595 \text{ km} \cdot / \cdot 279.300 \text{ km}$).

Demnach verbleibt ein – wie vom Kläger beantragter - Zahlungsanspruch in Höhe von 44.575,76 € Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges.

2.

Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288 Abs. 1, 291 BGB. Die Klage ist der Beklagten am 25.11.2020 zugestellt worden (vgl. Bl. 132 d.A.), so dass ab dem 26.11.2020 Rechtshängigkeit und damit der Zinslauf begann.

3.

Soweit der Kläger hinsichtlich seines zunächst gestellten Antrags zu 1 (vgl. Klagschrift, Bl. 4 d.A.) den Rechtsstreit für erledigt erklärt hat, ist diese einseitige Erledigungserklärung als gemäß § 264 Nr. 2 ZPO stets zulässige Klagänderung in eine Feststellungsklage anzusehen. Diese Feststellungsklage ist begründet, da die Klage insoweit zunächst zulässig und begründet war. Allein aufgrund des Umstands, dass der Kläger nach Klageeinreichung (zum Zeitpunkt der Klageeinreichung betrug der Kilometerstand 64.123 km, vgl. S. 116 der Klage, Bl. 118 d.A.) mit dem streitgegenständlichen weiter fuhr, ergab sich eine höhere Laufleistung bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung (=70.925 km) und ein entsprechend größerer Abzug im Rahmen der Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung.

4.

Der mit dem Klageantrag zu Ziffer 3 geltend gemachte Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzugs steht dem Kläger zu. Das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO notwendige Feststellungsinteresse folgt aus §§ 756, 765 ZPO. Die materiellen Voraussetzungen des Annahmeverzugs liegen seit Ablauf der mit Schreiben vom 30.3.2020 gesetzten Frist (vgl. Anlage K 4) vor, §§ 293ff. BGB. Das wörtliche Angebot des Klägers liegt in der auf Zug-um-Zug-Leistung

gerichteten Schadensersatzforderung (BGH, Urt. v. 15.11.1996, Az. V ZR 292/95 = NJW 1997, 581, juris-Rn. 11). Der Kläger hat der Beklagten in dem Schreiben ein hinreichend konkretes wörtliches Angebot zur Zahlung des Kaufpreises abzüglich gezogener Nutzungen Zug-um-Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs gemacht, §§ 295, 298 BGB.

5.

Der Feststellungsantrag zu 4. ist begründet, da die Hauptforderung des Klägers auf einer vorsätzlichen, sittenwidrigen Schädigung i.S.d. § 826 BGB und somit einer unerlaubten Handlung der Beklagten beruht.

6.

Der deliktische Schadensersatzanspruch umfasst auch die Kosten der nachvollziehbaren Inanspruchnahme anwaltlicher Hilfe, auch vor Verzug der Beklagten, so dass der Kläger Erstattung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.994,04 € verlangen kann (Klagantrag zu Ziffer 5).

7.

Über den Hilfsantrag zu Ziffer 2 war wegen der Begründetheit des Hauptantrags zu Ziffer 1 nicht zu entscheiden.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Hamburg
Sievekingplatz 1
20355 Hamburg

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

Dr. Parlow
Richter am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 05.07.2021

Hengelhaupt, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Landgericht Hamburg

Az.: 305 O 266/20

Verkündet am 02.07.2021

Hengelhaupt, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Oltmanns, Heinemann & Büsing**, Am Rabenfeld 4, 28757 Bremen, Gz.:
[REDACTED]

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 5 - durch den Richter am Landgericht Dr. Parlow
als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 09.04.2021 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 44.575,76 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in Ziffer 1 genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass der in Ziffer 1 bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der

Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.994,04 € freizustellen.

5. Es wird festgestellt, dass der Rechtsstreit im Übrigen in der Hauptsache erledigt ist.
6. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
7. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 45.773,48 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger macht Schadenersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Abgasmanipulation gegen die Beklagte geltend.

Mit Kaufvertrag vom 20.7.2017 (vgl. Anlage K 1) erwarb der Kläger im Rahmen eines privaten Kaufs das von der Beklagten hergestellte und im Klageantrag zu 1) näher bezeichnete Fahrzeug VW T6 als zu einem Bruttokaufpreis von 54.200,00 €. Zum Zeitpunkt des Kaufs war das Fahrzeug bereits gebraucht (Erstzulassung: 7.10.2016) und wies einen Kilometerstand von 20.700 km auf.

In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Motor des Typs EA 288 mit der Abgasnorm Euro 6 verbaut. Das streitgegenständliche Fahrzeug besitzt eine sog. Fahrkurve. Die Fahrkurve ist eine Funktion, die erkennt, ob das Fahrzeug einen gesetzlichen Prüfzyklus, wie etwa den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), durchfährt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über einen SCR-Katalysator. Der SCR-Katalysator verwendet einen Harnstoff, der handelsüblich mit „AdBlue“ bezeichnet wird. Den Abgasen wird diese Harnstofflösung beigemischt, um die Emissionen zu reduzieren. Dieser Harnstoff muss separat getankt und in einem separaten Tank geführt werden. Die Relation zwischen der Größe des Tanks und der Haltbarkeit einer Füllung ist ausschlaggebend für eine ordnungsgemäße Abgasreinigung. Wird zu wenig Harnstoff zugeführt, steigen die Emissionen an. Geregelt wird die AdBlue Dosierung durch eine Steuerungssoftware. Diese Software dosiert die Zufuhr der Harnstofflösung AdBlue anhand externer Bedingungen, mit der Folge, dass die Abgasreinigung jeweils aktiviert bzw. deaktiviert wird.

In einem mit „*Applikationsanweisung Diesel Fahrkurven EA288*“ überschriebenen und dem Vermerk „*PRIVILEGED & CONFIDENTIAL*“ versehenen internen Dokument der Beklagten vom 18.11.2015 (vgl. Anlage K 2d) wird unter „Anwendungsbeschreibung“ (vgl. S. 5 der Anlage K 2d) die bis dahin erfolgte („bisherige“) Bedatung des SCR wie folgt beschrieben:

„SCR: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zum Erkennen des Precon und des NEFZ, um die Umschaltung der Rohemissionsbedatung

(AGR-High/Low) streckengesteuert auszulösen (bis Erreichung SCR-Arbeitstemperatur und OBD-Schwellwerte)“

Des Weiteren geht aus dem vorgenannten internen Dokument hervor, dass für alle Fahrzeuge mit einem Produktionsstart ab der 22. Kalenderwoche des Jahres 2016 „die Fahrkurven aus der Software entfernt“ werden sollten; stattdessen sollten „*Umschaltungen oder die Platzierung von Abgasnachbehandlungsevents (...) auf Basis physikalischer Randbedingungen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für Roh- und Endrohremissionen erfolgen*“, d.h. dann, wenn ein für die Regeneration günstiges Fahrprofil gefahren wird (vgl. S. 5 der Anlage K 2d).

Zudem ist in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung (sog. „Thermofenster“) vorhanden.

Am 17.04.2019 veröffentlichte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) einen verpflichtenden Rückruf für das streitgegenständliche Fahrzeug, da eine Konformitätsabweichung zur Überschreitung des Euro-6-Grenzwertes für Stickoxide führte (vgl. Bl. 30 f. d.A.).

Die Beklagte bat dem Kläger ein Software-Update bezüglich der Motorsteuerung an, dass aufgrund einer Konformitätsabweichung und nicht aufgrund einer unzulässigen Abschalteneinrichtung durchgeführt werde. Der Kläger ließ dieses Software-Update beim streitgegenständlichen Fahrzeug nicht vornehmen.

Mit Schreiben vom 30.3.2020 wurde die Beklagte vorgerichtlich vergeblich zur Zahlung von 54.200,00 € verringert um eine Nutzungsentschädigung durch die Prozessbevollmächtigten des Klägers Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeuges aufgefordert (vgl. Anlage K 4).

Am Schluss der mündlichen Verhandlung (9.4.2021) betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 70.295 km.

Der Kläger behauptet, dass Fahrzeuge mit EA 288 Motor wie das streitgegenständliche die EU-Vorgaben der NO_x-Emissionen von bis zu 80 mg/km ausschließlich im Zustand NEFZ-Zyklus (kalt) erfüllen würden. Im streitgegenständlichen Fahrzeug werde die Abgasrückführungsrate (AGR) ab 2.750 Umdrehungen immer auf Null zurückgefahren. Nur auf dem Prüfstand werde ausreichend Harnstoff im Rahmen der AdBlue Dosierung genutzt, um die Emission gemäß den vorgegebenen Grenzwerten zu reduzieren. Im Realbetrieb werde weniger Harnstoff verwendet. Die Verwendung des Harnstoffes werde auf Kosten der Emissionswerte reduziert. Die reduzierte AdBlue Dosierung finde regelmäßig statt, sobald die Motortemperatur auf -3.276,8 Kelvin (= -3.003 °C) ansteigt, also immer - außer wenn bestimmte Kriterien auf einen möglicherweise laufenden Abgastest hinweisen. Die in dem Fahrzeug applizierte Fahrkurve bewirke, dass während eines NEFZ auch nach Erreichen der SCR-Betriebstemperatur an der hohen AGR-Rate festgehalten werde. Das bedeute, dass die NO_x-Emission durch eine hohe AGR-Rate zum Teil bereits in ihrer Entstehung vermieden werden würden, sowie durch den SCR-Katalysator die entstandenen Emissionen nachträglich reduziert würden. Die Beklagte habe zudem in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein manipuliertes „On-Board-Diagnose System“ (OBD) verwendet (vgl. Bl. 322 ff. d.A.). Das angebotene Software-Update stelle keine taugliche Mangelbeseitigungsmaßnahme dar. Die Emissionswerte würden auch trotz des Software-Updates nach wie vor im Realbetrieb überschritten werden, so dass es weder den Mangel beseitige, noch zur Gesetzeskonformität führe. Darüber hinaus führe das Software-Update regelmäßig zu Folgemängeln (vgl. Klagschrift, Bl. 62 d.A.).

Der Kläger ist der Ansicht, dass der Mechanismus zur aktiven Unterdrückung der tatsächlich im Rahmen des normalen Fahrbetriebs näherungsweise zu erwartenden Schadstoffemissionen im für die Betriebsgenehmigung des Fahrzeugs relevanten Prüfmodus als so genannte Abschaltvorrichtung rechtswidrig gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der EU-Verordnung 715/2007 EG sei. Da der im NEFZ verwendete Betriebsmodus unstreitig so programmiert worden sei, dass er die Aktivierung der höheren Abgasrückführung exakt an die Parameter der NEFZ-Prüfung knüpft, komme es für eine Beurteilung der Sittenwidrigkeit nicht darauf an, ob die Grenzwerte auch ohne den Betriebsmodus eingehalten werden. Ausschlaggebend sei in diesem Zusammenhang allein die Tatsache, dass die Beklagte ein Bauteil konstruiert habe, das ausschließlich die Funktion habe, über die tatsächlichen Emissionswerte des Fahrzeuges auf den Prüfstand zu täuschen und so eine Typengenehmigung unter Zugrundelegung der durch den Betriebsmodus geschönten Emissionswerte zu erwirken. Auch die Manipulation des OBD stelle sich als unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Ebenso sei das unstreitig im Fahrzeug vorhandenen Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung einzuordnen.

Der Kläger hat zunächst beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 45.773,48 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.
2. Hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] und der damit verbundenen Manipulation des Emissionskontrollsystems resultieren.
3. Festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Festzustellen, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
5. Die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.994,04 freizustellen.

Zuletzt beantragt der Kläger,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 44.575,76 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.

2. Hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.
3. Festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Festzustellen, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
5. Die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.994,04 freizustellen.

In Höhe von 1.197,72 € hat der Kläger den Rechtsstreit hinsichtlich des Klageantrags zu 1) in der mündlichen Verhandlung am 9.4.2021 für erledigt erklärt. Die Beklagte hat sich dieser Erledigungserklärung nicht angeschlossen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, dass es unzutreffend sei, dass sich aus den Applikationsrichtlinien EA 288 ergebe, dass in EA 288-Motoren genauso wie in den Vorgängermotoren mit dem Aggregat EA 189 eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form der Umschaltlogik verbaut sei. EA 288 Fahrzeuge seien nicht mit den Vorgängermotoren EA 189 vergleichbar. Das Kraftfahrtbundesamt habe bestätigt, dass in EA 288-Fahrzeugen zwar eine Fahrkurve enthalten ist, diese aber nicht wie bei den EA 189-Fahrzeugen zu einer Optimierung der NOx-Emissionen im Prüfstands Betrieb genutzt werde und nicht erforderlich sei, um im Rahmen der Homologation die Grenzwerte einzuhalten. Da eine Fahrkurve allein nicht maßgeblich für die Annahme einer unzulässigen Abschaltvorrichtung sei, sondern es auf deren grenzwertrelevante Auswirkung auf Emission ankomme, habe das KBA, um dies zu prüfen, Ende 2015/Anfang 2016 umfangreiche Tests an zahlreichen repräsentativen EA 288-Fahrzeugen durchgeführt. Es sei zu dem Ergebnis gekommen, dass Hinweise, die seinerzeit laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 seien ebenfalls von Abgasmanipulation betroffen, sich hierbei auf Grundlage der Überprüfung als unbegründet erwiesen hätten. Der Einsatz einer Fahrkurve sei per se regulatorisch nicht unzulässig. Die Konformitätsabweichung beim streitgegenständlichen Fahrzeug stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar und werde durch das angebotene Software-Update zudem beseitigt. Die Ausgestaltung des Thermofensters sei dem KBA mitgeteilt worden. Der Vorwurf einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung trage nicht.

Ergänzend wird auf den gesamten Akteninhalt, insbesondere das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 9.4.2021 sowie die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig.

Die örtliche Zuständigkeit folgt jedenfalls aus der rügelosen Einlassung der Beklagten (§ 39 ZPO).

II.

Die Klage ist auch begründet.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch aus § 826 BGB auf Zahlung von 44.575,76 € Zug um Zug gegen Übergabe und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

a) Die Beklagte hat potentielle Erwerber des streitgegenständlichen Fahrzeugs VW T6 getäuscht, indem sie mit dem Inverkehrbringen dieses mit dem Motor EA 288 ausgestatteten Fahrzeugs konkludent erklärt hat, dass letzteres im Zeitpunkt des Vertragsschlusses über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügen würde, deren Fortbestand nicht dadurch gefährdet sein würde, dass die erforderliche EG-Typengenehmigung durch eine Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes erschlichen worden sei. Diese Erklärung war unzutreffend, weil in dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor EA 288 eine gem. Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt einer Fahrkurvenerkennung zum Einsatz gelangt ist, wodurch der Betrieb des streitgegenständlichen Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr gefährdet wird, 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. zum Motor EA 189, BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19 – juris, Rn. 20, 21).

Der Kläger ist seiner Darlegungslast hinreichend nachgekommen, indem er vorgetragen hat, dass die Beklagte sich in Kenntnis und Veranlassung des Vorstands dafür entschieden habe, eine Software in Gestalt einer Zykluserkennung einzusetzen, um ausschließlich für den Prüfbetrieb eine Motoreinstellung zu besitzen, die die gesetzlichen Stickoxidwerte einhält, während im Fahrbetrieb die Stickoxidwerte deutlich überschritten würden. Nur auf dem Prüfstand werde ausreichend Harnstoff im Rahmen der AdBlue Dosierung genutzt, um die Emission gemäß den vorgegebenen Grenzwerten zu reduzieren. Der Kläger hat seinen Vortrag durch Vorlage des internen Dokuments der Beklagten zur „*Applikationsanweisung Diesel Fahrkurven EA288*“ (Anlage K 2d) hinreichend substantiiert (so auch OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 – 8 U 68/20 – juris, Rn. 16).

Den substantiierten Vortrag des Klägers hat die Beklagte nicht wirksam bestritten, so dass er nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden gelten muss. Denn die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast, die sie aufgrund des allein ihr und nicht dem Kläger zugänglichen Wissens über den von ihr konstruierten Motor trifft, nicht nachgekommen.

Um ihrer aufgrund des substantiierten Klägervortrags bestehenden sekundären Darlegungslast zu genügen, hätte die Beklagte nachvollziehbar darlegen müssen, dass und warum die unstreitig im Fahrzeug vorhandene Fahrkurve, die das Erkennen des Prüfzyklus bewirkt (vgl.

Beklagtenvortrag, Schriftsatz vom 26.3.2021, S. 5 ff. Bl. 205 ff. d.A.), nicht zur Verringerung der Abgaswerte gerade in der Prüfstandssituation eingesetzt worden sei. Hierzu verhält sich der Vortrag der Beklagten aber nicht. Die Beklagte hat lediglich (pauschal) behauptet, dass die Fahrkurve bei EA 288-Fahrzeugen nicht die gleichen Folgen gehabt habe, wie die bei EA189-Fahrzeugen verwendete Umschaltlogik, durch die Emissionen in grenzwertrelevanter Weise auf dem Prüfstand reduziert wurden (vgl. Schriftsatz vom 26.3.2021, S. 4, Bl. 207 d.A.). Erklärungen dazu, welche anderen Funktion, als eine Reduzierung der Abgaswerte auf dem Prüfstand die Fahrkurvenerkennung gehabt habe, trägt die Beklagte nicht vor. Vielmehr räumt sie selbst ein, dass das Erfordernis eines sog. Rollenmodus auf dem Prüfstand manuell aktiviert werde (vgl. Schriftsatz vom 26.3.2021, S. 5, letzter Absatz, Bl. 204 d.A.), also hierfür eine Erkennung des Prüfstands mittels Software nicht erforderlich war. Aus dem von dem Kläger eingereichten internen Dokument wird zudem hinreichend deutlich, dass die Fahrkurvenerkennung zur „*Einhaltung der Emissions- und OBD-Grenzwerte genutzt*“ wurde und die „*Erkennung des Precon*“ (Warmlaufs) und „*NEFZ*“ (Prüfstand) dazu genutzt wurde, „*um die Rohemissionsbedatung (AGR-High/Low) streckengesteuert auszulösen*“ (vgl. Anlage K 2d, S. 5).

Unter Zugrundelegung des nach vorstehenden von der Beklagten nicht hinreichend substantiiert bestrittenen Vortrags des Klägers ist in dem streitgegenständlichen Motor EA 288 eine Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 verbaut, weil die Motorsteuerung verschiedene Betriebsmodi des Emissionskontrollsystems für den Prüfzyklus und für den normalen Fahrbetrieb vorsieht, wobei im Prüfzyklus der Ausstoß an Stickoxiden (NO_x-Werte) verringert wird (vgl. zum Motor EA 189, BGH, Hinweisbeschl. v. 08.01.2019, VIII ZR 225/17, Rn. 12, zitiert nach juris).

Die Abschaltvorrichtung ist unzulässig, weil die in Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 normierten Ausnahmetatbestände nicht vorliegen, insbesondere Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 nicht eingreift.

Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 ist nur dann einschlägig, wenn die Abschaltvorrichtung deshalb greift, weil dies durch die Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegeben wird (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2010, VIII ZR 225/17, Rn. 15, zitiert nach juris). Dieser Fall ist weder ersichtlich, noch durch die Beklagte vorgetragen worden. Wie vorgenannt verhält sich der Beklagtenvortrag bereits nicht dazu, welches Ziel mit der Fahrkurvenerkennung verfolgt wurde. Aus dem Umstand, dass die Beklagte in ihrer eigenen Applikationsanweisung vorgegeben hat, dass Fahrkurven künftig nicht mehr zu verwenden sind (bei Fahrzeugen mit Produktionsstart (=SOP) vor KW 22/16) bzw. zu entfernen sind (bei Fahrzeugen ab SOP KW 22/16) folgt jedenfalls, dass auch die Beklagte selbst davon ausgegangen ist, dass die Fahrkurvenerkennung nicht durch das Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Rahmen der Zulassung vorgegeben wird. Andernfalls hätte sie eine Deaktivierung bzw. Entfernung der Fahrkurve nicht angeordnet.

Ob ohne das Programm die Grenzwerte noch eingehalten würden, kann dahinstehen. Auch eine Verbesserung der Werte innerhalb der Grenzwerte durch eine Prüfstandserkennung ist unzulässig. Für eine anderweitige teleologische Auslegung bietet Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 keinen Raum (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 23.06.2020 – 3 O 38/18 - BeckRS 2020, 16625, Rn. 27).

Durch die Verwendung der Fahrkurvenerkennung im streitgegenständlichen Motor EA 288 wurde der Kläger im Ergebnis daher genauso getäuscht wie die Erwerber eines Fahrzeugs, in dem ein mit der sog. Umschaltlogik versehener VW-Motor EA 189 verbaut ist (so auch OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 – 8 U 68/20 – juris, Rn. 26; LG Aachen, Urteil vom 04.05.2021 – 10 O 363/2 BeckRS 2021, 11234, Rn. 36; LG Offenburg, Urteil vom 23.06.2020 – 3 O 38/18 - BeckRS 2020, 16625), hinsichtlich der die höchstrichterliche Rechtsprechung eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung i.S.d. § 826 BGB zu Recht annimmt. (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19 – juris).

b) Der dadurch verursachte Schaden liegt bereits im Abschluss des Kaufvertrages als ungewollter Verbindlichkeit, weshalb er durch das von der Beklagten zwischenzeitlich angebotene Software-Update nicht mehr beseitigt werden kann. Auf das Bestehen bzw. Fortbestehen eines Minderwerts des Fahrzeugs kommt es daher nicht an.

c) Die Täuschung war auch ursächlich für den Schaden. Dass der Kläger vom Erwerb des Fahrzeugs Abstand genommen hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass das Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typengenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typengenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen, liegt auf der Hand.

d) Durch den Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung hat die Beklagte sich zugleich gegenüber dem Kläger sittenwidrig verhalten.

Die besondere Verwerflichkeit eines Verhaltens kann sich aus einer bewussten Täuschung ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rz. 15 zit. nach juris), die hier im Verschweigen des Einbaus der unzulässigen Abschaltvorrichtung gegenüber dem KBA im Typengenehmigungsverfahren zu sehen ist (so auch, OLG Köln, Urteil vom 05. November 2020 – I-7 U 35/20 –, Rn. 83 - 84, juris). Es ist von besonders verwerflichen Charakter 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 ein Fahrzeug mit einer solchen unzulässigen Abschaltvorrichtung in den Verkehr zu bringen.

Das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist der Beklagten entsprechend § 31 BGB bzw. § 831 BGB zurechenbar. Der Kläger hat substantiiert vorgetragen, dass der Vorstand der Beklagten im Hinblick darauf, dass die Verwendung der Abgasrückführung in einer ganzen Motorenreihe eine wesentliche Unternehmensentscheidung sei, Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt habe (vgl. S. 57 ff. der Klage, Bl. 59 ff. d.A.). Nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast wäre es Sache der Beklagten gewesen, vorzutragen, wie der Entscheidungsprozess hinsichtlich der Motorkonzeption abgelaufen ist, welche Mitarbeiter, die nicht als verfassungsmäßig berufene Vertreter anzusehen sind, hieran beteiligt waren und wie dem Vorstand bzw. ihren Abteilungsleitern die Verwendung der manipulativen Software gleichwohl entgehen konnte.

e) Der Schädigungsvorsatz der Beklagten bzw. ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter bzw. ihrer Verrichtungsgehilfen ergibt sich bereits aus der heimlichen und manipulativen Vorgehensweise. Von einem Handeln aufgrund vertretbarer Rechtsansicht kann bei der Verwendung einer Einrichtung zur Emissionskontrolle, welcher nur auf dem Prüfstand stets aktiv wird, so dass die Grenzwerte sicher auch nur dort eingehalten werden, nicht gesprochen werden.

e) Dem Kläger steht daher, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises zu, wobei er sich wegen des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen muss. Der Wertersatz berechnet sich bei Gebrauchtwagen nach folgender Formel (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris, Rn. 78 ff.; Beschluss vom 09. Dezember 2014, VIII ZR 196/14, juris): $\text{Gebrauchsvorteil} = \text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer} \cdot / \cdot \text{voraussichtliche Restlaufzeitleistung}$.

Auf der Grundlage dieser Formel hat eine Berechnung der zu leistenden Nutzungsentschädigung zu erfolgen. Am Tag des Schlusses der mündlichen Verhandlung, nämlich am 9.4.2021, betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges 70.295 km.

Zu dem Zeitpunkt des Kaufes betrug der Kilometerstand 20.700 km. Der Kläger fuhr somit 49.595 km bis zum 9.4.2021 mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Bei der Berechnung der Restlaufzeit zu dem Zeitpunkt des Kaufes geht das Gericht von einer Gesamtfahrleistung bei entsprechenden Dieselfahrzeugen im Wege der Schätzung von 300.000 km aus. Die Restlaufleistung des streitgegenständlichen Gebrauchtfahrzeuges betrug bei dem Kauf danach 279.300 km. Daraus ergibt sich ein Abzug wegen Nutzungsentschädigung in Höhe von 9.624,24 € ($54.200,00 \text{ €} \times 49.595 \text{ km} \cdot / \cdot 279.300 \text{ km}$).

Demnach verbleibt ein – wie vom Kläger beantragter - Zahlungsanspruch in Höhe von 44.575,76 € Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges.

2.

Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288 Abs. 1, 291 BGB. Die Klage ist der Beklagten am 25.11.2020 zugestellt worden (vgl. Bl. 132 d.A.), so dass ab dem 26.11.2020 Rechtshängigkeit und damit der Zinslauf begann.

3.

Soweit der Kläger hinsichtlich seines zunächst gestellten Antrags zu 1 (vgl. Klagschrift, Bl. 4 d.A.) den Rechtsstreit für erledigt erklärt hat, ist diese einseitige Erledigungserklärung als gemäß § 264 Nr. 2 ZPO stets zulässige Klagänderung in eine Feststellungsklage anzusehen. Diese Feststellungsklage ist begründet, da die Klage insoweit zunächst zulässig und begründet war. Allein aufgrund des Umstands, dass der Kläger nach Klageeinreichung (zum Zeitpunkt der Klageeinreichung betrug der Kilometerstand 64.123 km, vgl. S. 116 der Klage, Bl. 118 d.A.) mit dem streitgegenständlichen weiter fuhr, ergab sich eine höhere Laufleistung bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung (=70.925 km) und ein entsprechend größerer Abzug im Rahmen der Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung.

4.

Der mit dem Klageantrag zu Ziffer 3 geltend gemachte Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzugs steht dem Kläger zu. Das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO notwendige Feststellungsinteresse folgt aus §§ 756, 765 ZPO. Die materiellen Voraussetzungen des Annahmeverzugs liegen seit Ablauf der mit Schreiben vom 30.3.2020 gesetzten Frist (vgl. Anlage K 4) vor, §§ 293ff. BGB. Das wörtliche Angebot des Klägers liegt in der auf Zug-um-Zug-Leistung

gerichteten Schadensersatzforderung (BGH, Urt. v. 15.11.1996, Az. V ZR 292/95 = NJW 1997, 581, juris-Rn. 11). Der Kläger hat der Beklagten in dem Schreiben ein hinreichend konkretes wörtliches Angebot zur Zahlung des Kaufpreises abzüglich gezogener Nutzungen Zug-um-Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs gemacht, §§ 295, 298 BGB.

5.

Der Feststellungsantrag zu 4. ist begründet, da die Hauptforderung des Klägers auf einer vorsätzlichen, sittenwidrigen Schädigung i.S.d. § 826 BGB und somit einer unerlaubten Handlung der Beklagten beruht.

6.

Der deliktische Schadensersatzanspruch umfasst auch die Kosten der nachvollziehbaren Inanspruchnahme anwaltlicher Hilfe, auch vor Verzug der Beklagten, so dass der Kläger Erstattung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.994,04 € verlangen kann (Klagantrag zu Ziffer 5).

7.

Über den Hilfsantrag zu Ziffer 2 war wegen der Begründetheit des Hauptantrags zu Ziffer 1 nicht zu entscheiden.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Hamburg
Sievekingplatz 1
20355 Hamburg

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

Dr. Parlow
Richter am Landgericht

Informationsblatt

zum elektronischen Rechtsverkehr

Dieser elektronischen Nachricht ist im vorliegenden Fall ein elektronisches Empfangsbekanntnis (eEB) beigelegt.

Sie werden darauf hingewiesen, dass Sie gesetzlich verpflichtet sind, bei der Rücksendung des elektronischen Empfangsbekanntnisses den strukturierten, maschinenlesbaren Datensatz, der Ihnen mit dem zugestellten Dokument zur Verfügung gestellt wurde, zu verwenden (§ 174 Abs. 4 S. 5 ZPO). Die Verwendung alter Formblätter, selbst verfasster Empfangsbekanntnisse per beA, E-Mail, Fax oder Post an das Gericht stellt kein elektronisches Empfangsbekanntnis dar.

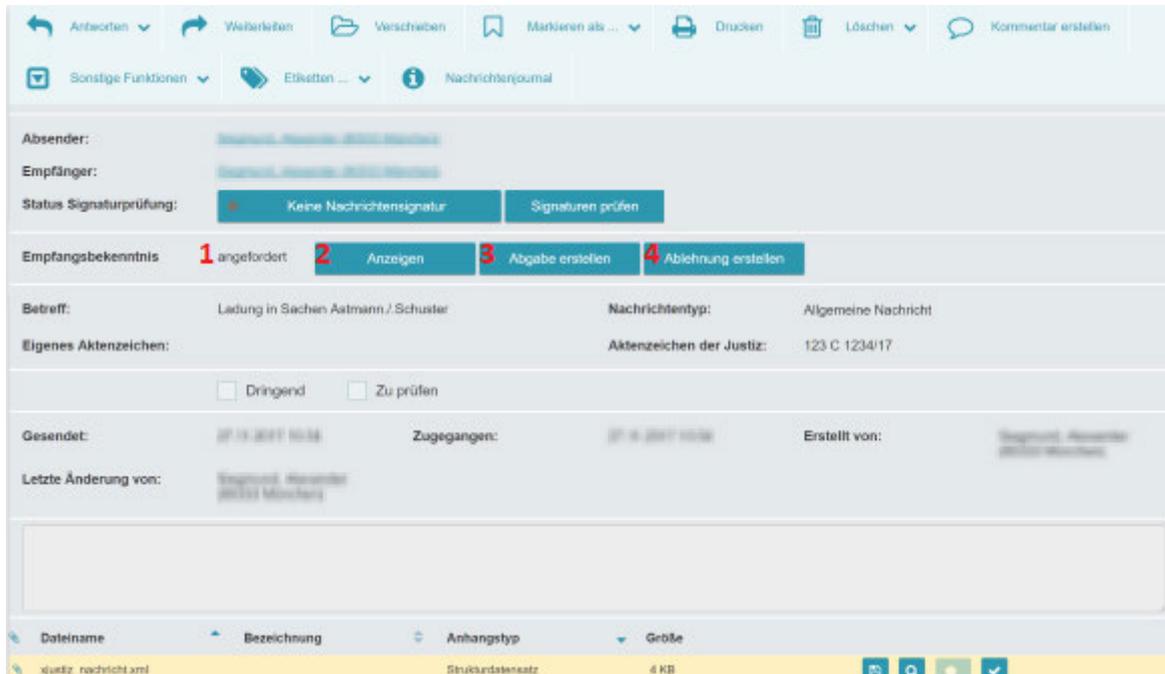
Sofern Sie ein besonderes elektronisches Anwaltspostfach (beA) einsetzen, finden Sie auf Seite 2 dieses Informationsblattes Hinweise zur Abgabe des eEB. Sollten Sie Probleme bei der Bearbeitung des eEB haben, wenden Sie sich bitte an den Support der Bundesrechtsanwaltskammer bzw. Ihrer jeweiligen Rechtsanwalts-Software.

Vielen Dank!

Hinweise zur Abgabe eines elektronischen Empfangsbekennnisses (eEB)

Die Rücksendung eines elektronischen Empfangsbekennnisses (eEB) kann direkt über das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA) vorgenommen werden.

Hat das Gericht ein eEB angefordert, wird in der geöffneten Nachricht oberhalb des Betreffs der Hinweis **Empfangsbekennnis angefordert (1)** eingeblendet.



Quelle: Bundesrechtsanwaltskammer

Mit der Schaltfläche **Anzeigen (2)** kann der Inhalt des eEB eingesehen werden, wobei Sie hier lediglich einen technischen Datensatz angezeigt bekommen. Eine gesonderte PDF-Datei wird nicht mit versendet.

Mit der Schaltfläche **Abgabe erstellen (3)** wird die Rückantwort für das Gericht erzeugt. Nach Eingabe des Zustellungsdatums kann der Datensatz automatisiert elektronisch zurückgesandt werden. Das Gericht erhält innerhalb weniger Minuten diesen Datensatz zur Weiterverarbeitung.

Sollten Sie das eEB nicht abgeben wollen, verwenden Sie bitte die Schaltfläche **Ablehnung erstellen (4)** und begründen Sie diese.

Eine detaillierte Anleitung zum Umgang mit dem eEB können Sie im Übrigen dem Newsletter der Bundesrechtsanwaltskammer Nummer 48/2017 vom 30. November 2017 entnehmen:

<https://www.brak.de/zur-rechtspolitik/newsletter/bea-newsletter/2017/ausgabe-48-2017-v-30112017.news.pdf>

(Sollte der Link nicht funktionieren, können Sie ihn kopieren und in Ihren Internetbrowser einfügen.)