

Landgericht Münster
-Geschäftsstelle-
Zustellung gegen Empfangsbekanntnis



gemäß
§ 174 Abs. 2 ZPO

-011- Landgericht Münster, Am Stadtgraben 10, 48143 Münster

25.06.2021

Seite 1 von 1

Rechtsanwälte
Gansel
Wallstraße 59
10179 Berlin

Aktenzeichen
011 O 412/20
bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter
Frau Thiel
Durchwahl
0251/494-2706

Ihr Zeichen: [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,
in dem Rechtsstreit
[REDACTED] gegen Volkswagen AG
erhalten Sie die Anlage(n) zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Thiel

Justizbeschäftigte

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift
Am Stadtgraben 10
48143 Münster
Sprechzeiten
Mo., Di. 08:30 - 15:00 Uhr, Mi. -
Fr. 08:30 - 14:30 Uhr
Telefon
0251/4940
Telefax:
0251 494-2499

Nachbriefkasten: Am
Stadtgraben 10, 48143 Münster
Konten der Zahlstelle Münster:
Postbank IBAN DE67 4401 0046
0000 1864 67

Verkehrsanbindung: Bus vom
Bahnhof: Linie 11,12,13 und 22,
Haltestelle: Landgericht

Empfangsbekenntnis**Absender:**

Landgericht Münster
Am Stadtgraben 10
48143 Münster
Telefax: 0251 494-2499

Geschäfts-Nr.: 011 O 412/20

Rechtsanwälte
Gansel
Wallstraße 59
10179 Berlin

Kurze Bezeichnung des Schriftstücks

S. 25.06.21; AbP 24.06.21; AbU. 24.06.21; bAbU.
24.06.21

in dem Rechtsstreit**█ gegen Volkswagen AG**

Die vorstehend bezeichnete Sendung habe ich heute
erhalten. Empfangsbekenntnis vollzogen zurückgesandt.

Ihr Zeichen: █**Ort und Tag:****Unterschrift:**

Bitte füllen Sie dieses Empfangsbekenntnis aus. Ihnen steht die Art der Rücksendung frei. Die Kosten der Rücksendung hat der Zustellungsempfänger zu tragen (RV d. JM v. 03. Mai 2002 (1420 - IB. 47) in der Fassung vom 01. Juli 2004, siehe www.jvv.nrw.de). Sie können das Empfangsbekenntnis auch entweder im Nahbereich kostenfrei über das Gerichtsfach des jeweiligen Gerichts oder gemäß § 174 Abs. 4 ZPO per Fax zurücksenden.
Das untenstehende Anschriftenfeld passt in das Fenster des Umschlages, wenn das EB entsprechend gefaltet wird.

-011-

Landgericht Münster
Am Stadtgraben 10
48143 Münster

Beglaubigte Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

011 O 412/20



Verkündet am 24.06.2021

Thiel, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle**Landgericht Münster****IM NAMEN DES VOLKES****Urteil**

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED]

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel, Wallstraße 59, 10179
Berlin,

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. Koenig & Partner GbR,
Rechtsanwälte & Notare, Spiekerhof 36/37,
48143 Münster,

hat die 11. Zivilkammer des Landgerichts Münster
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 07.06.2021
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Dr. Terharn als Einzelrichter
für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 11.869,04 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.12.2020 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Golf VII 1.6 TDI Sportsvan mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief.

Dieser Anspruch ergibt sich aus einer vorsätzlich begangenen unerlaubten Handlung.

Die Beklagte befindet sich mit der Annahme des oben genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Beklagte 86 % und der Kläger 14 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger aber nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 125 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger kann die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 125 % des insgesamt aufgrund dieses Urteils gegen ihn vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 125 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Der Kläger verlangt Schadensersatz im Zusammenhang mit dem sogenannten Diesel-Abgasskandal. Am 22.12.2015 kaufte er bei einem Händler das oben genannte Fahrzeug mit einer Laufleistung von 10.000 km für 23.400,00 EUR.

Die Beklagte hatte das Fahrzeug mit einem Motor vom Typ EA 288 ausgestattet. Als der Kläger den Wagen kaufte, enthielt die von der Beklagten installierte Software eine Zykluserkennung. Die Software erkannte den Prüfstand und führte dazu, dass die Stickoxidpartikel, die auf der Oberfläche des Katalysators angelagert waren, ausgebrannt wurden, bevor die Messung im Prüfstand durchgeführt wurde.

Typischerweise werden diese Partikel nach jeweils 5 km ausgebrannt. Durch die Software sollte verhindert werden, dass es bei einem Testzyklus von 11 km im Prüfstand zu drei Reinigungszyklen kam, wenn der Katalysator schon zu Beginn des Testzyklus beinahe voll war. Die Software bewirkte, dass im Testzyklus nur zwei Reinigungszyklen durchgeführt wurden. Dadurch entstanden im Prüfstand weniger Stickoxidemissionen, als bei drei Reinigungszyklen entstehen würden.

Der Wagen hat jetzt eine Laufleistung von 152.905 km. Zwischen den Parteien ist es unstreitig, dass ein derartiges Fahrzeug eine Laufleistung von 300.000 km erreichen kann.

Der Kläger meint, dass er nach §§ 826, 249, 31 BGB Schadensersatz verlangen könne. Dazu behauptet er:

Die Beklagte habe zahlreiche weitere Abschalteinrichtungen installiert. Das hätten die Mitglieder ihres Vorstandes gewusst und gewollt. Er hätte den Wagen nicht gekauft, wenn er von dieser Software gewusst hätte.

Zu den behaupteten Abschalteinrichtungen hat der Kläger durch seine Rechtsanwälte umfangreiche Angaben vortragen lassen. Wegen der weiteren

Einzelheiten dazu wird auf die Schriftsätze vom 04.11.2020 (124 Seiten) und vom 27.05.2021 (90 Seiten) verwiesen.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 12.022,76 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 12.07.2020 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Golf VII 1.6 TDI Sportsvan mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief,

Hilfsweise: Festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das oben genannte Fahrzeug resultieren;

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet;

festzustellen, dass der im ersten Antrag bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt;

die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.899,24 EUR freizustellen.

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass sie keine unzulässige Abschaltanlage installiert habe.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Schriftsätze der Parteien und das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Die Klage ist der Beklagten am 17.12.2020 zugestellt worden.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet

I.

Die Beklagte schuldet dem Kläger Schadensersatz nach §§ 826, 249 BGB wegen der oben genannten Software.

1.

Ein Hersteller, der ein Fahrzeug vorsätzlich mit einer unzulässigen Abschaltanlage ausstattet und in den Verkehr bringt oder bringen lässt, begeht gegenüber den ahnungslosen Kunden grundsätzlich eine vorsätzliche sittenwidrige

Schädigung im Sinne von § 826 BGB (vgl. dazu zum Beispiel BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris).

a.

Die Beklagte hat sittenwidrig gehandelt, weil sie das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen hat. 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 Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. z.B. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris; BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15 –, juris). Das Verhalten der Beklagten war in diesem Sinne besonders verwerflich. Sie hat in großem Umfang Fahrzeuge in den Verkehr gebracht, die sie vorsätzlich mit einer mangelhaften Software ausgestattet hatte. Dabei handelte sie in der Vorstellung, dass diese Fahrzeuge von den Erwerbern, nämlich in erster Linie von niedergelassenen Händlern, in unverändert mangelhaftem Zustand an ahnungslose Dritte veräußert würden und dass die Käufer in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand nehmen würden. Ein derartiges Vorgehen spricht für eine Sittenwidrigkeit (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019 – 18 U 70/18 –, juris; OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18 –, juris).

Die Software hatte einen erheblichen Mangel. Sie enthielt eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 S. 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (so auch OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021, 8 U 68/20, BeckRS 2021, 8880). Die Software erkannte den Prüfstand und verhinderte dann die Wirkung von Emissionskontrollsystemen dadurch, dass die Emissionen im Prüfstand nicht den normalen Betriebsbedingungen im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entsprachen. Die Messungen im Prüfstand sollen soweit wie möglich unter den Bedingungen stattfinden, unter denen ein Fahrzeug auch im normalen Straßenverkehr genutzt wird. Dabei sollen auch Emissionen auf einer Strecke von 11 km gemessen werden. Damit dieser Test möglichst den realen Bedingungen im Straßenverkehr entspricht, müssen die Emissionswerte unabhängig davon gemessen werden, wann der letzte Reinigungszyklus stattgefunden hat. Auch im

realen Straßenverkehr kann es bei einer Strecke von 11 km zu drei Reinigungszyklen kommen. Emissionen, die dabei entstehen, können im Prüfstand mit der hier installierten Software aber nicht gemessen werden. Die Software sorgt dafür, dass nur die Emissionen von zwei Reinigungszyklen gemessen wurden. Diese Abschalteneinrichtung ist unzulässig, weil keine Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorliegt. Die Beklagte kann sich demgegenüber nicht darauf berufen, dass die Abgaswerte im Prüfzyklus auch dann nicht über das gesetzlich zulässige Maß hinaus steigen, wenn im Prüfzyklus tatsächlich drei Reinigungszyklen gemessen werden sollten. Diese Angaben sind schon nicht plausibel. Wenn sie zuträfen, hätte es schon keinen Grund gegeben, die oben genannte Abschalteneinrichtung zu entwickeln und einzubauen. Abgesehen davon bleibt es auch dann dabei, dass es sich hier um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handelt. Diese Software verhinderte die Wirkung von Emissionskontrollsystemen, weil sie auf einer Strecke von 11 km im Prüfstand immer nur zwei Reinigungszyklen durchführen ließ. Auch die Sittenwidrigkeit entfällt nicht, wenn diese Angaben zutreffen sollten. Das Verhalten der Beklagten ist auch dann als besonders verwerflich zu beurteilen. Zulassungsbehörden und künftige Erwerber von Kraftfahrzeugen müssen darauf vertrauen können, dass die Hersteller die Vorschriften zur Durchführung von Emissionsmessungen einhalten, um sicherzustellen, dass die Emissionswerte, welche der Genehmigung zugrunde gelegt werden, den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Falls in einem gesetzeswidrigen Verfahren zu geringe Emissionen gemessen werden, führt das selbst dann zu einer Beschönigung und Verharmlosung der Emissionen, wenn diese tatsächlich das zulässige Maß nicht übersteigen. Außerdem wären die Vorgaben zum Messverfahren im Prüfstand sinnlos, wenn jeder Hersteller davon abweichen dürfte, solange seine Fahrzeuge im Ergebnis die gesetzlich vorgegebenen Abgaswerte einhalten. Darüber hinaus verschafft sich die Beklagte durch diese Abschalteneinrichtung einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Fahrzeugherstellern, welche keine derartige Einrichtung einbauen. Bei den Fahrzeugen der Beklagten werden infolge dieser Abschalteneinrichtung im Prüfstand weniger Schadstoffe gemessen als bei Fahrzeugen anderer Hersteller. Im Übrigen hat auch die Beklagte auf Nachfrage des Gerichts in der mündlichen Verhandlung nicht erklären können, warum sie in zahlreichen Fahrzeugen eine derartige, grundsätzlich unzulässige Abschalteneinrichtung eingebaut hat. Auch das spricht für ein sittenwidriges Vorgehen der Beklagten.

b.

Die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt. Wenn ihre eigenen Angaben zugrunde gelegt werden, hat sie die Software bewusst und planmäßig entwickeln lassen, um zu verhindern, dass im Prüfzyklus drei Reinigungszyklen gemessen werden. Dabei war ihr auch bewusst, dass Käufer gerade nach der Aufdeckung des sogenannten VW-Abgasskandals im Jahre 2015 davon absehen würden, Fahrzeuge zu erwerben, bei denen erneut eine Software installiert war, welche die Prüfstandssituation erkannte.

c.

Die Beklagte hat dem Kläger dadurch einen Schaden zugefügt. Schaden bedeutet jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses oder Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH, NJW 2004, 2664, 2666). Der Kläger hat in Unkenntnis der Manipulation ein mangelhaftes Fahrzeug erworben. Ein Fahrzeug entspricht nicht schon dann der üblichen und berechtigterweise zu erwartenden Beschaffenheit, wenn es technisch sicher und fahrbereit ist und über alle Genehmigungen verfügt (OLG Hamm, Beschluss vom 21.06.2016, 28 W 14/16, juris). Wenn ein Kraftfahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattet ist, führt das zu erheblichen rechtlichen Risiken, weil es nicht auszuschließen ist, dass die Zulassungsbehörden bestimmte Maßnahmen gegenüber den Haltern der Fahrzeuge ergreifen werden, beispielsweise Betriebsbeschränkungen oder sogar Betriebsuntersagungen (vgl. dazu zum Beispiel BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris). Ein ahnungsloser Kunde, der ein derartiges Fahrzeug kauft, übernimmt durch den Kaufvertrag die Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit. Das ist ein Schaden, der nach § 826 BGB zu ersetzen ist (vgl. auch dazu BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris). Ein derartiger Schaden ist dem Kläger dadurch entstanden, dass er den Kaufvertrag über das hier betroffene Fahrzeug geschlossen hat, das einen erheblichen Mangel hat. Für den Schaden kommt es nicht darauf an, ob später ein Software-Update aufgespielt wurde. Das Vermögen des Klägers wurde schon vorher dadurch negativ belastet, dass er eine ungewollte Verbindlichkeit auf sich genommen hat. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass er den Kaufvertrag auch dann geschlossen hätte, wenn ihm die Einzelheiten zu der Software bekannt gewesen wären. Das ergibt sich schon daraus, dass kein durchschnittlich informierter und wirtschaftlich vernünftig denkender Verbraucher ein Fahrzeug erwerben würde,

das den oben genannten Mangel mit den daraus resultierenden Unsicherheiten hat. Außerdem waren zurzeit des Vertragsschlusses im Dezember 2015 schon Einzelheiten zum sogenannten VW-Abgasskandal wegen des Motors EA189 bekannt geworden. Es wäre nicht ohne weiteres nachvollziehbar, dass ein Kunde ein neueres Fahrzeug aus dem Konzern dieses Herstellers erwerben würde, wenn ihm bekannt wäre, dass auch dieses Fahrzeug eine Software zur Prüfstanderkennung hätte mit den daraus resultierenden rechtlichen Unsicherheiten und insbesondere den zu erwartenden Konsequenzen für den Kaufpreis im Fall einer Veräußerung. Nach den Angaben des Klägers in der mündlichen Verhandlung gibt es hier keinen Grund für eine andere Beurteilung.

2.

Als Schadensersatz kann der Kläger nach § 249 BGB verlangen, dass die Folgen des Vertragsschlusses beseitigt werden. Dazu gehört es auch, dass die Beklagte den Kaufvertrag rückabwickeln muss, obwohl sie nicht Vertragspartnerin ist (vgl. zum Beispiel BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris; OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019 – 18 U 70/18 –, juris).

Die Kunden, welche von der Beklagten durch die Manipulations-Software geschädigt wurden, müssen sich allerdings gemäß § 249 BGB die Vorteile anrechnen lassen, die sie infolge der unerlaubten Handlung erlangt haben. Das sind in erster Linie die gezogenen Nutzungen (so zum Beispiel auch BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris, OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18 –, juris, und Urteil vom 14.01.2020 – 34 U 37/19 –, juris). Treu und Glauben verlangen kein anderes Ergebnis. Auch nach den Angaben des Klägers gibt es keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Nutzung durch die Manipulations-Software beeinträchtigt war. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass er den Wagen genauso nutzen konnte wie jeder andere Fahrzeughalter ein Fahrzeug nutzen kann, welches nicht mit einer derartigen Software ausgestattet ist. Das Gebot effektiver Durchsetzung europäischen Rechtes verlangt ebenfalls keine andere Beurteilung. Die gegenteilige Auffassung (Harke, VuR 2017, 83, 90) übersieht, dass es nicht zu einer unbilligen Belastung der geschädigten Kunden kommt, wenn sie sich nur den Wert der tatsächlich gezogenen Nutzungen anrechnen lassen müssen, aber beispielsweise nicht zusätzlich den Wertverlust der Sache alleine infolge der Alterung. Außerdem ergeben sich Sanktionen bei Verstößen gegen europäisches Recht aus dem in Deutschland geltenden Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht (so zum Beispiel OLG München,

Urteil vom 15. November 2019 – 13 U 4071/18 –, Rn. 89 - 91, juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18, juris). Die deutsche Zivilrechtsordnung kennt als Rechtsfolge einer unerlaubten Handlung nur den Schadensausgleich nach §§ 249 ff. BGB, nicht aber eine Bereicherung des Geschädigten. Die Bestrafung und Abschreckung sind mögliche Ziele des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts, wobei die Geldstrafe oder Geldbuße allerdings an den Staat fließt, aber nicht dem Gläubiger zusteht (vgl. KG Berlin, Urteil vom 26. September 2019 – 4 U 77/18 –, Rn. 128, juris).

Der Nutzungsvorteil wird wie folgt berechnet:

$$\frac{23.400,00 \text{ EUR Bruttokaufpreis} * 142.905 \text{ gefahrene Kilometer}}{290.000 \text{ km voraussichtliche Restlaufleistung bei Vertragsschluss.}}$$

Zwischen den Parteien ist es unstreitig, dass mit einem derartigen Fahrzeug eine Laufleistung von 300.000 km erreicht werden kann. Mit dem Fahrzeug sind zwischen dem Abschluss des Kaufvertrages und der mündlichen Verhandlung 142.905 km zurückgelegt worden. Daraus ergibt sich ein Nutzungsersatz von 11.530,96 EUR und insgesamt die folgende Berechnung:

$$\begin{aligned} & 23.400,00 \text{ EUR Kaufpreis} \\ & - \underline{11.530,96 \text{ EUR Nutzungsentschädigung}} \\ & = 11.869,04 \text{ EUR.} \end{aligned}$$

3.

Der Kläger kann dagegen nicht die Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten verlangen. Seine Rechtsanwälte haben keinen Anspruch gegen ihn auf Zahlung derartiger Kosten. Aus zahlreichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Motor EA288 musste ihnen bekannt sein, dass es sinnlos war, die Beklagte vorgerichtlich zum Schadensersatz aufzufordern. Die Beklagte ist grundsätzlich nicht bereit, Schadensersatz für die hier betroffene Software zu leisten. Abgesehen davon ist die geltend gemachte 2,0-fache Gebühr bei diesem Massengeschäft erkennbar deutlich überzogen.

II.

Die Beklagte befindet sich im Annahmeverzug. Die Beklagte hat mit der Klageerwiderung eindeutig zu erkennen gegeben, dass sie nicht bereit ist, Ansprüche des Klägers auf Schadensersatz zu erfüllen. Für einen Annahmeverzug infolge dieses Schriftsatzes kommt es nicht darauf an, ob der Kläger die Beklagte ausreichend und inhaltlich zutreffend aufgefordert hat, den Wagen zurückzunehmen. Ein wörtliches Angebot im Sinne von § 295 BGB ist dann nicht erforderlich, wenn - wie hier - offenkundig ist, dass der Gläubiger auf seiner Weigerung beharrt (vergleiche Grüneberg in: Palandt, 80. Aufl. 2021, § 295 BGB Rn. 4).

III.

Die Nebenentscheidungen ergeben sich aus §§ 286, 288 BGB, 92, 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO. Der Kläger kann Zinsen erst für die Zeit ab Zustellung der Klageschrift an die Beklagte verlangen. Auch im Schriftsatz vom 27.05.2021 hat er nicht angegeben, welchen Inhalt die Mahnung vom 14.06.2021 hatte, insbesondere, ob er der Beklagten in diesem Schreiben auch die Laufleistung bei Vertragsschluss mitgeteilt hat. Für das Gericht bestand kein Anlass, diese Frage in der mündlichen Verhandlung zu vertiefen. Der Terminsvertreter des Klägers war nicht in der Lage, Fragen des Gerichts zum Sachverhalt auch nur ansatzweise sinnvoll zu beantworten. Wegen der weiteren Einzelheiten dazu wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 07.06.2021 verwiesen.

IV.

Der Streitwert wird für die Zeit bis zum 26.05.2021 auf 13.797,93 EUR festgesetzt und für die weitere Zeit auf 12.022,76 EUR. Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges hat keinen eigenen Wert (vgl. BGH, Beschluss vom 25.10.2016 – XI ZR 33/15 –, juris).

Dr. Terharn

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Münster



Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

011 O 412/20



Verkündet am 24.06.2021

Thiel, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle**Landgericht Münster****IM NAMEN DES VOLKES****Urteil**

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED],

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel, Wallstraße 59, 10179
Berlin,

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. Koenig & Partner GbR,
Rechtsanwälte & Notare, Spiekerhof 36/37,
48143 Münster,

hat die 11. Zivilkammer des Landgerichts Münster
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 07.06.2021
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Dr. Terharn als Einzelrichter

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 11.869,04 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.12.2020 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Golf VII 1.6 TDI Sportsvan mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief.

Dieser Anspruch ergibt sich aus einer vorsätzlich begangenen unerlaubten Handlung.

Die Beklagte befindet sich mit der Annahme des oben genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Beklagte 86 % und der Kläger 14 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger aber nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 125 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger kann die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 125 % des insgesamt aufgrund dieses Urteils gegen ihn vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 125 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Der Kläger verlangt Schadensersatz im Zusammenhang mit dem sogenannten Diesel-Abgasskandal. Am 22.12.2015 kaufte er bei einem Händler das oben genannte Fahrzeug mit einer Laufleistung von 10.000 km für 23.400,00 EUR.

Die Beklagte hatte das Fahrzeug mit einem Motor vom Typ EA 288 ausgestattet. Als der Kläger den Wagen kaufte, enthielt die von der Beklagten installierte Software eine Zykluserkennung. Die Software erkannte den Prüfstand und führte dazu, dass die Stickoxidpartikel, die auf der Oberfläche des Katalysators angelagert waren, ausgebrannt wurden, bevor die Messung im Prüfstand durchgeführt wurde.

Typischerweise werden diese Partikel nach jeweils 5 km ausgebrannt. Durch die Software sollte verhindert werden, dass es bei einem Testzyklus von 11 km im Prüfstand zu drei Reinigungszyklen kam, wenn der Katalysator schon zu Beginn des Testzyklus beinahe voll war. Die Software bewirkte, dass im Testzyklus nur zwei Reinigungszyklen durchgeführt wurden. Dadurch entstanden im Prüfstand weniger Stickoxidemissionen, als bei drei Reinigungszyklen entstehen würden.

Der Wagen hat jetzt eine Laufleistung von 152.905 km. Zwischen den Parteien ist es unstreitig, dass ein derartiges Fahrzeug eine Laufleistung von 300.000 km erreichen kann.

Der Kläger meint, dass er nach §§ 826, 249, 31 BGB Schadensersatz verlangen könne. Dazu behauptet er:

Die Beklagte habe zahlreiche weitere Abschalteinrichtungen installiert. Das hätten die Mitglieder ihres Vorstandes gewusst und gewollt. Er hätte den Wagen nicht gekauft, wenn er von dieser Software gewusst hätte.

Zu den behaupteten Abschalteinrichtungen hat der Kläger durch seine Rechtsanwälte umfangreiche Angaben vortragen lassen. Wegen der weiteren

Einzelheiten dazu wird auf die Schriftsätze vom 04.11.2020 (124 Seiten) und vom 27.05.2021 (90 Seiten) verwiesen.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 12.022,76 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 12.07.2020 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Golf VII 1.6 TDI Sportsvan mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief,

Hilfsweise: Festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das oben genannte Fahrzeug resultieren;

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet;

festzustellen, dass der im ersten Antrag bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt;

die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.899,24 EUR freizustellen.

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass sie keine unzulässige Abschaltanlage installiert habe.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Schriftsätze der Parteien und das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Die Klage ist der Beklagten am 17.12.2020 zugestellt worden.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet

I.

Die Beklagte schuldet dem Kläger Schadensersatz nach §§ 826, 249 BGB wegen der oben genannten Software.

1.

Ein Hersteller, der ein Fahrzeug vorsätzlich mit einer unzulässigen Abschaltanlage ausstattet und in den Verkehr bringt oder bringen lässt, begeht gegenüber den ahnungslosen Kunden grundsätzlich eine vorsätzliche sittenwidrige

Schädigung im Sinne von § 826 BGB (vgl. dazu zum Beispiel BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris).

a.

Die Beklagte hat sittenwidrig gehandelt, weil sie das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen hat. 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 Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. z.B. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris; BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15 –, juris). Das Verhalten der Beklagten war in diesem Sinne besonders verwerflich. Sie hat in großem Umfang Fahrzeuge in den Verkehr gebracht, die sie vorsätzlich mit einer mangelhaften Software ausgestattet hatte. Dabei handelte sie in der Vorstellung, dass diese Fahrzeuge von den Erwerbern, nämlich in erster Linie von niedergelassenen Händlern, in unverändert mangelhaftem Zustand an ahnungslose Dritte veräußert würden und dass die Käufer in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand nehmen würden. Ein derartiges Vorgehen spricht für eine Sittenwidrigkeit (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019 – 18 U 70/18 –, juris; OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18 –, juris).

Die Software hatte einen erheblichen Mangel. Sie enthielt eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 S. 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (so auch OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021, 8 U 68/20, BeckRS 2021, 8880). Die Software erkannte den Prüfstand und verhinderte dann die Wirkung von Emissionskontrollsystemen dadurch, dass die Emissionen im Prüfstand nicht den normalen Betriebsbedingungen im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entsprachen. Die Messungen im Prüfstand sollen soweit wie möglich unter den Bedingungen stattfinden, unter denen ein Fahrzeug auch im normalen Straßenverkehr genutzt wird. Dabei sollen auch Emissionen auf einer Strecke von 11 km gemessen werden. Damit dieser Test möglichst den realen Bedingungen im Straßenverkehr entspricht, müssen die Emissionswerte unabhängig davon gemessen werden, wann der letzte Reinigungszyklus stattgefunden hat. Auch im

realen Straßenverkehr kann es bei einer Strecke von 11 km zu drei Reinigungszyklen kommen. Emissionen, die dabei entstehen, können im Prüfstand mit der hier installierten Software aber nicht gemessen werden. Die Software sorgt dafür, dass nur die Emissionen von zwei Reinigungszyklen gemessen wurden. Diese Abschalteneinrichtung ist unzulässig, weil keine Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorliegt. Die Beklagte kann sich demgegenüber nicht darauf berufen, dass die Abgaswerte im Prüfzyklus auch dann nicht über das gesetzlich zulässige Maß hinaus steigen, wenn im Prüfzyklus tatsächlich drei Reinigungszyklen gemessen werden sollten. Diese Angaben sind schon nicht plausibel. Wenn sie zuträfen, hätte es schon keinen Grund gegeben, die oben genannte Abschalteneinrichtung zu entwickeln und einzubauen. Abgesehen davon bleibt es auch dann dabei, dass es sich hier um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handelt. Diese Software verhinderte die Wirkung von Emissionskontrollsystemen, weil sie auf einer Strecke von 11 km im Prüfstand immer nur zwei Reinigungszyklen durchführen ließ. Auch die Sittenwidrigkeit entfällt nicht, wenn diese Angaben zutreffen sollten. Das Verhalten der Beklagten ist auch dann als besonders verwerflich zu beurteilen. Zulassungsbehörden und künftige Erwerber von Kraftfahrzeugen müssen darauf vertrauen können, dass die Hersteller die Vorschriften zur Durchführung von Emissionsmessungen einhalten, um sicherzustellen, dass die Emissionswerte, welche der Genehmigung zugrunde gelegt werden, den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Falls in einem gesetzeswidrigen Verfahren zu geringe Emissionen gemessen werden, führt das selbst dann zu einer Beschönigung und Verharmlosung der Emissionen, wenn diese tatsächlich das zulässige Maß nicht übersteigen. Außerdem wären die Vorgaben zum Messverfahren im Prüfstand sinnlos, wenn jeder Hersteller davon abweichen dürfte, solange seine Fahrzeuge im Ergebnis die gesetzlich vorgegebenen Abgaswerte einhalten. Darüber hinaus verschafft sich die Beklagte durch diese Abschalteneinrichtung einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Fahrzeugherstellern, welche keine derartige Einrichtung einbauen. Bei den Fahrzeugen der Beklagten werden infolge dieser Abschalteneinrichtung im Prüfstand weniger Schadstoffe gemessen als bei Fahrzeugen anderer Hersteller. Im Übrigen hat auch die Beklagte auf Nachfrage des Gerichts in der mündlichen Verhandlung nicht erklären können, warum sie in zahlreichen Fahrzeugen eine derartige, grundsätzlich unzulässige Abschalteneinrichtung eingebaut hat. Auch das spricht für ein sittenwidriges Vorgehen der Beklagten.

b.

Die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt. Wenn ihre eigenen Angaben zugrunde gelegt werden, hat sie die Software bewusst und planmäßig entwickeln lassen, um zu verhindern, dass im Prüfzyklus drei Reinigungszyklen gemessen werden. Dabei war ihr auch bewusst, dass Käufer gerade nach der Aufdeckung des sogenannten VW-Abgasskandals im Jahre 2015 davon absehen würden, Fahrzeuge zu erwerben, bei denen erneut eine Software installiert war, welche die Prüfstandssituation erkannte.

c.

Die Beklagte hat dem Kläger dadurch einen Schaden zugefügt. Schaden bedeutet jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses oder Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH, NJW 2004, 2664, 2666). Der Kläger hat in Unkenntnis der Manipulation ein mangelhaftes Fahrzeug erworben. Ein Fahrzeug entspricht nicht schon dann der üblichen und berechtigterweise zu erwartenden Beschaffenheit, wenn es technisch sicher und fahrbereit ist und über alle Genehmigungen verfügt (OLG Hamm, Beschluss vom 21.06.2016, 28 W 14/16, juris). Wenn ein Kraftfahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, führt das zu erheblichen rechtlichen Risiken, weil es nicht auszuschließen ist, dass die Zulassungsbehörden bestimmte Maßnahmen gegenüber den Haltern der Fahrzeuge ergreifen werden, beispielsweise Betriebsbeschränkungen oder sogar Betriebsuntersagungen (vgl. dazu zum Beispiel BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris). Ein ahnungsloser Kunde, der ein derartiges Fahrzeug kauft, übernimmt durch den Kaufvertrag die Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit. Das ist ein Schaden, der nach § 826 BGB zu ersetzen ist (vgl. auch dazu BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris). Ein derartiger Schaden ist dem Kläger dadurch entstanden, dass er den Kaufvertrag über das hier betroffene Fahrzeug geschlossen hat, das einen erheblichen Mangel hat. Für den Schaden kommt es nicht darauf an, ob später ein Software-Update aufgespielt wurde. Das Vermögen des Klägers wurde schon vorher dadurch negativ belastet, dass er eine ungewollte Verbindlichkeit auf sich genommen hat. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass er den Kaufvertrag auch dann geschlossen hätte, wenn ihm die Einzelheiten zu der Software bekannt gewesen wären. Das ergibt sich schon daraus, dass kein durchschnittlich informierter und wirtschaftlich vernünftig denkender Verbraucher ein Fahrzeug erwerben würde,

das den oben genannten Mangel mit den daraus resultierenden Unsicherheiten hat. Außerdem waren zurzeit des Vertragsschlusses im Dezember 2015 schon Einzelheiten zum sogenannten VW-Abgasskandal wegen des Motors EA189 bekannt geworden. Es wäre nicht ohne weiteres nachvollziehbar, dass ein Kunde ein neueres Fahrzeug aus dem Konzern dieses Herstellers erwerben würde, wenn ihm bekannt wäre, dass auch dieses Fahrzeug eine Software zur Prüfstanderkennung hätte mit den daraus resultierenden rechtlichen Unsicherheiten und insbesondere den zu erwartenden Konsequenzen für den Kaufpreis im Fall einer Veräußerung. Nach den Angaben des Klägers in der mündlichen Verhandlung gibt es hier keinen Grund für eine andere Beurteilung.

2.

Als Schadensersatz kann der Kläger nach § 249 BGB verlangen, dass die Folgen des Vertragsschlusses beseitigt werden. Dazu gehört es auch, dass die Beklagte den Kaufvertrag rückabwickeln muss, obwohl sie nicht Vertragspartnerin ist (vgl. zum Beispiel BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris; OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019 – 18 U 70/18 –, juris).

Die Kunden, welche von der Beklagten durch die Manipulations-Software geschädigt wurden, müssen sich allerdings gemäß § 249 BGB die Vorteile anrechnen lassen, die sie infolge der unerlaubten Handlung erlangt haben. Das sind in erster Linie die gezogenen Nutzungen (so zum Beispiel auch BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris, OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18 –, juris, und Urteil vom 14.01.2020 – 34 U 37/19 –, juris). Treu und Glauben verlangen kein anderes Ergebnis. Auch nach den Angaben des Klägers gibt es keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Nutzung durch die Manipulations-Software beeinträchtigt war. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass er den Wagen genauso nutzen konnte wie jeder andere Fahrzeughalter ein Fahrzeug nutzen kann, welches nicht mit einer derartigen Software ausgestattet ist. Das Gebot effektiver Durchsetzung europäischen Rechtes verlangt ebenfalls keine andere Beurteilung. Die gegenteilige Auffassung (Harke, VuR 2017, 83, 90) übersieht, dass es nicht zu einer unbilligen Belastung der geschädigten Kunden kommt, wenn sie sich nur den Wert der tatsächlich gezogenen Nutzungen anrechnen lassen müssen, aber beispielsweise nicht zusätzlich den Wertverlust der Sache alleine infolge der Alterung. Außerdem ergeben sich Sanktionen bei Verstößen gegen europäisches Recht aus dem in Deutschland geltenden Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht (so zum Beispiel OLG München,

Urteil vom 15. November 2019 – 13 U 4071/18 –, Rn. 89 - 91, juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18, juris). Die deutsche Zivilrechtsordnung kennt als Rechtsfolge einer unerlaubten Handlung nur den Schadensausgleich nach §§ 249 ff. BGB, nicht aber eine Bereicherung des Geschädigten. Die Bestrafung und Abschreckung sind mögliche Ziele des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts, wobei die Geldstrafe oder Geldbuße allerdings an den Staat fließt, aber nicht dem Gläubiger zusteht (vgl. KG Berlin, Urteil vom 26. September 2019 – 4 U 77/18 –, Rn. 128, juris).

Der Nutzungsvorteil wird wie folgt berechnet:

$$\frac{23.400,00 \text{ EUR Bruttokaufpreis} * 142.905 \text{ gefahrene Kilometer}}{290.000 \text{ km voraussichtliche Restlaufleistung bei Vertragsschluss.}}$$

Zwischen den Parteien ist es unstreitig, dass mit einem derartigen Fahrzeug eine Laufleistung von 300.000 km erreicht werden kann. Mit dem Fahrzeug sind zwischen dem Abschluss des Kaufvertrages und der mündlichen Verhandlung 142.905 km zurückgelegt worden. Daraus ergibt sich ein Nutzungsersatz von 11.530,96 EUR und insgesamt die folgende Berechnung:

$$\begin{aligned} & 23.400,00 \text{ EUR Kaufpreis} \\ & - \underline{11.530,96 \text{ EUR Nutzungsentschädigung}} \\ & = 11.869,04 \text{ EUR.} \end{aligned}$$

3.

Der Kläger kann dagegen nicht die Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten verlangen. Seine Rechtsanwälte haben keinen Anspruch gegen ihn auf Zahlung derartiger Kosten. Aus zahlreichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Motor EA288 musste ihnen bekannt sein, dass es sinnlos war, die Beklagte vorgerichtlich zum Schadensersatz aufzufordern. Die Beklagte ist grundsätzlich nicht bereit, Schadensersatz für die hier betroffene Software zu leisten. Abgesehen davon ist die geltend gemachte 2,0-fache Gebühr bei diesem Massengeschäft erkennbar deutlich überzogen.

II.

Die Beklagte befindet sich im Annahmeverzug. Die Beklagte hat mit der Klageerwiderung eindeutig zu erkennen gegeben, dass sie nicht bereit ist, Ansprüche des Klägers auf Schadensersatz zu erfüllen. Für einen Annahmeverzug infolge dieses Schriftsatzes kommt es nicht darauf an, ob der Kläger die Beklagte ausreichend und inhaltlich zutreffend aufgefordert hat, den Wagen zurückzunehmen. Ein wörtliches Angebot im Sinne von § 295 BGB ist dann nicht erforderlich, wenn - wie hier - offenkundig ist, dass der Gläubiger auf seiner Weigerung beharrt (vergleiche Grüneberg in: Palandt, 80. Aufl. 2021, § 295 BGB Rn. 4).

III.

Die Nebenentscheidungen ergeben sich aus §§ 286, 288 BGB, 92, 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO. Der Kläger kann Zinsen erst für die Zeit ab Zustellung der Klageschrift an die Beklagte verlangen. Auch im Schriftsatz vom 27.05.2021 hat er nicht angegeben, welchen Inhalt die Mahnung vom 14.06.2021 hatte, insbesondere, ob er der Beklagten in diesem Schreiben auch die Laufleistung bei Vertragsschluss mitgeteilt hat. Für das Gericht bestand kein Anlass, diese Frage in der mündlichen Verhandlung zu vertiefen. Der Terminsvertreter des Klägers war nicht in der Lage, Fragen des Gerichts zum Sachverhalt auch nur ansatzweise sinnvoll zu beantworten. Wegen der weiteren Einzelheiten dazu wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 07.06.2021 verwiesen.

IV.

Der Streitwert wird für die Zeit bis zum 26.05.2021 auf 13.797,93 EUR festgesetzt und für die weitere Zeit auf 12.022,76 EUR. Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges hat keinen eigenen Wert (vgl. BGH, Beschluss vom 25.10.2016 – XI ZR 33/15 –, juris).

Dr. Terharn

Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

**Öffentliche Sitzung
der 11. Zivilkammer des Landgerichts**

Münster, 24.06.2021

Geschäfts-Nr.:
011 O 412/20

Gegenwärtig:

Vorsitzender Richter am Landgericht Dr. Terharn
als Einzelrichter

- Ohne Protokollführer § 159 ZPO / kein Tonträger -

In dem Rechtsstreit

██████ gegen Volkswagen AG

erschieden bei Aufruf

für den Kläger niemand,

für die Beklagte niemand.

Es wurde anliegendes Urteil verkündet.

Dr. Terharn