Schaden trotz Weiterveräußerung eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs

Der Schaden, den der Käufer eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs erlitten hat, entfällt nicht dadurch, dass er das Fahrzeug weiterveräußert. Denn dieser Schaden liegt im Abschluss des ungewollten Kaufvertrags über das Fahrzeug; er wird durch dessen Veräußerung allenfalls zum Teil kompensiert.

OLG Karlsruhe, Urteil vom 04.05.2021 – 17 U 31/20

Sachverhalt: Die beklagte *Volkswagen AG* stellte unter der Bezeichnung „EA189“ einen Dieselmotor (Euro 5) her, in dessen Motorsteuerung eine zuvor in Kooperation mit der *Robert Bosch GmbH* entwickelte Software zur Abgassteuerung installiert wurde. Diese Software verfügt über zwei unterschiedliche Modi zur Steuerung der Abgasrückführung. In dem im Hinblick auf den Stickoxid(NO_X)-Ausstoß optimierten „Modus 1“, der automatisch aktiviert wird, sobald das Fahrzeug den für die amtliche Bestimmung der seiner Emissionen maßgeblichen „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) absolviert, ist die Abgasrückführungsrate vergleichsweise hoch, sodass die einschlägigen NO_X-Grenzwerte eingehalten werden. Beim normalen Betrieb des Fahrzeugs im Straßenverkehr ist der „Modus 0“ aktiv, in dem die Abgasrückführungsrate geringer und der NO_X-Ausstoß deshalb höher ist als im „Modus 1“.

EA189-Dieselmotoren wurde auf Veranlassung des Vorstands der Beklagten nicht nur in diversen Fahrzeugtypen der Beklagten, sondern auch in solchen der zum Volkwagen-Konzern gehörenden Unternehmen verbaut.

Mit Vertrag vom 27.07.2012 kaufte der Kläger einen fabrikneuen Pkw VW Golf 1.6 TDI in der Ausstattungsvariante „Trendline“. Den Kaufpreis in Höhe von 20.395,11 € finanzierte der Kläger teilweise, indem er mit der *Volkswagen Bank GmbH* einen Darlehensvertrag inklusive Kreditschutzbrief („KSB Plus“) über einen Nettodarlehensbetrag von 14.079,13 € schloss. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Kaufpreis abzüglich einer Eigenleistung (7.000 €) und zuzüglich der „KSB Plus“-Kosten (684,02 €). Der Bruttodarlehensbetrag betrug inklusive Zinsen 14.951,46 €. Das Darlehen sollte in 48 monatlichen Raten in Höhe von jeweils 126 € und einer am 15.08.2016 fälligen Schlussrate in Höhe von 8.903,46 € zurückgezahlt werden. Die Darlehensgeberin meldete den Kläger als versicherte Person zu einem zwischen von ihr als Versicherungsnehmerin geschlossenen Gruppenversicherungsvertrag an. Hierdurch war der Kläger als Darlehensnehmer gegen die Risiken Tod, Arbeitsunfähigkeit und Arbeitslosigkeit gemäß den Allgemeinen Versicherungsbedingungen abgesichert.

Das gekaufte Fahrzeug wurde dem Kläger am 07.08.2012 mit einer Laufleistung von 0 km übergeben. Es ist mit einem EA189-Motor mit einem, Hubraum von 1,6 l ausgestattet. Bei der Übergabe des Pkw an den Kläger war die oben beschriebene Software zur Abgassteuerung implementiert.

Mit Bescheid vom 15.10.2015 gab das Kraftfahrtbundesamt, das die Software als unzulässige Abschalteinrichtung einstuft, der Beklagten auf, diese unzulässige Abschalteinrichtung „zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit“ aus allen betroffenen Fahrzeugen zu entfernen, und drohte an, andernfalls „die Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen“. Zugleich wurde die Beklagte verpflichtet nachzuweisen, dass die betroffenen Fahrzeuge alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen, nachdem die unzulässige Abschalteinrichtung entfernt wurde. Im Jahr 2016 bestätigte das Kraftfahrt-Bundesamt der Beklagten unter anderem bezüglich des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps, dass die von ihr in Reaktion auf den Bescheid vom 15.10.2015 entwickelten technischen Maßnahmen – konkret: ein zu installierendes Softwareupdate und ein einzubauender Strömungsgleichrichter – geeignet sind, die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge herzustellen.

Der Kläger ließ die vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegebenen technischen Maßnahmen vor Klageerhebung an seinem Fahrzeug durchführen.

Mit Schreiben seiner späteren Prozessbevollmächtigten vom 10.05.2019 forderte der Kläger die Beklagte unter Fristsetzung – erfolglos – zum Abschluss eines näher dargelegten Vergleichs auf.

Mit seiner am 18.07.2019 beim Landgericht eingegangenen und der Beklagten am 09.08.2019 zugestellten Klage hat der Kläger die Beklagte in erster Instanz zuletzt auf Zahlung von 9.143,70 € zuzüglich Finanzierungskosten in Höhe von 1.556,35 € und nebst Rechtshängigkeitszinsen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Pkw, in Anspruch genommen. Außerdem hat der Kläger die Feststellungen begehrt, dass die Beklagte ihm weitere Schäden ersetzen müsse, die aus der vom Kraftfahrt-Bundesamt als unzulässig eingestuften Abschalteinrichtung und dem daran anknüpfenden Rückruf resultierten, und dass die Beklagte mit der Entgegennahme des Pkw in Verzug sei. Schließlich hat der Kläger erreichen wollen, dass ihn die Beklagte von außergerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.317,57 € freistellen muss. Zur Begründung hat der Kläger geltend gemacht, dass ihn die Beklagte in sittenwidriger Weise vorsätzliche geschädigt habe. Er hätte das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben, wenn er von der den Abgasausstoß manipulierenden Software Kenntnis gehabt hätte. Deshalb habe ihm die Beklagte den Kaufpreis abzüglich einer Nutzungsentschädigung zu ersetzen; ferner könne er entstandene Finanzierungskosten in Höhe von insgesamt 1.556,35 € ersetzt verlangen. Diese Betrag setzt sich zusammen aus Kosten für den „Kreditschutzbrief Plus“ in Höhe von 684,02 € und Darlehenszinsen in Höhe von 872,33 €.

Das Landgericht hat die Beklagte verurteilt, an den Kläger Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Pkw 9.143,70 € zuzüglich Finanzierungskosten (1.556,35 €) und nebst Rechtshängigkeitszinsen zu zahlen und den Kläger von außergerichtlich angefallenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.029,35 € freizustellen. Ferner hat es den Feststellungsanträgen vollumfänglich stattgegeben; im Übrigen hat es die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat das Landgericht im Wesentlichen ausgeführt, dass das Fahrzeug des Klägers ursprünglich eine unzulässige Abschaltreinrichtung aufgewiesen habe und deshalb der Widerruf der Typgenehmigung gedroht habe und nach wie vor drohe. Indem die Beklagte den Pkw in den Verkehr gebracht und dabei bewusst die gesetzeswidrige Software verschwiegen habe, habe sie den Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich geschädigt. Deshalb sei die (zulässige) Klage ganz überwiegend begründet. Allerdings bestehe ein Anspruch des Klägers auf Freistellung von vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten lediglich in Höhe einer 1,3-fachen und nicht – wie geltend gemacht – in Höhe einer 1,8--fachen Geschäftsgebühr.

Hiergegen richtete sich die Berufung der Beklagten, die damit weiterhin die vollständige Abweisung der Klage erreichen wollte. Ihre in erster Instanz erhobene Einrede der Verjährung hat die Beklagte in der Berufungsinstanz fallen gelassen.

Der Kläger hat seinen Pkw am 17.01.2020 für 4.500 € verkauft und das Fahrzeug dem Käufer am 24.01.2020 gegen Zahlung des Kaufpreises übergeben und übereignet. Er hat in der Berufungsinstanz zuletzt erreichen wollen, dass die Beklagte an ihn 4.643,70 € nebst Finanzierungskosten (1.556,35 €) und Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10.08.2019 zahlen und ihn von außergerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten (1.029,35 €) freistellen muss. Im Übrigen hat der Kläger den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt. Die Beklagte hat der Erledigungserklärung widersprochen und insoweit die Abweisung der Klage beantragt.

Die Berufung der Beklagten war überwiegend erfolglos; die geltend gemachten Ansprüche hat das Berufungsgericht dem Kläger allerdings nur teilweise zuerkannt.

Aus den Gründen: II.…1. Die zulässige Berufung der Beklagten ist größtenteils unbegründet.

Zu Recht hat die Beklagte die in erster Instanz erhobene Verjährungseinrede in der Berufungsinstanz ausdrücklich fallen gelassen. Denn die klägerischen Ansprüche sind – wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat – im Hinblick auf die im Dezember 2018 erfolgte Anmeldung des Klägers zum Klageregister der Musterfeststellungsklage vor dem OLG Braunschweig (4 MK 1/18) nicht verjährt; das Berufen des Klägers auf die verjährungshemmende Wirkung der Anmeldung zum Klageregister stellt sich auch nicht gemäß § 242 BGB als rechtsmissbräuchlich dar, weil dieser seine Anmeldung zum Klageregister der oben genannten Musterfeststellungsklage im Juli 2019 zurückgenommen hat (vgl. hierzu ausführlich Senat, Urt. v. 27.04.2021 – 17 U 1172/19, juris Rn. 75 ff.).

Das Landgericht ist ferner zutreffend davon ausgegangen, dass dem Kläger gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 BGB (analog) dem Grunde nach ein Schadensersatzanspruch in Bezug auf die Schäden zusteht, die aus der Installation der die Betriebsmodi konfigurierenden Software in die Motorsteuerung des von dem Kläger erworbenen Fahrzeugs resultieren (a). Indes stehen dem Kläger die von dem Landgericht zuerkannten Ansprüche teilweise nicht zu (b).

a) Der Kläger hat gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 BGB (analog) einen Schadensersatzanspruch in Bezug auf die Schäden, die aus der Installation der die Betriebsmodi konfigurierenden Software in die Motorsteuerung des in dem hier in Streit stehenden Fahrzeug verbauten Motors EA189 resultieren (so bereits Senat, Urt. v. 18.07.2019 – 17 U 160/18, juris Rn. 83 ff.; Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 29 ff.; zuletzt: Senat, Urt. v. 15.12.2020 – 17 U 815/19, juris Rn. 40 ff.; Urt. v. 16.02.2021 – 17 U 579/19, juris Rn. 55; so auch BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 12 ff.; Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19, juris Rn. 11 ff.; Urt. v. 19.01.2021 – VI ZR 8/20, juris Rn. 12; Urt. v. 02.03.2021 – VI ZR 147/20, juris Rn. 7). Denn die Beklagte hat dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt.

Dies geschah nicht erst dadurch, dass sie den in dem an den Kläger veräußerten Fahrzeug verbauten Motor des Typs EA189 mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet hat und dieser so ausgestattete Motor in das an den Kläger gelieferte Fahrzeug eingebaut worden ist. Vielmehr war bereits die zuvor von der Beklagten getroffene unternehmerische Entscheidung sittenwidrig (aa), dass der mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattete Motor des Typs EA189 in unterschiedliche Fahrzeugtypen ihrer Konzernunternehmen – und damit auch in den an den Kläger veräußerten VW Golf 1.6 TDI „Trendline“ – eingebaut und dieser sodann mit der erschlichenen Typgenehmigung in Verkehr gebracht wird. Durch diese Entscheidung ist dem Kläger kausal (cc) ein Schaden entstanden, der im Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug zu sehen ist (bb). Schließlich hatte die Beklagte im Zeitpunkt ihrer Entscheidung Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens für den Eintritt des Schadens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände (dd), sodass die Beklagte dem Kläger gegenüber aus §§ 826, 31 BGB (analog) für die Schäden haftet, die aus der Installation der in Streit stehenden Software in die Motorsteuerung des Motors EA189 resultieren. Bei dieser Sachlage kommt es nicht mehr darauf an, dass dem Kläger ein gleichartiger Schadensersatzanspruch aus § 831 I 1, § 826 BGB zusteht (vgl. Senat, Urt. v. 18.07.2019 – 17 U 160/18, juris Rn. 84; Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 29 m. w. Nachw.).

aa) Die Entscheidung der Beklagten, dass der hier in Streit stehende und mit der oben genannten Software ausgestattete Motor EA189 in das von dem Kläger erworbene Fahrzeug eingebaut und dieses mit der erschlichenen Typgenehmigung in Verkehr gebracht wird, stellt eine sittenwidrige Handlung dar (so auch BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 13 ff.).

(1) Sittenwidrig ist nach ständiger Rechtsprechung des BGH 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 (vgl. nur BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 16 m. w. Nachw.). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 16 m. w. Nachw.). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen (vgl. BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 16 m. w. Nachw.). Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (vgl. BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 16 m. w. Nachw.).

(2) Nach diesen allgemeinen Maßstäben ist in der Entscheidung der Beklagten, dass der mit der hier in Streit stehenden Software ausgestattete Motor EA189 in das oben genannte Fahrzeug eingebaut wird und dieses mit der erschlichenen Typgenehmigung in Verkehr gebracht wird, eine sittenwidrige Handlung zu sehen. Denn als Beweggrund für das Inverkehrbringen der mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Motorsteuerung kommt vorliegend allein eine angestrebte Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen in Betracht ((a)). Hinzu kommt, dass die Beklagte durch diese Strategieentscheidung den Weg vorgezeichnet hat, die EG-Typgenehmigung für alle mit der Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Kraftfahrzeuge der Konzerngesellschaften von den dafür zuständigen Erteilungsbehörden zu erschleichen, ohne dass die materiellen Voraussetzungen dafür vorlagen ((b)). Darüber hinaus drohte den Käufern eines mit einer derart erschlichenen EG-Typgenehmigung versehenen Fahrzeugs die Stilllegung des erworbenen Fahrzeugs und damit ein erheblicher Schaden ((c)). Bei Würdigung dieser Umstände ist das Verhalten der Beklagten als Verstoß gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zu werten ((d)).

(a) Als Beweggrund für das Inverkehrbringen des mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung (vgl. hierzu sogleich) versehenen Motors kommt vorliegend allein eine angestrebte Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen in Betracht. Zum einen erscheint es lebensfremd, dass die Beklagte das mit der Verwendung der Abschaltsoftware verbundene erhebliche Risiko ohne wirtschaftlichen Vorteil eingegangen wäre (so bereits Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 43 m. w. Nachw.), zum anderen trägt die Beklagte selbst keinen anderen Grund vor.

(b) Die Beklagte hat die Strategieentscheidung getroffen, die EG-Typgenehmigung für alle mit der Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Kraftfahrzeuge ihrer Konzerngesellschaften von den dafür zuständigen Erteilungsbehörden zu erschleichen, ohne dass die materiellen Voraussetzungen dafür vorlagen.

Das von dem Kläger erworbene Fahrzeug verfügte nicht über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis, weil die installierte Motorsteuerungssoftware eine Umschaltlogik enthielt, die als unzulässige Abschalteinrichtung i. S. des Art. 5 I und II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist, weshalb die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht gegeben waren (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, juris Rn. 5 ff.).

(c) Den Käufern eines Fahrzeugs, dessen Motorsteuerungssoftware eine Umschaltlogik enthält, die als unzulässige Abschalteinrichtung i. S. des Art. 5 I und II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist, drohte ein erheblicher Schaden in Form der behördlich angeordneten Stilllegung des erworbenen Fahrzeugs (was bereits senatsbekannt vielfach geschehen ist).

(d) Unter Berücksichtigung der oben dargelegten Gesamtumstände – Kostensenkung und Gewinnmaximierung als Beweggrund für die Entscheidung des Inverkehrbringens des mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Motors; Erschleichen der EG-Typgenehmigung; drohende erhebliche Schäden für die Käufer eines solchen Fahrzeugs – ist die unternehmerische Entscheidung der Beklagten, dass die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattete Motorsteuerung auch in den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp eingebaut wird, als Verstoß gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zu würdigen (so bereits Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 38 m. w. Nachw.). Zwar ist allein ein Handeln mit Gewinnstreben nicht als verwerflich zu beurteilen. Allerdings führen die Tragweite der Entscheidung über den Einsatz der unzulässigen Abschalteinrichtung in einem Motortyp, der in einer außergewöhnlich hohen Zahl von Fahrzeugen verschiedener Marken des Konzerns verbaut wird, die Ausnutzung des Vertrauens der Käufer in den Volkwagen-Konzern und den ordnungsgemäßen Ablauf des öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahrens sowie die in Kauf genommenen drohenden erheblichen Folgen für die Käufer in Form der Stilllegung der erworbenen Fahrzeuge zur Sittenwidrigkeit der Entscheidung der Beklagten i. S. des § 826 BGB.

bb) Dem Kläger ist dadurch, dass er das hier in Streit stehende Fahrzeug gekauft hat, in das ein mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehener Motor EA189 eingebaut ist, ein Schaden entstanden (so auch BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 44 ff.).

(1) § 826 BGB knüpft nicht an die Verletzung bestimmter Rechte und Rechtsgüter an, weshalb der nach dieser Norm ersatzfähige Schaden weit verstanden wird. Schaden ist danach nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. BGH, Urt. v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14, juris Rn. 19).

(2) Nach diesen Grundsätzen kommt es nicht darauf an, ob das Fahrzeug im Zeitpunkt des Erwerbs im Hinblick auf die unzulässige Abschalteinrichtung einen geringeren Marktwert hatte als ein Fahrzeug mit ordnungsgemäßer Abgasreinigungskonfiguration. Der Schaden des Käufers liegt in der Belastung mit der ungewollten Verbindlichkeit, nicht erst in dadurch verursachten wirtschaftlichen Nachteilen. Allein maßgebend ist, dass der abgeschlossene Vertrag, nämlich die Eigenschaften des Kaufgegenstands, nicht den berechtigten Erwartungen des Getäuschten entsprach und überdies die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar war (vgl. BGH, Urt. v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14, juris Rn. 16 ff.).

Beide Voraussetzungen waren im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses gegeben, weil vorliegend wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung die Entziehung der EG-Typgenehmigung oder die Anordnung von Nebenbestimmungen sowie bei deren Nichterfüllung die Stilllegung des Fahrzeugs drohte. Wegen des zur Rechtswidrigkeit der EG-Typgenehmigung führenden und damit die Zulassung des Fahrzeugs gefährdenden Mangels ist gerade der intendierte Hauptzweck des Fahrzeugs, dieses im öffentlichen Straßenverkehr zu nutzen, bereits vor der tatsächlichen Stilllegung unmittelbar gefährdet (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, juris Rn. 22), was bereits einen Schaden darstellt (so bereits Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 42 m. w. Nachw.).

Für die Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es allein auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an. Die später von der Beklagten entwickelten – und nach Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt im Jahr 2016 an dem klägerischen Fahrzeug durchgeführten – technischen Maßnahmen sind insoweit nicht zu berücksichtigen (so bereits Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 43 m. w. Nachw.; vgl. auch BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 58).

cc) Die oben genannte Entscheidung der Beklagten ist kausal für den dem Kläger entstandenen Schaden (so auch BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 44 ff.).

Hätte die Beklagte nicht die Entscheidung getroffen, dass die mit der manipulativ wirkenden Software zur Motorsteuerung ausgerüsteten Motoren des Typs EA189 in die von der *Volkswagen AG* hergestellten Fahrzeuge vom Typ Golf 1.6 TDI eingebaut werden, wäre das Fahrzeug mangels EG-Typgenehmigung nicht auf den deutschen Markt gelangt und hätte der Kläger dieses mit der darin verbauten unzulässigen Abschalteinrichtung nicht erwerben können. Jedenfalls hätte er Fahrzeuge mit erschlichener EG-Typgenehmigung aber nicht erworben. Denn bereits die Lebenserfahrung spricht dafür, dass Kraftfahrzeugkäufer vom Kauf eines Fahrzeugs Abstand nehmen würden, wäre ihnen bekannt, dass das betreffende Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typgenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen. Zweck des Autokaufs ist nämlich grundsätzlich – abgesehen von hier nicht einschlägigen Sonderkonstellationen – der Erwerb zur Fortbewegung im öffentlichen Straßenverkehr (so bereits Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 45 m. w. Nachw).

Die Entscheidung der Beklagten, dass die Motoren des Typs EA189 mit der zugehörigen Motorsteuerung samt der darin enthaltenen unzulässigen Abschalteinrichtung in den hier in Streit stehenden Fahrzeugtyp eingebaut werden, war ferner nicht nur unter ganz besonderen, außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit liegenden Umständen geeignet, den Schaden herbeizuführen. (vgl. zur notwendigen Adäquanz Palandt/*Grüneberg,* BGB, 80. Aufl., Vorb. v. § 249 Rn. 26 m. w. Nachw.). Vielmehr war es so, dass die Motoren gerade für den Einbau in die für die Veräußerung bestimmten Fahrzeuge vorgesehen waren und dass das heimliche Vorgehen hinsichtlich der eingesetzten Software nur dann sinnvoll war, wenn weder die zuständigen öffentlichen Stellen noch Händler noch Kunden informiert werden würden (ebenso OLG Köln, Beschl. v. 03.01.2019 – 18 U 70/18, juris Rn. 42). Dementsprechend war der Eintritt solcher Schäden, wie sie der Kläger erlitten hat, nicht nur nicht gänzlich unwahrscheinlich, sondern sogar bei gewöhnlichem Lauf der Geschehnisse sicher zu erwarten. Dies gilt sowohl für den Ersterwerb eines derartigen Neufahrzeugs als auch für den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs. Denn im Hinblick auf die zugrunde zu legende Gesamtlaufleistung von 250.000 km (vgl. hierzu sogleich unter II 1 b aa (2)) ist ein Weiterverkauf des langlebigen Wirtschaftsguts nicht nur vorhersehbar, sondern allgemein üblich.

Ein anderes Ergebnis kommt darüber hinaus nicht mit Rücksicht auf den Schutzzweck des hier verletzten Verhaltensgebots in Betracht. Zwar gilt für Ansprüche aus unerlaubten Handlungen allgemein, dass die Ersatzpflicht auf solche Schäden beschränkt ist, die in den Schutzbereich des verletzten Ge- oder Verbots fallen (vgl. nur BGH, Urt. v. 11.11.1985 – II ZR 109/84, juris Rn. 15 m. w. Nachw.). Allerdings war vorliegend bereits die Entscheidung der Beklagten, die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüsteten Motoren des Typs EA189 in den hier in Streit stehenden und zur Veräußerung an ahnungslose Kunden vorgesehenen Fahrzeugtyp einzubauen, sittenwidrig (so bereits Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 47 m. w. Nachw.). Der Sinn des entsprechenden Verhaltensverbots liegt dabei gerade in der Vermeidung solcher Schäden, wie sie der Kläger erlitten hat. Auf den lediglich öffentlich-rechtlichen Schutzcharakter des § 27 I EG-FGV kommt es in diesem Zusammenhang nicht an.

dd) Schließlich sind die subjektiven Voraussetzungen einer Haftung nach § 826 BGB erfüllt. Die Beklagte hatte im Zeitpunkt ihrer Entscheidung Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens für den späteren Eintritt des Schadens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände (so auch BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 60 ff.).

(1) In subjektiver Hinsicht setzt § 826 BGB Schädigungsvorsatz sowie Kenntnis der Tatumstände, die das Verhalten sittenwidrig erscheinen lassen, voraus.

(a) Der erforderliche Schädigungsvorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Dabei setzt § 826 BGB keine Schädigungsabsicht im Sinne eines Beweggrunds oder Ziels voraus. Vielmehr genügt für den Vorsatz im Rahmen des § 826 BGB nach ständiger Rechtsprechung des BGH ein Eventualvorsatz. Dabei braucht der Täter nicht im Einzelnen zu wissen, welche oder wie viele Personen durch sein Verhalten geschädigt werden; vielmehr reicht aus, dass er die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden irgendwelcher anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen hat (vgl. nur BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 25).

Im Einzelfall kann sich aus der Art und Weise des sittenwidrigen Handelns, insbesondere dem Grad der Leichtfertigkeit des Schädigers, die Schlussfolgerung ergeben, dass er mit Schädigungsvorsatz gehandelt hat (vgl. BGH, Urt. v. 20.11.2012 – VI ZR 268/11, juris Rn. 33). Dies kann insbesondere dann naheliegen, wenn der Schädiger sein Vorhaben trotz starker Gefährdung des Rechtsguts durchgeführt hat und es dem Zufall überlässt, ob sich die erkannte Gefahr verwirklicht (vgl. BGH, Urt. v. 20.12.2011 – VI ZR 309/10, juris Rn. 11 m. w. Nachw.).

(b) Für den getrennt davon erforderlichen subjektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit genügt die Kenntnis der tatsächlichen Umstände, die das Sittenwidrigkeitsurteil begründen (vgl. BGH, Urt. v. 13.09.2004 – II ZR 276/02, juris Rn. 36).

(c) Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i. V. mit § 31 BGB setzt außerdem voraus, dass ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ i. S. des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand verwirklicht hat, wobei der Begriff des „verfassungsmäßig berufenen Vertreters“ über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus weit auszulegen ist (vgl. nur BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 541/15, juris Rn. 14 m. w. Nachw.; Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 13 m. w. Nachw.). Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit lässt sich dabei nicht dadurch begründen, dass unter Anwendung der Grundsätze der Wissenszurechnung und Wissenszusammenrechnung auf die „im Hause“ der juristischen Person vorhandenen Kenntnisse abgestellt wird. Insbesondere lässt sich ein sittenwidriges Verhalten nicht durch mosaikartiges Zusammenrechnen der bei verschiedenen Mitarbeitern der juristischen Person vorhandenen Kenntnisse konstruieren (BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 23). Die erforderlichen Wissens- und Wollenselemente müssen vielmehr kumuliert bei einem Mitarbeiter vorliegen, der zugleich als „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ i. S. des § 31 BGB anzusehen ist und auch den objektiven Tatbestand verwirklicht hat (vgl. BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 13 m. w. Nachw.).

(2) Nach diesen allgemeinen Maßstäben steht aufgrund des maßgeblichen Sach- und Streitstands fest, dass die Beklagte im Zeitpunkt der sittenwidrigen, oben dargestellten Entscheidung Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens für den späteren Eintritt des Schadens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hatte.

(a) Der Kläger hat umfangreich dazu vorgetragen, wer nach seinem Wissensstand zu welchem Zeitpunkt Kenntnis von den Entscheidungen bei der Beklagten gehabt und diese gebilligt oder angeordnet habe. Bereits in der Klageschrift (dort S. 3) hat der Kläger unter anderem geltend gemacht, die „Fahrzeuge mit Dieselmotoren des Typs EA189 ... wurden von der Beklagten gezielt mit einer Software ausgestattet, welche den Ausstoß von Stickoxid (NO_X) auf dem Prüfstand verringert“, wobei die Stickoxidwerte im regulären Fahrbetrieb das gesetzlich erlaubte Maß deutlich überstiegen. Die Beklagte habe „in der Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeugmotors EA189 eine illegale Abschalteinrichtung verwendet, um die geltenden Abgasnormen zu umgehen. Der Vorstand der Beklagten wusste um diese Manipulationen, hat diese angewiesen und gebilligt.“ Damit hat der Kläger seiner Darlegungslast genügt.

Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ist ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs dann schlüssig, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen (vgl. nur BGH, Urt. v. 26.03.2019 – VI ZR 163/17, juris Rn. 11; Beschl. v. 25.09.2018 – VI ZR 234/17, juris Rn. 8; Beschl. v. 26.10.2016 – IV ZR 52/14, juris Rn. 27). Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen (vgl. BGH, Urt. v. 26.03.2019 – VI ZR 163/17, juris Rn. 11).

Nach diesen allgemeinen Maßstäben ist der klägerische Sachvortrag zu den subjektiven Voraussetzungen eines Anspruchs nach § 826 BGB hinreichend substanziiert und schlüssig. Denn aus dem obigen Vortrag ergibt sich nicht nur die Behauptung, dass (unter anderem) die Mitglieder des damaligen Vorstands Kenntnis von der in die Steuerung der Motoren des Typs EA189 integrierten unzulässigen Abschalteinrichtung hatten, sondern auch, dass diese den Einbau derselben in die Motorsteuerung der Motoren sogar angewiesen hatten, um den Stickoxidausstoß (nur) auf dem Prüfstand zu reduzieren. Damit hat der Kläger zugleich vorgetragen, dass die damaligen Vorstandsmitglieder Kenntnis von dem Eintritt eines kausalen Schadens bei den Käufern und von sämtlichen die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umständen gehabt hätten. Ein weitergehender Vortrag ist zur Substanziierung des klägerischen Vortrags nicht erforderlich, wobei es nicht darauf ankommt, dass dem Kläger, dem allein öffentlich zugängliche Quellen zur Verfügung stehen, eine weitergehende Darlegung nicht möglich ist.

(b) Diesen substanziierten und schlüssigen Vortrag hat die Beklagte nicht erheblich bestritten.

Die Beklagte begnügt sich in der Berufungsinstanz unter Hinweis auf eine Entscheidung des OLG Braunschweig vom 19.02.2019 (7 U 134/17, juris) – mit dem Einwand, das Landgericht habe rechtsfehlerhaft einen der Beklagten zurechenbaren Schädigungsvorsatz angenommen (Berufungsbegründung, S. 2). Erstinstanzlich hat sie in diesem Zusammenhang darauf abgestellt (vgl. Klageerwiderung, S. 10), sie verfüge „derzeit über keine Erkenntnisse darüber, dass einzelne Vorstandsmitglieder im Sinne des Aktienrechts … an der Entwicklung der Umschaltlogik des Dieselmotors EA189 beteiligt waren oder die Entwicklung oder Verwendung der Umschaltlogik für den EA189 seinerzeit in Auftrag gegeben oder gebilligt haben.“ Nach dem „derzeitigen Erkenntnisstand“ sei davon auszugehen, dass die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu entwickeln und zu verwenden, unterhalb der Vorstandsebene getroffen worden sei.

Im Hinblick auf den mit dem Bestreiten stets verbundenen einschränkenden Hinweis, dass dieser Vortrag auf den Erkenntnissen nach dem aktuellen Stand der internen Ermittlungen beruhe, handelt es sich der Sache nach um eine Erklärung mit Nichtwissen nach § 138 IV ZPO (so bereits Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 60 m. w. Nachw.).

(aa) Nach § 138 IV ZPO ist eine Erklärung mit Nichtwissen indes nur über Tatsachen zulässig, die weder eigene Handlungen der Partei noch Gegenstand ihrer eigenen Wahrnehmung gewesen sind. Bei einer juristischen Person kommt es insoweit auf ihre (derzeitigen) Organe an, nicht hingegen auf Kenntnisse früherer Organmitglieder (vgl. BGH, Urt. v. 10.10.1994 – II ZR 95/93, juris Rn. 22; Urt. v. 09.07.1987 – III ZR 229/85, juris Rn. 31). Die Partei trifft in diesem Zusammenhang aber die Pflicht, die ihr möglichen Informationen von Personen einzuholen, die unter ihrer Anleitung, Aufsicht oder Verantwortung tätig geworden sind (BGH, Urt. v. 08.01.2019 – II ZR 139/17, juris Rn. 34 m. w. Nachw.; Urt. v. 22.04.2016 – V ZR 256/14, juris Rn. 20 m. w. Nachw.). Bestreitet eine Partei trotz des Bestehens einer Informationspflicht mit Nichtwissen, ist dies unzulässig und führt dazu, dass der Vortrag des Gegners gemäß § 138 III ZPO als zugestanden gilt. Eine Ausnahme gilt nur dann, wenn sich für die Partei nach Einholen der Erkundigungen bei diesen Personen keine weiteren Erkenntnisse ergeben oder die Partei nicht beurteilen kann, welche von mehreren unterschiedlichen Darstellungen über den Geschehensablauf der Wahrheit entspricht, und sie das Ergebnis ihrer Erkundigungen in den Prozess einführt (BGH, Urt. v. 08.01.2019 – II ZR 139/17, juris Rn. 34 m. w. Nachw.; Urt. v. 22.04.2016 – V ZR 256/14, juris Rn. 20; Urt. v. 10.10.1994 – II ZR 95/93, juris Rn. 20 ff.).

(bb) Nach diesen Maßstäben gilt der substanziierte klägerische Sachvortrag, alle Mitglieder des Vorstands hätten Kenntnis von der Entscheidung zur serienmäßigen Verwendung der unzulässigen Abschalteinrichtung gehabt und diese angeordnet, gemäß § 138 III ZPO durch die Beklagte als zugestanden. Denn die Beklagte legt nicht dar, welche Nachforschungen sie bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung in zweiter Instanz konkret unternommen hat und welche Erkenntnisse sie dabei bisher erzielt hat (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 30.03.2017 – I ZR 19/16, juris Rn. 15). Weshalb der Beklagten entsprechender Vortrag nicht möglich sein soll, ist nicht ersichtlich. Dies gilt umso mehr, als die Staatsanwaltschaft Braunschweig zwischenzeitlich Anklage unter anderem wegen des Verdachts des besonders schweren Falls des Betrugs gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden Dr. *Winterkorn* und weitere Führungskräfte erhoben hat und diesen vorwirft, sie hätten die Existenz der illegalen Abschalteinrichtung, die die Emissionswerte von Dieselautos auf dem Prüfstand verringerte, bewusst verschwiegen. Dessen ungeachtet macht die Beklagte – auch nach dem entsprechenden Hinweis des Senats in der mündlichen Verhandlung vom 13.04.2021 auf die der Beklagten bekannte Ansicht des Senats, dass die Beklagte bisher ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen sei – keine weiteren Angaben über das Ergebnis ihrer bisher durchgeführten internen Ermittlungen, obwohl seit Bekanntwerden des Abgasskandals mittlerweile mehr als fünfeinhalb Jahre verstrichen sind.

Auf eine Unzumutbarkeit weiterer Darlegungen wegen des Umfangs der Nachforschungen oder des Aufwands für deren Aufbereitung (hierzu *Pfeiffer,* ZIP 2017, 2077, 2083) kann sich die Beklagte nicht berufen. Insoweit fehlt es bereits an hinreichenden Darlegungen, weshalb es ihr mit zumutbarem Aufwand nicht möglich sein sollte, sich zur Kenntnis von Vorstandsmitgliedern über die serienmäßige Verwendung der Abschalteinrichtung zu äußern (ähnlich OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019 – 13 U 37/19, juris Rn. 78). Die Weigerung der Beklagten, irgendwelche Erkenntnisse aus ihren Ermittlungen preiszugeben, geht mit ihr heim.

(c) Da nach alledem der substanziierte und schlüssige klägerische Sachvortrag zur Erfüllung der subjektiven Seite des § 826 BGB durch die Beklagte bereits gemäß § 138 III ZPO als zugestanden gilt, kommt es weder auf die im Ergebnis allerdings zu bejahende Frage, ob die Beklagte einer sekundären Darlegungslast nachzukommen hat, noch auf die zu verneinende Frage an, ob sie dieser genügt (vgl. hierzu OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019 – 13 U 37/19, juris Rn. 70 ff.; BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 39 ff.).

b) Dem Kläger stehen die von dem Landgericht zuerkannten Ansprüche teilweise nicht zu.

Als Rechtsfolge des § 826 BGB kann der Kläger von der Beklagten die Schäden ersetzt verlangen, die aus der Installation der die Betriebsmodi konfigurierenden Software in die Motorsteuerung des in dem hier in Streit stehenden Fahrzeug verbauten Motors EA189 resultieren.

Der Inhalt der Schadensersatzpflicht gemäß § 826 BGB bestimmt sich nach den §§ 249 ff. BGB. Da der Schaden des Klägers – wie bereits oben dargelegt – in der Belastung mit der ungewollten Verbindlichkeit zu sehen ist, ist er – was das Landgericht zutreffend erkannt hat – im Wege der Naturalrestitution so zu stellen, als hätte er den Kaufvertrag über das hier in Streit stehende Fahrzeug nicht geschlossen. Damit steht ihm ein Anspruch auf Rückgängigmachung der Folgen dieses Vertrags zu, das heißt, er kann Ausgleich der für diesen Vertrag getätigten Aufwendungen gegen Herausgabe des aus dem Vertrag Erlangten verlangen (vgl. BGH, Urt. v. 19.07.2004 – II ZR 402/02, BGHZ 160, 149 = juris Rn. 41; Urt. v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14, juris Rn. 28).

Nach diesen allgemeinen Grundsätzen hat der Kläger gegen die Beklagte einen Anspruch auf Erstattung des an die Verkäuferin im Jahr 2012 gezahlten Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung abzüglich des aufgrund der Weiterveräußerung des Fahrzeugs im Januar 2020 erzielten Verkaufserlöses zuzüglich der ihm entstandenen Finanzierungskosten, sodass ihm in der Hauptsache ein Zahlungsanspruch in Höhe von 6.083,23 € zuzüglich Rechtshängigkeitszinsen zusteht (aa). Soweit der Kläger den Klageantrag zu 1 in Höhe von 4.500 € für erledigt erklärt hat, hat er – nachdem die Beklagte der Erledigungserklärung ausdrücklich widersprochen hat – einen Anspruch auf Feststellung, dass der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 4.500 € erledigt ist (bb). Entsprechendes gilt, soweit der Kläger in der Berufungsinstanz den Feststellungsantrag zu 3 (Feststellung des Annahmeverzugs) in der Hauptsache einseitig für erledigt erklärt hat (dd)). Hingegen hat er, soweit er auch den Feststellungsantrag zu 2 (Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten für weitere Schäden) in der Hauptsache einseitig für erledigt erklärt hat, keinen Anspruch auf Feststellung der Erledigung dieses Antrags (cc)). Ebenso wenig hat er einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten (ee)).

aa) Der Kläger hat gegen die Beklagte – wie der Senat bereits mehrfach entschieden hat (vgl. nur Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 99 ff.) – einen Anspruch auf Erstattung des an die Verkäuferin im Jahr 2012 gezahlten Kaufpreises (20.395,11 €) abzüglich einer unter Zugrundelegung einer Gesamtlaufleistung von 250.000 km ((2)) zu errechnenden Nutzungsentschädigung ((1)), die sich auf 11.368,23 € beläuft ((3)). Dieser dem Kläger entstandene Schadensersatzanspruch ist durch den im Januar 2020 erfolgten Verkauf des Fahrzeugs nicht insgesamt entfallen; vielmehr muss sich der Kläger den erzielten Verkaufserlös von 4.500 € (lediglich) als weiteren Nutzungsvorteil anrechnen lassen ((4)). Keinen Erfolg hat die Beklagte ferner mit ihrem Einwand, die dem Kläger entstandenen und ihm von dem Landgericht zuerkannten Finanzierungskosten von zusammen 1.556,35 € seien grundsätzlich nicht ersatzfähig ((5)), sodass dem Kläger in der Hauptsache ein Zahlungsanspruch in Höhe von (20.395,11 € – 11.368,23 € – 4.500 € + 1.556,35 € =) 6.083,23 € – und nicht, wie von ihm zuletzt beantragt, in Höhe von (4.643,70 € + 1.556,35 € =) 6.200,05 € – zuzüglich Rechtshängigkeitszinsen ((6)) zusteht.

(1) In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass sich der Kläger im Wege des Vorteilsausgleichs die von ihm gezogenen Nutzungsvorteile – während der gesamten Dauer des Besitzes – anrechnen lassen muss (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = juris Rn. 64 ff.; Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 = juris Rn. 11), was der Kläger hier auch nicht in Abrede stellt. Mit der Vorteilsanrechnung werden weder die Präventionswirkung des Deliktsrechts verfehlt oder das Gebot unionsrechtskonformer Rechtsanwendung verletzt noch die Beklagte unangemessen entlastet oder gesetzliche Wertungen missachtet (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 = juris Rn. 11 m. w. Nachw.).

(2) Für die Berechnung des Vorteils ist grundsätzlich der objektive Wert der gezogenen Nutzungen maßgeblich (BGH, Urt. v. 31.03.2006 – V ZR 51/05, BGHZ 167, 108 = juris Rn. 10). Bei der Eigennutzung beweglicher Sachen wird der Wert von Gebrauchsvorteilen grundsätzlich nach der zeitanteiligen linearen Wertminderung berechnet, also nach einem Vergleich zwischen dem tatsächlichen Gebrauch und der voraussichtlichen Gesamtnutzungsdauer der Sache unter Berücksichtigung des Werts der Sache bzw. des vereinbarten Kaufpreises (vgl. BGH, Urt. v. 31.03.2006 – V ZR 51/05, BGHZ 167, 108 = juris Rn. 12 m. w. Nachw.). Bei der hier vorzunehmenden Rückabwicklung eines Kaufvertrags über einen Pkw ist die für jeden gefahrenen Kilometer zu zahlende Nutzungsentschädigung daher in der Weise zu ermitteln, dass der vereinbarte (Brutto-)Kaufpreis durch die voraussichtliche Restlaufleistung des Fahrzeugs im Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs an den Käufer geteilt wird, wobei grundsätzlich von einer Gesamtlaufleistung von 250.000 km auszugehen ist (vgl. BGH, Beschl. v. 09.12.2014 – VIII ZR 196/14, juris Rn. 3; Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 99 ff.; Urt. v. 21.01.2020 – 17 U 2/19, juris Rn. 74 ff.; zuletzt: Urt. v. 16.02.2021 – 17 U 579/19, juris Rn. 56 ff.; vgl. auch BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 = juris Rn. 11). Gründe, von diesem Grundsatz abzuweichen, zeigt der Kläger nicht auf. Vielmehr geht auch er von einer Anrechnung der gezogenen Nutzungsvorteile unter Berücksichtigung einer zu erwartenden Gesamtlaufleistung von 250.000 km aus.

(3) Vor diesem Hintergrund war die Berechnung des Landgerichts zutreffend. Denn unter Berücksichtigung der bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung erster Instanz von dem Kläger mit dem Fahrzeug gefahrenen Kilometer (137.918) belief sich die Nutzungsentschädigung auf 11.251,41 €, sodass ihm zu diesem Zeitpunkt gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch in Höhe von 9.143,70 € zustand.

Indes ist zu berücksichtigen, dass sich der Kläger die von ihm mit dem Fahrzeug zwischen dem Schluss der mündlichen Verhandlung in erster Instanz und dem Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs an die Käuferin am 24.01.2020 zurückgelegten Kilometer als weiteren Vorteil anrechnen lassen muss.

Nach dem Vorbringen des Klägers (Schriftsatz vom 18.03.2021, S. 2; Protokoll der mündlichen Berufungsverhandlung, S. 2) belief sich der Kilometerstand im Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs an die Käuferin am 24.01-2020 auf 139.350. Soweit in dem vorgelegten Kaufvertrag vom 17.01.2020 ein „maximaler Kilometerstand bei Übergabe“ von 140.500 vereinbart worden sei, sei dieser Kilometerstand nicht erreicht worden. Mit diesem Vortrag genügt der Kläger seiner ihm insoweit obliegenden sekundären Darlegungslast. Soweit die Beklagte den von dem Kläger behaupteten Kilometerstand im Zeitpunkt der Übergabe mit Nichtwissen bestritten hat, hat sie hiermit keinen Erfolg, da sie insoweit die Beweislast trägt. Dass das Fahrzeug im Zeitpunkt der Übergabe den von ihr behaupteten höheren Kilometerstand von 140.500 auswies, hat die insoweit beweisbelastete Beklagte – auch nach dem Hinweis des Senats auf die ihr obliegende Beweislast (vgl. S. 2 des Protokolls der mündlichen Berufungsverhandlung) – nicht unter Beweis gestellt.

Bei dieser Sachlage ist der Berechnung der von dem Kläger genannte Kilometerstand von 139.350 zugrunde zu legen. Daher berechnet sich die Nutzungsentschädigung auf

$${\frac{\text{20.395,11 € [Kaufpreis]}\times\text{139.350 km [gefahrene Kilometer]}}{\text{250.000 km [zu erwartende Gesamtlaufleistung]}}}=\text{11.368,23 €.}$$

(4) Der klägerische Schadensersatzanspruch ist durch den im Januar 2020 erfolgten Verkauf des Fahrzeugs nicht entfallen. Vielmehr muss sich der Kläger den erzielten Verkaufserlös von 4.500 € (lediglich) als weiteren Vorteil anrechnen lassen.

Durch den Weiterverkauf eines von der Manipulation des Motors EA189 betroffenen Fahrzeugs fällt der Schaden des Fahrzeugkäufers nicht weg (so auch OLG Oldenburg, Urt. v. 21.02.2020 – 6 U 286/19, juris Rn. 61 ff.; OLG Frankfurt a. M., Urt. v. 18.12.2020 – 13 U 326/19, juris Rn. 23 ff.; OLG Köln, Urt. v. 26.03.2020 – 7 U 167/19, juris Rn. 32; OLG Schleswig, Urt. v. 28.08.2020 – 1 U 137/19, juris Rn. 81 ff.; OLG Stuttgart, Urt. v. 29.09.2020 – 12 U 449/19, juris Rn. 33; OLG Koblenz, Urt. v. 26.01.2021 – 3 U 1283/20, juris Rn. 25). Dies gilt auch dann, wenn der von der Beklagten sittenwidrig vorsätzlich geschädigte Käufer – wie der Kläger im hiesigen Streitfall – nicht vorgetragen hat, dass er bei dem Weiterverkauf des Fahrzeugs einen Mindererlös habe hinnehmen müssen (so aber OLG Schleswig, Urt. v. 22.11.2019 – 17 U 70/19, juris Rn. 28 ff.; OLG Celle, Urt. v. 19.02.2020 – 7 U 424/18, BeckRS 2020, 6243 Rn. 9 f.). Denn – wie bereits oben dargelegt – ist der Schaden des Klägers in dem Vertragsschluss im Jahr 2012 zu sehen. Durch die Weiterveräußerung des Fahrzeugs konnte er sich zwar zum Teil der Folgen des ungewollten Vertragsschlusses entledigen (nämlich Eigentum und Besitz an dem erworbenen Fahrzeug) und erzielte mit dem Verkaufserlös einen Vermögensvorteil. Jedoch wurde hierdurch der ungewollte Vertragsschluss nicht vollständig kompensiert.

Im Übrigen wäre es unbillig, dem geschädigten Käufer in diesen Fällen zu verwehren, sich so weit als möglich von den Folgen des ungewollten Kaufvertrages zu lösen, wenn sich die Gelegenheit durch eine Veräußerung bietet (vgl. auch OLG Koblenz, Urt. v. 26.01.2021 – 3 U 1283/20, juris Rn. 25 m. w. Nachw.). Denn andernfalls wäre der Käufer gehalten, das vom Abgasskandal betroffene Fahrzeug bis zum rechtskräftigen Abschluss des Prozesses gegen den Fahrzeughersteller zu behalten und wäre somit ein weiteres Mal in seiner Dispositionsfreiheit beeinträchtigt.

Dass der Kläger das Fahrzeug unter Wert veräußert hat, was gemäß § 254 BGB zu berücksichtigen wäre, behauptet die Beklagte – auch nach dem entsprechenden Hinweis in der mündlichen Berufungsverhandlung (vgl. Protokoll der Berufungsverhandlung vom 13.04.2021, S. 3) – nicht.

Die Berechnung des Schadensersatzanspruchs nach §§ 826, 31 BGB (analog) hat daher bei Weiterverkauf des betroffenen Fahrzeugs in der Weise zu erfolgen, dass der Kläger den gezahlten Kaufpreis abzüglich des von ihm zu erstattenden Nutzungsausgleichs für die gefahrenen Kilometer sowie des erzielten Weiterverkaufserlöses beanspruchen kann.

(5) Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Ersatz der ihm durch die teilweise Finanzierung des Fahrzeugerwerbs entstandenen Finanzierungskosten in Höhe von insgesamt 1.556,35 €.

Nach der Rechtsprechung des Senats hat die Beklagte einem Käufer eines mit einem Motor des Typs EA189 versehenen Fahrzeugs auch die ihm durch die (teilweise) Finanzierung des Kaufpreises entstandenen Finanzierungskosten zu ersetzen; dies gilt sowohl in Bezug auf die von ihm geleisteten Darlehenszinsen (vgl. Senat, Urt. v. 09.04.2020 – 17 U 318/19, n. v. [rechtskräftig nach Rücknahme der Revisionen beider Parteien]; Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 73 ff.) als auch in Bezug auf die Kosten eines – wie hier – abgeschlossenen „Kreditschutzbriefs Plus“ (vgl. Senat, Urt. v. 19.11.2019 – 17 U 146/19, juris Rn. 80 ff.; so jetzt auch BGH, Urt. v. 13.04.2021 – VI ZR 274/20, juris Rn. 18 ff.). Denn der von der Beklagten sittenwidrig vorsätzlich Geschädigte ist gemäß §§ 826, 249 I BGB so zu stellen, als wäre es nicht zu dem Fahrzeugerwerb gekommen.

Hätte der Kläger das Fahrzeug nicht gekauft, hätte er den Kaufpreis nicht mit einem Darlehen teilweise finanziert, sodass ihm weder die Darlehenszinsen (in Höhe von 872,33 €) noch die Kosten für den Kreditschutzbrief (in Höhe von 684,02 €) entstanden wären. Einen Vorteil, der im Wege der Vorteilsausgleichung schadensmindernd zu berücksichtigen wäre, hatte der Kläger durch die Finanzierung nicht. Der Finanzierungsaufwand diente – wie die Kaufpreiszahlung – im Streitfall dem Erwerb des Fahrzeugs und verschaffte dem Kläger keinen Liquiditätsvorteil im Vergleich zu dem Zustand, der bestanden hätte, hätte er von dem Kauf Abstand genommen (vgl. BGH, Urt. v. 13.04.2021 – VI ZR 274/20, juris Rn. 20).

(6) Dem Kläger stehen Rechtshängigkeitszinsen für die Zeit vom 10.08.2019 (Tag nach Rechtshängigkeit) bis zum 06.12.2019 (Schluss der mündlichen Verhandlung erster Instanz) aus dem ihm von dem Landgericht zuerkannten Betrag von 10.700,05 € zu. Ferner hat er Anspruch auf weitere Rechtshängigkeitszinsen vom 07.12.2019 bis zum 24.01.2020 aus dem Betrag, der der Differenz aus dem Kaufpreis und dem am 07.12.2019 im Wege des Vorteilsausgleichs anzurechnenden Nutzungsersatzanspruch entspricht und sich bis 24.01.2020 täglich linear verringert. Schließlich stehen ihm Rechtshängigkeitszinsen seit dem 25.01.2020 aus der ihm zuzuerkennenden Hauptforderung von 6.083,23 € zu.

(a) Ein Anspruch auf Rechtshängigkeitszinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz steht dem Kläger gemäß §§ 291, 288 I 2 BGB, § 187 I BGB analog ab dem auf den ersten Tag der Rechtshängigkeit des Klageantrages zu 1 folgenden Tag (vgl. nur BGH, Urt. v. 24.01.1990 – VII-I ZR 296/88, juris Rn. 25) – und somit ab 10.08.2019 – zu.

(b) Indes sind die Rechtshängigkeitszinsen nicht nur aus dem zuzusprechenden Erstattungsbetrag von 6.083,23 € zu zahlen. Die auf den Kaufpreiserstattungsanspruch anzurechnenden Nutzungsvorteile wurden nämlich zum Teil erst zwischen dem Eintritt der Rechtshängigkeit und der Übergabe des Fahrzeugs an die Käuferin am 24.01.2020 erlangt. In Ermangelung anderweitigen Vortrags ist dabei davon auszugehen, dass der Kläger seine Gesamtfahrleistung mit dem erworbenen Fahrzeug grundsätzlich gleichmäßig erbracht hat. Gegenteiliges machen die Parteien nicht geltend. Demnach lag der nach § 291 BGB zu verzinsende Betrag bei Eintritt der Rechtshängigkeit höher als der zuzusprechende Erstattungsbetrag und hat sich dann sukzessive auf diesen letztlich zuzuerkennenden Betrag ermäßigt (vgl. Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19, juris Rn. 38; Senat, Urt. v. 15.12.2020 – 17 U 815/19, juris Rn. 98).

Deshalb stehen dem Kläger Rechtshängigkeitszinsen zunächst für die Zeit vom 10.10.2019 bis zum 06.12.2019 (Schluss der mündlichen Verhandlung erster Instanz) aus dem ihm von dem Landgericht zuerkannten Betrag von (9.143,70 € + 1.556,35 € =)10.700,05 € zu. Soweit er für diesen Zeitraum erstinstanzlich höhere Rechtshängigkeitszinsen geltend gemacht hat, hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Da er gegen das landgerichtliche Urteil keine (Anschluss-)Berufung eingelegt hat, hat es hierbei zu verbleiben.

In der Zeit vom 07.12.2019 bis zum 24.01.2020 ermäßigte sich der klägerische Ersatzanspruch sukzessive von 10.700,05 € auf den am 24.01.2020 unter Berücksichtigung der oben errechneten Nutzungsentschädigung geschuldeten Betrag von (20.395,11 € – 11.368,23 € + 1.556,35 € =) 10.583,23 €. Deshalb stehen ihm für diesen Zeitpunkt weitere Rechtshängigkeitszinsen aus einem Betrag von zunächst 10.700,05 € zu, der sich bis zum 24.01.2020 täglich linear bis zu einem Betrag von 10.583,23 € verringert.

Für die Zeit ab dem 25.01.2020 stehen dem Kläger schließlich Rechtshängigkeitszinsen aus dem zuzusprechenden Betrag zu.

bb) Soweit der Kläger den Klageantrag zu 1 in der Berufungsinstanz in Höhe von 4.500 € für erledigt erklärt hat, ist die darin zu sehende Änderung des Klageantrags auf Feststellung, dass der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 4.500 € erledigt ist, zulässig. Der Kläger hat auch einen entsprechenden Feststellungsanspruch. Denn die Klageforderung war in dieser Höhe im Zeitpunkt des Eintritts des erledigenden Ereignisses (Verkauf des Fahrzeugs) begründet und ist hierdurch in Höhe des erhaltenen Kaufpreises von 4.500 € gegenstandslos geworden (vgl. zum Prüfungsumfang im Falle einer einseitig gebliebenen Erledigungserklärung nur Zöller/*Althammer,* ZPO, 33. Aufl., § 91a Rn. 43 f. m. w. Nachw.).

cc) Soweit der Kläger den ursprünglichen Feststellungsantrag zu 2 (Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten für weitere Schäden) in der Berufungsinstanz in der Hauptsache einseitig für erledigt erklärt hat, ist die darin zu sehende Änderung des Klageantrags auf Feststellung, dass der Rechtsstreit in Bezug auf diesen Feststellungsantrag in der Hauptsache erledigt ist, zwar zulässig. Indes hat der Kläger keinen Anspruch auf eine entsprechende Feststellung. Der Kläger hatte im Zeitpunkt des Eintritts des erledigenden Ereignisses (Verkauf des Fahrzeugs) nämlich keinen Anspruch auf Feststellung, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Schadenersatz zu zahlen für weitere Schäden, die aus der vom Kraftfahrt-Bundesamt als unerlaubt eingestuften Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der daran anschließenden Rückrufaktion 23R7 resultieren. Denn dieser Feststellungsantrag war unzulässig. Zwar war der so formulierte Antrag hinreichend bestimmt i. S. des § 253 II Nr. 2 ZPO, da sich aus dem Vortrag und dem Antrag des Klägers mit der notwendigen Klarheit ergibt, dass er mit der exakt umschriebenen Software diejenige meint, die das Kraftfahrt-Bundesamt mit Bescheid vom 15.10.2015 für unzulässig erachtet hat (vgl. hierzu nur Senat, Urt. v. 16.02.2021 – 17 U 579/19, juris Rn. 35 f.). Indes fehlte es dem Kläger am erforderlichen Feststellungsinteresse gemäß § 256 I ZPO.

(1) Ein auf den Ersatz künftiger Schäden gerichteter Feststellungsantrag kann nur dann Erfolg haben, wenn die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs vorliegen, also ein haftungsrechtlich relevanter Eingriff gegeben ist, der zu möglichen künftigen Schäden führen kann (BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19, juris Rn. 29 m. w. Nachw.). Dabei kann die Möglichkeit ersatzpflichtiger künftiger Schäden ohne Weiteres zu bejahen sein, wenn ein deliktsrechtlich geschütztes absolutes Rechtsgut verletzt wurde und bereits ein Schaden eingetreten ist. Im Streitfall haftet die Beklagte aber nicht wegen der Verletzung eines absolut geschützten Rechtsguts, sondern wegen der sittenwidrigen vorsätzlichen Herbeiführung eines ungewollten Vertragsschlusses. Der in dem Vertragsschluss selbst liegende Schaden wird bereits von der Verurteilung der Beklagten zur Kaufpreiserstattung erfasst (BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19, juris Rn. 29 m. w. Nachw.).

(2) Nach diesen allgemeinen Maßstäben war der Feststellungsantrag im Zeitpunkt des erledigenden Ereignisses unzulässig. Soweit der Senat dies in vergleichbaren Fällen in der Vergangenheit anders gesehen hat (vgl. Senat, Urt. v. 18.07.2019 – 17 U 160/18, juris Rn. 72 ff.; Urt. v. 21.01.2020 – 17 U 2/19, juris Rn. 97 ff.), hat er diese Rechtsprechung aufgegeben (vgl. dazu zuletzt Senat, Urt. v. 16.02.2021 – 17 U 579/19, juris Rn. 37 f., für eine isolierte Feststellungsklage und Urt. v. 15.12.2020 – 17 U 742/19, juris Rn. 32 f., für eine ergänzende Feststellungsklage). Denn welche weiteren – ersatzfähigen – Schäden der insoweit darlegungsbelastete (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19, juris Rn. 29 m. w. Nachw.) Kläger aus dem Fahrzeugerwerb befürchtete, dass solche Schäden wahrscheinlich waren und ob auch insoweit die materiellen Haftungsvoraussetzungen des § 826 BGB (oder einer anderen Anspruchsgrundlage) erfüllt waren, lässt sich dem klägerischen Vortrag nicht entnehmen. Der Vortrag des Klägers zu angeblich zu erwartenden weiteren Schäden rechtfertigt nicht die Annahme des notwendigen Feststellungsinteresses nach § 256 I ZPO.

(a) Einen Anspruch auf Ersatz von Inspektions- und Wartungskosten einschließlich Verbrauchsmaterialien (Schmierstoffe, Filter etc.) sowie Kleinreparaturen hatte der Kläger nicht (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 = juris Rn. 24).

(b) Soweit der Kläger zur Begründung des Feststellungsinteresses auf Steuernachforderungen abstellt (Schriftsatz vom 11.11.2019, S. 9), waren solche Forderungen bereits im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht wahrscheinlich (so bereits Senat, Urt. v. 15.12.2020 – 17 U 742/19, juris Rn. 38; Urt. v. 16.02.2021 – 17 U 579/19, juris Rn. 46). Dem (speziell für Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche der Erwerber von Kraftfahrzeugen mit dem Motor EA189, die auf die Überschreitung von angegebenen Abgasgrenzwerten gestützt werden, in den nordbadischen Landgerichtsbezirken zuständigen, mit Hunderten vergleichbarer Fälle betrauten) erkennenden Senat ist kein Fall bekannt geworden, in dem ein Erwerber eines mit dem Motor EA189 ausgestatteten Fahrzeugs nachträglich mit einer höheren Kraftfahrzeugsteuer belastet worden ist.

(c) Die von dem Kläger zur Begründung des Feststellungsinteresses vorgetragenen befürchteten Abmeldekosten (Schriftsatz vom 11.11.2019, S. 7) waren im Rahmen der von ihm im Wege des Schadensersatzes beabsichtigten Rückabwicklung nicht von ihm, sondern von der Beklagten zu tragen, sodass nicht wahrscheinlich war, dass solche Kosten bei ihm anfallen würden (vgl. Senat, Urt. v. 15.12.2020 – 17 U 742/19, juris Rn. 37, Urt. v. 16.02.2021 – 17 U 579/19, juris Rn. 46). Dass er beabsichtigte, das Fahrzeug vor der Übergabe an die Beklagte stillzulegen, hat er nicht behauptet.

(d) Das erforderliche Feststellungsinteresse konnte der Kläger ferner nicht mit Erfolg auf befürchtete Schäden wegen der Durchführung der zur Beseitigung der ursprünglich vorhandenen unzulässigen Abschalteinrichtung erforderlichen und vom Kraftfahrt-Bundesamt zuvor im Jahr 2016 freigegebenen technischen Maßnahmen (Installation des Softwareupdates und Einbau eines Strömungsgleichrichters) stützen. Mit seinen pauschalen, weder auf sein Fahrzeug noch auf Fahrzeuge des erworbenen Typs VW Golf 1.6 TDI bezogenen Ausführungen zu angeblich negativen Auswirkungen des Softwareupdates (z. B. Mehrbelastung des Motors, erhöhter Verschleiß der betroffenen Fahrzeugteile, insbesondere des Dieselpartikelfilters) trägt der Kläger nicht substanziiert vor, dass bis zu dem Eintritt des erledigenden Ereignisses ein Schadenseintritt wahrscheinlich war.

(e) Mangels Wahrscheinlichkeit eines weiteren Schadenseintritts konnte das erforderliche Feststellungsinteresse auch nicht mit Rücksicht auf eine drohende Verjährung (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 25.02.2010 – VII ZR 187/08, juris Rn. 13 m. w. Nachw.) begründet werden.

dd) Soweit der Kläger den ursprünglichen Feststellungsantrag zu 3 (Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten) in der Berufungsinstanz in der Hauptsache einseitig für erledigt erklärt hat, ist die darin zu sehende Änderung des Klageantrags auf Feststellung, dass der Rechtsstreit in Bezug auf diesen Feststellungsantrag in der Hauptsache erledigt ist, zulässig. Der Kläger hat auch einen Anspruch auf entsprechende Feststellung. Denn der Kläger hatte im Zeitpunkt des Eintritts des erledigenden Ereignisses (Verkauf des Fahrzeugs) einen Anspruch auf Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Annahme des erworbenen Fahrzeugs in Verzug befindet.

Der Kläger hatte die von ihm zu erbringende Gegenleistung – nämlich die Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs – zwar nicht gemäß § 294 BGB so, wie sie zu bewirken ist, tatsächlich angeboten. Indes reicht nach § 295 Satz 1 BGB ein wörtliches Angebot aus, um den Annahmeverzug herbeizuführen, wenn der Gläubiger bestimmt und eindeutig erklärt hat, dass er die Leistung nicht annehmen werde. Diese Voraussetzungen lagen hier im Zeitpunkt des erledigenden Ereignisses vor.

Zum einen hat der Kläger bereits vorgerichtlich mit Anwaltsschreiben vom 18.07.2019 die Übergabe und Übereignung der erworbenen Fahrzeuge ausdrücklich angeboten (vgl. Anwaltsschreiben vom 18.07.2019, Anlage K 3). Daran hat er in der Klageschrift (dort S. 13) ausdrücklich festgehalten. Zusammen mit dem auf Zug-um-Zug-Leistung gerichteten Klageantrag zu 1 ist darin ein ausreichendes wörtliches Angebot zu sehen (vgl. hierzu auch BGH, Urt. v. 15.11.1996 – V ZR 292/95, juris Rn. 10). Zum anderen hat die Beklagte, die das Bestehen eines Schadensersatzanspruchs des Klägers erstinstanzlich schon dem Grunde nach geleugnet und auf Klageabweisung angetragen hat, dieses Angebot eindeutig und bestimmt abgelehnt.

Der Kläger hat die von ihm zu erbringenden Gegenleistungen erstinstanzlich zuletzt auch nicht an unberechtigte Bedingungen geknüpft (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19, juris Rn. 30 m. w. Nachw.). Vielmehr hat er seine Verpflichtung zur Zahlung einer – unter Berücksichtigung einer Gesamtlaufleistung von 250.000 km zu errechnenden – Nutzungsentschädigung bereits erstinstanzlich akzeptiert und diese von dem geltend gemachten Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises in Abzug gebracht. Deshalb hat er zuletzt den exakt geschuldeten Betrag (9.143,70 € zuzüglich Finanzierungskosten nebst Rechtshängigkeitszinsen) geltend gemacht und damit die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs nicht von unberechtigte Bedingungen abhängig gemacht.

Bei dieser Sachlage befand sich die Beklagte im Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung erster Instanz am 6. Dezember 2019 – wie von dem Landgericht zutreffend erkannt – mit der Annahme des Fahrzeugs in Verzug. Dies hatte sich bis zum Eintritt des erledigenden Ereignisses im Januar 2020 nicht geändert.

ee) Einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten hat der Kläger nicht (ursprünglicher Klageantrag zu 4). Zwar hat der Kläger in der mündlichen Berufungsverhandlung vorgetragen, dass sich der vorgerichtlich erteilte Auftrag nur auf die außergerichtliche Tätigkeit seiner Prozessbevollmächtigten beschränkt hat (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 15.08.2019 – III ZR 205/17, juris Rn. 43). Indes steht dem Kläger deshalb kein Anspruch auf Ersatz der ihm vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten zu, weil die Beauftragung der klägerischen Prozessbevollmächtigten mit einer außergerichtlichen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen keine zweckentsprechende Rechtsverfolgung darstellte.

(1) Der dem Geschädigten zustehende Schadensersatzanspruch umfasst grundsätzlich auch den Ersatz der durch das Schadensereignis erforderlich gewordenen Rechtsverfolgungskosten (§ 249 II 1 BGB). Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH (vgl. nur Urt. v. 29.10.2019 – VI ZR 45/19, juris Rn. 21 m. w. Nachw.) hat der Schädiger allerdings nicht schlechthin alle durch das Schadensereignis adäquat verursachten Rechtsanwaltskosten zu ersetzen, sondern nur solche, die aus Sicht des Geschädigten zur Wahrnehmung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig waren. Auch dabei ist gemäß dem Grundsatz der subjektbezogenen Schadensbetrachtung Rücksicht auf die spezielle Situation des Geschädigten zu nehmen (vgl. BGH, Urt. v. 29.10.2019 – VI ZR 45/19, juris Rn. 21 m. w. Nachw.).

(2) Nach diesen allgemeinen Maßstäben steht dem Kläger – worauf der Senat in der mündlichen Berufungsverhandlung hingewiesen hat (was versehentlich in dem Protokoll der Berufungsverhandlung nicht festgehalten wurde) – deshalb kein Anspruch auf Ersatz der ihm vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten zu, weil die Beauftragung der klägerischen Prozessbevollmächtigten mit einer außergerichtlichen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im Mai 2019 keine zweckentsprechende Rechtsverfolgung darstellte. Die Beklagte hat – von dem Kläger in der Folgezeit unbestritten – nämlich vorgetragen, es sei zu der Zeit, als die klägerischen Prozessbevollmächtigten die Beklagte im Mai 2019 vorgerichtlich anschrieben (vgl. Anlage K 3), aufgrund der umfassenden Presseberichterstattung allgemein – und daher auch dem Kläger und seinen Prozessbevollmächtigten – bekannt gewesen, dass sie – die Beklagte – nicht bereit sei, sich außergerichtlich zu einigen (vgl. Berufungsbegründung, S. 40 f.). Bei dieser Sachlage handelte es sich bei den durch die vorgerichtliche Tätigkeit gleichwohl verursachten Kosten nicht mehr um eine zweckentsprechende Maßnahme der Rechtsverfolgung. Diese Kosten stellen daher eine vermeidbare Vergrößerung des Schadens dar, für die nach § 254 BGB die Beklagte nicht einzustehen hat.

2. Nach alldem stehen dem Kläger die folgenden Ansprüche zu:

a) Der Kläger hat Anspruch auf Zahlung von 6.083,23 € nebst Rechtshängigkeitszinsen in Höhe von jeweils fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz vom 10.08.2019 bis zum 06.12,2019 aus einem Betrag von 10.700,05 €, vom 07.12.2019 bis zum 24.01.2020 aus einem Betrag von 10.700,05 €, der sich ab dem 07.12.2019 bis zum 24.01.2020 Tag für Tag linear auf 10.583,23 € ermäßigt, sowie seit dem 25.01.2020 aus 6.083,23 €.

b) Ferner hat er einen Anspruch auf Feststellung, dass der Rechtsstreit in Bezug auf den Zahlungsantrag zu 1 in Höhe von 4.500 € und in Bezug auf den ursprünglichen Feststellungsantrag zu 3 (Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Entgegennahme des im Klageantrag zu 1 genannten Pkw im Annahmeverzug befindet) erledigt ist.

c) Einen Anspruch auf die von dem Kläger darüber hinaus geltend gemachten – und ihm von dem Landgericht teilweise zuerkannten – Ansprüche hat der Kläger nicht, sodass die Klage insoweit abzuweisen ist

III. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 I, 97 I ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

Die Revision wird gemäß § 543 II 1 ZPO zugelassen. Zum einen ist die höchstrichterlich noch nicht entschiedene Rechtsfrage, ob ein Schadensersatzanspruch gemäß §§ 826, 31 BGB (analog) aufgrund des späteren Weiterverkaufs der erworbenen Sache ohne Inkaufnahme eines Mindererlöses entfällt, von grundsätzlicher Bedeutung (§ 543 II 1 Nr. 1 ZPO). Zum anderen ist eine Entscheidung des Revisionsgerichts aber auch im Hinblick auf die in dieser Rechtsfrage divergierenden Entscheidungen der Oberlandesgerichte Schleswig (Urt. v. 22.11.2019 – 17 U 70/19, juris Rn. 28 ff.) und Celle (Urt. v. 19.02.2020 – 7 U 424/18, BeckRS 2020, 6243 Rn. 9 f.) zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich (§ 543 II 1 Nr. 2 ZPO).

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.