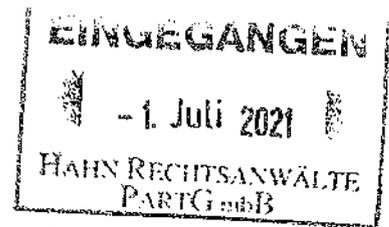


Aktenzeichen:
14 O 649/20



Landgericht Stuttgart



*Fa 10 15.02.2021
Fa 85 02.08.2021
Fa 006 04.02.2021
Fa 64 05.01.2021*

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

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

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, d. v. d. d. Vorstandsvors. Ola Källenius, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gleiss Lutz**, Lautenschlagerstraße 21, 70173 Stuttgart, Gz.: 61492-20

wegen Schadensersatz

hat das Landgericht Stuttgart - 14. Zivilkammer - durch die Richterin am Landgericht Möser als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 07.05.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 10.791,52 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 14.11.2020 abzüglich eines weiteren auf die zweite Nachkommastelle gerundeten Betrages für jeden über 173.559 km hinaus zum Zeitpunkt der Rückgabe des Fahrzeugs gefahrenen Kilometers multipliziert mit dem Faktor

0,14117 €/km zu zahlen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Mercedes-Benz C 250 CDI, 4MATIC BlueEFFICIENCY T-Modell, FIN:

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des Fahrzeugs gem. Ziff. 1 in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von außergerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 934,03 € freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 72 % und die Beklagte 28 % zu tragen.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
7. Der Streitwert wird auf bis zu 38.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei begehrt Schadensersatz wegen behaupteter unzulässiger Abschalteneinrichtungen in einem von ihr gekauften und von der Beklagten hergestellten Kraftfahrzeug.

Die Klagepartei wählte das Fahrzeug Mercedes-Benz C 250 CDI, 4MATIC BlueEFFICIENCY T-Modell im November 2011 als Neufahrzeug aus. Anstatt eines Kaufvertrages über 58.655,10 € schloss die Klagepartei mit der Mercedes-Benz Leasing GmbH einen Leasingvertrag, zahlte eine Leasingsonderzahlung in Höhe von 20.000,00 € und im übrigen regelmäßige Leasingraten.

Im März 2015 erwarb die Klagepartei das zuvor geleaste Fahrzeug mit einem Kilometerstand von

47.001 km zum Preis von 28.658,29 €.

Für das streitgegenständliche Fahrzeug ist bzw. war ein Update im Rahmen einer sogenannten freiwilligen Servicemaßnahme vorgesehen.

Die Abgasrückführung wird beim streitgegenständlichen Fahrzeug unter anderem temperaturabhängig gesteuert.

Mit vorgerichtlichem Rechtsanwaltsschreiben hat die Klagepartei Schadensersatz verlangt.

Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben.

Zum 06.05.2021 wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 173.559 km auf.

Die Klagepartei behauptet unterschiedliche Abgasrückführungsraten auf dem und außerhalb des Prüfstand(s) (Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung).

Die Klagepartei beantragt:

1. die Beklagte zu verurteilen, 59.742,55 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes C 250 CDI, 4MATIC BlueEFFICIENCY T-Modell, FIN: ' , abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,14663772624 EUR pro gefahrenen Kilometer seit dem 23.03.2012, die sich nach folgender Formel berechnet:
(58.655,10 EUR x gefahrene Kilometer): 400.000 km;
2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.663,90 EUR freizustellen;
3. festzustellen dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes C 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY T-Modell, FIN: , in Annahmeverzug befindet;
4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes C 250 CDI 4MATIC

BlueEFFICIENCY T-Modell, FIN: _____), mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte trägt vor, dass bei niedrigen Temperaturen die Abgasrückführung zu Schäden am Motor führen könne.

Auf Frage, welche Funktionen abhängig von welchen Parametern mit dem Update beseitigt oder geändert werden sollen bzw. wurden, machte die Beklagte einerseits keine Angaben, allerdings trägt die Beklagte vor, dass das Serviceupdate das an den Warmlauf geknüpfte geregelte Kühlmittelthermostat betreffe, dass im Warmlauf und im warmgelaufenen Motor andere Abgasrückführungsraten greifen und das geregelte Kühlmittelthermostat im Warmlauf, nur bei bestimmten Außentemperaturen, bis zu einer bestimmten Motoröltemperatur und abhängig vom Umgebungsdruck, Drehzahlen und Lasten. Auf die Ausführungen (Bl. 54 ff., 199 der Akte) wird ergänzend Bezug genommen.

Ergänzend wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

A)

Der Klage ist zulässig und teilweise begründet.

Die Klagepartei hat Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung und Rückgabe des Fahrzeugs im Sinne eines Vorteilsausgleichs.

Die Beklagte haftet wegen der behaupteten Prüfstanderkennung und Optimierung der Emissio-

nen lediglich auf dem Prüfstand gemäß §§ 826, 31 bzw. 831, 249 BGB auf Schadensersatz in Form der Rückgängigmachung des Kaufvertragsabschlusses, denn das Bestreiten der Beklagten ist insoweit unbeachtlich.

1.

Der Entscheidung ist die von der Klagepartei behauptete Optimierung der NOx-Emissionen auf dem Prüfstand zugrunde zu legen.

a)

Die Behauptung einer solchen Motorsteuerungsfunktion durch die Klagepartei ist weder unsubstantiiert noch als Vortrag ins Blaue hinein unbeachtlich.

Der Pflicht zur Substantiierung ist nur dann nicht genügt, wenn das Gericht aufgrund der Darstellung nicht beurteilen kann, ob die gesetzlichen Voraussetzungen der an eine Behauptung geknüpften Rechtsfolgen erfüllt sind, vgl. BGH, Beschluss vom 09. Februar 2009 – II ZR 77/08 –, juris.

Die Behauptung der Funktion der Optimierung des NOx-Ausstoßes auf dem Prüfstand ist verständlich und nachvollziehbar, sie entspricht einer Funktion, die vom Volkswagenkonzern im Hinblick auf die Abgasrückführung tatsächlich eingesetzt wurde und ist ausreichend für die Vornahme einer rechtlichen Prüfung.

Technische Details oder die Darlegung der Steuerung im einzelnen ist für eine Substantiierung nicht erforderlich, da die Klagepartei dies aus tatsächlichen Gründen nicht leisten kann: diese Details sind gegen den Einblick und Zugriff Dritter zur Wahrung der Betriebsgeheimnisse besonders geschützt.

Einer Partei ist es nicht verwehrt werden, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Punkte zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann. Unzulässig wird ein solches prozessuales Vorgehen erst dort, wo die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen "aufs Geratewohl" oder "ins Blaue hinein" aufstellt. vgl. BGH, Beschluss vom 16. April 2015 – IX ZR 195/14 –, juris m.w.N..

Angesichts der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen gegen die Beklagte, die für Fahrzeuge der Beklagten mit gleichem Motor angeordneten Rückrufe, des Umstands, dass auch für zunächst

„nur“ für eine freiwillige Servicemaßnahme vorgesehene Fahrzeuge, für die das Kraftfahrtbundesamt zunächst auch mit Zulassung des freiwilligen Serviceupdates bestätigt hatte, dass keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorhanden seien, dann doch noch Rückrufe erfolgt sind, jedoch nur für die Fahrzeuge, die das im Rahmen der Servicemaßnahme vorgesehene Update noch nicht aufgespielt erhalten haben, der bisher in technischer Hinsicht weitgehend unbekanntem Vorwürfen der genauen Abschaltvorrichtungen und nachdem auch das klägerische Fahrzeug aktualisiert werden soll bzw. wurde, ohne dass die Beklagte bereit ist, sich vollständig dazu zu äußern, welche Funktion der Steuerung, insbesondere abhängig von welchen Parametern sie mit dem Update beseitigt hat oder beseitigen will, erscheint die Verdächtigung der Klagepartei, dass die Beklagte es eben doch genauso gemacht hat wie andere Fahrzeughersteller, nicht aus der Luft gegriffen oder ins Blaue hinein.

Auch wenn derzeit eine freiwillige Maßnahme zur Reduzierung von Emissionen vorgesehen ist oder war, bietet auch diese schon greifbare Anhaltspunkte für eine unzulässige Abschaltvorrichtung, denn es handelt sich um eine bloße Änderung der Steuerung unter Einsatz der vorhandenen Bauteile ohne Änderung der Hardware, die bewirkt, dass die Emissionen reduziert werden. Hierbei liegt es nahe, dass die Begrenzungen des Einsatzes der Abgasreinigungstechniken, die ursprünglich möglicherweise aus Motorschutzgründen eingerichtet worden waren, ausgeweitet werden, weil die Notwendigkeit für den Motorschutz doch nicht besteht. Die Beklagte hat sich in anderen Verfahren dahin eingelassen, dass „unter anderem“ bei niedrigen Temperaturen die Abgasrückführungsraten erhöht würden. Solche ursprünglichen Begrenzungen des Einsatzes der Abgasreinigungstechniken lassen sich dem Grunde nach unter eine unzulässige Abschaltvorrichtung subsumieren:

Eine Abschaltvorrichtung ist gemäß Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UPM), den eingelegten Getriebe- gang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Unstreitig gibt es Konstruktionsteile, die die Außentemperatur messen, um die Abgasrückführung zu steuern und damit ggf. auch zu reduzieren bzw. zu deaktivieren.

Entsprechendes gilt für die etwaige mit dem Update geänderte oder zu ändernde Steuerung des Emissionskontrollsystems abhängig von bestimmten Parametern.

Auch die Abgasrückführung ist Teil des Emissionskontrollsystems. Weder der Begriff, noch der Sinn und Zweck unterscheidet danach, ob es sich um ein innermotorisches Bauteil handelt oder um ein Bauteil der Abgasreinigungsanlage. Zum Emissionskontrollsystem gehört jedes Bauteil, das der Kontrolle und Regulierung der Emissionen dient.

Zu den Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, gehören auch Frosttemperaturen, da Kraftfahrzeuge auch im Winter bzw. bei Frost typischerweise bewegt werden.

Entsprechendes gilt auch für andere vom Update betroffene Funktionen des Emissionskontrollsystems, denn die Verbesserungen der Emissionen durch das Serviceupdate können sich nur ergeben, wenn das Update auch Auswirkungen auf den normalen Fahrzeugbetrieb hat.

Die Wirksamkeit des vorhandenen Emissionskontrollsystems wurde durch die mit dem Update geänderte Funktion(en) verbessert bzw. soll verbessert werden, weshalb die früheren Funktionen, die mit dem Update entfernt oder geändert wurden oder werden sollen, die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert haben.

Nachdem die ursprünglich eingerichteten Begrenzungen heute mit dem Serviceupdate ausgeweitet werden können, sind aus heutiger Sicht die mit dem Update ausgeweiteten Begrenzungen nicht notwendig gewesen.

Auch wenn dies nicht bedeutet, dass ehemals eingesetzte Begrenzungen der Abgasreinigungstechniken nicht doch nach dem früheren Stand der Technik notwendig waren oder etwaige Schadensersatzansprüche auch dann an anderen Gründen scheitern können, kann bei einem geplanten Update zur Verbesserung der Emissionen auch bei bislang bestehender Freiwilligkeit der Maßnahmen nicht von einer Behauptung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ins Blaue hinein ausgegangen werden, zumal selbst das KBA die Bedeutung der Änderungen in der Vergangenheit nicht zuverlässig beurteilen konnte und ein Update zunächst bei einem anderen Fahrzeug als freiwilliges Serviceupdate genehmigt hat (verbunden mit der Bestätigung, dass keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorhanden seien) und dann doch noch einen Rückruf veranlasst hat. Inzwischen ist auch für bestimmte Modelle die Rücknahme eines Rückrufs erfolgt. Selbst das KBA als Fachbehörde mit Einsichtsmöglichkeiten in die Programmierung scheint die Bedeutung bestimmter Funktionen oder das (Nicht-)Vorhandensein bestimmter Funktionen nicht zuverlässig beurteilen zu können.

Ergeben sich schon allein aus dem freiwilligen Serviceupdate greifbare Anhaltspunkte für eine mögliche unzulässige Abschaltvorrichtung, ist es der Klagepartei vor dem Hintergrund, dass die

Änderungen mit dem Update von der Beklagten nicht oder allenfalls teilweise offen gelegt werden und es für die Fahrzeuge der Beklagten bislang weitgehend unbekannt ist, welche Strategien bei der Emissionskontrolle eingesetzt wurden, nicht verwehrt, die Funktionen zu benennen und überprüfen zu lassen, die allgemein für Dieselfahrzeuge bekannt geworden sind, also auch allein prüfstandsbezogene Steuerungsfunktionen.

b)

Die Beklagte hat eine lediglich auf dem Prüfstand aktive Funktion nicht hinreichend bestritten.

Das Bestreiten der Beklagten ist nur dann beachtlich, wenn sie substantiierte Angaben dazu macht, welche ursprünglich geltenden Funktionen abhängig von welchen Parametern mit dem Update beseitigt oder geändert werden.

Anhand dieser Daten wäre jedenfalls für einen Sachverständigen ersichtlich gewesen, ob und in welchem Umfang die durch das Update geänderte oder beseitigte Funktion auch außerhalb des Prüfstand gegriffen hat. Diese unterlassene Substantiierung führt jedenfalls dazu, dass das Bestreiten der Beklagten nicht hinreichend und damit unbeachtlich ist.

Ob die Partei substantiiert erwidern muss, wird in der Rechtsprechung des BGH nicht ganz einheitlich beantwortet. Zum Teil wird § 138 Abs. 2 ZPO entnommen, dass die Partei, wenn der Gegner seiner Erklärungslast nachgekommen ist, erläutern muss, von welchem Sachverhalt sie ausgeht (BGH, Urteil vom 31. Mai 2017 – VIII ZR 181/16 –, juris, BGH, Urteil vom 04. April 2014 – V ZR 275/12 –, BGHZ 200, 350-362; BGH, Urteil vom 11. März 2010 – IX ZR 104/08 –, juris). Zum Teil wird der Partei ein substantiiertes Bestreiten nur abverlangt, wenn der darlegungspflichtige Gegner außerhalb des von ihm darzulegenden Geschehensablaufs steht und die maßgeblichen Tatsachen nicht kennt, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen (BGH, Urteil vom 13. Januar 2011 – III ZR 146/10 –, juris; BGH, Urteil vom 19. April 1999 – II ZR 331/97 – BGH, Urteil vom 07. Dezember 1998 – II ZR 266/97 –, BGHZ 140, 156-166).

Nachdem die Klagepartei außerhalb des darzulegenden Geschehensablaufs steht und die Beklagte zu der entsprechenden Offenlegung der Änderungen gegenüber dem KBA verpflichtet ist, sie diese Änderungen vornehmen (lassen) will, ist es an der Beklagten darzulegen, was sie an dem klägerischen Fahrzeug, das nicht in ihrem Eigentum steht, mit dem Update ändern möchte bzw. welche Funktionen mit dem Update beseitigt oder geändert werden sollen bzw. mit dem etwaigen Aufspielen des Updates schon beseitigt oder geändert wurden. Dies ist der Beklagten

auch zumutbar. Sie musste den maßgeblichen Sachverhalt bereits gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt vorbringen, da dieses das Update zulassen musste.

Die Klagepartei und auch das Gericht können den maßgeblichen Sachverhalt auch mit Hilfe von Sachverständigen kaum ermitteln, denn die Software ist gegen Zugriffe Dritter geschützt, die Steuerung ist hoch komplex, zudem können die Zusammenhänge ohne Einblick in die Programmierung und ohne Kenntnisse der Steuerung wenn überhaupt nur durch kostspielige und zeitaufwändige Forschungsarbeit ermittelt werden.

Die Klagepartei hat ein besonderes Auskunftsinteresse, nachdem mit dem Update auch in ihr Eigentum eingegriffen wird und bei möglichen Mangelsymptomen nach dem Update für die Klagepartei bei Kenntnis der Änderungen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenhangs mit dem Update abgeschätzt werden kann.

Auch Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse stehen der Zumutbarkeit der Offenbarung nicht entgegen. Die Motorsteuerung dürfte auf dem Stand von 2011 sein. Für eine Steuerung, die wegen des Updates nicht mehr eingesetzt wird und nicht mehr dem Stand der Technik entspricht, ist jedoch ein Geschäftsgeheimnis in Bezug auf die ggf. unzulässigen, jedenfalls durch das Update wegfallenden, geänderten und nach dem Update nicht mehr eingesetzten Steuerungen nicht erkennbar.

Darüber hinaus berechtigt selbst eine drohende Verfolgung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit nicht zum wahrheitswidrigem oder unvollständigem Vortrag. Anders als beim strafprozessualen Schweigerecht gibt es im Zivilprozess keine Belehrungspflicht und aus dem Schweigen dürfen nachteilige Schlüsse gezogen werden (vgl. §§ 138, 466 ZPO), insbesondere führt bei schlüssigem Klagevortrag das zivilrechtliche Schweigerecht gem. § 138 Abs. 3 ZPO zum Verlust des Prozesses, vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 01. Februar 2001 – 24 W 5/01 –, juris; BVerfG, Beschluss vom 13. Januar 1981 – 1 BvR 116/77 –, BVerfGE 56, 37-54.

Damit stehen auch etwaige Rechtsverstöße durch die eingebauten Motorsteuerungsfunktionen der Zumutbarkeit nicht entgegen. Die Beklagte hat die Wahl, entweder die mit dem Update entfallenden und geänderten bzw. entfallenden und zu ändernde Funktionen zu benennen und diesen Sachverhalt rechtlich überprüfen zu lassen oder je nach Zulässigkeit der Klage und Schlüssigkeit des Klägervortrags den Prozess zu verlieren.

Die Darlegung der von der Beklagten freiwillig oder verpflichtend geplanten bzw. vorgenommenen Änderungen an der Steuerung des Emissionskontrollsystems kann nicht durch eine zusammenfassende Bewertung des Kraftfahrtbundesamtes ersetzt werden, denn es fehlt einerseits die Mit-

teilung der maßgeblichen Tatsachengrundlage, mit der sich die Bewertung des KBA nachvollziehen ließe und andererseits obliegt die rechtliche Einordnung eines Sachverhalts dem Gericht. Die bei gleichgebliebenen Sachverhalt immer wieder geänderten Bewertungen des KBA (Zulassung eines Softwareupdates mit Bestätigung des Nichtvorliegens von unzulässigen Abschaltvorrichtungen und dann doch der Rückruf wegen unzulässigen Abschaltvorrichtungen, der jedoch die Fahrzeuge mit aufgespielten Update nicht erfasst oder die Rücknahme eines Rückrufs) zeigen, dass die Motorsteuerungssoftware so komplex ist, dass sie auch vom KBA als Fachbehörde zum Teil nur nach Erläuterung verstanden werden kann.

Die Pflicht, die mit dem Update geplanten oder vorgenommenen Änderungen bzw. nur die mit dem Update wegfallenden bzw. weggefallenen Funktionen preiszugeben oder bei entsprechendem klägerischen Vortrag den Prozess zu verlieren, führt insgesamt zu einem angemessenen Ergebnis: Der relevante Sachverhalt kann nach Vortrag der Beklagten mit einer bestätigenden Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes (zur tatsächlichen Steuerung und nicht zur rechtlichen Bewertung) geklärt werden und sodann einer rechtlichen Prüfung unterzogen werden.

Auf die Substantiierungslast hat die Einzelrichterin hingewiesen.

Nachdem die Beklagte die mit dem Update beseitigten oder geänderten bzw. zu beseitigenden oder zu ändernde Funktionen allenfalls teilweise offen gelegt hat, war ihr Bestreiten einer nur aus dem Prüfstand bezogenen Optimierungsfunktion nicht ausreichend und damit unbeachtlich.

Zwar hat die Beklagte Angaben zur Funktion des geregelten Kühlmittelthermostats gemacht und es kommt zum Ausdruck, dass Änderungen hieran mit dem Serviceupdate vorgenommen werden, wie die Steuerung vor dem Update funktioniert(e) bzw. welche Funktionen abhängig von welchen Parametern durch das Update beseitigt, geändert oder ersetzt wurden oder werden sollten, bleibt jedoch offen. Abhängig von der Bedutung der von der Beklagten genannten Parameter bleibt es möglich, dass das geregelte Kühlmittelthermostat gegebenenfalls ausschließlich auf dem Prüfstand oder allenfalls in absoluten Ausnahmefällen auch im Straßenbetrieb zum Tragen kam bzw. kommt.

Daher geht die Einzelrichterin im vorliegenden Verfahren mangels substantiierten Bestreitens auch von einer Optimierung der NO_x-Emissionen lediglich auf dem Prüfstand aus.

2.

Die Voraussetzungen der Haftung gem. § 826 BGB sind erfüllt.

Die Klagepartei hat durch ein Verhalten, nämlich den Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, (a) der Beklagten (b) einen zurechenbaren (d) Schaden (c) erlitten. Die Schadenszufügung erfolgte in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise (e) und mit Schädigungsvorsatz (f).

a)

Das von der Klagepartei erworbene Fahrzeug verstieß jedenfalls zum Zeitpunkt des Abschlusses des Leasing- und des Kaufvertrags einerseits wegen der Motorsteuerungsfunktion gegen die EG-Fahrzeugemissionen-Verordnung, die Abschaltvorrichtungen (mit hier nicht einschlägigen Ausnahmen) verbietet, andererseits fehlt der Nachweis, dass es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags im normalen Betrieb die Anforderungen der Fahrzeugemissionen-Verordnung erfüllte.

Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 715/2007 (Fahrzeugemissionen-VO) verlangt, dass der Hersteller das Fahrzeug so ausrüstet, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

Nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 (Fahrzeugemissionen-VO) ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:

- a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;*
- b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;*
- c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.*

Gem. Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) 715/2007 ist eine „Abschaltvorrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Die Motorsteuerungsfunktion, die die NOx-Emissionen durch eine prüfstandsbezogene Steuerung

eines oder mehrerer Teile des Emissionskontrollsystems nur auf dem Prüfstand optimiert, stellt eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

Die Motorsteuerungssoftware ermittelt die Parameter im Sinne der Verordnung, die das Durchlaufen des NEFZ erkennen lassen, was zu einer Verbesserung der NOx-Emissionen nur auf dem Prüfstand führt, sei es durch Aktivierung einer Funktion auf dem Prüfstand oder Deaktivierung einer Funktion außerhalb des Prüfstandes, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems zur Reduzierung von NOx bei normalem Fahrbetrieb verringert wird.

Eine der in Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 genannten Ausnahmen liegt nicht vor. Dies wird von der Beklagten schon gar nicht substantiiert vorgebracht, denn dafür wären die konkreten Parameter und die davon abhängige Funktion des Emissionskontrollsystems zu benennen.

Nach Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 715/2007 zielt die Verordnung darauf ab, dass Fahrzeuge auch unter normalen Betriebsbedingungen den Vorschriften der Verordnung entsprechen und zwar - wie sich aus Art. 1 Abs. 2 und 4 VO (EG) 715/2007 ergibt - auch dauerhaft.

Aus Art. 4 Abs. 1 S. 3 der VO (EG) 715/2007 ergibt sich zudem, dass der Hersteller nachweisen muss, dass die festgelegten Grenzwerte auch beim Verkauf und bei der Zulassung der Fahrzeuge eingehalten werden.

b)

Die Beklagte hat den Motor einschließlich der Motorsteuerungssoftware mit unzulässiger Abschaltvorrichtung, die zudem eine Überprüfung der normalen Funktion im Straßenbetrieb verhindert, nach ihren Vorgaben entwickelt und eingebaut.

Das Handeln ihrer Mitarbeiter ist der Beklagten über § 31 BGB bzw. § 831 BGB zurechenbar.

Für den Einsatz der Abschaltvorrichtung sind Mitarbeiter der Beklagten verantwortlich.

Der klägerische Vortrag ist ausreichend, die einzelnen Mitarbeiter müssen von Klägerseite nicht benannt werden, das wäre vielmehr Aufgabe der Beklagten im Rahmen des Entlastungsbeweises, vgl. BGH, Urteil vom 19. Juni 1973 – VI ZR 178/71 –, juris.

Der Einsatz der Motorsteuerungssoftware erfolgte im Verantwortungsbereich der Beklagten. Hier greift zugunsten des Klägers die tatsächliche Vermutung, dass bei Mitarbeitern der Beklagten die relevanten Kenntnisse der Steuerung, die Gegenstand langjähriger und umfassender Entwicklungsarbeit sind, bekannt sind und zwar im Hinblick auf die Funktionsweise und den Einsatz.

Hier wäre es an der Beklagten substantiiert zu bestreiten, wie es geschehen sein soll, dass - obwohl das Emissionskontrollsystem vor dem Hintergrund der steigenden gesetzlichen Anforderungen zentraler Gegenstand der Entwicklung ist – die tatsächliche Steuerung und Funktion der Beklagten unbekannt geblieben sein soll.

Die Haftung gemäß § 31 BGB umfasst nicht nur die Verantwortlichkeit für den Vorstand, da der Begriff des verfassungsmäßig berufenen Vertreters weit auszulegen ist und insbesondere rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht hierfür nicht erforderlich ist. Es genügt, dass nach den allgemeinen Betriebsregelungen und Handhabung der Person bedeutsame wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind (vergleiche Palandt, § 31 BGB Rn. 6 m.w.N.).

Nachdem für die Entwicklung der Motorsteuerungssoftware die Zusammenarbeit mehrerer Mitarbeiter erforderlich war, spricht vieles dafür, dass Mitarbeiter mit Leitungsfunktionen hieran beteiligt waren, damit eine solche Teamarbeit funktioniert, zumal im Entwicklungsprozess immer wieder grundlegende Entscheidungen getroffen werden müssen.

Letztlich kann dies jedoch dahinstehen, denn die Mitarbeiter, die von der Software sowie Funktion und Einsatz Kenntnis hatten, haben alle auch den Tatbestand der unerlaubten Handlung, hier §§ 826, 831 BGB, erfüllt und für den ggf. nach § 831 BGB möglichen Entlastungsbeweis hat die Beklagte nichts vorgetragen.

c)

Jedenfalls der Abschluss des Kaufvertrages stellt einen von der Beklagten verursachten Schaden dar.

aa)

Bei Offenlegung der nur auf dem Prüfstand wirksamen Funktionen hätte die Klagepartei die Verträge nicht abgeschlossen.

Hätte die Beklagte bei dem EG-Typengenehmigungsverfahren offengelegt, dass das Fahrzeug über eine Funktion verfügt, die die NOx-Emissionen nur auf dem Prüfstand verbessert bzw. außerhalb des Prüfstands verschlechtert und die regulären NOx-Emissionen im Straßenverkehr auf dem Prüfstand gar nicht überprüfbar sind, da extra hierfür eine Motorsteuerungssoftware installiert wurde, die den Prüfzyklus erkennt und zur Verbesserung der Stickoxide auf dem Prüfstand eine Funktion aktiviert oder deaktiviert, die zu besseren NOx-Emissionen auf dem Prüfstand führt,

hätte sie die EG-Typengenehmigung für das Fahrzeug nicht erlangt.

Dann wäre das Fahrzeug nicht marktgängig gewesen, denn ohne EG-Typengenehmigung, hätte es nicht verkauft werden können. Dann hätte die Klagepartei auch nicht den Leasingvertrag und später den Kaufvertrag abgeschlossen.

Ohne den vor dem Inverkehrbringen vorliegenden Nachweis der Übereinstimmung mit der VO (EG) 715/2007 hätte der dem Leasingvertrag zugrundeliegende Kaufvertrag nicht abgeschlossen werden können.

bb)

Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Wird jemand durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht, den er sonst nicht geschlossen hätte, kann er auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt allerdings voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht.

Im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar. Insoweit bewirkt § 826 BGB einen Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und speziell des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des Einzelnen. So insgesamt BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19.

Nachdem nicht dargelegt ist, dass die Klagepartei nach dem Leasingvertrag das Stilllegungs- oder Restwertrisiko trug, kann sich insoweit ein Schaden nur aus dem Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit ergeben. Ob dies auch bei ordnungsgemäßer vollständiger Erfüllung des Leasingvertrages unter vollständiger Zweckerreichung ohne jede Beeinträchtigung durch die von der Klagepartei behauptete Abschaltvorrichtung und ohne Verbleib einer ungewollten Verpflichtung gilt, kann dahinstehen, denn selbst bei Annahme eines Schadensersatzanspruchs dem Grunde

nach, scheidet der Anspruch jedenfalls daran, dass kein Schaden mehr besteht.

Bei einer nur auf bzw. nur außerhalb des Prüfstands wirksamen Funktion liegt der Nachteil des Kaufvertragsschlusses unabhängig von der Gleichwertigkeit von Leistung und Gegenleistung darin, dass der Rückruf und die Stilllegung des Fahrzeugs drohen, diese Nachteile werden nicht durch Vorteile ausgeglichen.

cc)

Auf die Eigentümerstellung der Klagepartei kommt es vor dem Hintergrund, dass der Schaden bereits mit dem Kaufvertragsabschluss eingetreten ist, nicht an.

dd)

Das etwaig später durchgeführte Update bleibt unberücksichtigt, es ändert an dem erfolgten früheren Kaufvertragsschluss, also an dem Schadenseintritt nichts.

d)

Der Schaden ist der Beklagten auch zurechenbar, er ist vom Schutzzweck der Norm umfasst, da die EG-Typengenehmigung gerade sicherstellen soll, dass nur Fahrzeuge auf den Markt kommen, die die geltenden Umweltstandards nachgewiesen einhalten.

e)

Die Schadenszufügung erfolgte zudem in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise.

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.

Die Beklagte hat veranlasst, dass das Fahrzeug mit einem Betriebsmodus zur Prüfung vorgestellt wird, mit der das Fahrzeug sonst nicht läuft.

Die Beklagte hat erhebliche Energie aufgewendet, um die Prüfung der von ihr beabsichtigten Funktionsweise des Fahrzeugs ohne die prüfstandsbezogene Steuerung und der vom Prüfstand abweichenden Steuerung im Straßenbetrieb zu umgehen und den Nachweis der geltenden Umweltstandards mit einer nur und ausschließlich für die Prüfung wirksamen Funktionsweise zu erschleichen.

Nachdem dies nicht nur für einen Einzelfall gilt, sondern auf eine über Jahre hinweg ausgelegte Massenproduktion bestimmt war, hierdurch die Umwelt und damit der Lebensraum für die nachfolgenden Generationen, die Gesundheit aller Menschen betroffen ist und die Beklagte all diese, die gesamte Gesellschaft betreffenden Belange hinter ihr eigenes Gewinnstreben angestellt hat, verstößt das Inverkehrbringen der Fahrzeuge gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden. Die ergriffenen Mittel, nämlich die Manipulation ist ebenso verwerflich wie die Mittel-Zweck-Relation, nämlich durch eine Manipulation zur Gewinnerzielung ein Fahrzeug auf den Markt zu bringen, das ohne die Manipulation keine Typengenehmigung erhalten hätte.

f)

Die für die Entwicklung und den Einsatz der Motorsteuerungssoftware mit einer prüfstandsbezogenen Steuerungsfunktion verantwortlichen Mitarbeiter handelten vorsätzlich.

Jeder Mitarbeiter der Beklagten, dem bekannt war, dass die Software eingesetzt wird, die dazu führt, dass nur und ausschließlich auf dem Prüfstand die NOx-Emissionen verbessert, während das Fahrzeug im Normalbetrieb mit schlechteren NOx-Emissionen läuft, für den die Einhaltung der Anforderungen der Fahrzeugemissionen-Verordnung nicht nachgewiesen ist, erfüllt durch seinen Beitrag, dass die so manipulierten Fahrzeuge eine EG-Typengenehmigung erhalten und auf den Markt gebracht werden, obwohl sie die in der Typengenehmigung zugrunde gelegten Werte bei ihrem Betrieb gar nicht nachweisbar erfüllen, den Tatbestand des § 826 BGB.

Sie haben alle die maßgeblichen Kenntnisse der Manipulation sowie der allein auf die Situation der Prüfung beschränkten Verbesserung der NOx-Emissionen sowie der Umstände, dass bei Offenlegung dieser Manipulation keine Typengenehmigung erteilt worden wäre und die Fahrzeuge mangels Erfüllung der bei der Prüfung vorgetäuschten Werte nicht auf den Markt gebracht werden könnten. Darüber hinaus war den Mitarbeitern bekannt, dass dies für alle Dieselfahrzeuge mit entsprechender Motorisierung gilt, dass also massenhaft Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, deren NOx-Ausstoß nur und ausschließlich für eine Prüfung optimiert wird und im normalen Fahrbetrieb das Fahrzeug in einem anderen Betriebsmodus ohne NOx-Emissionen-Optimierung läuft.

Damit haben die jeweiligen Mitarbeiter auch alle Umstände gekannt, die zur Bewertung der Sittenwidrigkeit führen. Für den Vorsatz ist es nicht erforderlich, dass die Mitarbeiter diese Wertung selbst treffen. Der Vorsatz erstreckt sich auch auf die ohne Manipulation nicht erfolgten Vertragsschlüsse sei es durch die Beklagte oder durch belieferte Händler einschließlich etwaiger Weiterverkäufe.

Diese Mitarbeiter haben auch bei ihrer auf Vermarktung, Vertrieb und Fortentwicklung gerichteten Mitwirkung am Entwicklungs- und Produktionsprozess diese Umstände billigend in Kauf genommen.

Dies ist nicht mit der Situation der mosaikartigen Zusammenrechnung von Kenntnissen zu vergleichen, bei der die einzelnen Personen die Gesamtzusammenhänge nicht erfassen.

Jeder Mitarbeiter, dem die manipulative Software bekannt ist und auch deren Zweck kennt, kennt alle maßgeblichen Umstände und nimmt diese bei seiner weiteren Mitwirkung billigend in Kauf.

3.

Die Klagepartei hat Anspruch auf Schadensersatz.

Nimmt man auch in Bezug auf den Abschluss des Leasingvertrages auch nach dessen vertragsgemäßer Beendigung einen Schadensersatzanspruch dem Grunde nach an, wäre die Klagepartei so zu stellen, als hätte sie den Leasingvertrag nicht abgeschlossen, sie hätte dann das Fahrzeug nicht nutzen können und hätte keine Zahlungen auf den Leasingvertrag geleistet.

Die Klagepartei ist darüber hinaus so zu stellen, als hätte sie den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, dann hätte sie den Kaufpreis nicht geleistet und andererseits das Fahrzeug nicht erhalten. Sie kann daher den geleisteten Kaufpreis gegen Rückgabe des Fahrzeugs herausverlangen.

Nach der Differenzhypothese sind zur Schadensermittlung das reale Vermögen mit der Vermögenssituation ohne den Vertragsabschluss zu vergleichen. Sind nicht nur Nachteile sondern auch Vorteile entstanden, sind diese bei Bestehen eines adäquaten Kausalzusammenhangs dann ersatzfähig, wenn die Anrechnung dem Zweck des Schadensersatzes entspricht.

Dies hat von Amts wegen (vgl. BGH, Urteil vom 12. März 2009 – VII ZR 26/06 –, juris) zu erfolgen, weshalb auch das Fahrzeug, das aufgrund des Vertrages übergeben wurde, zurückzugeben ist.

Mit dem Leasingvertrag und dem Kauf des Fahrzeugs hat die Klagepartei auch die Möglichkeit erhalten, das Fahrzeug zunächst als Leasingnehmer und später als Eigentümer zu nutzen und hat dies auch getan.

Eine Anrechnung der Nutzungen ist auch nicht unbillig, denn sie erhält ihre Leistungen zurück und gibt selbst ein mehrere Jahre von ihr genutztes Fahrzeug zurück.

Unabhängig von der erfüllten Anspruchsgrundlage der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung

geht der Anspruch lediglich auf Schadensersatz, die Klagepartei hat keinen Anspruch auf einen besonderen Gewinn.

Der Geschädigte darf einerseits im Hinblick auf das schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht besser gestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde. Andererseits sind nur diejenigen durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet, so BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19.

Die Klagepartei hat das Fahrzeug ohne Beanstandungen genutzt und hat erst aufgrund des angebotenen Updates bzw. aufgrund von Pressemitteilungen einen Mangelverdacht erlangt.

Bei ordnungsgemäßigem Verhalten der Beklagten hätte die Klagepartei bei Abschluss des Leasingvertrages den in die Leasingraten eingepreisten vollen zeitanteiligen Wertverlust und bei Abschluss des Kaufvertrages den vollen weiteren Wertverlust des Fahrzeugs durch Abnutzung und Zeitablauf tragen müssen.

Zudem ist davon auszugehen, dass die Klagepartei, wenn sie nicht das streitgegenständliche Fahrzeug hätte leasen oder erwerben können, sie ein anderes Fahrzeug ohne entsprechende Software erworben hätte, auch dann hätte sie den im Rahmen des Leasingvertrages zu erwartenden zeitanteiligen bzw. mit dem Kaufvertragsabschluss verbundenen vollen Wertverlust dieses Fahrzeugs tragen müssen.

Die Vorteilsanrechnung ist nicht unbillig und vorzunehmen, vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19.

a)

Jedenfalls mit Anrechnung der Nutzungsvorteile verbleibt im Hinblick auf den Leasingvertrag kein Restschaden, den die Klagepartei geltend machen können.

Der Gebrauchsvorteil der Nutzung als Leasingnehmer ist beim Leasingvertrag nicht nach einer linearen Abschreibung wie bei einem Kaufvertrag zu bemessen, denn die Klagepartei hat das Fahrzeug gerade nicht gekauft, sondern wollte das Fahrzeug nur auf Zeit nutzen. Es besteht daher kein Anlass den Kaufpreis anhand der Gesamtnutzungszeit des Fahrzeugs abzuschreiben.

Nachdem die Leasingraten gerade für die tatsächlich erfolgte Nutzung auf Zeit bezahlt wurden

und die geltend gemachten Abschaltseinrichtungen auf diese Nutzung bzw. deren Wert keine Auswirkungen hatten, ist der Gebrauchsvorteil während der Nutzung des Fahrzeugs durch die Klagepartei nach den vereinbarten Zahlungen auf den Leasingvertrag zu bemessen.

Das Fahrzeug war voll nutzbar, die Nutzbarkeit und die Werthaltigkeit des Gebrauchs waren durch eine etwaige unzulässige Abschaltseinrichtung - wie von der Klagepartei behauptet - nicht beeinträchtigt.

Zu den vertraglich vereinbarten Zahlungen auf den Leasingvertrag gehören die Leasingraten und die Leasingsonderzahlung, die lediglich die Höhe der laufenden Leasingraten reduziert, aber ebenfalls für die vorübergehende Nutzung des Fahrzeugs geleistet wurde.

Der Abschluss des Leasingvertrages führt damit nach vertragsgemäßer Beendigung der Nutzungszeit für die Klagepartei zu keinem feststellbaren wirtschaftlichen Nachteil, weshalb unabhängig davon, ob ein Schadensersatzanspruch dem Grunde nach besteht, der Abschluss des Leasingvertrages nicht zu einem Schadensersatzanspruch des Klägers führt.

b)

Im Hinblick auf den Kaufvertrag sind die Nutzungsvorteile bis zur Rückgabe zu berücksichtigen.

Das Gericht schätzt die Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps entsprechend § 287 ZPO unter Berücksichtigung der in der Rechtsprechung angenommenen Laufleistung für vergleichbare Fahrzeuge (vergleiche Auflistung in Reinking / Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl. 2017, Rn. 3574) auf 250.000 km.

Danach errechnet sich der Gebrauchsvorteil aus dem Bruttokaufpreis multipliziert mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer geteilt durch die verbleibende Gesamtlauflistung.

Konkret bedeutet dies $28.658,29 \text{ €} \times (173.559 \text{ km} - 47.001 \text{ km}) / (250.000 \text{ km} - 47.001 \text{ km}) = 17.866,77 \text{ €}$. Unter Abzug vom Kaufpreis ergibt sich daher eine Forderung der Klagepartei gegen die Beklagte von noch 10.791,52 €.

Jeder darüber hinausgehende Kilometer führt multipliziert mit einem Faktor von 0,14177 € / km zu einem weiteren abziehbaren Nutzungersatz gerundet auf die zweite Nachkommastelle.

Die weitergehende Klageforderung war abzuweisen.

4.

Der deliktische Schadensersatzanspruch ist nicht verjährt.

Die regelmäßige Verjährungsfrist gem. § 195 BGB von drei Jahren beginnt erst mit Entstehung des Anspruchs und Kenntniserlangung des Gläubigers bzw. wenn der Gläubiger die Kenntnis von den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste, § 199 Abs. 1 BGB.

Eine Kenntniserlangung der Klagepartei so früh, dass die Klageerhebung die Verjährung nicht mehr hätte hemmen können, hat die Beklagte nicht dargelegt.

Die Verjährungshöchstfrist gem. § 199 Abs. 3 BGB ist noch nicht eingetreten.

5.

Der Zinsanspruch folgt aus § 291 BGB.

II.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges ist zulässig und begründet.

Das Feststellungsinteresse ergibt sich zur Vermeidung eines Angebots im Vollstreckungsverfahren (§ 756 ZPO).

Ein wörtliches Angebot genügt gem. § 295 BGB, da die Beklagte das Fahrzeug abzuholen hatte. Ein entsprechendes Angebot der Klagepartei zur Rückgabe bzw. Abholung des Fahrzeugs ist jedenfalls in der Klageschrift erfolgt.

III.

Der Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten folgt aus §§ 826, 31 bzw. 826, 831 BGB.

1,3 Gebühren aus dem berechtigten Gegenstandswert von bis zu 13.000,00 € zuzüglich Auslagenpauschale und 16 % Umsatzsteuer sind 934,03 €.

Die weitergehende Kostenforderung war abzuweisen.

IV.

Der weitergehende Antrag auf Feststellung der Schadensersatzpflicht ist unzulässig.

Die Klagepartei befürchtet Steuererhöhungen, einen erhöhten Spritverbrauch und Folgeschäden bei Aufspielen des angebotenen Serviceupdates.

Der Feststellungsantrag ist mangels Feststellungsinteresses unzulässig.

Soweit die Klagepartei Folgen des freiwilligen Updates oder etwaiger Hardwarenachrüstungen fürchtet durch Beeinträchtigung der Langlebigkeit von Fahrzeugkomponenten, resultieren solche Folgen schon nach eigenem Vortrag nicht, wie beantragt, aus der Ausstattung des Fahrzeugs mit der manipulierten Motorsoftware. Es ist die freie Entscheidung der Klagepartei, dieses Update aufspielen zu lassen.

Dafür, dass das Update verpflichtend werden könnte oder die Klagepartei zu einer Hardwarenachrüstung verpflichtet werden könnte, bestehen keinerlei Anhaltspunkte, nachdem das KBA die Prüfung bereits durchgeführt hat.

B)

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Beim Streitwert wurden für den Feststellungsantrag lediglich 2.500,00 € angesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzu legen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist

festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

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

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Möser
Richterin am Landgericht

Verkündet am 18.06.2021

Selvi, JOSEkr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 29.06.2021



Selvi
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig