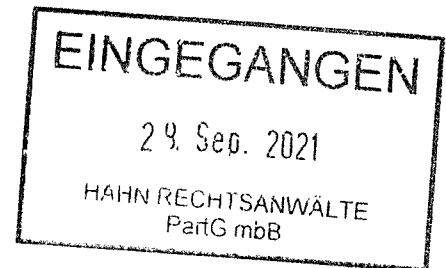




Landgericht Stuttgart



Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit



- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:
028922-20/NB

gegen

Audi AG, vertreten durch d. Vorstand, Auto-Union-Straße 1, 85057 Ingolstadt

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Freshfields Bruckhaus Deringer Rechtsanwälte Steuerberater PartG mbB**, Feldmühleplatz 1, 40545 Düsseldorf, Gz.: DR-000348 DGo

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 21. Zivilkammer - durch die Richterin John als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 04.08.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 36.432,51 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 15.10.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs VW Touareg V6 TDI BlueMotion 3,0 I V6,



2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs des Klägers, VW Touareg V6 TDI BlueMotion 3,0 I V6, FIN: [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 20 % und die Beklagte 80 % zu tragen.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf bis 50.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte Ansprüche geltend wegen des Kaufs eines Diesel-Fahrzeugs im Zusammenhang mit dem sog. „Abgasskandal“.

Die Klagepartei erwarb ausweislich der Rechnung vom 17.08.2015 (K 1a) von einem nicht an diesem Rechtsstreit beteiligten Dritten einen VW Touareg V6 TDI BlueMotion Technology mit einem 3 I Motor V6 TDI SCR Euro 6, FIN: [REDACTED] zum Preis von 67.780,00 €. Der verbaut Motor wurde von der Beklagten hergestellt und in Verkehr gebracht. Der Motor EA 189 ist nicht verbaut. Bei Übergabe am 20.08.2015 betrug der Kilometerstand 0 km.

Das Fahrzeug wurde über ein Darlehen der Volkswagen Bank mit einem Nettodarlehensbetrag von 21.780 € teilfinanziert. Die Klagepartei zahlte auf den Darlehensvertrag bis zu seiner Ablösung 2019 23.076,48 €.

Außerdem schloss die Klagepartei mit der Volkswagen Leasing GmbH einen „Service Management Vertrag“ ab, in dem monatliche Servicekosten von 97,00 € zzgl. Umsatzsteuer für eine Vertragslaufzeit von 48 Monaten, mithin insgesamt 5.540 € vereinbart wurden.

Zwischenzeitlich ist die Ehefrau der Klagepartei die Eigentümerin des streitgegenständlichen

Fahrzeugs.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug einen Rückrufbescheid wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erlassen. Gegenstand des Rückrufs ist u.a. die sog. „Strategie A“, eine Aufheizstrategie. Zum Starten dieser Strategie wird eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, welche über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind und deren Schaltbedingungen so eng bedatet sind, dass die Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus und unter den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Sie führt wegen dieser Bedatung auf dem Prüfstand zu einem günstigeren NOx-Emissionsverhalten als im Straßenbetrieb.

In dem Fahrzeug kommt ein SCR-System zur Abgasnachbehandlung, bei dem den Abgasen die Harnstofflösung AdBlue beigemischt wird, zum Einsatz, die im realen Verkehr überwiegend nicht aktiviert wird, zum Einsatz. Beide Strategien wurden durch das KBA als unzulässig eingestuft.

Das KBA gab ein Software-Update für die Fahrzeuge des Typs VW Touareg 3.0 V6 TDI (EU6) mit Bestätigung vom 12.01.2018 frei (Anlage B 2). Dieses Software Update wurde am 09.03.2018 auf das streitgegenständliche Fahrzeug aufgespielt.

Am 04.08.2021 betrug der Kilometerstand 144.485 km.

Die Klagepartei behauptet, durch die Verwendung der vorgenannten Funktionen der Motorsteuerung würden die zulässigen NOx-Grenzwerte nur auf dem Prüfstand, nicht aber im normalen Straßenverkehr eingehalten.

Das Fahrzeug könne durch ein Software-Update nicht in einen mangelfreien Zustand versetzt werden; jedenfalls seien Folgeschäden zu befürchten.

Sie habe das Fahrzeug aus Umweltgesichtspunkten gekauft, bei Kenntnis von den Abschaltvorrichtungen hätte sie vom Kauf Abstand genommen, zumal ein Entzug der Typgenehmigung drohte.

Sie behauptet, Inhalt und Umfang der Manipulationen seien der Führungsebene von Anfang an bekannt gewesen. Die Klagepartei ist der Ansicht, daraus ergebe sich ein vorsätzliches sittenwidriges Verhalten der Beklagten, welches einen deliktischen Schadensersatzanspruch rechtfertige.

Die Klagepartei beantragt:

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei 74.331,52 € nebst Zinsen in Höhe von 5

Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Euro pro gefahrenem Kilometer seit dem 29.07.2015, die sich nach folgender Formel berechnet:

(67.780,00 EUR x gefahrene Kilometer): 350.000 km

zu zahlen, Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs VW Touareg V6 TDI BlueMotion 3,0 I V6, FIN: [REDACTED]

2. festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des PKWs des Klägers, VW Touareg V6 TDI BlueMotion 3,0 I V6, FIN: [REDACTED] in Annahmeverzug befinden.

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

Die Beklagte rügt die fehlende Aktivlegitimation der Klagepartei.

Sie trägt im Wesentlichen vor:

Die Klage sei unschlüssig und unsubstantiiert. Das streitgegenständliche Fahrzeug halte die Euro-6 Grenzwerte ein, verfüge über eine wirksame EG-Typgenehmigung und sei uneingeschränkt nutzbar.

Die Klagepartei habe das streitgegenständliche Fahrzeug mittels eines sog. AutoCredit finanziert. Dieser sehe ein Rückgaberecht vor, wonach die Firma verpflichtet sei, das Auto zum Zeitpunkt der Fälligkeit der Schlussrate zurückzukaufen. Da sich die Klagepartei im Oktober 2019 durch Zahlung der letzten Darlehensrate in Kenntnis des Rückrufs im Dezember 2017 für den endgültigen Erwerb des Fahrzeugs entschieden habe, fehle es jedenfalls an der Kausalität einer etwaigen Täuschung (S. 5 der Klageerwiderung).

Außerdem trage die Klagepartei nicht vor, welches konkrete sittenwidrige Verhalten sie welchem verfassungsmäßigen Organ der Beklagten vorwerfe.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 04.08.2021 Bezug genommen.

Die Klage ist am 11.09.2020 bei Gericht eingegangen und ist der Beklagten am 14.10.2020 zuge-

stellt worden.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

A.

I. § 826 BGB

Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Beklagte gem. §§ 826, 31 BGB.

Gem. § 826 BGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

1. Sittenwidrigkeit

a. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris, Rn. 15).

Nach diesen Maßstäben kann das Verhalten eines Fahrzeugherstellers eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung begründen, wenn dieser aufgrund einer grundlegenden strategischen Entschei-

derung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch in großer Stückzahl Fahrzeuge in Verkehr gebracht hat, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgaswerte mittels einer unzulässigen Abschalteneinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden, mithin diese manipulativ ausgestaltet wurde (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 –, juris Rn. 16; OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – 16a U 718/20).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt.

b. Eine unzulässige Abschalteneinrichtung i. S. v. Art. 3 Nr. 10 i. V. m. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 liegt vor.

Gem. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ist eine Abschalteneinrichtung 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. Gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 sind Abschalteneinrichtungen grundsätzlich unzulässig.

Unstreitig kommt im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs u.a. die sog. „Strategie A“, eine Aufheizstrategie, zum Einsatz, die das KBA mit bestandskräftigen Bescheiden als unzulässige Abschalteneinrichtung eingestuft hat. Zum Starten dieser Strategie wird eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, welche über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind und deren Schaltbedingungen so eng bedatet sind, dass die Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus und unter den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Sie führt wegen dieser Bedatung auf dem Prüfstand zu einem günstigeren NOx-Emissionsverhalten als im Straßenbetrieb und ist angesichts des so prüfstandsoptimierten NOx-Emissionsverhaltens als manipulativ im oben beschriebenen Sinne anzusehen (OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – 16a U 718/20).

c. Es ist – angesichts einer manipulativ wirkenden Abschalteneinrichtung vergleichbar mit der in den Fällen betreffend den VW-Motor EA 189 angenommenen Motivation – davon auszugehen, dass die Verwendung der vom KBA bemängelten unzulässigen Abschalteneinrichtung aufgrund einer grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA erfolgte, womit angesichts der großen Zahl betroffener Fahrzeuge eine erhöhte Belastung der Umwelt sowie die Gefahr ein-

herging, dass bei einer Aufdeckung des Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte (OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – 16a U 718/20, vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris, Rn. 16).

d. Die Beklagte hat nicht ausreichend bestritten, dass das Inverkehrbringen in Kenntnis von Personen erfolgte, deren Wissen ihr analog § 31 BGB zuzurechnen ist, weshalb das diesbezügliche Vorbringen der Klagepartei gem. § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden gilt.

Die Beklagte trifft hier eine sekundäre Darlegungslast.

aa. Eine sekundäre Darlegungslast trifft den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei, wenn diese keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 37 mwN; Urteil vom 8. März 2021 - VI ZR 505/19, ZIP 2021, 799 Rn. 27 mwN). Genügt der Anspruchsgegner seiner sekundären Darlegungslast nicht, gilt die Behauptung des Anspruchstellers nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 37 mwN; Urteil vom 8. März 2021 - VI ZR 505/19, ZIP 2021, 799 Rn. 27 mwN). Dass damit die belastete Partei Tatsachen vortragen muss, von denen der Prozessgegner andernfalls keine Kenntnis erlangt hätte oder hätte erlangen können, wird wegen der aus den verfassungsrechtlich geschützten Rechten auf ein faires Verfahren und auf effektiven Rechtsschutz folgenden Verpflichtung zu einer fairen Verteilung der Darlegungs- und Beweislasten insbesondere dann hingenommen, wenn es hinreichende Anhaltspunkte für deliktisches Verhalten zu Lasten des Prozessgegners gibt, und dieser außerhalb des von ihm darzulegenden Geschehensablaufs steht (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 38, 40 mwN).

bb. Die Klagepartei hat zu diesem Punkt hinreichend substantiiert vorgetragen. Sie hat – soweit ihr dies möglich war – Ausführungen über die Kenntnis von der Manipulation bei der Beklagten gemacht. Für eine Kenntnis des Vorstands spricht schon der Umstand, dass es sich bei der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung um eine grundlegende, Strategieentscheidung handelte, die mit erheblichen Risiken für den gesamten Konzern und auch mit persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidenden Personen verbunden war, sowie auch die Bedeutung gesetzlicher Grenzwerte und der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten ihrer Einhaltung für die Geschäftstätigkeit der Beklagten (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris, Rn. 39).

cc. Da die Klägerin betreffend die hier in Rede stehenden tatsächlichen Umstände – die Interna der Beklagten sind – vollständig außerhalb des Geschehensablaufs steht, erstarkt die Erklärungs- pflicht der Beklagten zur sekundären Darlegungslast. Ein einfaches Bestreiten der Beklagten reicht daher nicht aus, sondern sie musste – im Rahmen des Zumutbaren – die Umstände be- nennen, die gegen die Richtigkeit der klägerischen Behauptung sprechen. Diesen Anforderungen ist die Beklagte nicht gerecht geworden. Sie hat sich lediglich auf den Standpunkt gestellt, die Kla- gepartei habe die ihre obliegende Darlegungslast hinsichtlich des Vorsatzes der Beklagten nicht erfüllt. Die Beklagte nimmt insbesondere nicht dazu Stellung, durch wen bzw. auf welcher Hierar- chieebene die grundlegende strategische Entscheidung getroffen wurde und erklärt sich auch nicht zu den internen Abläufen, die – die Richtigkeit ihres Bestreitens unterstellt – dazu geführt haben könnten, dass ihre Organmitglieder hinsichtlich eines Vorgangs von immenser wirtschaftli- cher Tragweite unwissend geblieben wären. Damit geht die Einlassung der Beklagten der Sache nach über ein einfaches Bestreiten nicht hinaus (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – 16a U 718/20).

2. Kausaler Schaden

Der Klagepartei ist ein Schaden entstanden, der in dem Abschluss des Kaufvertrags bzw. Er- werb des Fahrzeugs zu sehen ist.

a. Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetre- tenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechneri- sches Minus ergibt. Der Schadensbegriff des § 826 BGB ist auch subjektbezogen, so dass bei wertender Betrachtung Vermögensminderungen umfasst sind, wie – bei Eingriff in die Dispositi- onsfreiheit – die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder die Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts. (BGH, Urteil v. 21.12. 2004, Az. VI ZR 306/03, Ur- teil vom 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14; vgl. hierzu auch OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, Az. 13 U 142/18; OLG Naumburg, Urteil vom 18.09.2020, Az. 8 U 8/20, juris Rn. 26). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeit- punkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt.

Der Klagepartei ist ein solcher Schaden entstanden. Sie hat einen Kaufvertrag über ein Fahrzeug abgeschlossen, welches nicht ihren Vorstellungen entsprach und welches sie, wenn sie die tat- sächlichen Hintergründe gekannt hätte, zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses so nicht gekauft

hätte. Die Installation einer unzulässigen Abschaltvorrichtung begründete die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs. Vor diesem Hintergrund ist nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug bei Kenntnis der wahren Sachlage nicht gekauft hätte (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – 16a U 718/20; BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, BGHZ 225, 316-35, juris, Rn. 49 ff.).

b. Ein etwaiges in dem zur Finanzierung des Fahrzeugkaufs geschlossenen Darlehensvertrag eingeräumtes Rückgaberecht steht dem geltend gemachten Anspruch auf Schadensersatz nicht entgegen. Zum einen hat die insofern beweisbelastete Beklagte nicht hinreichend dargelegt, geschweige denn bewiesen, dass der Klagepartei ein solches Rückgaberecht überhaupt zustand.

Zudem entfällt der Schaden auch dann nicht, wenn ein solches Rückgaberecht tatsächlich vereinbart worden wäre. Denn der Schaden besteht bereits in der Eingehung der Verbindlichkeit bei Abschluss des Kaufvertrages, wobei der Zeitpunkt des Vertragsschlusses maßgeblich ist. Dass die Klagepartei später die Möglichkeit hat, das Auto zurück zu verkaufen lässt diesen Schaden nicht entfallen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 08. Juli 2020 – 4 U 153/19 –, juris, Rn. 30).

c. Der Schaden ist auch nicht aufgrund des Aufspiels des Softwareupdates zu verneinen, weil dadurch die Belastung mit einer so nicht gewollten Verbindlichkeit nicht entfällt (OLG München, Endurteil vom 17.12.2019 - 18 U 3363/19, BeckRS 2019, 33717, Rn. 80).

3.

Der Anspruch der Klagepartei entfällt nicht deshalb, weil sie nicht mehr Eigentümerin des Fahrzeugs ist. Auch eine Weiterveräußerung eines mit einer illegalen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs lässt einen Anspruch nicht entfallen, sondern hat nur die Folge, dass der erzielte Kaufpreis auf den Schadensersatzanspruch angerechnet wird (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 26. Januar 2021 – 3 U 1283/20 –, juris, Rn. 25). Wie bereits ausgeführt liegt der Schaden in der Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit und tritt mit Kaufvertragsschluss ein. Eine spätere Veräußerung des Fahrzeugs ändert an der Aktivlegitimation nichts.

4. Schadensumfang/Rechtsfolge

a. Kaufpreis

Der Ersatzanspruch richtet sich bei § 826 BGB auf das negative Interesse. Die Klagepartei ist gemäß § 249 Abs. 1 BGB so zu stellen, wie sie ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses stün-

de (vgl. OLG München, Urte. v. 17.12.2019, Az. 18 U 3363/19, BeckRS 2019, 33717, Rn. 76 ff.). Ohne das schädigende Ereignis hätte die Klagepartei den Pkw nicht gekauft und hätte damit auch nicht den Kaufpreis in Höhe von 67.780,00 € bezahlt. Ebenso wenig hätte sie die zusätzlichen 1.296,48 € auf das Darlehen gezahlt. Der Klagepartei steht daher grundsätzlich ein Anspruch auf Zahlung von 69.076,48 € Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Pkws zu.

b. Service-Vertrag

Nicht ersatzfähig sind hingegen die Servicekosten i.H.v. insgesamt 5.540 €. Aufwendungen für Inspektionen, Ölwechsel, Reparaturen u. ä. m. sind bereits begrifflich kein ersatzfähiger Schaden, sondern Verwendungen, denen die Möglichkeit gegenübersteht, das Fahrzeug zu nutzen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021, - 16a U 718/20).

c. Nutzungsersatz

Wegen des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots ist von dem Schadensersatzanspruch ein Nutzungsvorteil in Abzug zu bringen. Dieser wird gem. § 287 ZPO durch das Gericht geschätzt, indem es der von der Klagepartei gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und diesen Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert (vgl. OLG München, Endurteil vom 17.12.2019 - 18 U 3363/19, BeckRS 2019, 33717, Rn. 85ff).

Das Gericht schätzt die Gesamtlauzeit eines Dieselfahrzeugs des streitgegenständlichen Typs auf 300.000 km. Die Nutzungsentschädigung beläuft sich somit auf einen Betrag von 32.643,97 €, um den der Anspruch der Klagepartei zu kürzen ist. Es verbleibt somit noch ein zu erstattender Betrag i.H.v. 36.432,51 €.

II. Weitere Anspruchsgrundlagen

Es kann vorliegend dahinstehen, ob der Klagepartei ein Anspruch auch aus sonstigen deliktischen Ansprüchen zusteht. Jedenfalls auf Rechtsfolgenebene stünden der Klagepartei keine weitergehenden Ansprüche zu.

III. Zinsen

Der Zinsanspruch folgt aus den §§ 291, 288 Abs. 1 BGB. Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus einem Betrag von

36.432,51 €. seit Rechtshängigkeit der Klage (§§ 261 Abs. 1, 253 Abs. 1 ZPO). Die Klageschrift wurde der Beklagten am 14.10.2020 zugestellt. Zinsbeginn ist daher analog § 187 Abs. 1 BGB der 15.10.2020.

IV. Annahmeverzug

Klageantrag Ziffer 2 ist begründet. Die Beklagte befindet sich mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs in Annahmeverzug. Die Klagepartei hat das Fahrzeug mit der Klage im Sinne von § 294 BGB angeboten. Danach muss die Leistung dem Gläubiger so, wie sie zu bewirken ist, tatsächlich und ordnungsgemäß angeboten werden (Lorenz in BeckOK, § 294 BGB, Stand 01.11.2020, Rn. 4). Dies ist geschehen.

C.

I. Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 92 Abs. 1 S.1 ZPO.

II. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.

III. Der Streitwert berechnet sich aus dem Wert des Leistungsbegehrens im Klageantrag Ziffer 1. Der Antrag auf Zug-um-Zug-Leistung ist streitwertneutral (Herget in Zöller § 3, Rn. 16).

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

einzulegen.

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

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

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

John
Richterin

Verkündet am 22.09.2021

Lutz, JOSEkr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 24.09.2021



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