

Aktenzeichen:
10 O 267/21



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

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

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 10. Zivilkammer - durch den Richter am Amtsgericht Benner als Einzelrichter am 07.12.2021 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 02.11.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.851,39 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 25.08.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes C 220 CDI BlueEFFICIEN-

CY, FIN:

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 152,20 € freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes C 220 CDI BlueEFFICIENCY, FIN:, in Annahmeverzug befindet.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Der Kläger hat 5/6 und die Beklagte hat 1/6 der Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung durch die Beklagte gegen Sicherheitsleistung von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in derselben Höhe geleistet hat.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 11.290,54 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten um Ansprüche im Zusammenhang mit dem so genannten Dieselskandal.

Am 30.04.2012 kaufte der Kläger bei der Stefan Ebert GmbH einen gebrauchten Mercedes C 220 CDI für 20.890,- Euro. Das Fahrzeug hatte bei Kauf einen Kilometerstand von 79.000 km. Es ist für die Schadstoffklasse Euro 5 zugelassen und verfügt über einen Motor mit der Herstellerbezeichnung OM 651.

Die Abgasrückführung im Fahrzeug, die der Verringerung des Ausstoßes von Stickoxiden dient, wird unter anderem abhängig von der Außentemperatur gesteuert (so genanntes Thermofenster). Darüber hinaus ist eine so genannte Kühlmittelsolltemperaturregelung vorhanden. Danach wird unter bestimmten Bedingungen statt der sonst üblichen Kühlmittelsolltemperatur von

100 °C eine solche von 70 °C eingestellt. Dies hat zur Folge, dass das Fahrzeug geringere Mengen an Stickoxiden emittiert.

Das Fahrzeug ist nicht Gegenstand eines amtlichen Rückrufs durch das Kraftfahrtbundesamt. Die Beklagte bot jedoch eine freiwillige Aktualisierung der Motorsteuerungssoftware an.

Mit außergerichtlichem Anwaltsschreiben vom 21.07.2021 forderte der Kläger die Beklagte zur Leistung von Schadensersatz auf.

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug sei mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen versehen, die dafür sorgen, dass die Abgasgrenzwerte nur im Prüfstand eingehalten würden. Die Beklagte habe sich die Typgenehmigung hierdurch erschlichen. Im Einzelnen trägt der Kläger vor:

Die Rate der Abgasrückführung werde abhängig von der Umgebungstemperatur zurückgefahren. Bei einer Umgebungstemperatur von z.B. 7 °C oder darunter sei die Abgasrückführung um bis zu 48 % niedriger als bei höheren Temperaturen. Bei Unterschreiten einer bestimmten Temperatur werde die Abgasrückführung ganz abgeschaltet. Da im Jahresmittel die Temperatur bei 8,2 °C läge, führe das Thermofenster zu einer ständigen teilweisen Deaktivierung des Emissionskontrollsystems.

Die Kühlmittelsolltemperaturregelung verfüge über zwei Betriebsmodi. Im Prüfstandsmodus, in dem die Kühlmittelsolltemperatur 70 °C betrage, werde die Abgasrückführungsrate nicht heruntergefahren, im normalen Betriebsmodus (bei einer Solltemperatur von 100 °C) dagegen schon. Die Bedatung der Kühlmittelsolltemperaturregelung zielen darauf ab, typische Rahmenbedingungen des Prüfstandes zu erkennen. Der "saubere" Modus werde nur eingeschaltet, wenn die folgenden Bedingungen kumulativ vorlägen: Außentemperaturen zwischen 15 °C und 50 °C, Vorliegen eines Kaltstarts, einer bestimmten Motoröltemperatur, niedrige Drehzahl- und Lastbedingungen und mittlerer bis hoher Umgebungsdruck. Weiter erfolge die Aktivierung der niedrigen Solltemperatur nur in einem Zeitfenster bis 1.180 Sekunden. Sofern eine der Bedingungen für mindestens 5 Sekunden nicht mehr erfüllt sei, werde die hohe Kühlmittelsolltemperatur eingeschaltet. Diese Bedatung führe dazu, dass der schadstoffarme "70-°C-Modus" nur bei sehr wenigen realen Fahrten zur Anwendung komme (1 bis 2 %). Er sei nahezu ausschließlich im Prüfstand aktiviert. Die Beklagte habe die Kühlmittelsolltemperaturregelung gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt im Rahmen des Typzulassungsverfahrens verschwiegen.

Der Kläger hat zunächst unter 1. beantragt:

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 20.890,00 EUR 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 220 CDI BlueEFFICIENCY, FIN: WDD2042021F376591, abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 0,0770848 EUR pro gefahrenen Kilometer seit dem 08.05.2012, die sich nach folgender Formel berechnet: $(20.890,00 \text{ EUR} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 271.000 \text{ km}$.

In der mündlichen Verhandlung hat er seinen Antrag zu 1. weiter konkretisiert. Er beantragt nunmehr:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 20.890,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes C 220 CDI BlueEFFICIENCY, FIN: _____ abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 12.013,29 EUR.
2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 579,17 EUR freizustellen;
3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes C 220 CDI BlueEFFICIENCY, FIN: _____, in Annahmeverzug befindet;
4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für weitere Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Mercedes C 220 CDI BlueEFFICIENCY, FIN: _____, mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu leisten.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bestreitet die Aktivlegitimation des Klägers. Vorsorglich selbst die Einrede der Verjährung. Zum Emissionskontrollsystem trägt sie vor:

Das Thermofenster sei bei Herstellung des Fahrzeuges ein anerkannter Industriestandard gewesen. Die Behauptung des Klägers, die Abgasrückführung werde abhängig von der Umgebungstemperatur zurückgefahren, sei in dieser Pauschalität unzutreffend und nicht einlassungsfähig.

Die vom Kläger angeführten Werte betreffen andere Fahrzeuge seien daher nicht ohne weiteres auf das streitgegenständliche Fahrzeug zu übertragen. Nicht einlassungsfähig sei der Vortrag des Klägers, wonach die Funktionalität zu einer ständigen teilweisen Deaktivierung des Emissionskontrollsystems führe. Das Abgasrückführungssystem sei ganzjährig und auch noch bei zweistelligen Minusgraden aktiv.

Mit der Kühlmittelsolltemperaturregelung liege keine Regelung vor, aufgrund derer auf dem Prüfstand eine andere Abgasreinigungsstrategie angewendet würde als im realen Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen. Es liege keine Prüfstandserkennung vor. Vielmehr sei die Kühlmittelsolltemperaturregelung in beiden Fallgruppen aktiv. Sie funktioniere zwar technisch nur für die Phase des Motorwarmlaufs und nicht für einen bereits warmem Motor. Unzutreffend sei aber, dass die Kühlmittelsolltemperaturregelung ausschließlich unter typischen Prüfstandsbedingungen funktioniere. Bei 36 % aller Fahrten gebe es keinen Unterschied bei der Aktivierung der Kühlmittelsolltemperaturregelung. Die Regelung sei abhängig von der Außentemperatur, weil bei kühleren Außentemperaturen keine zusätzliche Kühlung des Kühlmittelkreislaufs erforderlich sei. Bei hohen Drehzahlen und Lasten komme das Luft-Kraftstoff-Gemisch mit den kühlenden Bauteilen nicht ausreichend lange in Berührung, um in relevantem Maß gekühlt zu werden. Die konkrete Bedatung der Steuerungsparameter seien jedoch Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Beklagten, die nicht offengelegt werden könnten.

Wegen des weiteren Parteivorbringens wird die Schriftsätze und das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Der Klageantrag zu 1 ist zulässig und teilweise begründet.

Der Kläger kann von der Beklagten dem Grunde nach Schadensersatz aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB analog verlangen.

Im Ausgangspunkt kann ein Fahrzeughersteller gemäß § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zum Schadensersatz verpflichtet sein, wenn er im Rahmen einer von ihm bei der Motorenentwicklung getroffenen strategischen Entscheidung die Typgenehmigungen der Fahrzeuge durch arglistige Täuschung des Kraftfahrtbundesamts erschleicht und die derart be-

makelten Fahrzeuge alsdann in Verkehr bringt.

Sittenwidrig ist allgemein 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.

Dies ist regelmäßig der Fall, wenn die Motorsteuerungssoftware der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels unzulässiger Abschaltvorrichtungen nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Der Käufer eines Fahrzeugs setzt die Einhaltung der entsprechenden Vorgaben arglos als selbstverständlich voraus.

Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Die Beklagte hat den Kläger dadurch getäuscht, dass sie einen Motor mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen entwickelt und sodann die Fahrzeuge mit einer erschlichenen Typgenehmigung zwecks Weiterveräußerung an Endkunden in den Verkehr gebracht hat. Der Käufer eines Kraftfahrzeugs kann nämlich davon ausgehen, dass im Zeitpunkt des Erwerbs die notwendige EG-Typgenehmigung nicht nur formal vorliegt, sondern auch davon, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung droht, weil die materiellen Voraussetzungen bereits bei Erteilung nicht vorgelegen haben (BGH, Urteil v. 25.5.2020, VI ZR 252/19).

Auf die von der Beklagten vorgebrachte Tatbestandswirkung der Typgenehmigung kommt es nicht an. Denn auch bei einer formal vorliegenden Typgenehmigung reicht die Tatbestandswirkung des Verwaltungsakts nur so weit, dass eine solche vorliegt. Dies sagt aber insbesondere in Fällen, in denen zur Täuschung der Zulassungsbehörden eine Software verbaut ist, die auf die Erkennung des Prüfstands ausgerichtet ist, nichts darüber aus, ob wegen der dann erschlichenen Typgenehmigung eine Rücknahme oder Änderung derselben droht (LG Saarbrücken, Urte. v. 09.04.2021, 12 O 320/19), Rn. 27, zit. nach Juris). Aus denselben Gründen ist es auch unerheblich, dass das Kraftfahrtbundesamt einen Rückrufbescheid erlassen hat, zumal die Beklagte dem Rückruf durch das vorzeitige Software-Update im Streitfall lediglich zuvorgekommen ist.

Hinsichtlich der im Fahrzeug des Klägers installierten Kühlmittelsolltemperaturregelung und des Thermofensters ergibt sich, dass es sich um Vorrichtungen handelt, die nicht den Prüfstand im engeren Sinne erkennen, aber doch um unzulässige Abschaltvorrichtungen, deren Parameter so konfiguriert sind, dass sie vornehmlich unter Prüfstandsbedingungen zum Einsatz kommen

und damit einer Prüfstandserkennung im engeren Sinne, wie sie der Bundesgerichtshof für sittenwidrig erachtet hat (BGH, Ur. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19), gleichzusetzen sind. Es liegen mithin prüfstandsbezogene Abschaltvorrichtungen im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs vor.

Die im Fahrzeug des Klägers eingesetzte Kühlmittelsolltemperaturregelung stellt eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (im Folgenden: EG-VO 715/2007) dar. Nach der Rechtsprechung des EuGH liegt eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 jedenfalls dann vor, wenn die Einrichtung jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen, selbst wenn eine solche Verbesserung punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs beobachtet werden kann (EuGH, Ur. v. 17.12.2020 – C-693/18, Rn. 102, BeckRS 2020, 35477).

Um eine solche Einrichtung handelt es sich bei der Kühlmittelsolltemperaturregelung (LG Saarbrücken a.a.O. Rn. 28 m.w.N.).

Nach dem Vorbringen des Klägers erkennt die Motorsteuerungssoftware anhand von Drehzahl, Motorleistung und Zeitablauf das Vorliegen typischer Merkmale der Prüfstandssituation und schaltet dann auf die niedrige Solltemperatur von 70 °C mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß niedrig bleibt, während die Vorrichtung im normalen Straßenverkehr praktisch nie aktiv ist.

Soweit die Beklagte das Vorbringen des Klägers hierzu als unzutreffend bestritten hat, war dies zu pauschal und genügte für ein substantiiertes und damit wirksames Bestreiten nicht. Die Beklagte war unter dem Gesichtspunkt ihrer sekundären Darlegungslast gehalten, ihrerseits konkret zu den Bedingungen Stellung zu nehmen, unter denen die niedrige Solltemperatur angesteuert wird, und zwar so präzise, dass auf der Grundlage dieses Vorbringens notfalls durch ein Sachverständigengutachten geklärt werden kann, ob die Kühlmittelsolltemperaturregelung, ggf. im Zusammenspiel mit dem Thermofenster, im normalen Straßenverkehr noch einen relevanten Anwendungsbereich hat oder faktisch nur im Prüfstand aktiv ist. Die sekundäre Darlegungslast greift ein, wenn die primär darlegungsbelastete Partei – wie hier der Kläger – außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und den Sachverhalt von sich aus nicht ermitteln kann, wäh-

rend dem Prozessgegner, nämlich hier die Beklagte, die erforderliche Aufklärung möglich und zumutbar ist. Zu Unrecht beruft sich die Beklagte hinsichtlich der konkreten Bedatung der Kühlmittelsolltemperaturregelung auf das Vorliegen eines Geschäftsgeheimnisses. Das pauschale Vorbringen der Beklagten dafür genügen zu lassen, würde dem verfassungsrechtlich zu leistenden Ausgleich zwischen dem Anspruch auf einen effektiven Rechtsschutz im Rahmen des allgemeinen Justizgewährungsanspruchs und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nicht gerecht.

Soweit die Beklagte darauf hinweist, dass die Kühlmittelsolltemperaturregelung bei identischen Bedingungen, die sie jedoch nicht präzise benennt, im Ausgangspunkt auch im realen Straßenverkehr greife, ändert dies am Vorliegen einer Abschaltvorrichtung nichts. Denn der Einwand der Beklagten geht gerade an der Tatsache vorbei, dass diese Bedingungen typischerweise im Prüfstand und nur ausnahmsweise im realen Straßenverkehr gegeben sind.

Entsprechendes gilt für das Thermofenster. Die Beklagte ist dem Vorbringen des Klägers, wonach die Abgasrückführung außerhalb des Thermofensters zurückgefahren werde, nicht substantiiert entgegengetreten.

Die Abschaltvorrichtungen Thermofenster und Kühlmittelsolltemperaturregelung zielen - insbesondere aufgrund ihrer kumulierten Wirkung - darauf ab, den Prüfstand zu erkennen. Typische Bedingungen des Prüfstandsverfahrens (Außentemperatur einerseits, die auf einen Bereich zwischen 20° C und 30° C normiert ist, und Eckmerkmale des Fahrverhaltens andererseits) werden durch sie jeweils gesondert erfasst. Die kumulierte Wirkung beider Vorrichtungen und ihr Zusammenwirken sind darauf ausgelegt, über die Manipulation zu täuschen (LG Saarbrücken, Urt. v. 09.04.2021, 12 O 320/19, Rn. 29 ff., zit. nach Juris).

Legitime Zwecke der Abschaltvorrichtungen, die nicht im Erkennen der Prüfstandssituation bestehen, können ausgeschlossen werden. Denn die beiden Abschaltvorrichtungen widersprechen sich hinsichtlich ihrer angeblichen Zielrichtung. Das eingesetzte Thermofenster soll nach Angaben der Beklagten der Versottung an abgasrückführenden Teilen entgegenwirken. Der gegenteilige Effekt wird aber durch eine niedrigere Verbrennungstemperatur und eine daraus resultierende niedrigere Abgastemperatur beim Einsatz der Kühlmittelsolltemperaturregelung erzielt. Soweit ein isoliertes Thermofenster zur Verhinderung der Beschädigung des Abgasrückführungssystems durch Versottung jedenfalls nicht als eindeutig unzulässig erachtet wird (vgl. BGH, Beschlüsse vom 9.3.2021 – VI ZR 889/20, juris und vom 19.1.2021 – VI ZR 433/19, ZIP 2021, 297 jeweils m.w.N.), ergibt sich für den Einsatz der Kühlmittelsolltemperaturregelung auch nach den

Darlegungen der Beklagten kein anderer Grund als derjenige der Vortäuschung der Einhaltung von Abgaswerten vor allem unter den Bedingungen des NEFZ (LG Saarbrücken a.a.O., Rn. 47).

Eine Rechtfertigung für den Einsatz liegt nicht vor. Soweit Art. 5 Abs. 2 Satz 2 EG-VO 715/2007 in bestimmten Fällen die Verwendung von Abschaltvorrichtungen gestattet, sind die „erforderlichen (engen) Voraussetzungen“ (BGH, Beschluss vom 8.1.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133) vorliegend nicht erfüllt. Weder handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung, die notwendig ist, um den Motor vor einer Beschädigung oder einem Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a EG-VO 715/2007), noch um eine Abschaltvorrichtung, die nicht länger arbeitet, als dies zum Anlassen des Motors erforderlich ist (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. b EG-VO 715/2007).

Soweit die Beklagte dem entgegenhält, der Einsatz des Thermofensters diene dem Motorschutz, vermag dem das Gericht nicht zu folgen. Denn es erscheint nicht nachvollziehbar, dass der Motorschutz, den die Beklagte als Rechtfertigung für den Einsatz der Regelung anführt, nahezu nur unter Prüfstandsbedingungen gewährleistet werden soll, während im Realbetrieb ein solcher Schutz vom Zufall der Erfüllung der Bedingungen abhängig sein soll (OLG Naumburg, Urteil vom 18.9.2020, 8 U 8/20, juris; LG Saarbrücken a.a.O. Rn. 51).

Funktionsbedingt können die Vorrichtungen auch nicht als Abschaltvorrichtung, die nicht länger arbeiten, als dies zum Anlassen des Motors erforderlich ist (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. B EG-VO 715/2007), gerechtfertigt werden, da die Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung während der gesamten Warmlaufphase des Motors und nicht nur während des Anlassens aktiv ist (LG Saarbrücken a.a.O.). Dasselbe gilt für das Thermofenster.

Das Verhalten der Beklagten verstieß auch gegen die guten Sitten. Das Vorliegen prüfstandsbezogener Abschaltvorrichtungen – wie im Streitfall vorhanden – indiziert dies (vgl. BGH, Beschl. v. 29.09.2021, VII ZR 126/21). Bei Vorliegen einer Software, die, wie hier, letztlich auf die Erkennung des Prüfzyklus abzielt, ist das gegebenenfalls eingesetzte Mittel – Täuschung einer öffentlichen Stelle sowie einer Vielzahl potentieller Kunden – als besonders verwerflich anzusehen. Von erheblicher Bedeutung ist insoweit, dass der einzig denkbare Zweck einer solchen Täuschung und des Einsatzes der Software eine Kostensenkung und damit einhergehend eine Gewinnmaximierung und ein Wettbewerbsvorteil gegenüber Konkurrenten wäre. Denn es erscheint lebensfremd, dass die Beklagte die rechtlichen Risiken mit Blick auf die Zulassung der Fahrzeuge sowie auf eine mögliche strafrechtliche Verfolgung eingeht, ohne dass sie sich hiervon einen wirtschaftlichen Nutzen verspricht. Die Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten folgt aus

dem Umstand, dass sie die Motorsteuerungssoftware der Fahrzeuge gezielt so programmiert hat, dass der Eindruck entsteht, dass das Fahrzeug geringere Stickstoffemissionen aufweise, als es im regulären Fahrbetrieb tatsächlich der Fall ist. Dabei hat die Beklagte in Kauf genommen, dass von vorneherein zumindest die Gefahr einer erforderlichen Rückrufaktion des Kraftfahrtbundesamtes gegenüber den Käufern bei Aufdeckung der Beeinflussung der Testergebnisse bestand (LG Saarbrücken a.a.O; OLG Frankfurt, Urteil vom 7.11.2019, 6 U 119/18, zit. nach Juris; OLG Köln, Urteil vom 5.11.2020, 7 U 35/20, zit. nach Juris).

Es liegen auch die subjektiven Voraussetzungen einer Haftung aus §§ 826, 31 BGB analog vor. Es liegt fern, dass der Vorstand der Beklagten oder andere maßgebliche Personen, deren Wissen und Verhalten sie sich zurechnen lassen muss, mit Blick auf die Tragweite des Erwerbs und des Einbaus der Motorsteuerungssoftware in den entsprechenden Entscheidungsprozess nicht eingebunden gewesen sein sollten.

Zwischen der Täuschungshandlung der Beklagten und dem Abschluss des Kaufvertrags besteht Kausalität. Es ist auszuschließen, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwirbt, dem eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung droht und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs in keiner Weise absehbar ist, ob dieses Problem behoben werden kann. Insoweit geht es nicht (allein) darum, welche konkreten Abgaswerte das Fahrzeug hat und ob das dem Kläger beim Kauf gleichgültig war. Vielmehr geht es um die Gefahr des (gänzlichen oder teilweisen) Verlustes der Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 16. Juli 2021 – 8 U 32/20 –, Rn. 38, zit. nach Juris).

Der Kläger ist für die geltend gemachten Ansprüche aktivlegitimiert. Er ist Inhaber des Schadensersatzanspruchs. Die Beklagte hat hierzu lediglich vorgetragen, sie bestreite, dass der Kläger noch Eigentümer sei. Sie war jedoch darlegungs- und beweispflichtig für einen Verlust des Eigentums, nachdem der Kläger sinngemäß vorgetragen hatte, dass ihm das Fahrzeug von der Verkäuferin übereignet worden war.

Die Ansprüche des Klägers sind nicht verjährt. Ein Zeitpunkt für den Verjährungsbeginn ist nicht schlüssig dargelegt. Es werden keine Anhaltspunkte dafür vorgetragen, dass ausgerechnet der Kläger und dies gerade im Hinblick auf sein eigenes Fahrzeug die konkreten Abschaltvorrichtungen bereits zu einem bestimmten Zeitpunkt gekannt hätte. Eine allgemeine Kenntnis von der Dieselproblematik genügt insoweit nicht, weil die 2015 vorherrschende öffentliche Diskussion um Manipulationen bei Autos der Volkswagen AG eine andere Abschaltvorrichtung betraf.

Allerdings muss sich der Kläger im Wege des Vorteilsausgleichs die von ihm gezogenen Nutzun-

gen auf seinen Schadensersatzanspruch anrechnen lassen (BGH NJW 2020, 1962). Dies gilt auch in Fällen der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung (BGH a.a.O.; OLG Stuttgart, Urteil v. 28.05.2020, 2 U 190/19, BeckRS 2020, 25447). Dies führt im Streitfall dazu, dass der Zahlungsanspruch überwiegend erloschen ist:

Die erlangten Nutzungsvorteile sind anhand einer zeitanteiligen linearen Wertminderung im Vergleich zwischen tatsächlichem Gebrauch und voraussichtlicher Gesamtnutzungsdauer ausgehend vom Bruttokaufpreis im Wege der Schätzung zu ermitteln. In Ausübung seines ihm nach § 287 ZPO zustehenden Schätzungsermessens geht das Gericht von einer erwarteten Gesamtleistung des Fahrzeugs von 250.000 km aus (ebenso OLG Stuttgart a.a.O.). Der Nutzungswert errechnet sich nach den Kosten des Kaufs in Multiplikation mit den gefahrenen Kilometern, dividiert durch die erwartete Restlaufleistung. Daraus ergibt sich im Streitfall eine Nutzungsentschädigung von 19.038,61 €, die von den Gesamtkosten des Kaufs abzuziehen ist.

Der Zinsanspruch beruht auf § 291 BGB (Prozesszinsen).

Als Bestandteil seines Schadensersatzanspruchs kann der Kläger Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten (Klageantrag zu 2) in Gestalt einer 0,65-Geschäftsgebühr zuzüglich Auslagenpauschale Nr. 7002 VV RVG Umsatzsteuer verlangen, jedoch nur aus einem Gegenstandswert von 1.851,39 €.

Der Klageantrag zu 3 (Feststellung des Annahmeverzuges) ist wegen § 756 ZPO zulässig und auch begründet, weil die Beklagte gehalten ist, ihr Fahrzeug zurückzunehmen.

Der Klageantrag zu 4 (Feststellung der weiteren Schadensersatzpflicht der Beklagten) ist unzulässig. Der vom Kläger behauptete und im Vertragsschluss selbst liegende Schaden wird bereits von der angestrebten Verurteilung der Beklagten zur Rückabwicklung (Antrag zu 1) erfasst. Darüber hinaus gehende mögliche Schäden sind nicht schlüssig dargelegt (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020, VI ZR 397/19).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit für den Kläger beruht auf § 709 S. 2 ZPO, für die Beklagte auf §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung kann das Rechtsmittel der Berufung eingelegt werden. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 600 Euro übersteigt oder das Gericht des ersten Rechtszu-

ges die Berufung im Urteil zugelassen hat.

Die Berufung ist binnen einer Notfrist von **einem Monat** bei dem

Oberlandesgericht Stuttgart
Olgastraße 2
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung, spätestens mit Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung der Entscheidung.

Die Berufung muss mit Schriftsatz durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung und die Erklärung enthalten, dass Berufung eingelegt werde.

Die Berufung muss binnen zwei Monaten mit Anwaltsschriftsatz begründet werden. Auch diese Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung.

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.

Benner
Richter am Amtsgericht