



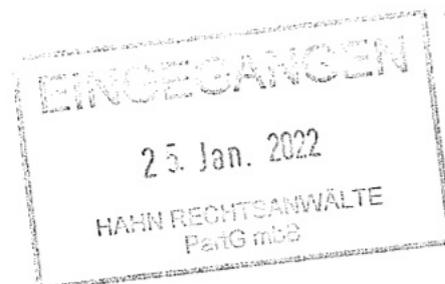
## Landgericht Stuttgart

### Im Namen des Volkes

#### Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]  
- Klägerin -



Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:  
029358-20/PA

gegen

**Daimler AG**, vertreten durch d. Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorsitzenden,  
Herrn Ola Källenius, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart  
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gleiss Lutz**, Lautenschlagerstraße 21, 70173 Stuttgart, Gz.: 61281-20  
EW/r/ALe/BeB

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 10. Zivilkammer - durch den Richter am Amtsgericht Benner als Einzelrichter am 18.01.2022 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 07.12.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 24.199,52 € nebst Zinsen hieraus i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 26.09.2020 Zug um Zug gegen Übereignung

und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes ML 250 Bluetec 4matic, FIN

██████████ zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.358,86 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 26.09.2020 zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws der Klägerin, Mercedes ML 250 Bluetec 4matic, ██████████ im Annahmeverzug befindet.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Klägerin hat 1/3 und die Beklagte hat 2/3 der Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch die Beklagte durch 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 bis zu 40.000,- € festgesetzt.

## Tatbestand

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

Am 24.03.2015 kaufte die Klägerin bei der ██████████ einen gebrauchten Mercedes ML 250 BT für 44.990,- €. Das Fahrzeug ist für die Schadstoffklasse Euro 6 zugelassen und verfügt über einen Motor mit der Herstellerbezeichnung OM 651. Es hatte im Kaufzeitpunkt eine Laufleistung von 27.600 km. Im Zeitpunkt der Klageerhebung betrug der Kilometerstand 119.888 km, bei Schluss der mündlichen Verhandlung am 07.12.2021 130.374 km.

Die Motorsteuerungssoftware ist so programmiert, dass die Abgasrückführung, die der Verringe-

nung des Ausstoßes von Stickoxiden dient, abhängig von der Umgebungstemperatur gesteuert wird (sogenanntes Thermofenster). Darüber hinaus ist eine so genannte Kühlmittelsolltemperaturregelung, auch als geregeltes Kühlmittelthermostat bezeichnet, vorhanden. Unter bestimmten Bedingungen, die zwischen den Parteien im Streit stehen, wird die Kühlmittelsolltemperatur von 100 °C auf 70 °C abgesenkt, was den Stickoxidausstoß des Fahrzeugs verringert. Außerdem verfügt das Fahrzeug über einen SCR-Katalysator. Die Menge des für den Katalysator benötigten Harnstoffs wird vom Fahrzeug mit zwei verschiedenen Modellen berechnet.

Das Fahrzeug ist Gegenstand eines verpflichtenden Rückrufs durch das Kraftfahrtbundesamt wegen des Emissionskontrollsystems. Der Bescheid ist nicht bestandskräftig.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 25.05.2020 forderte die Klägerin die Beklagte zur Leistung von Schadensersatz auf.

Die Klägerin behauptet, ihr Fahrzeug sei mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet, die dafür sorgen, dass das Fahrzeug lediglich im Abgasprüfstand, nicht aber im realen Straßenverkehr die Schadstoffgrenzwerte einhalte. Hierzu trägt sie vor:

Das Thermofenster sei in der Weise programmiert, dass die Abgasrückführung bei niedrigeren Außentemperaturen zurückgefahren werde. Bei 7 °C oder darunter sei die Abgasrückführung um bis zu 48 % niedriger, bei Unterschreiten einer bestimmten Temperatur werde sie ganz abgeschaltet. Wegen der durchschnittlichen Temperaturen von 8,2 °C in Deutschland führe das Thermofenster zu einer ständigen teilweisen Deaktivierung des Emissionskontrollsystems.

Die Kühlmittelsollwertabsenkung greife im Prüfstand, im realen Straßenbetrieb werde sie dagegen deaktiviert bzw. komme nur bei sehr wenigen Fahrten (1 bis 2 %) zur Anwendung. Die Kühlmittelsolltemperaturregelung sei speziell für den Prüfstand programmiert worden und daher auf die Bedingungen des Prüfstands abgestimmt. Insbesondere werde bei partikelintensiven Last- und Drehzahlkombinationen, nach Ablauf einer bestimmten Zeit (sogenannte Timer-Funktion), bei Motorwarmstart, bei hoher Motoröltemperatur, bei hohen und niedrigen Außentemperaturen und niedrigem Umgebungsluftdruck eine hohe Solltemperatur eingestellt. Effektiv liege eine Prüfstanderkennung vor. Die niedrige Solltemperatur werde nur eingestellt bei Drehzahlen unter 1.500/min und niedrigem Luftmassenstrom bis 300 kg/h. Die Klägerin ist der Meinung, die Beklagte habe eine sekundäre Darlegungslast hinsichtlich der Parameter („Bedatung“) der Kühlmittelsolltemperaturregelung. Die Beklagte habe die Kühlmittelsolltemperaturregelung dem Kraftfahrtbundesamt gegenüber nicht offenbart.

Darüber hinaus verfüge das Fahrzeug allgemein über eine Erkennung des Abgasprüfstandes mithilfe der Funktionen Bit 13 bis Bit 15 und „Slipguard“. Nur bei erkanntem Prüfstand (dies geschehe anhand Zeitablaufs, Menge der ausgestoßenen Stickoxide, gefahrener Strecke, Beschleunigung, Straßenneigung und Lenkradeinschlag) stelle das System dem SCR-Katalysator eine ausreichende Menge an Harnstoff zur Verfügung.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 44.990,- € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes ML 250 Bluetec 4matic, FIN [REDACTED] zu zahlen unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung, die sich nach folgender Formel berechnet:  $44.990,- \text{ €} * \text{ gefahrene Kilometer} / 322.400 \text{ km}$ ;
2. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 1.706,94 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen;
3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws der Klägerin, Mercedes ML 250 Bluetec 4matic, [REDACTED] im Annahmeverzug befindet;
4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klägerin Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes ML 250 Bluetec 4matic, FIN [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bestreitet, dass die Klägerin noch Eigentümerin sei, und beruft sich auf Verjährung.

Zum Emissionskontrollsystem trägt sie vor:

Der Vortrag der Klägerin zum Thermofenster sei nicht hinreichend substantiiert, weil unklar sei, bei welcher Temperatur eine Reduktion der Abgasrückführung erfolgen solle. Im Übrigen sei das Thermofenster bei Herstellung ein anerkannter Industriestandard gewesen und diene dem Schutz des Motors vor Versottung.

Mit der Kühlmittelsolltemperaturregelung liege keine Regelung vor, aufgrund derer auf dem Prüf-

stand eine andere Strategie angewendet würde als im realen Straßenbetrieb unter gleichen Bedingungen. Es werde nicht erkannt, ob das Fahrzeug im Prüfstand sei. Die Maßnahme funktioniere technisch nur für die Phase des Motorwarmlaufs. Bei hohen Drehzahl- und Lastbereichen sei sie sinnlos, weil dann keine relevante Kühlung mehr erzielt werden könne. Dasselbe gelte für einen bei Start bereits warmem Motor. Die Last- und Drehzahlkombinationen, die zu einer Deaktivierung der Kühlmittelsolltemperaturregelung führten, träten im Stadtverkehr nur in kurzfristigen Situationen extrem starker Beschleunigung auf und spielten nur eine untergeordnete Rolle. Das geregelte Kühlmittelthermostat sei auch bei einem Großteil der normalen Fahrten außerhalb des Prüfstandes aktiv. Die maximale Betriebsdauer sei begrenzt, aber betrage länger als die gesetzliche Dauer des Prüfstandes. Eine Deaktivierung bei Umdrehungen von mehr als 1.500 pro Minute finde nicht statt.

Eine Prüfstandserkennung mit Unterscheidung zwischen schmutzigen unsauberen Modus sei nicht vorhanden. Das Kraftfahrtbundesamt habe keine Funktion mit der Bezeichnung „Bit 14“ (Wechsel in einen schmutzigen Modus nach 1.200 Sekunden) im streitgegenständlichen Fahrzeug gerügt.

Wegen des weiteren Parteivorbringens wird auf die Schriftsätze und auf die Sitzungsprotokolle Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Der Klageantrag zu 1 ist zulässig und teilweise begründet.

Die Klägerin 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 Kraftfahrtbundesamtes erschleicht und die derart bemakelten 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 Han-

delnde 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 ist, 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 die Klägerin 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, Ur. v. 09.04.2021, 12 O 320/19), Rn. 27, zit. nach Juris).

Hinsichtlich der im Fahrzeug der Klägerin installierten Kühlmittelsolltemperaturregelung und des Thermofensters ergibt sich, dass es sich um prüfstandsbezogene Abschaltvorrichtungen im Sinne der Rechtsprechung des VII. Zivilsenats des BGH (vgl. zuletzt BGH Beschluss vom 13.10.2021, VII ZR 179/21) handelt, die auf Erkennung des Prüfstandes abzielen, weil ihre Parameter so konfiguriert sind, dass sie bestimmungsgemäß ganz überwiegend unter Prüfstandsbedingungen zum Einsatz kommen.

Die im Fahrzeug der Klägerin 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 (Eu-

ro 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 Abschalt-einrichtung 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, Urt. 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 der Klägerin erkennt die Motorsteuerungssoftware anhand technischer Parameter, die die Klägerin detailliert dargelegt hat, 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 nicht aktiv ist.

Soweit die Beklagte das Vorbringen der Klägerin 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 die Klägerin - außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und den Sachverhalt von sich aus nicht ermitteln kann, während dem Prozessgegner, nämlich hier die Beklagte, die erforderliche Aufklärung möglich und zumutbar ist.

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 prüfstandsbezogenen Abschalt-einrichtung nichts. Denn der Einwand der Beklagten geht gerade an der Tatsache vorbei, dass die Bedingungen nach dem nicht zureichend bestrittenen Klägervorbringen typischerweise im Prüfstand und so

gut wie nicht im realen Straßenverkehr gegeben sind. Entsprechendes gilt für das Thermofenster.

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, Urteil 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 sol-

cher 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 Betriebs-

beschränkung 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 der Klägerin 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).

Die Klägerin ist für die geltend gemachten Ansprüche aktivlegitimiert. Sie ist Inhaberin des Schadensersatzanspruchs. Die Beklagte hat hierzu lediglich vorgetragen, sie bestreite, dass die Klägerin noch Eigentümerin sei. Sie war jedoch darlegungs- und beweispflichtig für einen Verlust des Eigentums bei der Klägerin.

Allerdings muss sich die Klägerin im Wege des Vorteilsausgleichs die von ihr gezogenen Nutzen 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 zum Teil 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 20.790,48 €, die von den Gesamtkosten des Kaufs abzuziehen ist.

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

Der Zinsanspruch beruht auf § 291 BGB (Prozesszinsen).

Als Bestandteil ihres Schadensersatzanspruchs kann die Klägerin Zahlung der vorgerichtlichen

Rechtsanwaltskosten (Klageantrag zu 2) in Gestalt einer 1,3-Geschäftsgebühr zuzüglich Auslagenpauschale Nr. 7002 VV RVG in der Fassung bis 31.12.2020 und Umsatzsteuer verlangen, und zwar aus einem Gegenstandswert von bis zu 30.000,- €. Der Gegenstandswert ergibt sich aus der seinerzeit begründeten Forderung, die unter Berücksichtigung einer Laufleistung von 119.888 km im Zeitpunkt der Klageerhebung 26.320,77 € betrug. Der Zinsanspruch beruht auf § 291 BGB (Prozesszinsen).

Der Klageantrag zu 3 (Feststellung des Annahmeverzuges) ist wegen § 756 ZPO zulässig und auch begründet, weil die Klägerin die Beklagte mit anwaltlichem Schreiben vom 25.05.2020 (Anl. K 1d) in Annahmeverzug mit der Rücknahme des Fahrzeugs gesetzt hat.

Der Klageantrag zu 4 (Feststellung der weitergehenden Schadensersatzpflicht der Beklagten) ist unzulässig. Der von der Klägerin 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 Rechtszuges 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

einulegen.

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](http://www.ejustice-bw.de) beschrieben.

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, die durch einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind ab dem 01.01.2022 als elektronisches Dokument zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

Benner

Richter am Amtsgericht

Verkündet am 18.01.2022

Hauer, JHSekr  
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Stuttgart, 19.01.2022



Hauer  
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle  
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt  
- ohne Unterschrift gültig