

Aktenzeichen:
6 O 224/20



Landgericht Freiburg im
Breisgau

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dr. Stoll & Sauer Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, Einsteinallee 1/1, 77933
Lahr, Gz.: 6318/19 ST/VW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Abgaskandal Motor EA 288

hat das Landgericht Freiburg im Breisgau - 6. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht
als Einzelrichter am 17.12.2020 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom
19.11.2020 für Recht erkannt:

1. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klägerpartei Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Manipulation der Abgasemissionen des Fahr-

zeugs VW Golf 2.0 TDI beim Durchfahren des Prüfzyklus für die Typenzulassung durch die Beklagtenpartei resultieren.

2. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert für das Verfahren wird auf 23.065,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die klägerische Partei begehrt von der Beklagten, einer Automobilherstellerin, die Feststellung der Verpflichtung zum Schadensersatz wegen des Erwerbs eines VW Golf VII 2,0 I TDI, der mit einem VW-Motor der Baureihe EA 288 (EURO VI) ausgestattet war.

Die klägerische Partei erwarb das Fahrzeug aufgrund einer verbindlichen Bestellung vom 10.01.2017 bei einem Autohaus in Arnsberg zu einem Kaufpreis von 32.950,00 € brutto. Das Fahrzeug war gebraucht. Die Laufleistung des Fahrzeugs betrug damals 16.872 km. Die Klägerin begehrt die Feststellung der Einstandspflicht der Beklagten für entstandene Schäden.

Die Motorsteuerungssoftware des Fahrzeugs ist so programmiert, dass sie erkennt, wenn der sogenannte PRECON und im Anschluss daran der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) durchfahren werden. Dieser ist maßgeblich für die Messung der Abgasemissionen, die im Rahmen des Typenzulassungsverfahrens und der Pflichtangaben für Verbraucher (z.B. Kohlendioxidbelastung, Kraftstoffverbrauch) verwendet werden.

Unstreitig wird das Emissionskontrollsystem in diesem Fall dahingehend beeinflusst, dass der Regenerationszyklus des NOx Speicherkatalysators verändert wird. Im normalen Fahrbetrieb erfolgt eine Regeneration, wenn er entweder eine bestimmte Beladungsgrenze erreicht oder das Fahrzeug eine bestimmte Strecke gefahren ist. Davon abweichend wird er im Prüfzyklus am Ende des PRECON, mithin vor Beginn des NEFZ, regeneriert und die beladungsabhängige Regeneration wird für die Dauer des NEFZ deaktiviert.

Die klägerische Partei behauptet, das Emissionskontrollsystem der Beklagten sei stets mit folgenden Abschaltvorrichtungen ausgestattet:

- Thermofenster (Reduzierung der Abgasreinigung in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur),
- Steigerung der Abgasreinigung im Prüfstand im Vergleich zum Normalbetrieb,

- Aufwärmstrategie (besonderer Aufheizmodus des Abgasreinigungssystems zur Effizienzsteigerung bei Prüfstanderkennung)
- Manipulation von Warnmeldung der on-board-Diagnose (OBD) in Form einer Unterdrückung der Anzeige von Überschreitungen der Zulassungswerte des Schadstoffausstoßes,
- Unterdrückung des Batterieladevorgangs im Prüfungsbetrieb bzw. innerhalb der ersten 20 Minuten,
- Erhöhung der Abgasrückführung im Prüfungsbetrieb,

Bei Fahrzeugen mit einem sogenannten SCR-Katalysator werde im Prüfstand ein höherer Anteil an Harnstoff zugeführt, als im Normalbetrieb.

Bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe würden im Prüfstand höhere Schaltpunkte als im Normalbetrieb gewählt.

Zudem würden im Prüfbetrieb die Geräuschemissionen reduziert.

Wegen der beschriebenen Manipulationen komme es zur Überschreitung der nach der Euro 6-Norm zulässigen Höchstwerte für den Schadstoffausstoß.

Hierüber habe die beklagte Partei die klägerische Partei ebenso wie andere Kunden sowie das Kraftfahrtbundesamt getäuscht. Diese habe sich in den auf dieser Grundlage ermittelten falschen Herstellerangaben fortgesetzt.

Die klägerische Partei habe Wert darauf gelegt, ein möglichst sparsames und umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben, das auch tatsächlich die beworbenen Umweltstandards und Schadstoffklassen einhalte. Der Käufer eines Kraftfahrzeugs dürfe erwarten, dass er ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug erwerbe. Die klägerische Partei behauptet, sie hätte den Kaufvertrag über das Fahrzeug in Kenntnis der Umstände nicht abgeschlossen.

Soweit die Beklagte die Kenntnis von dem Einsatz der Manipulationssoftware auf Vorstandsebene bestreite, sei dies unbeachtlich. Sie treffe jedenfalls eine sekundäre Darlegungslast betreffend die firmeninternen Vorgänge.

Die klägerische Partei beantragt zuletzt:

Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klägerpartei Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs VW Golf 2.0 TDI durch die Beklagtenpartei resultieren.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, es fehle an einem Mangel des Fahrzeugs. Das Fahrzeug sei technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich. Das mehrfach durch das KBA überprüfte Fahrzeug habe keine „unzulässigen“ Abschaltvorrichtungen. Die im Fahrzeug enthaltene Fahrzykluserkennung des NEFZ werde weder zu einer Optimierung der NOx-Emissionen genutzt noch sei sie erforderlich, um im Rahmen der Homologation die Grenzwerte einzuhalten.

Die temperaturabhängige Reduktion der Abgasrückführung erfolge bei Außentemperaturen unter -24°C und über 70° C zum Schutz des Motors. Innerhalb dieses Fensters sei die Abgasrückführung zu 100 % aktiv. Sonst sei sie inaktiv. Eine Abrampung gebe es nicht. Dies sei eine zulässige Abschaltvorrichtung.

Das OBD-System stelle keine Abschaltvorrichtung dar. Es habe eine rein überwachende Funktion. Im Übrigen bezögen sich die Schwellenwerte auf eine NEFZ-Messung auf dem Prüfstand, nicht aber auf die Emissionen unter realen Fahrbedingungen. Insoweit würden die rechtlichen Anforderungen von Klägerseite unzutreffend dargestellt.

Entgegen der klägerischen Behauptung seien im streitgegenständlichen Fahrzeug keine unterschiedlichen Schaltpunkte für das Getriebe eingesetzt, die im Prüfstand zu besseren Emissionsergebnissen führen würden. Für Automatikfahrzeuge seien auf dem Prüfstand keine spezifischen Schaltpunkte in Form eines Warmlaufprogramms bedatet, die einen niedrigeren NOx- oder CO₂-Ausstoß erzielen.

Im Übrigen sei es der klägerischen Partei auf die Einhaltung bestimmter Abgaswerte gar nicht angekommen.

Soweit man einen Schadensersatzanspruch bejahe, müsse sich die klägerische Partei jedenfalls einen Abzug für Nutzungsentschädigung entgegenhalten lassen.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist begründet.

I. Der Antrag der klägerischen Partei war in Zusammenschau mit der Begründung der Klage so, wie tenoriert, auszulegen und zu präzisieren. Der Vortrag in der Klagebegründung bezieht sich eindeutig auf Maßnahmen, die zu einer Veränderung der Messergebnisse des während der

Typenzulassung zu durchfahrenden Neuen Europäischen Fahrzyklus dienen. Die Messergebnisse hieraus bilden einerseits die Grundlage für die Typenzulassung und andererseits für die Pflichtangaben u.a. zu Schadstoffausstoß und Verbrauch.

II. Die klägerische Partei hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Feststellung der Einstandspflicht für alle Schadensersatzansprüche wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte gem. § 826, 31 BGB.

1. Das Verhalten der Beklagten als objektiv sittenwidrig zu qualifizieren.

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 (BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, juris, Rn. 29; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, juris, Rn. 15; vom 7. Mai 2019 - VI ZR 512/17, juris Rn. 8; vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, juris, Rn. 16 und Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris, Rn. 14). Schon zur Feststellung der objektiven 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 (BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, juris, Rn. 29; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, juris, Rn. 15; vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, juris, Rn. 16 und Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris, Rn. 14). 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, Urteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, juris, Rn. 29; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, juris, Rn. 15; vom 7. Mai 2019 - VI ZR 512/17, juris Rn. 8 und Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris, Rn. 14).

b) Ausgehend von diesen Grundsätzen liegt ein objektiv sittenwidriges Verhalten der Beklagten vor.

aa) Die Beklagte hat ihre Motorsteuerungssoftware so programmiert, dass diese das Durchfahren der Fahrkurve des dem NEFZ vorgeschalteten Precon Zyklus und des NEFZ erkennt und in diesem Fall aktiv in das Emissionskontrollsystem eingreift.

Das streitgegenständliche Fahrzeug der klägerischen Partei ist unstreitig mit einem NOx Speicherkatalysator ausgestattet, der, so trägt es die Beklagte vor, regelmäßig freigebrannt werden

muss, um seine ordnungsgemäße Funktionsweise zu gewährleisten. Im normalen Fahrbetrieb sind in der Motorsteuerungssoftware zwei Ereignisse definiert, die ein Freibrennen des Katalysators veranlassen: die Beladung, also, wenn er vereinfacht ausgedrückt „voll“ ist, und eine bestimmte Fahrtstrecke. Abhängig davon, welches Ereignis früher eintritt, erfolgt ein Freibrennen.

Die Funktionsweise des NOx Speicherkatalysators wird bei Erkennen des PRECON und des NEFZ in zwei Punkten verändert. Es ist ein zusätzliches Freibrennen zum Ende PRECON Zyklus vorgesehen und das beladungsabhängige Freibrennen wird deaktiviert. Es verbleibt lediglich das streckenabhängige.

Es ist offenkundig, dass jeder Vorgang des Freibrennens zu punktuell höheren Abgasemissionen führt und es sich um eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Wortlauts von Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 715/2007 handelt.

bb) Die Beklagte hat mit diesem Eingriff eine Täuschungsabsicht verfolgt. Einerseits wurde er im Rahmen des Typenzulassungsverfahrens nicht offengelegt. Zum anderen werden dadurch die zu veröffentlichenden Verbrauchskennwerte des Fahrzeugs, die für den Fahrzeugkäufer die Vergleichbarkeit verschiedener Fahrzeuge herstellen sollen, verbessert. Der Erwerber eines Fahrzeugs wird also über den tatsächlichen Schadstoffausstoß getäuscht.

cc) Dass es sich um eine bewusste strategische Entscheidung handelte, die im eigenen Gewinn- und Kosteninteresse erfolgte, ist bei dieser Sachlage offenkundig. Es ist eine abgeschwächte Fortsetzung der bereits beim Motor der Baureihe EA 189 verfolgten Strategie.

dd) Die Beklagte hat dabei auch billigend in Kauf genommen, dass es zu einer Betriebsbeschränkung oder –untersagung für das streitgegenständliche Fahrzeug kommen könnte. Ob eine Abschaltvorrichtung dann zulässig wird, wenn sie auf die Einhaltung der Kraftstoffkennwerte keinen Einfluss hat, ist eine offene Rechtsfrage. Die Beklagte beruft sich auf ein ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal zu dem es keine höchstrichterliche Entscheidung gibt. Da sie die Maßnahme gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt nicht offen gelegt hat, wurde dem Kraftfahrtbundesamt keine Prüfung dieser Rechtsfrage ermöglicht. Es war auch nicht mit einer Entdeckung durch das Kraftfahrtbundesamt zu rechnen, da diese den Quellcode der Motorsteuerungssoftware, der im Fahrzeug nur kompiliert, also für den Menschen unverständlich, vorliegt, damals nicht geprüft hat.

2. Die Beklagte hat durch das Inverkehrbringen auch die klägerische Partei geschädigt.

Durch das Inverkehrbringen der mit dieser Manipulationssoftware ausgestatteten Fahrzeuge hat die Beklagte die klägerische Partei auch geschädigt. Der Schaden besteht hier bereits in der Eingehung eines wirtschaftlich nachteiligen und so von der klägerischen Partei nicht gewollten Kauf-

vertrags.

Ein Fahrzeug, das mit einer Software ausgestattet ist, die in ein amtliches Prüfverfahren manipulierend eingreift, wird als mangelbehaftet im Rechtsverkehr angesehen. In diesem Zusammenhang spielt eine entscheidende Rolle, dass der Inhalt der Software unbekannt und auch nicht offen gelegt ist. Sie ist mithin für den Fahrzeugeigentümer faktisch nicht überprüfbar.

Das Kraftfahrtbundesamt hat auch lediglich unterschiedliche Fahrzyklen definiert, die Auffälligkeiten in der Softwareprogrammierung offen legen können. Die von Beklagtenseite vorgelegten Dokumente zeigen, dass sie hierauf ihrerseits reagiert und für die gängigen Prüfverfahren Zielkennwerte hinsichtlich der Schadstoffemissionen definiert hat. Wie sie dies letztlich umsetzt, ist ohne Analyse des Softwarequellcodes weder nachvollziehbar noch überprüfbar. Dieser wird aber geheim gehalten.

In dieser Situation wirken sich bereits Veränderungen mit vergleichsweise kleinen Auswirkungen erheblich auf die Einschätzung eines Vertrages als nachteilig aus. Denn wie soll bei dieser Sachlage das einmal enttäuschte Vertrauen von Fahrzeugkäufern wieder hergestellt werden, was wiederum Auswirkungen auf den Wert und Weiterverkauf hat.

3. Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen und es ist von einer vorsätzlichen Schadenszufügung auszugehen.

a) Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB nach höchstrichterlicher Rechtsprechung voraus, dass nicht irgendein Mitarbeiter des Unternehmens, sondern ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinn des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15 -, juris). Davon ist hier für die Entscheidung, die Manipulationssoftware in Dieselmotoren einzusetzen, auszugehen.

Grundsätzlich trifft die Klägerseite zwar die Beweislast für diejenigen Umstände, aus denen sich die Kenntnis verfassungsgemäß berufener Vertreter von der schädigenden Handlung ergibt. Allerdings trifft die Beklagte vorliegend eine sekundäre Darlegungslast zu den geschäftsinternen Abläufen, der sie nicht nachgekommen ist.

Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag zu den maßgeblichen Umständen nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr auch unter Berücksichtigung des im Zivilprozess geltenden Grundsatzes, dass jede Partei die ihr günstigen Tatsachen grundsätzlich selbst beibringen muss, zumutbar ist, insoweit vorzutragen. Dies wird insbesondere bejaht, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen hat, wohingegen es sich um Um-

stände aus der Sphäre des Prozessgegners handelt, über die ihm nähere Angaben zumutbar sind (vgl. BGH, Urteil vom 07.12.1998 – II ZR 266/97 -, juris <Rn. 11>).

Das ist hier der Fall: Vorliegend geht es um die Entscheidungsabläufe im Unternehmen der Beklagten, in die die klägerische Partei keinerlei Einblick hat. Soweit die Behauptung der Beklagten zutreffend sein sollte, dass auch nach beinahe drei Jahren interner Ermittlungen die Entscheidungsabläufe noch nicht restlos aufgeklärt sind, hätte es ihr zumindest obliegen mitzuteilen, wer auf unterster Ebene den Einsatz der Software veranlasst hat und wie die Entscheidungsabläufe üblicherweise bei der Beklagten für solche grundlegenden Entwicklungsentscheidungen mit derart weitreichenden Risiken geregelt sind. Auch wäre konkreter Vortrag dazu erforderlich gewesen, weshalb vorliegend kein Mitglied des Vorstands in diese strategische Entscheidung von großer Tragweite eingebunden oder über diese zumindest in Kenntnis gesetzt worden sein soll.

Vorliegend erschiene es gänzlich überraschend, wenn die Entscheidung zum Einsatz der Software allein auf nachgeordneter Ebene erfolgt wäre: Die Entscheidung, eine solche Software zu implementieren, hatte erhebliche strategische Tragweite und barg massive Risiken. Auch jedem Entwickler ist klar, dass die Gesetzeskonformität des Einsatzes einer solchen erkennbar dem Zweck der Verschleierung der wirklichen Abgaswerte dienenden Software zumindest fraglich ist. In einem funktionierenden Unternehmen – zumal einem solch großen wie der Beklagten – erscheint es fernliegend, dass über die Inkaufnahme solch unkalkulierbarer Risiken allein auf nachgeordneter Ebene entschieden worden sein soll. Dass ein solches Versagen der betriebsinternen Organisation der Beklagten oder ein vorsätzlich auch den Konzern schädigendes Verhalten einer kleinen Gruppe von Entwicklern vorgelegen habe, ist fernliegend und wird von Beklagtenseite auch nicht substantiiert behauptet.

Vor dem Hintergrund des arglistigen Verhaltens - jedenfalls aus der Sphäre der Beklagten - ist auch davon auszugehen, dass es bei Abwägung der Interessen der Parteien der Beklagten zumutbar ist, substantiiert zu den Entscheidungsprozessen und den bekannten Umständen, wie es zum Einsatz der Software gekommen ist, vorzutragen.

Infolge des unterbliebenen Vortrags der Beklagten zu besonderen Umständen, welche die Kenntnis des Vorstands ausschließen, ist davon auszugehen, dass wie in einem ordnungsgemäß organisierenden und funktionierenden Unternehmen die strategische Entscheidung, den risikobehafteten Einsatz einer solchen Software vorzunehmen, auf Vorstandsebene oder zumindest in Abstimmung mit der Vorstandsebene getroffen worden ist.

b) Es ist auch davon auszugehen, dass die mit der Vermarktung der manipulierten Motoren verbundene Schädigung der Kunden vorsätzlich erfolgte. Es liegt auf der Hand, dass die handelnden Organe wussten, dass die mit der manipulierten Software versehenen Fahrzeuge mit unzutreffenden Angaben zu Schadstoffausstoß und Verbrauch in Verkehr gebracht wurden. Sie nahmen zudem billigend in Kauf, dass die Typenzulassung unzureichend sein könnte und die Kun-

den die dennoch die Fahrzeuge der Beklagten erwarben, wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen.

4. Die Entscheidung, die Software einzusetzen und derart manipulierte Motoren auf den Markt zu bringen, verstieß auch gegen die guten Sitten.

Objektiv sittenwidrig ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ein Verhalten, das nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, das heißt mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Hinzutreten muss über die objektive Sittenwidrigkeit hinaus eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. Sprau, in: Palandt, BGB, 77. Auflage 2018, § 826 Rn. 4; BGH, Urteil vom 15.10.2013 – VI ZR 124/12 -, juris).

Unter Würdigung sämtlicher Umstände ist vorliegend von der Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten auszugehen: Der Einsatz der Software erfolgte ersichtlich dazu, einen Wettbewerbsvorteil unlauter zu erlangen. Durch die Software sollte zugleich die Einhaltung eines höheren Umweltstandards einzuhalten. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung der Käufer gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit (vgl. LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017 – 3 O 139/16 -, juris <Rn. 47>). Von besonderer Verwerflichkeit ist hierbei die systematische und planmäßige Täuschung, die überdies für einen technischen Laien nicht und selbst für einen Fachmann kaum aufzudecken war (vgl. Reichold, in: Herberger / Martinek / Rüßmann u.a., jurisPK-BGB, 8. Auflage 2017, § 826 Rn. 57: „planmäßige Verschleierung“).

Die Offenlegung gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt reicht zur Beseitigung der Sittenwidrigkeit nicht aus, da der Rechtsverkehr hiervon keine Kenntnis erlangt hat.

5. Mithin steht der klägerischen Partei ein Schadensersatzanspruch gemäß § 826 BGB gegen die Beklagte und damit ein Anspruch auf Feststellung der Einstandspflicht für die entsprechenden Schäden zu.

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO, die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO. Die Streitwertfestsetzung folgt aus §§ 39, 48 GKG, 3 ff. ZPO. Der Streitwert wurde auf 70 % des Kaufpreises festgesetzt, da lediglich Feststellung begehrt und das Fahrzeug seit dem Kauf genutzt wurde.

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 Freiburg im Breisgau
Salzstraße 17
79098 Freiburg im Breisgau

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.

Richter am Landgericht