



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dr. Stoll & Sauer Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, Einsteinallee 1/1, 77933
Lahr,

gegen

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

Prozessbevollmächtigte:

wegen PKW Kauf, Abgasskandal

hat das Landgericht Stuttgart - 19. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht
Brand als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 07.06.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 14.431,70 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 15.117,71 € vom 24.12.2020 bis zum 07.06.2021 und aus 14.431,70 € seit dem 08.06.2021 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs E 220 CDI, FIN:

2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.029,25 € freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klagepartei $\frac{1}{4}$ und die Beklagte $\frac{3}{4}$ zu tragen.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des je zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf bis 20.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei verlangt von dem beklagten Automobilhersteller Rückzahlung des Kaufpreises und Schadensersatz, weil sie der Ansicht ist, in dem Fahrzeug habe die Beklagte vorsätzlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut, mit der allein beim Testzyklus NEFZ, der für die Typgenehmigung zum Nachweis der vorschriftskonformen Emissionswerte durchfahren werden muss, die zulässigen Abgaswerte eingehalten würden, während im Normalbetrieb außerhalb des Testzyklus in unzulässiger Weise höhere Emissionen erzeugt werden.

Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug mit folgenden Daten

Fahrzeugtyp	Mercedes Benz E 220 CDI
Motor-Typ	OM 651
Emissionsnorm Euro	5 (lt. Zulassungsbescheinigung Teil I)
Erstzulassung	24.05.2011 (lt. Zulassungsbescheinigung)
FIN	

Verkäufer	Selbständiger Händler
Kaufdatum	25.07.2016
Kaufpreis	21.800 €
Finanzierung	Ja, Ablösung streitig
Kilometerstand bei Übergabe	86.355 km
Datum Übergabe	25.07.2016
Letzter Kilometerstand	158.566 km
Datum der Ablesung	06.06.2021
Rückruf	Ja

Die Motorsteuerung verwendet das so genannte geregelte Kühlmittelthermostat. Dieses hat einen beschränkten Einsatzbereich im Rahmen der Warmlaufphase des Motors unter definierten Bedingungen. Im Bereich des Warmlaufs wird dann die eigentliche Öffnungstemperatur des Kühlmittelthermostats von 100 °C auf 70 °C herabgesenkt, wodurch früher der große Kühlmittelkreislauf geöffnet und der Motor stärker gekühlt wird bzw. sich langsamer erwärmt. Zudem wird die Abgasrückführung temperaturabhängig gesteuert (Thermofenster). Nach einer Zeit von 1200 Sekunden oder 2000 Sekunden wechselt die Motorsteuerung in einen weniger effektiven Abgasmodus.

Das Kraftfahrtbundesamt erließ einen Rückruf für das Modell des streitgegenständlichen Fahrzeuges, gegen den die Beklagte Widerspruch eingelegt hat.

Die Klagepartei trägt vor:

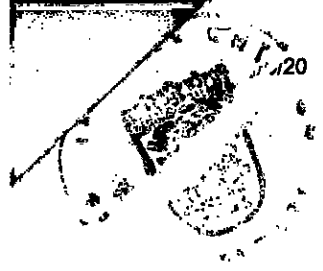
Sie habe die über die Mercedes Benz Bank laufende Finanzierung des Fahrzeuges abgelöst und das Sicherungseigentum sei ihr rückübergewiesen worden. Das Fahrzeug erkenne anhand bestimmter Parameter wie Vorkonditionierung, Beschleunigung, Geschwindigkeit, Lenkwinkelausschlag von 15°, Fahrstrecke von 26 km ob es sich auf dem Prüfstand befinde oder auf der Straße. Es verwende einen auf den Prüfstandsbetrieb zugeschnittenen Modus, der zeitgesteuert abschalte. Außerhalb des Prüfmodus sei die Schadstoffreduktion nicht mehr maximal effektiv. Das geregelte Kühlmittelthermostat führe auf dem Prüfstand zu einem stärkeren Herunterkühlen und erkenne die Bedingungen des Prüfstands. Das Fahrzeug verwende auf dem Prüfstand eine spezielle Schaltstrategie, um niedrigere Emissionswerte zu erzeugen.

Die Klagepartei hat zunächst beantragt, die Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz des Scha-

den festzustellen, der aus der Manipulation des Fahrzeugs resultiert.

Die Klagepartei beantragt zuletzt:

6. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei 21.800,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 19.06.2020 zu bezahlen, gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs E 220 CDI, FIN: gegen Zahlung einer Nutzungsentschädigung für die Nutzung des vorgenannten PKWs.
7. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerpartei Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die über Klageantrag Ziffer 1 hinausgehen und daraus resultieren, dass die Beklagte in dem Fahrzeug Mercedes-Benz D 220 CDI, FIN:
 - a) unzulässige Abschaltvorrichtungen u.a.
 - in Gestalt einer Funktion, welche durch Bestimmung u.a. der Außentemperatur die Parameter der Abgasrückführung außerhalb eines von der Beklagten festgelegten Temperaturfensters reduziert wird (sog. Thermofenster),
 - in Gestalt einer Schalt-Einstellung des Getriebes, welche erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und daraufhin ein Schaltprogramm aktiviert, welches besonders wenige Schadstoffe produziert,
 - in Gestalt einer Funktion, welche anhand der Geschwindigkeit und der Beschleunigung des Fahrzeugs erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und auf dem Prüfstand in einem Fahrmodus mit niedrigem Schadstoffausstoß schaltet (sog. Slipguard)
 - in Gestalt einer Funktion, welche nach einer Fahrdauer von 1.200 bis 2.000 Sekunden in einen Fahrmodus mit erhöhtem Schadstoffausstoß wechselt (sog. Zeiterkennung),
 - in Gestalt einer Funktion, welche nach Zurücklegen einer Strecke von 25 km nach einem Kaltstart die Abgasreinigung zurückfährt (sog. Bit 15)
 - in Gestalt einer Funktion, welche die zurückgeführten Abgase während der Messungen auf dem Prüfstand besonders stark kühlt und durch eine Verringerung der



Verbrennungstemperatur im Motor den Schadstoffausstoß auf dem Prüfstand reduziert (sog. Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung)

verbaut hat und hierdurch die Emissionswerte auf dem Rollenprüfstand reduziert werden

und

- b) ein nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes On-Board-Diagnosesystem einsetzt.
8. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.744,64 € freizustellen.
9. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei die entstandenen Darlehenskosten bei der Mercedes Benz-Bank

in Höhe von 2.093,57 € zu bezahlen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte trägt vor:

Im Fahrzeug sei keine Funktion verbaut, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße unter gleichen Bedingungen. Der Vortrag der Klagepartei, dass das Fahrzeug nach 1.200 s bzw. 2.000 s in einen schmutzigen Modus schaltet, sei unsubstantiiert und ins Blaue hinein.

Entscheidungsgründe

Die Klage überwiegend zulässig und zum Teil begründet. Der Kläger hat gemäß § 826 BGB einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich der gezogenen Nutzungsvorteile und

Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs sowie auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten sowie der Finanzierungskosten.

Die Klage ist teilweise zulässig (I.) und, soweit zulässig, teilweise begründet (II.).

I. Die Klage ist überwiegend zulässig.

1. Der Klageantrag Ziff. 2 auf Feststellung der Schadensersatzverpflichtung ist nicht zulässig. Ein auf den Ersatz künftiger Schäden gerichteter Feststellungsantrag kann nur dann Erfolg haben, wenn die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs vorliegen, also ein haftungsrechtlich relevanter Eingriff gegeben ist, der zu möglichen künftigen Schäden führen kann. Dabei kann die Möglichkeit ersatzpflichtiger künftiger Schäden ohne Weiteres zu bejahen sein, wenn ein deliktsrechtlich geschütztes absolutes Rechtsgut verletzt wurde und bereits ein Schaden eingetreten ist. Im Streitfall haftet die Beklagte aber nicht wegen der Verletzung eines absolut geschützten Rechtsguts, sondern wegen der sittenwidrigen vorsätzlichen Herbeiführung eines ungewollten Vertragsschlusses. Der in dem Vertragsschluss selbst liegende Schaden wird bereits von der Verurteilung der Beklagten zur Kaufpreiserstattung erfasst (BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 397/19 –, Rn. 29, juris). Insoweit kommt es darauf an, ob noch weitere, gegenwärtig noch nicht bezifferbare Schäden entstehen können.

Eine Feststellungsklage, mit der die Ersatzpflicht für zukünftige reine Vermögensschäden festgestellt werden soll, ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs allerdings nur zulässig, wenn zumindest eine hinreichende Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts besteht. Daran fehlt es, wenn der Eintritt irgendeines Schadens noch ungewiss ist; der Kläger muss die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts substantiiert dargetun (BGH, Beschluss vom 04. März 2015 – IV ZR 36/14 –, Rn. 15, juris). Dies hat die Klagepartei mit ihrem pauschalen Vorbringen nicht getan. Insbesondere ist der Verweis auf etwa in Zukunft entstehende Inspektions- und Wartungskosten einschließlich Verbrauchsmaterialien (Schmierstoffe, Filter etc.) sowie Kleinreparaturen sind unter den im Streitfall gegebenen Umständen nicht ersatzfähig. Da der Kläger das Fahrzeug wie vorgesehen genutzt hat, handelt es sich insoweit nicht um vergebliche Aufwendungen (BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19 –, BGHZ 226, 322, Rn. 24). Vor diesem Hintergrund liegt ein schutzwürdiges Interesse an der Feststellung einer Schadensersatzpflicht nicht vor (so auch: OLG Stuttgart, 16a U 1305/20 –, n.v.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 16. Februar 2021 – 17 U 579/19 –, Rn. 37 ff., juris);




II Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Die Klagepartei hat einen Anspruch gegen die Beklagte wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB. Die Klagepartei ist aktivlegitimiert (1.) Das Verhalten der Beklagten gegenüber der Klagepartei ist als sittenwidrig zu qualifizieren (2.). Dabei muss sich die Beklagte das Verhalten ihrer Mitarbeiter zurechnen lassen (3.). Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden (4.). Die Beklagte hat mit Schädigungsvorsatz gehandelt (5.). Bei der Schadenshöhe muss sich die Klagepartei im Wege des Vorteilsausgleich die von ihr gezogenen Nutzen sowie die sonstigen Vorteile anrechnen lassen (6.). Die Ansprüche sind nicht verjährt (7.). Die Ansprüche auf Zinsen und auf Freistellung von den Anwaltskosten sind zum Teil erstattungsfähig (8.).

1. Die Klagepartei ist aktivlegitimiert (a.) und hat die Ansprüche nicht durch Sicherungsabtretung an die finanzierende Bank verloren (b.).

a. Die Klagepartei ist Inhaberin des geltend gemachten Anspruchs auf Schadensersatz wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gem. § 826 BGB. Der durch eine sittenwidrige Schädigung in Form eines ungünstigen, aufgedrängten Vertrages entstandene Schaden ist nicht an das Eigentum des im Zusammenhang mit dem Vertrag erworbenen Eigentums verbunden. Daher kommt es nicht darauf an, ob die Klagepartei das Darlehen zwischenzeitlich vollständig zurückgeführt und von der Mercedes-Benz-Bank das übertragene Sicherungseigentum zurückerhalten hat.

b. Die Mercedes-Benz-Bank ist nicht durch Sicherungsabtretung gemäß Nr. II. 3, 4. Spiegelstrich, Inhaberin der streitgegenständlichen Ansprüche gegen die Beklagte geworden, weil die entsprechende Abtretungsklausel gemäß § 305c Abs. 1 BGB überraschend ist und daher nicht Bestandteil des Vertrages geworden ist. (vgl. OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 12.5.2020 - 16 a U 15/19; LG Stuttgart, Urteil vom 19.03.2021 - 8 O 431/20; a.A. OLG Frankfurt, Hinweisbeschluss vom 10.8.2020 - 3 U 95/20). Mit der Klausel werden Ansprüche gegen die Beklagte und andere Konzernunternehmen gleich aus welchem Rechtsgrund und ohne einen Zusammenhang mit dem finanzierten Kaufvertrag an die finanzierende Bank abgetreten. Dies können beispielsweise Ansprüche im Zusammenhang mit dem Kauf eines anderen Fahrzeugs bei der Beklagten einschließlich dortiger Gewährleistungsansprüche, dem Abschluss eines Leasingvertrages mit einem Konzernunternehmen oder Schadensersatzansprüche aus anderen Vorfällen sein. Es werden sogar Ansprüche gegen Mitarbeiter der Beklagten gleich aus welchem Rechtsgrund abgetre-



ten. Mit einer derartig weitreichenden Sicherungsabtretung bei einem begrenzten Sicherungszweck, der zudem weitestgehend gegenständlich durch ein kaskoversichertes Fahrzeug sowie Abtretung von Arbeitsentgelt und Versorgungsansprüchen gesichert ist, muss nach den Umständen ein Kreditnehmer nicht rechnen.

2. Die Beklagte hat objektiv sittenwidrig gehandelt. In dem Fahrzeug befindet sich eine unzulässige Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 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 (ABl. L 171 vom 29. Juni 2007 S. 1 ff.; im Folgenden: VO 715/2007/EG). Sie hat dem für die Typgenehmigung zuständigen Kraftfahrtbundesamt vorgespiegelt, das Fahrzeug werde bei der Prüfung Typ I (NEFZ) unter den Motorbedingungen betrieben, die auch im normalen Fahrbetrieb zum Einsatz kommen.

a. Der Klägervortrag, wonach in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung i. S. v. Art. 3 Nr. 10 i. V. m. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 eingebaut ist, gilt als zugestanden, § 138 Abs. 3 ZPO.

(1) Nach dem Klägervortrag erkennt die Motorsteuerung die für den Prüfzyklus typischen Parameter (z.B. Beschleunigung, Geschwindigkeit) und wendet nur, oder jedenfalls fast ausschließlich eine intensive Emissionsminderungsstrategie namentlich durch Einsatz des geregelten Kühlmittelthermostats an, während sie diese ansonsten in vergleichbaren Situationen nicht einsetzt bzw. sie deaktiviert. Die Grenzwerte würden ohne die illegale Beeinflussung massiv überschritten werden.

(2) Diesen Vortrag hat die Beklagte nicht wirksam bestritten, so dass der Klägervortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen ist.

Die Beklagte hat nicht konkret bestritten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug – faktisch – nur im Rahmen des NEFZ-Prüfzyklus eine besonders effektive Emissionsminderung mit Hilfe des geregelten Kühlmittelthermostats einsetzt und nur mit dieser Hilfe die Grenzwerte einhält.

Die Beklagte spitzt ihren Vortrag auf eine zu enge Definition einer als sittenwidrig zu qualifizierenden Abschaltvorrichtung zu. Sie bestreitet primär, dass die bei der Prüfung Typ I (NEFZ) ange-

wandte Emissionsstrategie mit Hilfe des geregelten Kühlmittelthermostats unter identischen Fahrbedingungen auch im Straßenbetrieb zum Einsatz komme und daher keine Prüfstanderkennung (im engeren Sinn) vorliege. Damit bestreitet die Beklagte nicht den klägerischen Sachvortrag, der inhaltlich und sinngemäß darauf abzielt, dass das Fahrzeug im Prüfverfahren (Fahrzyklus) zur Täuschung der Zulassungsbehörden eine optimierte Emissionsstrategie anwendet, die im normalen Fahrbetrieb nicht, oder jedenfalls nicht in einem beachtlichen – und sachlich nachvollziehbaren – Umfang zum Einsatz kommt.

Es macht im Ergebnis keinen Unterschied, ob die Motorsteuerung einen technischen Prüfstand als solchen erkennt (z.B. an der Vorkonditionierung, dem Stillstand einer Achse oder dem Fehlen typischer Fahrzeugbewegungen) oder eine besondere Emissionsstrategie an so viele einzelne oder kumulative Aktivierungs- und Deaktivierungsbedingungen geknüpft ist, dass sie zuverlässig und dauerhaft nur im NEFZ funktioniert, während wegen der Vielzahl der Bedingungen die Wahrscheinlichkeit sehr hoch ist, dass diese Strategie im Echtbetrieb nicht in dem gleichen Maße dauerhaft oder in einem nennenswerten Umfang zum Einsatz kommt. Dass es – vorübergehend – auch im Realbetrieb und etwa in Randbereichen auch außerhalb der exakten Rahmenbedingungen des NEFZ zum Einsatz des geregelten Kühlmittelthermostats kommen kann, schließt das Vorliegen einer vor allem auf den Prüfzyklus ausgerichteten Emissionsminderungsstrategie nicht aus. Wenn sich aus den Parametern ergibt, dass die Strategie in vielen vergleichbaren Situationen, in denen sich nach der Definition der Beklagten ebenfalls ein besonders günstiges Trade-Off zwischen NOx-Emissionen und Partikelemissionen möglich wäre, nicht greift oder deaktiviert wird. Insbesondere ist auffällig, dass die Motorsteuerung unstreitig einen Timer enthält, der kurz nach der üblichen Dauer des NEFZ, nämlich nach 1.200 Sekunden, zu einer Deaktivierung der Emissionsminderungsstrategie mit Hilfe des geregelten Kühlmittelthermostats führt.

Die Beklagte hat die diesbezügliche Behauptung über die Zeitabschaltung nicht bestritten, sondern sich, obwohl ein Bestreiten möglich wäre, auf die Formulierung beschränkt, dass der Vortrag nicht einlassungsfähig und „ins Blaue hinein“ erfolgt sei. Der Vortrag ist allerdings einlassungsfähig, da er eindeutige Tatsachen enthält, und – wie das Nichtbestreiten der Beklagten zeigt – wohl auch nicht zu beanstanden.

Der eingesetzte Timer deutet gerade daraufhin, dass die Emissionsstrategie nicht für den dauerhaften Echtbetrieb oder für einen zuverlässigen Einsatz bei identischen Rahmenbedingungen ausgelegt ist, sondern auf ein möglichst frühzeitiges Deaktivieren der Emissionsstrategie, um das mit der Strategie nach Kaltstart und im Warmlaufbereich verbundene Risiko von Ablagerun-

gen (insbesondere einer Versottung und Verlackung) in den AGR- und Luftpfadkomponenten durch zu niedrige Temperaturen im AGR-Pfad im Realbetrieb weitestgehend auszuschließen und es möglichst nur für den Prüfzyklus hinzunehmen.

b. Dadurch hat die Beklagte über die Einhaltung der gesetzlichen Abgaswerte getäuscht, um die Typgenehmigung auf kostengünstigem Weg zu erhalten. Mit der Abschaltvorrichtung war die Gefahr der Betriebsuntersagung gemäß § 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung verbunden. Dabei hat sie ihr Ziel der Gewinnerzielung mit dem verwerflichen Mittel der Täuschung der Zulassungsbehörden verfolgt und sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig gezeigt. Ein solches Vorgehen verstößt derart gegen die Mindestanforderungen im Rechts- und Geschäftsverkehr auf dem hier betroffenen Markt für Kraftfahrzeuge, dass ein Ausgleich der bei den einzelnen Käufern verursachten Vermögensschäden geboten erscheint. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 – Rn. 13 ff., juris) Bezug genommen.

3. Die Beklagte muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten und verfassungsmäßig berufenen Vertreter zurechnen lassen und hat nicht wirksam deren Kenntnis bestritten. Im Übrigen muss sie sich das Verhalten ihrer Verrichtungsgehilfen auch gemäß § 831 BGB zurechnen lassen.

Die Beklagte bestreitet nicht, dass der Einsatz des geregelten Kühlmittelthermostats in der konkreten Funktionsweise und Bedienung mit Wissen und Wollen der verfassungsmäßigen Vertreter zum Einsatz gekommen ist.

4. Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden. Dieser besteht in dem Abschluss des Kaufvertrages, weil im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs die objektive Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung nicht gegeben war und der Vertragsschluss als für die Klagepartei unvernünftig anzusehen ist. Dies liegt darin, dass mit dem Erwerb des Fahrzeugs die Gefahr der Betriebsuntersagung und somit des Ausfalls der Nutzungsmöglichkeit verbunden war. Aus der maßgeblichen ex ante Sicht des Käufers hing es letztlich vom Zufall ab, ob der unerkannt bestehende Mangel aufgedeckt und die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs in der Folge eingeschränkt wird. Spätere Umstände, insbesondere das Aufspielen des Software-Updates sowie damit verbunden der Wegfall der Gefahr der Betriebsuntersagung lassen den Schaden normativ nicht entfallen, da er bereits bei Abschluss des Vertrages eingetreten ist. Wegen der näheren Be-

gründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 44 ff., juris) Bezug genommen.

5. Auf Grund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts die Schädigungsabsicht der handelnden Personen der Beklagten fest. Den handelnden Personen war bewusst, dass die Konstruktion bzw. Gestaltung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung speziell zur Täuschung der Typgenehmigungsbehörde im Falle der Entdeckung zu einer Betriebsuntersagung führen können und jeder Erwerber dieser Gefahr arglos ausgesetzt wird. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 60 ff., juris) Bezug genommen. Aus dem sehr begrenzten Anwendungsbereich der im Wesentlichen auf den NEFZ ausgerichteten Emissionsminderungsstrategie folgt, dass den Verantwortlichen die Täuschung und die Tragweite ihres Handelns bewusst war. Ein vertretbares Normverständnis liegt einer derartigen Steuerung nicht zu Grunde, weil die Beklagte gerade keine Emissionsminderungsstrategie implementiert hat, die wesentlich außerhalb des NEFZ eine nennenswerte Anwendung findet.

6. Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten kausal ein Schaden in Höhe von 14.431,70 € entstanden.

Die Klagepartei ist gemäß § 249 BGB so zu stellen, wie sie gestanden hätte, wenn das schädigende Ereignis, hier der Abschluss des Kaufvertrages, nicht eingetreten wäre. In diesem Fall hätte sie den Kaufpreis nicht bezahlt.


Die Klagepartei muss sich jedoch die durch den Abschluss des Vertrages und die Nutzung des Fahrzeugs erzielten Vorteile anrechnen lassen. Insofern ist sie zur Herausgabe und Rückübergabe des Fahrzeuges verpflichtet und muss sich die aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 64 ff., juris) Bezug genommen.

Die Kammer schätzt den Nutzungsvorteil nach der Formel Bruttokaufpreis für das Fahrzeug, geteilt durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt und multipliziert mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern zum Schluss der mündlichen Verhandlung (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19 –, Rn. 12, juris). Bei Dieselfahrzeugen des streitgegenständlichen Typs schätzt die Kammer die zu erwartende Gesamtlaufleistung auf 300.000km. Dies ergibt im konkreten Fall folgende Rechnung:

Kaufpreis	21.800,00 €	
Datum Kauf/Übergabe	25.07.2016	
Gesamtlaufleistung	300.000	
KM-Stand bei Kauf/Üb.	86.355	
Restlaufleistung	213.645	
Nutzungsvorteil/km	0,10 €	
Datum KM bei Klage	10.07.2020	
KM-Stand bei Klage	145.120	<i>geschätzt anhand durchschnittli- cher Laufleistung</i>
gefahrenere KM bei Klage	58.765	
Nutzungsvorteil bei Klage	5.996,29 €	
Kaufpreis ./ . Vorteil bei Klage	15.803,71 €	
Datum KM bei letzter Ablesung	06.06.2021	
KM-Stand bei letzter Ablesung	158.566	
gefahrenere KM/Tag	41	
gefahrenere KM mV	72.211	
Nutzungsvorteil ges.	7.368,30 €	
Kaufpreis ./ . Vorteil	14.431,70 €	

Die Klagepartei hat ihren Antrag hinsichtlich der anzurechnenden Laufleistung weder zum Zeitpunkt der Klageeinreichung noch zum Schluss der mündlichen Verhandlung beziffert und hinsichtlich der seit Klageeinreichung erzielten weiteren Vorteile keine Erklärung abgegeben. Ihrem somit uneingeschränkt gestellten Klageantrag auf Zahlung eines Betrages von 21.800,00 € kann daher in der Höhe der gezogenen Nutzungsvorteile nicht entsprochen werden.

Ihr weitergehender Anspruch aus Zahlung von Finanzierungskosten (Klageantrag Nr. 4) konnte nicht zugesprochen werden, weil die Klagepartei insoweit beweisfällig geblieben ist. Sie hat zunächst lediglich das Schreiben der finanzierenden Bank vorgelegt, aus dem sich der Ablösungsbetrag ergibt, nicht jedoch die Ablösungszahlung. Die Beklagte hat die Ablösung ausdrücklich bestritten. Die Klagepartei hat hinsichtlich der Ablösung lediglich die Parteivernehmung angeboten.



Die Voraussetzungen für eine Parteivernehmung gemäß § 448 ZPO lagen aber nicht vor, weil es der Klagepartei ohne weiteres möglich gewesen wäre, einen tauglichen Beweis, beispielsweise in Form einer Quittung oder eines Überweisungsbeleges anzubieten. Die Forderung wurde auch nicht nachvollziehbar dargelegt.

7. Die Ansprüche der Klagepartei sind nicht gemäß §§ 195, 199 BGB verjährt. Die Beklagte hat nicht dargelegt, dass die Klagepartei vor 01.01.2017 Kenntnis von den anspruchsbegründenden Umständen oder hierüber in grob fahrlässiger Unkenntnis war.

8. a. Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Prozesszinsen gemäß §§ 288, 291 BGB ab Eintritt der Rechtshängigkeit. Die Zustellung des bezifferten Antrages erfolgte am 23.12.2020, so dass ein Zinsanspruch ab dem 24.12.2020 besteht. Ein darüber hinausgehender Anspruch auf Verzugszinsen gemäß § 280 Abs. 2, § 286 Abs. 1 BGB besteht hingegen nicht. Der Schuldner einer Geldleistung, die nur bei Erbringung einer Gegenleistung durch den Gläubiger zu erbringen ist, kommt erst dann in Verzug, wenn der Gläubiger ihm die seinerseits geschuldete Leistung ordnungsgemäß anbietet (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 86, juris; BGH, Urteil vom 20. Juli 2005 – VIII ZR 275/04 –, Rn. 30, juris). Dies ist vorliegend nicht der Fall. Zwar hat die Klagepartei die Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs angeboten, dies jedoch nur gegen Zahlung einer überhöhten Forderung, nämlich des vollen Kaufpreises. Dabei hat die Klagepartei nicht erkennen lassen, dass sie sich zusätzlich noch den Nutzungsvorteil in Abhängigkeit von der zwischenzeitlich gefahrenen Strecke anrechnen lassen will und somit der geforderte Kaufpreis lediglich die Ausgangsgröße für eine Berechnung der Geldschuld ist. Unter diesen Umständen ist die Beklagte nicht mit der Zahlung in Verzug geraten.

Im Hinblick auf die nach Rechtshängigkeit von der Klagepartei erzielten Nutzungsvorteile ist es angemessen, diese auf der Grundlage des Mittelwertes zwischen berechtigtem Anspruch bei Klageeinreichung und Anspruchshöhe zum Schluss der mündlichen Verhandlung zu berechnen. Nach dem Schluss der mündlichen Verhandlung bleibt der ausgeurteilte Betrag als Basis maßgeblich (vgl. a. OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – Az. 16a U 718/20 –, n.v.). Zum Zeitpunkt der Klageeinreichung betrug die Laufleistung 145.120 km. Grundlage für die Berechnung ist die durchschnittliche Tageslaufleistung des Fahrzeugs, die sich aus der gefahrenen Strecke zwischen Erwerb und letzter Ablesung errechnen lässt. Auf der Basis einer geschätzten Gesamtlauflistung von 300.000 km war der Anspruch bei Klageeinreichung in Höhe von 15.803,71 € begründet. Der Mittelwert beträgt demnach 15.117,71 €.

b. Die Klagepartei hat keinen über die Prozesszinsen hinausgehenden Anspruch auf Zahlung von 4 % Zinsen ab Bezahlung des Kaufpreises gemäß § 849 BGB. Ein allgemeiner Rechtsgrundsatz dahin, deliktische Schadensersatzansprüche seien stets von ihrer Entstehung an zu verzinsen, ist § 849 BGB nicht zu entnehmen. Im konkreten Fall ist zu berücksichtigen, dass die Klagepartei als Gegenleistung für die Hingabe ihres Fahrzeuges ein voll nutzbares Fahrzeug erhielt. Zwar muss sich die Klagepartei die tatsächlich gezogenen Nutzungen im Wege des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen. Dennoch steht ihr kein Zinsanspruch für den Kaufpreis zu, weil sie unabhängig von der tatsächlichen Nutzung für das Geld auch die generelle Nutzungsmöglichkeit erhalten hat. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19 –, Rn. 17 ff., juris) Bezug genommen.

c. Der Kläger hat gemäß §§ 826, 249, 257 BGB einen Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 1.029,35 €. Hierbei hat das Gericht einen Gegenstandswert in Höhe des Kaufpreises von 21.800 € abzüglich eines geschätzten Nutzungsvorteils bei Mandatierung in Höhe von 5.800 €. Eine 1,3-fache Geschäftsgebühr, die Auslagenpauschale und die Umsatzsteuer sind als erforderlich anzusetzen. Unter der Berücksichtigung, dass es sich vorliegend um ein Massenverfahren handelt, bei dem der wesentliche Aufwand beim Klägervertreter gleichzeitig für mehrere Verfahren anfällt, erscheint ein höherer Ansatz als der Mittelsatz von 1,3 für die Geschäftsgebühr nicht gerechtfertigt.

III. Die Nebenentscheidungen beruhen hinsichtlich der Kosten auf § 92 ZPO und hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 S. 1 ZPO. Der Streitwert wurde nach der Klageforderung festgesetzt, wobei den Nebenanträgen kein besonderer Wert zukam. Das Gericht schätzt den Streitwert auf 17.440 € (80 % des Kaufpreises) ohne Berücksichtigung eines Abzugs für einen Nutzungsvorteil, weil bei Klageeinreichung (Feststellungsklage) nicht erkennbar war, dass die Beklagte sich einen Nutzungsvorteil anrechnen lassen würde. In ihrem außergerichtlichen Aufforderungsschreiben an die Beklagte hat die Klagepartei noch die Auffassung vertreten, dass eine Anrechnung von Nutzungsvorteilen nicht stattfindet. Die spätere Bezifferung des Anspruchs sowie die Erweiterung um die Finanzierungskosten führen nicht zu einer gebührenrelevanten Erhöhung des Streitwerts (bis 20.000 €).

Bei der Kostenentscheidung ist allerdings die fehlende Anrechnung des Nutzungsvorteils bei Klageeinreichung sowie die unterbliebene konkretisierende Bezifferung bei der Antragstellung in der letzten mündlichen Verhandlung zu berücksichtigen.

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.

Brand
Vorsitzender Richter am Landgericht

Verkündet am 15.06.2021

Langer, JAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Ausgefertigt
und d. Klagepartei zum Zwecke der Zwangs-
vollstreckung erteilt.
Die Entscheidung ist d. Beklagtenpartei am
_____ zugestellt worden.
Stuttgart

Langer
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

