

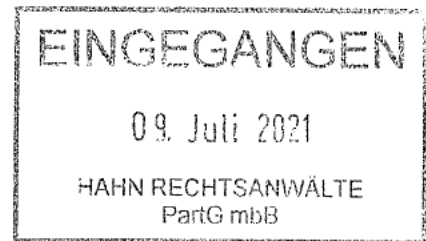
Aktenzeichen:
15 O 74/21



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil



In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

gegen

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

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes u. a.

hat das Landgericht Stuttgart - 15. Zivilkammer - durch den Richter Liebsch als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 18.05.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 30.565,39 nebst Zinsen aus dem Betrag von EUR 40.889,99 in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 31.7.2015 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeu-

rem) zu niedrigeren Stickoxidemissionen führt. Die Aktivierung bzw. Deaktivierung dieser Regelung wird von den Außentemperaturen, vom Vorliegen partikelintensiver Last- und Drehzahlkombinationen, vom Umgebungsdruck und von der Temperatur des Motoröls bestimmt. Außerdem existiert für die Funktion ein „Timer“. Die verschiedenen Steuerungsparameter sind über eine UND-Verknüpfung so verbunden, dass die Regelung nicht mehr aktiv ist, wenn einer der Parameter nicht mehr vorliegt. Die Einzelheiten der Bedatung sind zwischen den Parteien streitig.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist Gegenstand einer freiwilligen Servicemaßnahme der Beklagten. Das von der Beklagten angebotene Software-Update wurde zwischenzeitlich aufgespielt. (Anlage K 1b).

Unter dem Datum des 6.5.2020 richteten die Prozessbevollmächtigten des Klägers ein vorgeordnetes Anspruchsschreiben (Anlage K 1c) an die Beklagte, in dem er sowohl den Rücktritt vom Kaufvertrag als auch dessen Anfechtung wegen arglistiger Täuschung erklärte.

Mit der Klageschrift erklärte der Kläger (erneut), den Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung anzufechten und von ihm zurückzutreten.

Aktuell (17.5.2021) beträgt die Laufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges 74.206 km.

Der Kläger behauptet, die Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeuges sei so programmiert, dass

1. die Abgasrückführung abhängig von der Umgebungstemperatur reduziert werde und die Abgasrückführung bei einer Umgebungslufttemperatur von 7 ° C oder niedriger um bis zu 48 % geringer sei („Thermofenster“);
2. auf dem Prüfstand für eine stärkere Kühlung des Kühlmittelkreislaufes gesorgt werde, während außerhalb des Prüfstandes ein AGR-Kennfeld mit niedrigeren AGR-Raten genutzt würde („Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“). Die Schaltkriterien seien so gewählt, dass die Bedingungen auf dem Prüfstand erkannt würden (mit eingebautem „Puffer“);
3. durch die abgesenkte Kühlmittelsolltemperatur die Öffnung der Kühlerjalousie (auf dem Teststand) geöffnet werde, was zu einer weiteren Verbesserung der NO_x -Werte führe.

Wegen des technischen Vortrages im Einzelnen wird insbesondere auf die Ausführungen auf den Seiten 12 ff. der Klageschrift vom 4.12.2020 (Bl. 12 ff. GA I) und auf Seiten 2 ff. des Schriftsatzes vom 11.5.2021 (Bl. 95 ff. GA I) ergänzend Bezug genommen.

Dem Vorstand der Beklagten sei bekannt gewesen, dass die von der Beklagten produzierten Dieselfahrzeuge die EU-Grenzwerte tatsächlich im realen Straßenverkehr nicht einhalten würden. Von daher sei diesen bekannt gewesen, die Einhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand vorgetäuscht werden müsse. Jedenfalls dem Entwicklungsvorstand Dr. Weber seien die technischen Details fortlaufend berichtet worden. Dieser sei auch über den Einbau der „Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung“ informiert gewesen.

Das Fahrzeug sei wegen der Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung zurückgerufen worden.

Der Kläger ist der Auffassung, dass die Motorsteuerungssoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs unzulässige Abschaltvorrichtungen i.S.d. Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 enthalte.

Der Kläger hat ursprünglich nur die nachfolgend aufgeführten Anträge Ziff. 1 bis 4 angekündigt.

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 40.889,99 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLK 220 CDI, FIN [REDACTED] zu zahlen, unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem Kilometer seit dem 9.7.2015, die sich nach folgender Formel berechnet:

(40.889,99 EUR x gefahrene Kilometer) : 385.175 km;
2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 1.706,94 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes GLK 220 CDI, [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.
4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Mercedes GLK 220 CDI, FIN [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Er hat durch Schriftsatz vom 11.5.2021 einen weiteren Antrag (Ziff. 5) angekündigt. Bezüglich des Antrages Ziff. 4 hat er im Termin vom 11.5.2021 erklärt, diesen zurückzunehmen.

Der Kläger beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 40.889,99 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLK 220 CDI, FIN [REDACTED], zu zahlen, unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem Kilometer seit dem 9.7.2015, die sich nach folgender Formel berechnet:

(40.889,99 EUR x gefahrene Kilometer) : 385.175 km;
2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 1.706,94 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes GLK 220 CDI, [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.
4. [entfallen]
5. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten p.a. über dem jeweiligen Basiszinssatz auf einen Betrag von EUR 40.889,99 vom 31.7.2015 bis zur Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, das AGR-System im streitgegenständlichen Fahrzeug sei ganzjährig und selbst bei zweistelligen Minusgraden aktiv. Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung sei bei Herstellung des Fahrzeuges bekannter Industriestandard gewesen.

Eine Regelung, aufgrund der in Bezug auf den Prüfzyklus eine andere Abgasreinigungsstrategie oder Emissionskontrollstrategie angewendet würde, als im realen Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen, liege weder beim streitgegenständlichen Fahrzeug noch bei solchen Fahrzeugen der Beklagten, die Gegenstand von nachträglichen Anordnungen des KBA seien, vor. Die Regelung des Kühlmittelthermostats sei vielmehr sowohl auf dem Prüfstand als auch im Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen aktiv. Der Nutzen dieser Regelung sei auf bestimmte Betriebsbedingungen begrenzt. Es seien zudem die Risiken von Ölverdünnung, reduzierter Schmierfähigkeit bei Verlust der Ölqualität und von Ablagerungen zu beachten, die umso

mehr stiegen, je länger der geregelte Kühlmittelthermostat über seine Aktivierungsbedingungen hinaus betrieben würde. Sämtliche Aktivierungsbedingungen des geregelten Kühlmittelthermostats erlaubten eine häufige und nicht nur zufällige oder punktuelle Verwendung des geregelten Kühlmittelthermostats im realen Fahrbetrieb und entsprächen nicht den Bedingungen der gesetzlichen Prüfung Typ 1. Die Regelung sei bei niedrigen Außentemperaturen nicht aktiv (jedoch nicht erst ab einer Temperatur von 18 °C). Bei hohen Temperaturen finde die Regelung nicht statt (jedoch nicht bereits bei Temperaturen von „über 33 °C“). Bei sehr niedrigem Umgebungsdruck sei die Regelung ebenfalls nicht aktiv. Die Regelung werde aber nicht erst bei einem Umgebungsdruck von über 930 mbar oder 950 mbar aktiviert. Werde das Fahrzeug in partikelintensiven Last- und Drehzahlkombinationen gefahren, werde auf den geregelten Kühlmittelthermostat nicht zurückgegriffen. Die Grenzen orientierten sich aber nicht an der Beschleunigung von 0 auf 50 km/h in 26 Sekunden. Eine Deaktivierung erfolge auch, wenn das Motoröl eine Temperatur erreicht habe, die darauf hindeute, dass das System den Warmlauf verlasse. Die maximale Betriebsdauer sei ferner durch einen „Timer“ beschränkt. Die maximal mögliche Laufzeit sei länger als die gesetzliche Prüfung. Der „Timer“ sei von nachgeordneter Relevanz. Die konkrete Bedatung könnte nicht offengelegt werden, weil es sich hierbei um Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der Beklagten handeln würde.

Eine Kühlerjalousie sei im streitgegenständlichen Fahrzeug nicht verbaut.

Die Beklagte sei nicht vom KBA verpflichtet worden, einen Rückruf für das streitgegenständliche Fahrzeug durchzuführen.

Wegen des technischen Vortrages im Einzelnen wird insbesondere auf die Ausführungen auf den Seiten 19 ff. der Klageerwiderung vom 29.4.2021 (Bl. 63 ff. GA I) und auf den Seiten 12 ff. des nachgelassenen Schriftsatzes vom 15.6.2021 (Bl. 159 ff. GA II) ergänzend Bezug genommen.

Die Beklagte ist der Auffassung, der Kläger sei nicht aktivlegitimiert, da er seine Eigentümerstellung nicht nachgewiesen habe.

Die Beklagte erhebt ferner die Einrede der Verjährung.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die zu den Akten gereichten Schriftsätze sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 18.5.2021 (Bl. 144 ff. GA I) verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage, über die im Umfang der zuletzt gestellten Anträge zu befinden ist (wird unter A. ausgeführt), ist zulässig (wird unter B. ausgeführt) und im tenorierten Umfang begründet; im Übrigen ist sie abzuweisen (wird unter C. ausgeführt).

A.

Über die Klage ist im Umfang der zuletzt gestellten Anträge zu befinden.

I.

Die Erweiterung um den Antrag Ziff. 5 ist zulässig. Unterstellt man eine Klageänderung, so hat sich die Beklagte jedenfalls ohne Widerspruch (§ 267 ZPO) hierauf eingelassen.

II.

Den Antrag Ziff. 4 konnte der Kläger ohne Einwilligung der Beklagten wirksam zurücknehmen. Eine Klagerücknahme ist gem. § 269 Abs. 1 ZPO ohne Einwilligung des Beklagten nur bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung des Beklagten zur Hauptsache möglich. Der Kläger hat erklärt, den Antrag Ziff. 4 zurückzunehmen, bevor die – die mündliche Verhandlung gem. § 137 Abs. 1 ZPO einleitenden – Anträge im Termin vom 18.5.2021 gestellt wurden.

B.

Die Klage ist zulässig.

I.

Das Landgericht Stuttgart ist zuständig.

1. Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Stuttgart folgt (jedenfalls) aus § 17 Abs. 1 S. 1 ZPO.
2. Die sachliche Zuständigkeit beruht auf § 71 Abs. 1, § 23 Nr. 1 GVG.

II.

Soweit der Kläger (noch) Feststellung begehrt, verfügt er über das erforderliche Feststellungsinteresse i.S.d. § 256 Abs. 1 ZPO.

Bezüglich der Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten mit der Rücknahme des Fahrzeugs besteht das Feststellungsinteresse angesichts der mit der Feststellung verbundenen Vereinfachung und Beschleunigung des Zugriffs in der Zwangsvollstreckung (vgl. §§ 756 Abs. 1, 765 Nr. 1 ZPO).

C.

Die Klage ist im tenorierten Umfang begründet und im Übrigen abzuweisen.

Im Einzelnen:

I.

Der Antrag Ziff. 1 ist im tenorierten Umfang begründet.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte jedenfalls einen Anspruch auf Zahlung von EUR 30.565,39 aus § 812 Abs. 1 S. 1 Var. 1 BGB.

Nach § 812 Abs. 1 S. 1 Var. 1 BGB ist, wer durch die Leistung eines anderen etwas ohne rechtlichen Grund erlangt, jenem zur Herausgabe verpflichtet.

Diese Voraussetzungen liegen vor. Die Beklagte hat den Kaufpreis in Höhe von EUR 40.889,99 erlangt (wird unter a) ausgeführt). Dies ist auf eine Leistung des Klägers zurückzuführen (wird unter b) ausgeführt), die rechtsgrundlos erfolgte (wird unter c) ausgeführt). Der Kläger kann daher den Kaufpreis von der Beklagten zurückfordern, muss seinerseits jedoch das streitgegenständliche Fahrzeug herausgeben und übereignen (wird unter d)

ausgeführt). Der Kläger muss sich dabei einen Nutzungersatz in Höhe von 10.324,60 EUR anrechnen lassen (wird unter e) ausgeführt).

- a) Die Beklagte hat als (vermeintliche) Vertragspartnerin des Klägers den Kaufpreis in Höhe von EUR 40.889,99 erlangt.
- b) Dies geschah durch Leistung des Klägers, nämlich durch eine bewusste und zweckgerichtete Vermögensmehrung, die anzunehmen ist, wenn ein Vertragspartner eine (vermeintliche) vertragliche Verpflichtung erfüllen will.
- c) Die Leistung erfolgte rechtsgrundlos. Der Kläger hat den mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag erfolgreich gem. § 123 Abs. 1 Var. 1 BGB angefochten. Hierdurch ist dieser Kaufvertrag gem. § 142 Abs. 1 BGB von vornherein als nichtig anzusehen.
 - aa) Die Beklagte hat den Kläger arglistig über das Vorliegen eines Sachmangels getäuscht. Vorrang des kaufrechtlichen Gewährleistungsrechts besteht in einer solchen Konstellation nicht, da der Verkäufer, der arglistig handelt, den Schutz, der durch das ihm eingeräumte „Recht zur zweiten Andienung“ gewährt werden soll, nicht verdient.
 - (1) Voraussetzungen einer arglistigen Täuschung sind eine Täuschungshandlung, die zu einem Irrtum geführt (oder einen solchen unterhalten) hat, was den Anfechtenden zur Abgabe einer Willenserklärung veranlasst hat, die er ohne den Irrtum nicht abgegeben hätte, wobei der Anfechtungsgegner diese Umstände jedenfalls für möglich gehalten haben und billigend in Kauf genommen haben muss.
 - (2) Die Voraussetzungen liegen vor.
 - (a) Die Beklagte hat den Kläger arglistig über die Mangelhaftigkeit des streitgegenständlichen Fahrzeuges getäuscht. Das Fahrzeug eignet sich aufgrund des Einsatzes einer (prüfstandsbezogenen) unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht für die gewöhnliche Verwendung und ist somit mangelhaft (wird unter (aa) ausgeführt). Im Hinblick auf die Ausstattung mit einer solchen unzulässigen Abschaltvorrichtung hat die Beklagte durch Inverkehrbringen und Anbieten des Fahrzeuges zu Verkauf eine relevante Täuschungshandlung begangen.

gen (wird unter (bb) ausgeführt), wobei der Kläger erwarten durfte, hierüber aufgeklärt zu werden (wird unter (cc) ausgeführt).

(aa) Das vom Kläger erworbene Fahrzeug eignete sich nicht für die gewöhnliche Verwendung.

[1] Für die gewöhnliche Verwendung eignet sich ein Kraftfahrzeug grundsätzlich nur dann, wenn es eine Beschaffenheit aufweist, die weder seine (weitere) Zulassung zum Straßenverkehr hindert noch ansonsten seine Gebrauchsfähigkeit aufhebt oder beeinträchtigt. Dies ist dann nicht gegeben, wenn aufgrund einer unzulässigen Abschaltvorrichtung die Gefahr einer Betriebsunterbrechung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Zulassungsbehörde besteht (BGH, Hinweisbeschluss vom 8.1.2019 – VIII ZR 225/17 = BGH NJW 2019, 1133 [zu einem anderen Hersteller]).

Durch die Abschaltvorrichtung ist der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr bei Gefahrübergang nicht gewährleistet und das Fahrzeug eignet sich somit nicht zur gewöhnlichen Verwendung i.S.v. § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB. Nach § 5 Abs. 1 FZV kann die zuständige Zulassungsbehörde in Fällen, in denen sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erweist, dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen. Da die Abschaltvorrichtung nicht „mitgenehmigt wird“, entspricht das mit der Abschaltvorrichtung versehene Fahrzeug keinem genehmigten Typ (mehr) (vgl. BGH, Hinweisbeschluss vom 8.1.2019 – VIII ZR 225/17 = BGH NJW 2019, 1133, Rn. 18 ff. [zu einem anderen Hersteller]).

Dies gilt jedenfalls, wenn die Rücknahme der Typgenehmigung gem. § 25 Abs. 3 Nr. 1 und 2 EG-FGV i.V.m. § 48 VwVfG grundsätzlich in Betracht kommt (BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19 = BGH NJW 2020, 1962 Rn. 20, 21 [zu einem anderen Hersteller]). Nach diesen Vorschriften kann das KBA eine rechtswidrige Typgenehmigung ganz oder teilweise zurücknehmen, insbesondere wenn festgestellt wird, dass Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, oder von Fahrzeugen ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht. Vertrauensschutz besteht dabei nicht, wenn die Typgenehmigung durch arglistige Täuschung erwirkt wurde (vgl. § 48 Abs. 2 S. 3, Abs. 3 S. 2 VwVfG).

Eine „Abschalteinrichtung“ ist gem. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 definiert als jedes Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Bei einer Einrichtung, die bei erkanntem Prüfstandlauf eine andere Form der Abgasrückführung oder -nachbehandlung aktiviert, handelt es sich um eine nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässige Abschalteinrichtung (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, Rn. 99). Eine solche Einrichtung stellt somit auch dann eine Abschalteinrichtung dar, wenn die Ver-

besserung der Leistung des Emissionskontrollsystems punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs beobachtet werden kann (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, Rn. 99).

Nichts Anderes gilt für eine Einrichtung, die nicht darauf angewiesen ist, den Prüfstand zu erkennen, deren Aktivierung jedoch von Parametern abhängig ist, die faktisch das gleiche bewirken wie eine Prüfstanderkennung, nämlich auf dem Prüfstand für eine Einhaltung der Emissionsgrenzwerte zu sorgen, ohne dass das Verhalten der Abgasreinigung dabei repräsentativ für den realen Fahrbetrieb ist. Auch in einer solchen Konstellation wird der Prüfzyklus der Funktion beraubt, das Emissionsverhalten des Fahrzeuges unter solchen Bedingungen zu beobachten, die dem realen Fahrbetrieb jedenfalls nahe kommen (vgl. Erwägungsgrund Nr. 15 der VO (EG) Nr. 715/2007: „Überprüfungen [des Prüfzyklus] können erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen.“).

Ohne dass es nachfolgend entscheidend hierauf ankäme, ist der Auffassung der Beklagten, nach der Entscheidung des EuGH (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18) müsse – damit begrifflich eine Abschalteneinrichtung vorliegt – ein „finaler Zusammenhang“ zur Einhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand bestehen, nicht zu folgen. Der EuGH hatte in der zitierten Rechtsache lediglich über die von einer anderen Herstellerin eingesetzte „Umschaltlogik“ zu befinden. Er hat sich im Rahmen seiner Auslegung des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 mit der Frage auseinandergesetzt, ob für die Zwecke der Einordnung nach der VO (EG) 715/2007

zwischen Prüfstandbetrieb und Realbetrieb zu unterscheiden sei und in diesem Kontext ausgeführt, dass eine Einrichtung, deren einziger Zweck darin bestünde, die Einhaltung der in der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehenen Grenzwerte allein während der Zulassungstests sicherzustellen, der Verpflichtung zuwiderliefe, bei normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs eine wirkungsvolle Begrenzung der Emissionen sicherzustellen (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, Rn. 98).

- [2] Im streitgegenständlichen Fahrzeug existiert in Form der Regelung des Kühlmittelthermostats eine unzulässige Abschaltvorrichtung, die bewirkt, dass das Emissionskontrollsystem beim Durchfahren des NEFZ vollumfänglich und ordnungsgemäß funktioniert, während es im Normalbetrieb erheblich weniger effektiv ist. Dies führt dazu, dass die geltenden Grenzwerte für Stickoxidemissionen auf dem Prüfstand eingehalten und im normalen Fahrbetrieb erheblich überschritten werden. Eine solche Funktionsweise gilt gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als von der Beklagten zugestanden. Rechtfertigungsgründe für eine solche Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) 715/2007 liegen bei einer prüfstandabhängigen Abschaltvorrichtung, die dazu dient, bei erkanntem Prüfstandbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen, um auf diese Weise die Einhaltung der (andernfalls nicht erreichten) Emissionsgrenzwerte sicherzustellen, nicht vor (vgl. BGH, Hinweisbeschluss vom 8.1.2019 – VIII ZR 225/17 = BGH NJW 2019, 1133, Rn. 13 [zu einem anderen Hersteller]).

Der Kläger hat – anders als die Beklagte meint – mit ausreichender Substanz zur Verwendung einer prüfstandabhängigen Veränderung des Emissionsverhal-

tens des Fahrzeuges infolge einer hinreichend konkret beschriebenen Programmierung der Motorsteuerung vorgetragen.

Ein Sachvortrag ist zur Begründung eines Anspruchs bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtsatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Dabei ist die Angabe näherer Einzelheiten nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. (st. Rspr.; vgl. BGH, Beschluss vom 28.1.2020 – VIII ZR 57/19, Rn. 7; BGH, Urteil vom 29.2.2012 – VIII ZR 155/11 = BGH NJW 2012, 1647, Rn. 16; BGH, Urteil vom 23.1.2015 – V ZR 107/13, Rn. 18 [juris]; BGH, Urteil vom 7.6.2018 – III ZR 210/17 = BGH WM 2018, 1252, Rn. 4; jeweils m.w.N.).

Dabei kommt es für die Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Sachvortrags nicht darauf an, wie wahrscheinlich die Darstellung ist und ob sie auf eigenem Wissen oder auf einer Schlussfolgerung aus Indizien beruht (vgl. etwa BGH, Urteil vom 24.2.2016 – VIII ZR 38/15 = BGH NJW 2016, 2645, Rn. 52). Eine Partei ist grundsätzlich nicht gehindert, Tatsachen zu behaupten, über die sie keine genauen Kenntnisse hat, die sie aber nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Partei sich nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels eigener Sachkunde und Einblick in die Produktion eines von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließ-

lich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen hat (BGH, Beschluss vom 28.1.2020 – VIII ZR 57/19, Rn. 8; BGH, Beschluss vom 26.3.2016 – VI ZR 167/17, Rn. 13 [juris]).

Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn die behauptete Tatsache so ungenau bezeichnet ist, dass ihre Erheblichkeit nicht beurteilt werden kann oder wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist, mithin aus der Luft gegriffen ist und sich deshalb als Rechtsmissbrauch darstellt. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist allerdings Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur bei Fehlen jeglicher Anhaltspunkte vorliegen (st. Rspr.; vgl. BGH, Beschluss vom 28.1.2020 – VIII ZR 57/19, Rn. 8; BGH, Urteil vom 8.5.2012 – XI ZR 262/10 = BGHZ 193, 159, Rn. 40; BGH, Urteil vom 24.6.2014 – VI ZR 560/13 = BGH WM 2014, 1470, Rn. 36; BGH, Urteil vom 26.4.2018 – VII ZR 139/17 = BGH WM 2018, 1332, Rn. 34; jeweils m.w.N.).

Orientiert man sich an den Anforderungen des Bundesgerichtshofs aus dem Beschluss vom 28.1.2020, Az. VIII ZR 57/19, so ist von einem Kläger zu erwarten, dass er vorträgt, welcher Motor in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut ist, wie sich die von ihm behauptete Motorsteuerungsprogrammierung auf das Emissionsverhalten auswirkt und dass Fahrzeuge desselben Herstellers, die den Motor aus der gleichen Motorserie enthalten, wegen des Einbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung von einem Rückruf des KBA betroffen oder Gegenstand staatsanwaltschaftlicher Ermittlungen sind, solange er dabei einen inhaltlichen Bezug des

Rückrufes oder der Ermittlungen zu den von ihm aufgestellten Behauptungen betreffend die Motorsteuerung herstellt. Dabei ist es nach Auffassung des Bundesgerichtshofs nicht erforderlich, dass auch das streitgegenständliche Fahrzeug von einem Rückruf des KBA betroffen ist (BGH, Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, juris Rn. 12 f.).

Der Kläger hat insbesondere dargelegt, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein Dieselmotor des Typs OM 651 verbaut ist und das Fahrzeug der Schadstoffklasse EURO 5 zugeordnet ist. Er hat auch – im Detail – vorgetragen, wie sich die behauptete Motorsteuerungsprogrammierung auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs auswirken soll. Dabei kann vom Kläger gar keine exakte Kenntnis der genauen Funktionsweise der Abgasnachbehandlung und der Programmierung der Motorsteuerungssoftware verlangt werden. Die Beklagte räumt überdies ein, dass wegen der vom Kläger beanstandeten Regelung des Kühlmittelthermostats andere Fahrzeuge von einer nachträglichen Anordnung des KBA umfasst sind und dass auch im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Regelung des Kühlmittelthermostats unter bestimmten Bedingungen erfolgt.

Im Hinblick auf die schlüssige Behauptung kommt der Beklagten eine sekundäre Darlegungslast zu. Der Kläger vermag als Verbraucher bzw. nicht-fachkundiger Kunde hier die Einzelheiten der Motorsteuerung unter dem Gesichtspunkt der Emissionskontrolle nicht gezielt zu erläutern. Zu den hierzu notwendigen Informationen und entsprechenden Softwaredateien hat er naturgemäß keinen Zugang. Umgekehrt ist es der Beklagten als Entwicklerin und Herstellerin des Motors ohne jede Schwierigkeit möglich, die Einzelheiten des Emissions-

kontrollsystems zu erläutern und im Besonderen die Frage nach einer Abschaltvorrichtung zu beantworten (vgl. auch OLG Stuttgart, Hinweise im Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 08.05.2019 – 3 U 101/18).

Der Beklagten oblag es daher, sich zum klägerischen Vortrag im Einzelnen einzulassen

Die Beklagte hat den Vorwurf einer in Abhängigkeit von den konkreten Prüfstandbedingungen eingreifenden Funktion der Emissionskontrolle zwar bestritten, sich jedoch auch nach entsprechendem Hinweis durch das Gericht nicht (ausreichend) zu dem klägerischen Vorwurf eingelassen, sondern sich vielmehr auf allgemein gehaltene Ausführungen technischer Natur beschränkt, weswegen der Vortrag des Klägers, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine Funktion, die in Abhängigkeit vom Prüfstand die Wirkung des Emissionskontrollsystems verringert (und damit über eine Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007), gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden gilt (vgl. OLG Köln, Urteil vom 5.11.2020 – 7 U 35/20, Rn. 62 ff. [juris]).

Die Beklagte hat zum technischen Hintergrund ausgeführt, jedoch insbesondere keine Angaben dazu gemacht, wie sich das konkrete Emissionsverhalten bzw. die Aktivität des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von der Regelung des Kühlmittelthermostats verändert. Die allgemein gehaltenen Ausführungen der Beklagten lassen insbesondere offen, ob das Fahrzeug tatsächlich nur auf dem Prüfstand die Stickoxidgrenzwerte einhält, weil bestimmte Einrichtungen unter Bedingungen aktiv sind, die den Realbetrieb nicht näherungsweise repräsentieren. Die Beklagte äußert zwar die Auffassung, die Bedatungsbedingungen seien nicht prüfstand-

nah, ihre Ausführungen geben aber, obwohl die Beklagte die Bedatungskriterien kennt (aber als Betriebsgeheimnis qualifiziert und daher zurückhält) keinen Aufschluss darüber, wie eng der Bedatungsbereich letztlich ist. Die Beklagte hat zwar einen „Temperaturrahmen“ angegeben und im Übrigen vorgetragen, die Aktivierung sei nicht am Beschleunigungswert auf dem Prüfstand (0 auf 50 km/h in 26 Sekunden) orientiert und die Regelung werde nicht erst bei einem Umgebungsdruck von über 930 mbar bzw. 950 mbar aktiviert. Allein diese vagen Angaben lassen nicht erkennen, wann konkret die Regelung eingreift und erlauben demnach nicht, nachzuvollziehen, ob die von der Beklagten vorgenommene Bewertung, die Regelung finde daher auch im Realbetrieb Anwendung, zutreffend ist. Die Beklagte macht auch keine Angaben zu der Frage, welchen konkreten Einfluss die Regelung auf das Emissionsverhalten nimmt, d.h. welche Vergleichswerte ohne Aktivierung der Funktion (und bei im Übrigen vergleichbaren Bedingungen) vorliegen und worauf dies jeweils im Einzelnen zurückzuführen ist. Die Beklagte macht keinerlei Angaben zum konkreten Emissionsverhalten des Fahrzeuges.

- (bb) Das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ist als konkludente Täuschung zu werten (vgl. hierzu ausführlich OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019 – 13 U 142/18).

[1] Denn mit dem Inverkehrbringen erklärt der Hersteller (hier die Beklagte) konkludent, dass das Fahrzeug bzw. der darin verbaute Motor entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, also über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei Auslieferung dem Hersteller bekannter konstruk-

tiver Eigenschaften gefährdet ist. Das setzt jedoch voraus, dass die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typgenehmigung nicht durch eine Täuschung der zuständigen Behörde (hier: des KBA) erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortdauer einzuhaltenen Vorschriften tatsächlich entspricht. Auch dies bestätigt der Hersteller zumindest konkludent mit dem Inverkehrbringen (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019 – 13 U 142/18). Gleiches gilt, wenn der Hersteller das in den Verkehr gebrachte Fahrzeug (selbst) zum Verkauf feilbietet.

Der Käufer eines Kraftfahrzeugs kann vor diesem Hintergrund nicht nur davon ausgehen, dass im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs die notwendige EG-Typgenehmigung formal vorliegt, sondern auch davon, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung droht, weil die materiellen Voraussetzungen bereits bei Erteilung nicht vorgelegen haben. Entsprechend dieser selbstverständlichen Käufererwartung ist dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs der Erklärungswert beizumessen, dass auch die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung vorlagen (ähnlich OLG Köln, Beschluss vom 16.7.2018 – 27 U 10/18, Rn. 4 f. [juris]; OLG Köln, Beschluss vom 3.1.2019 – 18 U 70/18).

- [2] Im vorliegenden Fall verfügte das Fahrzeug jedoch entgegen dem konkludenten Erklärungswert des Inverkehrbringens durch die Beklagte gerade nicht über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis, weil die installierte Motorsteuerungssoftware eine unzulässige Abschalt-einrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG)

Nr. 715/2007 enthielt, weshalb die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht gegeben waren (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019 – 13 U 142/18). Vielmehr drohte der vollständige oder teilweise Widerruf der EG-Typgenehmigung bzw. die Anordnung von Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung durch das KBA. Wird die EG-Typgenehmigung entzogen oder mit Nebenbestimmungen versehen, entspricht das Fahrzeug – im Fall der Nebenbestimmung: bis zur Nachrüstung – keinem genehmigten Typ mehr. Die Zulassungsbehörde kann dem Eigentümer oder Halter dann gemäß § 5 Abs. 1 FZV eine Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen (so ausdrücklich OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019 – 13 U 142/18).

- (cc) Der Kläger durfte auch erwarten, hierüber aufgeklärt zu werden. Es ist zwar grundsätzlich Sache jeder Vertragspartei, sich über die Chancen und Risiken des eingegangenen Geschäfts zu informieren und sich insbesondere über den Vertragsgegenstand zu erkundigen. Jedoch stellt dies den Vertragspartner nicht von jeder Verantwortung frei. Er hat ungefragt vor allem über solche Umstände, die allein ihm bekannt sind und von denen er weiß oder wissen muss, dass sie für den Verhandlungspartner von besonderer Bedeutung für den Vertragsabschluss sind, aufzuklären. Insbesondere ist über solche Umstände aufzuklären, die den Vertragszweck vereiteln können oder aus denen sich besondere Gefahren bei der Vertragsdurchführung ergeben können und die daher für den anderen Teil von wesentlicher Bedeutung sind, so dass er nach der Verkehrsauffassung eine Mitteilung erwarten darf. Zu denjenigen Umständen, über die ein - unwissender - Vertragspartner von seinem Gegenüber Aufklärung verlangen darf, zählt dabei auch die Erwirkung einer Genehmigung für den

Vertragsgegenstand, deren Rücknahme in Betracht kommt, sofern hierdurch die Verwendung des Vertragsgegenstandes eingeschränkt wird. Hat der Hersteller die Typgenehmigung für einen Kraftfahrzeugtyp durch Täuschung erwirkt und ist dies dem Verkäufer (etwa, weil er zugleich Hersteller ist) bekannt, so hat er den Käufer vor dem Verkauf hierauf hinzuweisen.

- (b) Der Kläger ist auch einem Irrtum unterlegen. Es genügt insoweit, wenn der Anfechtende aufgrund der Täuschung davon ausgeht, es sei „alles in Ordnung“. Dass ein Fahrzeug die erforderliche Typgenehmigung ohne relevante Täuschung des KBA erhalten hat, wird – ohne dass dies Gegenstand konkreter Gedanken sein dürfte – vom Käufer vorausgesetzt (siehe oben).
- (c) Desgleichen liegt auf der Hand, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er um die Umstände des Erwirkens der Typgenehmigung gewusst hätte.

Bei einem zur eigenen Nutzung erworbenen Kraftfahrzeug sind dessen Gebrauchsfähigkeit und ständige Verfügbarkeit für den Eigentümer von so großer Bedeutung, dass die vorübergehende Entziehung eines Kraftfahrzeugs auch bei der Anlegung des gebotenen strengen Maßstabs einen Vermögensschaden darstellt. Der Verlust der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs wirkt sich typischerweise als solcher auf die materiale Grundlage der Lebenshaltung signifikant aus; bei generalisierender Betrachtung erfolgen Anschaffung und Unterhaltung eines Kraftfahrzeugs in erster Linie um des wirtschaftlichen Vorteils willen, der in der Zeitersparnis liegt. Das rechtfertigt nach der allgemeinen Lebenserfahrung die Annahme, dass ein Käufer, der ein Fahrzeug zur eigenen Nutzung erwirbt, bei der bestehenden Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung von dem Erwerb des Fahrzeugs abgesehen hätte (BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19 = BGH NJW 2020, 1962, Rn. 51 [zu einem anderen Hersteller]).

- (d) Die Beklagte handelte mit diesbezüglichem Vorsatz. Aufgrund des

maßgeblichen Sach- und Streitstands ist davon auszugehen, dass die Mitglieder des Vorstands oder der oder die Repräsentanten Kenntnis von der Funktionsweise der Motorsteuerung hatten und auch in der Vorstellung handelten, dass die so ausgestatteten Motoren in Fahrzeugen der Beklagten eingebaut und für diese unter Täuschung der zuständigen Behörde die EG-Typgenehmigung beantragt würde, obwohl die materiellen Voraussetzungen hierfür nicht vorlagen, und die Fahrzeuge sodann veräußert werden würden. Weil dies bei der Funktionsweise der gem. § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehenden Programmierung auf der Hand liegt, ist ebenfalls davon auszugehen, dass die Beklagte jedenfalls für möglich hielt, dass der Kläger das Fahrzeug bei Kenntnis von den Tatsachen nicht erworben hätte.

Zwar trägt der Anfechtende grundsätzlich die Darlegungs- und Beweislast für die Arglist. Hier trifft die Beklagte allerdings nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen hinsichtlich der unternehmensinternen Entscheidungsprozesse eine sekundäre Darlegungslast (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19 = BGH NJW 2020, 1962, Rn. 39 ff. [zu einem anderen Hersteller]; siehe auch OLG Stuttgart, Hinweise im Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 08.05.2019 – 3 U 101/18).

Der Kläger hat hier – soweit ihm dies möglich war – zur Kenntnis von Implementierung der Motorsteuerungssoftware bei der Beklagten ausreichend konkret vorgetragen. Der Kläger kann nicht näher zu der Frage vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software gefallen ist und bis zu welcher „höheren Ebene“ diese Entscheidung wann „weiterkommuniziert“ wurde.

Damit oblag es der Beklagten, konkrete Umstände darzulegen, welche die für die Kenntnis des Vorstands sprechende tatsächliche Vermutung zu erschüttern vermögen. Erforderlich war eine konkrete Darlegung der internen Entscheidungs- und Kommunikationswege bei der Beklagten. Insbesondere wäre darzulegen gewesen, welche

Informationen typischerweise von der Abteilung des Entwicklungsbereichs weitergeleitet und akten- und datenmäßig zur weiteren Verwertung, auch zum Abruf in den Abteilungen und Niederlassungen, festgehalten werden. Auch hätte die Beklagte vortragen müssen, welche Personen im Unternehmen mit der Entwicklung der streitgegenständlichen Softwarefunktion(en) betraut und welche Personen in diesen Prozess eingebunden waren (vgl. zu den weiteren Anforderungen: OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019 – 13 U 142/18).

Der Vortrag der Beklagten erfüllt diese Anforderungen nicht, weshalb der klägerische Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen ist. Die Beklagte hat ihren Vortrag auch in dem – im Hinblick auf den gerichtlichen Hinweis aus der mündlichen Verhandlung nachgelassenen – Schriftsatz vom 15.6.2021 (Bl. 148 ff. GA II) nicht genügend konkretisiert.

- bb) Es liegt auch eine Anfechtungserklärung vor. Der Kläger hat die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung gegenüber der Beklagten erklärt.
- cc) Die Anfechtung ist nicht gem. § 124 Abs. 1 BGB verfristet. Für den Beginn der Frist gem. § 124 Abs. 2 BGB, d.h. konkret für die Kenntnis des Anfechtenden von der Täuschung, ist der Anfechtungsgegner darlegungs- und beweisbelastet (OLG Braunschweig, Urteil vom 6.11.2014 – 8 U 163/13 = OLG Braunschweig BeckRS 2015, 155 Rn. 65). Es ist nicht zu erkennen, dass die Beklagte hierzu vorgetragen hat.
- dd) Rechtsfolge der Anfechtung ist, dass der geschlossene Kaufvertrag gem. § 142 Abs. 1 BGB von Anfang an als nichtig anzusehen ist.
- d) Der Kläger kann gem. § 818 Abs. 1 BGB den gezahlten Kaufpreis in Höhe von EUR 40.889,99 (oder jedenfalls Wertersatz hierfür gem. § 818 Abs. 2 BGB) fordern, muss seinerseits - was er zum Gegenstand seines Antrages macht - jedoch das streitgegenständliche Fahrzeug herausgeben und übereignen.
- e) Der Anspruch des Klägers ist - wobei dahinstehen kann, ob dies durch „Saldierung“ oder aufgrund einer Aufrechnung geschehen ist - in Höhe von EUR 10.324,60 erlo-

schen. Der Kläger ist seinerseits gem. § 818 Abs. 1 BGB zur Herausgabe gezogener Nutzungen verpflichtet.

Das Gericht schätzt den auszugleichenden Nutzungen, indem es den von der Klagepartei gezahlten Brutto-Kaufpreis (EUR 40.889,99) für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt (235.175 km) teilt und diesen Wert mit den gefahrenen Kilometern (59.381 km) multipliziert (vgl. zur Berechnung der Nutzungen: BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, Rn. 80 [zu einem anderen Hersteller und dort zum Schadensersatz bzw. zum Vorteilsausgleich]).

- aa) Das Gericht schätzt gemäß § 287 ZPO die Gesamtlaufleistung eines Dieselfahrzeugs des streitgegenständlichen Typs auf 250.000 km. Ausgehend hiervon ergibt sich im Erwerbszeitpunkt eine Restlaufleistung von 235.175 km.
- bb) Insgesamt ist der Kläger mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug 59.381 km gefahren. Die Laufleistung am 17.5.2021 lag bei 74.206 km.
- cc) Ausgehend hiervon ergeben sich gezogene Nutzungen in Höhe von EUR 10.324,60.

- 2. Die Zinsforderung des Klägers folgt aus § 291 BGB. Maßgeblich ist für den Zinslauf entsprechend § 187 Abs. 1 BGB der auf den Tag der Klagezustellung (11.3.2021) folgende Tag, d.h. der 12.3.2021.

II.

Der Antrag Ziff. 2 ist unbegründet.

Der Kläger ist nicht aktivlegitimiert. Der Kläger hat mit der Klageschrift vorgetragen, er verlange Ersatz seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Diese seien bereits gezahlt. Die Beklagte hat hierauf erwidert und behauptet, dass sie davon ausgehe, dass die Rechtsschutzversicherung des Klägers diese Kosten übernommen habe, weswegen Anspruch auf die Versicherung gem. § 86 Abs. 1 VVG übergegangen sei. Dies ist vom Kläger nicht in Frage gestellt worden und damit zugestanden.

III.

Der Antrag Ziff. 3 ist ebenfalls unbegründet.

Der Kläger hat noch zuletzt mit dem Antrag Ziff. 1 in relevantem Umfang mehr gefordert, als ihm gegenüber der Beklagten zusteht, denn der Kläger geht von einer deutlich zu hohen Gesamtleistung aus, sodass die Beklagte sich mit der Rücknahme des Fahrzeuges trotz des angekündigten und im Termin gestellten Abweisungsantrages nicht im Annahmeverzug befindet (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19 = BGH NJW 2020, 1962, Rn. 85; zur Frage des wörtlichen Angebots auch *Niemeyer/König*, NJW 2013, 3213).

IV.

Der Antrag Ziff. 5 ist begründet.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Verzinsung der Kaufpreisforderung (jedenfalls) ab dem 31.7.2015 in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus § 818 Abs. 4, § 819 Abs. 1 BGB, § 291 BGB.

Die Beklagte haftet verschärft nach § 818 Abs. 4, § 819 Abs. 1 BGB, § 291 BGB, da ihr der Mangel des rechtlichen Grundes bekannt war.

1. Die Kenntnis von der Anfechtbarkeit des Kaufvertrages stand gem. § 142 Abs. 2 BGB der Kenntnis von der Nichtigkeit gleich. Für die Kenntnis der Anfechtbarkeit wiederum genügt Kenntnis derjenigen Tatsachen, die die Anfechtbarkeit des Kaufvertrages begründen. Erforderlich ist nicht absolute Kenntnis, es genügt, dass eine individuelle Überzeugung gewonnen oder ein „sachgedankliches Begleitbewusstsein“ in dem Sinne unterhalten wurde, dass ein Umstand nicht konkret erwogen wurde, aber allgemein bekannt war (*Beurskens*, in: BeckOGK-BGB, Stand 1.10.2020, § 142, Rn. 50).
2. Die Beklagte wusste – angesichts der strategisch angelegten endkundenbezogenen Täuschung – um die Anfechtbarkeit der vom Kläger abgegebenen Willenserklärung.

D.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO. Das Gericht hat den zugesprochenen

Betrag ins Verhältnis zum Streitwert gesetzt.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1, 2 ZPO, soweit die Vollstreckung des Klägers betroffen ist. Soweit es die Vollstreckung der Beklagten betrifft, beruht die Entscheidung auf § 708 Nr. 11, § 711, § 709 S. 2 ZPO.

Die Festsetzung des Gerichtsgebührenstreitwerts beruht auf § 63 Abs. 2, §§ 39 ff. GKG, §§ 3 ff. ZPO.

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.

Liebsch
Richter

Verkündet am 25.06.2021

Hess, JAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 05.07.2021



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