

Aktenzeichen:
8 O 31/20



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil



In dem Rechtsstreit

[REDACTED]
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:
[REDACTED]

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, d.v.d.d. Vorsitzenden Ola Källenius, Mercedesstraße
137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **CMS Hasche Sigle**, Schöttlestraße 8, 70597 Stuttgart, Gz.: [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 8. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Horst als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 02.06.2020 für Recht erkannt:

- I. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 24.366,29 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 18.2.2020, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes B180 CDI, Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen.
- II. Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten i.H.v. 1.706,94 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 18.2.2020 zu zahlen.
- III. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des oben unter I. genannten PKW des Klägers in Annahmeverzug befindet.
- IV. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- V. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 38% und die Beklagte 62%.
- VI. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
- VII. Der Streitwert wird auf bis 40.000 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche im Zusammenhang mit dem sog. Dieselskandal geltend.

Der Kläger kaufte am 1.12.2012 von der Beklagten einen neuen Mercedes Benz B 180 CDI Blue Efficiency Sports Tourer mit dem Motor OM 651, Euro 5. Der Kaufpreis betrug 37.359,75 € abzüglich eines Nachlasses von 1.930,04 €.

Im März 2019 bot die Beklagte für das Fahrzeug im Rahmen einer freiwilligen Kundendienstmaßnahme (FSM) ein Softwareupdate an.

Am 5.11.2019 wandten sich die Klägervertreter an die Beklagte und forderten diese erfolglos zur Zahlung von Schadensersatz gegen Rückgabe des PKW bis 22.11.2019 auf.

Der Kläger behauptet,

der PKW weise unzulässige Abschaltvorrichtungen auf.

Das ergebe sich daraus, dass der PKW im realen Straßenverkehr unter normalen Betriebsbedingungen mehr als 180 mg/km NO_x ausstoße und damit Grenzwerte der EG-VO 715/2007 nicht einhalte.

Dazuhin werde im Rahmen eines sog. Thermofensters die Abgasrückführung (AGR) temperaturabhängig reduziert und bei Unterschreiten einer bestimmten Temperatur ganz abgeschaltet.

Außerdem gebe es eine Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung. Sie erkenne die Parameter des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) und bewirke dann eine niedrigere Kühlmitteltemperatur und eine effizientere Abgasreinigung (Klage S. 15 ff.), die die Abgasrückführungsrate erhöhe bzw. ein AGR-Kennfeld mit höheren Raten verwende (Replik S. 8).

Darüber hinaus nenne die Beklagte in einem Geschäftsbericht für das Jahr 2018 sog. AECD (Auxiliary Emission Control Devices), die in den USA bei anderen Herstellern als unzulässig beanstandet worden seien, und es liege nahe, dass auch bei der Beklagten AECD verbaut seien. Die AECD entsprächen den europäischen unzulässigen Abschaltvorrichtungen. Dadurch würden die Emissionskontrollsysteme teilweise deaktiviert, im streitgegenständlichen Fahrzeug jedenfalls bei einer bestimmten Drehzahl, bei einer bestimmten Geschwindigkeit und bei einem bestimmten Umgebungsdruck (Bl. 19).

Der Kläger hätte das Fahrzeug bei Kenntnis der Abschaltvorrichtungen nicht gekauft.

Der Vorstand der Beklagten habe Vorsatz und Kenntnis von allem gehabt.

Der Kläger meint,

er habe deshalb einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises. Die Beklagte handle sittenwidrig und vorsätzlich. Die Anrechnung einer Nutzungsentschädigung erfolge nicht. Die Beklagte schulde auch Deliktzinsen. Ansprüche ergäben sich aus u.a. §§ 826, 831, 823 Abs. 2, 849 BGB.

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 35.429,71 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes B180 CDI, Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen,

hilfsweise unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Euro pro gefahrenem Kilometer seit dem 25.3.2013 die sich nach folgender Formel berechnet: 35.429,71 € x gefahrene Kilometer : 500.000 km.

2. Die Beklagte weiter zu verurteilen, an den Kläger Zinsen i.H.v. 4 % aus 35.429,71 € vom 25.3.2013 bis zur Rechtshängigkeit zu zahlen.

3. Die Beklagte weiter zu verurteilen, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 1.706,94 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

4. Festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Antrag 1 genannten PKW des Klägers in Annahmeverzug befindet.

5. Festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die sich aus der Ausstattung des genannten Fahrzeuges mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

Die Beklagte

bestreitet, dass der Kläger aktivlegitimiert und noch Besitzer bzw. Halter des PKW ist.

Sie behauptet, den PKW halte geltende Grenzwerte für Stickoxide ein.

Sie betont, er verfüge über eine wirksame Typgenehmigung mit Tatbestandswirkung.

Unzulässige Abschaltvorrichtungen seien nicht substantiiert dargelegt. Die Abgasrückführung sei selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv. Das KBA habe gewusst, dass die Lufttemperatur ein Faktor bei der Steuerung der Abgasrückführung sei und habe dies nicht beanstandet (Anl. B1 und B2).

In Bezug auf die Kühlmitteltemperaturregelung liege keine Software vor, die erkenne, „ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im Straßenbetrieb ist“. Die „Kühlmitteltemperaturregelung“ sei im Straßenbetrieb und auf dem Prüfstand aktiviert. Sie habe nicht den Zweck einer „allein auf Prüfbedingungen“ bezogenen Emissionsverringern.

Die Beklagte meint,

Schadenersatzansprüche bestünden im Ergebnis nicht, zudem seien zumindest Nutzungsvorteile anzurechnen und ein Zinsanspruch nach § 849 BGB zu versagen.

Im Übrigen wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und das Protokoll vom 30.6.2020 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 826 BGB.

Der Kläger hat vorgetragen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug über eine sog. Kühlmittel-Sollwert-Regelung verfügt. Der Vortrag erfolgte nicht ins Blaue hinein (unten I.). Er war hinreichend substantiiert (unten II.). Er wurde von der Beklagten nicht hinreichend bestritten und ist - unter den nicht verallgemeinerbaren Umständen des Streitfalles - ohne technische Beweisaufnahme prozessrechtlich als zugestanden zu behandeln (unten III.). Die vom Kläger beschriebene Kühlmittel-Sollwert-Regelung ist eine unzulässige Abschaltvorrichtung (unten IV.). Deren Verwendung durch die Beklagte ist als vorsätzlich und sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB zu bewerten (unten V.).

- I. Der Kläger vorgetragen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug über eine sog. Kühlmittel-Sollwert-Regelung verfügt. Dieser Vortrag erfolgte nicht ins Blaue hinein.
 1. Hinsichtlich der Darlegung einer angeblich unzulässigen Abschaltvorrichtung ist eine Behauptung erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich "aufs Geratewohl" oder "ins Blaue hinein" aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten; in der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können. Im Rahmen des sog. Dieselskandals regelmäßig ausreichend ist, wenn der Kläger, der mangels eigener Sachkunde und hinreichenden Einblicks in die Konzeption und Funktionsweise des in seinem Fahrzeug eingebauten Motors einschließlich des Systems zur Verringerung des Stickoxidausstoßes keine genauen Kenntnisse von dem Vorhandensein und der konkreten Wirkung einer Abschaltvorrichtung haben kann, ausreichend greifbare Anhaltspunkte vorgebracht hat, auf die er letztlich seinen Vorwurf stützt, sein Fahrzeug sei mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG ausgestattet (BGH, Beschluss vom 28.1.2020 – VIII ZR 57/19, BeckRS 2020, 2119, Rn. 8).
 2. Im Streitfall hat der Kläger ausreichend greifbare Anhaltspunkte genannt, aus denen er das Vorhandensein der Kühlmittel-Sollwert-Regelung folgert.

- a) Er hat vorgetragen, dass das KBA im Juni 2019 einen verpflichtenden Rückruf für Fahrzeuge der Beklagten vom Typ GLK 220 CDI, Baujahr 2012-2015 angeordnet und eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer Kühlmittel-Sollwert-Regelung beanstandet habe. Zuvor habe bereits am 19.5.2019 und 23.6.2019 die Presse über eine solche Kühlmittel-Sollwert-Regelung berichtet und in diesem Zusammenhang die Motoren OM 651 und OM 642 erwähnt (Klage S. 16).
- b) Er hat weiter vorgetragen, dass die Presse am 11.10.2019 berichtet habe, dass die Beklagte weitere ihrer Fahrzeuge, in denen der Motor OM 651 verbaut war, wegen der Kühlmittel-Sollwert-Regelung zurückrufen musste, die bewirke, dass bei der für die Typzulassung notwendigen Prüfung eine niedrigere Kühlmitteltemperatur und auch eine andere Abgasreinigungsstrategie verwendet werde (Klage S. 17). Er hat weitere Presseartikel vom 14.4.2019 (Anlage K 17), 13.4.2019 (Anlage K 18) und 18.5.2019 (Anlage K 19) vorgelegt, die berichten, dass die Kühlmittel-Sollwert-Regelung den in verschiedenen Modellen der Beklagten verbauten Motor OM 651 betreffe und das Problem „Kühlmittel-Sollwert-Regelung“ über GLK-Modelle hinausgehe.
- c) Er hat auch auf eine Stellungnahme der Bundesregierung vom 20.11.2019 verwiesen zum Mercedes-Modell „Sprinter“, Euro 5-Fahrzeuge bis Baujahr Juni 2016, Motor OM 651, in der es heißt (Anlage K 16): *„Die im betroffenen Modell Sprinter eingesetzte Abschaltvorrichtung zur Reduzierung der Wirksamkeit der Abgasrückführung (AGR) wird als unzulässig bewertet ... Außerhalb der Prüfbedingungen (Prüfzyklus NEFZ) wird die Rate der AGR verringert, in dem über das elektrisch geschaltete Kühlwasserthermostatventil die Motorkühlwassertemperatur und damit die Motoröltemperatur zunächst niedrig gehalten wird. Somit wird außerhalb der Typprüfbedingungen ein AGR-Kennfeld mit niedrigeren AGR-Raten genutzt als unter Typen Prüfbedingungen. Eine Absenkung der AGR-Rate führt zu erhöhten Stickoxid-Emissionen“*. Weiter heißt es, dass der Motor OM 651 nicht nur im vom damals jüngsten KBA-Rückruf betroffenen Modell „Sprinter“, sondern z.B. auch in Fahrzeugen der C- und E-Klasse, beim GLK, GLC oder Vito eingebaut sei.
- d) Diese Umstände bieten ausreichend greifbaren Anhalt für die Vermutung

bzw. den Vortrag des Klägers, auch in seinem Fahrzeug mit dem unstreitig verbauten Motor OM 651, Euro 5, Baujahr 2013 befinde sich eine Kühlmittel-Sollwert-Regelung, auch wenn es sich weder um einen GLK noch einen Sprinter handelt.

- II. Der Kläger hat die angebliche Kühlmittel-Sollwert-Regelung auch hinreichend konkret beschrieben: Die Regelung sei Teil der im PKW verbauten Software, die Motor und Abgasreinigung steuere. Sie erkenne die Parameter des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) und bewirke dann eine niedrigere Kühlmitteltemperatur und eine effizientere Abgasreinigung (Klage S. 15 ff.), die die Abgasrückführungsrate erhöhe bzw. ein AGR-Kennfeld mit höheren Raten verwende (Replik S. 8).
- III. Das behauptete Vorhandensein und die behauptete Funktionsweise der Kühlmittel-Sollwert-Regelung muss unter den Umständen des Streitfalles als prozessual zugestanden angesehen werden, § 138 Abs. 3 ZPO. Denn die Beklagte hat die Behauptungen des Klägers nicht hinreichend bestritten bzw. nicht der ihr nach § 138 Abs. 2 ZPO obliegenden Erklärungspflicht genügt, sich zu den Behauptungen der an sich beweispflichtigen Partei substantiiert zu äußern.
 1. Die Anforderungen an die Substantiierungslast des Bestreitenden hängen zunächst davon ab, wie substantiiert der darlegungspflichtige Gegner – hier der Kläger – vorgetragen hat. Eine sekundäre Darlegungslast trifft den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei, wenn diese keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen (BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19 - NJW 2020, 1962 Rn. 36 f.).
 2. Im Streitfall kennt allein die Beklagte die genaue Beschaffenheit ihres Motors und der verwendeten Software. Sie hat auf S. 15 f. der Klageerwidernung aber nur pauschal vorgetragen, es liege keine Software vor, die erkenne, „ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im Straßenbetrieb ist“; die „Kühlmitteltemperaturregelung“ sei im Straßenbetrieb und auf dem Prüfstand aktiviert; sie habe nicht den Zweck einer „allein auf Prüfbedingungen“ bezogenen Emissionsverringerng. Dieser Vortrag genügt den Anforderungen an die Substantiierungslast der Beklagten nicht.
 - a) Der pauschale Vortrag, es liege keine Software vor, die erkenne, „ob das

Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im Straßenbetrieb ist“ (insbesondere liege keine Software mit einer Prüfstandserkennung und einer Umschaltlogik wie beim VW-Motor EA189 vor), verhält sich nicht zur konkreten Behauptung des Klägers, dass die von einer Umschaltlogik zu unterscheidende, konkrete Software (allein oder auch) bei Erkennen der Parameter des NEFZ die AGR erhöhe.

- b) Der weitere pauschale Vortrag, auch die Kühlmitteltemperatur werde nicht „allein unter Prüfbedingungen“ verringert, verhält sich nicht konkret zur Behauptung des Klägers, dass die Kühlmitteltemperatur (allein oder auch) bei Erkennen der Parameter des NEFZ gesenkt wird (mit der Folge, dass die Aufwärmung des Motoröls verzögert und dadurch der Grenzwert für NOx unter den Bedingungen des NEFZ eingehalten wird).

Nicht entlastend ist ihr Einwand, die Kühlmitteltemperaturregelung sei immer aktiviert. Denn wenn die Regelung immer die Parameter des NEFZ prüft, wird deren Vorliegen immer erkannt und dann immer die Kühlmitteltemperatur gesenkt.

Dass die Regelung dafür im Streitfall sorgt, dass die Kühlmitteltemperatur unabhängig von den Parametern des NEFZ jederzeit und in gleicher Weise gesenkt wird, behauptet die Beklagte im Streitfall gerade nicht (anders ggf. im ein anderes Fahrzeug betreffenden Fall des OLG Koblenz, Urteil vom 18.5.2020 - 12 U 2149/19 - BeckRS 2020, 9935 Rn. 27). Das liegt hier auch nicht nahe. Denn der Kläger hat vorgetragen, die von ihm beschriebene Kühlmitteltemperaturregelung werde bei den vom KBA beanstandeten Modellen stets per Softwareupdate entfernt. Da der streitgegenständliche PKW nicht von einem verpflichtenden Rückruf des KBA betroffen ist, wohl aber von einer FSM mit Softwareupdate, hat das Gericht die Beklagte zur Stellungnahme aufgefordert, ob sich dieses Softwareupdate (auch) auf die Kühlmittel-Sollwert-Regelung bezog (Protokoll S. 2). Der Unterbevollmächtigte der Beklagten hat bestätigt, dass dies bei manchen Softwareupdates im Rahmen von FSM der Fall sei, zu den Einzelheiten aber um Gewährung eines Schriftsatzrechts gebeten. Im deshalb nachgelassenen Schriftsatz vom 23.6.2020 findet sich zu dieser Frage aber nichts, insbesondere nichts zu der im Termin erörterten Frage, ob die Kühlmitteltemperaturregelung entfernt

und welche konkreten Beschaffenheiten verändert wurden.

- IV. Steht damit im Streitfall in tatsächlicher Hinsicht - aus prozessualen Gründen, also ohne technische Überprüfung - fest, dass im Motor die genannte Regelung verbaut ist, dann liegt in rechtlicher Hinsicht eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der VO 715/2007/EG vor.

Denn ist eine Abschaltvorrichtung so programmiert, dass sie die „Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert“ (Art. 3 Nr. 10 der genannten VO), ist sie grundsätzlich unzulässig. Insoweit geht die Generalanwältin am EuGH in ihren Schlussanträgen in der Rs. C-693/18 davon aus, dass eine Vorrichtung, die einen beliebigen Parameter, der mit dem Ablauf der Zulassungsverfahren zusammenhängt, ermittelt, um bei diesen Verfahren die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren oder im Sinne einer Verstärkung zu verändern und somit die Zulassung des Fahrzeugs zu erlangen, eine „Abschaltvorrichtung“ darstellt, selbst wenn die Veränderung im Sinne einer Verstärkung der Funktion des Emissionskontrollsystems punktuell auch eintreten kann, wenn genau die Bedingungen, die sie auslösen, zufällig unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs auftreten. Die Generalanwältin ist weiter der Ansicht, dass nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die die Zuverlässigkeit des Motors beeinträchtigen und eine konkrete Gefahr bei der Lenkung des Fahrzeugs darstellen, das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung rechtfertigen können. Das Ziel, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verzögern, rechtfertigt dagegen nicht den Einsatz einer Abschaltvorrichtung.

Im Streitfall ist jedenfalls weder ersichtlich noch von der Beklagten dargetan, dass die Regelung konkreten, unmittelbaren Beschädigungsrisiken entgegenwirke (und nicht nur dem Verschleiß und der Verschmutzung z.B. durch Versottung oder Verrußung) und die Beklagte sich auf die ausnahmsweise Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung berufen könnte.

- V. Die Beklagte kann sich auch nicht - wie sie es beim Thermofenster überwiegend mit Erfolg tut (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 30.7.2019 – 10 U 134/19, NZV 2019, 579) - darauf berufen, sie habe in vertretbarer Rechtsauffassung zumindest subjektiv davon ausgehen dürfen, die Abschaltvorrichtung sei zulässig, und habe deshalb weder vorsätzlich noch sittenwidrig iSd § 826 BGB gehandelt.

1. Die Sittenwidrigkeit ergibt sich im Zusammenhang mit dem sog. Dieselskandal regelmäßig daraus, dass die Schädigungshandlung als besonders verwerflich anzu-

sehen ist, u.a. wegen des Profitstrebens als zentralem Beweggrund des schädigenden Verhaltens sowie des Ausmaßes der systematischen Täuschung einerseits und des verursachten Schadens für Mensch und Umwelt andererseits. Insgesamt verstößt eine Täuschung über vertragswesentliche Tatsachen ähnlich wie im Kapitalmarktrecht regelmäßig gegen die guten Sitten, weshalb auch im Abgasskandal in der Regel eine Sittenwidrigkeit zu bejahen ist (BGH, Urteil vom 25.5.2020 - VI ZR 252/19 - ZVertriebsR 2020, 236, beck-online; BeckOGK/Spindler, 1.10.2019, BGB § 826 Rn. 172). Im Streitfall gilt nicht anderes.

2. Die Beklagte handelte vorsätzlich. Nicht hinreichend wäre zwar, dass die für die Manipulation verantwortlichen Mitarbeiter mit Vorsatz gehandelt haben, denn die Haftung des Herstellers als juristische Person setzt voraus, dass gerade einer ihrer „verfassungsmäßig berufenen Vertreter“ bzw. Organe gemäß § 31 BGB den subjektiven Tatbestand erfüllt. Der Geschädigte hat jedoch keinen Einblick in die unternehmensinternen Willensbildungsprozesse und würde so regelmäßig beweisfällig bleiben. Deshalb besteht insoweit eine sekundäre Darlegungslast des Herstellers. Dieser hat die Beklagte - wie regelmäßig - nicht genügt (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 - VI ZR 252/19 - ZVertriebsR 2020, 236, beck-online; BeckOGK/Spindler, 1.10.2019, BGB § 826 Rn. 174).
 3. Weiter ist rechtlich erforderlich, dass sie Beklagte auch in dem Bewusstsein handelte, mit der Kühlmittel-Sollwert-Regelung möglicherweise gegen gesetzliche Vorschriften zu verstoßen und das billigend in Kauf nahm. Dass und warum die Beklagte in meinte, die Kühlmittel-Sollwert-Regelung sei in vertretbarer Rechtsauslegung zulässig, legt sie nicht dar und ist nicht ersichtlich. Insbesondere ist nicht ersichtlich, ob sie Rechtsrat einholte oder sich sonst versucht hätte abzusichern, oder ob sie nicht vielmehr ausschließlich versuchte, die Regelung zu verbergen, um NOx-Emissionen zwar in Abhängigkeit zu den Parametern des NEFZ niedrig zu halten, außerhalb dieser Parameter aber nicht bzw. möglichst geringem Motorverschleiß den Vorrang vor der Abgasreinigung einzuräumen.
- VI. Ohne Erfolg beruft sie sich auf die Tatbestandswirkung der EG-Typgenehmigung. Insbesondere die Überlegung, dem KBA offengelegte Abschaltvorrichtungen könnten von den Zivilgerichten nicht als unzulässig angesehen werden, verfängt schon aus tatsächlichen Gründen nicht. Denn trotz gerichtlichem Hinweis und nachgelassenem Schriftsatzrecht hat die Beklagte nur Ausführungen dazu gemacht, dass sie im Typgenehmigungsverfahren

ren das Thermofenster bzw. die Temperaturabhängigkeit der AGR angezeigt habe (Anlagen B 1 und B 2). Dass Angaben zur Kühlmittel-Sollwert-Regelung erfolgt seien, behauptet sie nicht, trotz Nachfrage des Gerichts (Protokoll S. 2) auch nicht im dazu nachgelassenen Schriftsatz vom 23.6.2020. Auch hier wird sie ihrer sekundären Darlegungslast nicht gerecht. Rechtlich kann daher offen bleiben, dass ob EG-Typgenehmigungen vor 2016 - wie hier - in Bezug auf Abschaltvorrichtungen überhaupt aussagekräftig sind (zweifelnd Weidemann NVwZ 2020, 9).

- VII. Der Kläger hat durch dieses Verhalten einen Schaden erlitten. Wird jemand durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht, den er sonst nicht geschlossen hätte, kann er auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Das ist der Fall (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 - VI ZR 252/19 - ZVertriebsR 2020, 236 Rn. 46, beck-online). Wenn die Beklagte mit dem Bestreiten des Eigentums des Klägers auch bestreiten möchte, dass der Kläger Käufer des streitgegenständlichen PKW war, erfolgte dieses pauschale Bestreiten ins Blaue hinein, nachdem der Kläger als Anlage K 1 a den Kaufvertrag mit der Beklagten vorgelegt hat, der ihn als Käufer ausweist.
- VIII. Da mithin die Voraussetzungen des § 826 BGB erfüllt sind, ist die Klagepartei so zu stellen, als ob die schädigende Handlung nicht erfolgt wäre, § 249 BGB. Dann hätte die Klagepartei den Pkw nicht gekauft und nicht den Kaufpreis in Höhe unstreitiger **35.429,71 €** aufgebracht. Der Kläger kann diesen Betrag zurückverlangen, muss aber dafür ihrerseits die - nach seinem Vortrag ihm gehörende - Kaufsache zurückgeben, sowie die ihr durch den Besitz und Gebrauch der Kaufsache zugeflossenen Vorteile ausgleichen. Das gilt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auch im Rahmen von § 826 BGB. Die Berechnung des auszugleichenden Nutzungsvorteils erfolgt, indem der Bruttokaufpreis iHv 35.429,71 € mit den gefahrenen km multipliziert und das Produkt durch die - hier streitige - Gesamtlauflistung dividiert wird, die auf 250.000 km geschätzt wird, § 287 ZPO. Der Kilometerstand am Schluss der mündlichen Verhandlung betrug unstreitig 78.066, beim Kauf 0. Somit ergibt sich ein Nutzungsvorteil von $(35.429,71 \text{ €} \times 78.066 \text{ km}) / 250.000 \text{ km} = 11.063,42 \text{ €}$ und verbleibt ein dem Kläger zu ersetzender Schaden von $35.429,71 - 11.063,42 = \underline{\underline{24.366,29 \text{ €}}}$.
- IX. Rechtshängigkeitszinsen sind im Hinblick auf die Zustellung am 17.2.2020 zuzusprechen ab 18.2.2020, § 291 BGB.

- X. Zinsen nach §§ 849, 246 BGB in Höhe von 4% jährlich ab Zahlung des Kaufpreises kann die Klagepartei nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht verlangen (PM des BGH Nr. 100/2020 zur Entscheidung vom 30. Juli 2020 – VI ZR 397/19).
- XI. Der Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Anwaltskosten besteht in Höhe einer 1,3 Gebühr aus einem Streitwert von bis 25.000 €, also in Höhe von 1.242,84 €. Eine 2,0 Gebühr ist bei der massenhaften, wortlautgleichen Erhebung von Daimlerklagen durch die Klägerkanzlei nicht gerechtfertigt.
- XII. Der Antrag festzustellen, dass die Beklagte Ersatz weiterer Schäden schulde, ist unzulässig. Der Kläger hat nicht aufgezeigt, welche weiteren Schäden ihm nach Rückgabe des PKW noch drohen. Reparatur- oder Umrüstkosten, die auf S. 39 der Klage genannt werden, hätte er bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung beziffern können, sind aber offenbar nicht angefallen. Andere zukünftig auch nach Rückgabe des PKW noch drohende Schäden sind nicht ersichtlich.
- XIII. Die Nebenentscheidungen folgen aus den §§ 92, 709 ZPO. Es liegt ein Teilunterliegen des Klägers vor, da er mit seinem Hauptantrag (Kaufpreis ohne Nutzungen) unterliegt und mit dem Feststellungsantrag (der beim Streitwert so bewertet wurde wie beantragt).

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.

Horst
Vorsitzender Richter am Landgericht

Verkündet am 18.08.2020

Schacht, JAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 18.08.2020



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