

Aktenzeichen:  
10 O 126/20



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

## Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Hahn Rechtsanwälte PartG mbB, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg, Gz.:

gegen

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

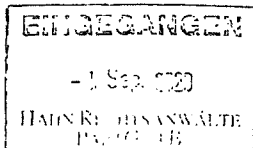
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 10. Zivilkammer - durch die Richterin am Landgericht Keimer als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.08.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 17.922,37 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 04.06.2020 zu zahlen.



FA TB: 15.08.2020  
FA BS: 01.10.2020  
FA BG: 02.11.2020  
FA SW: 01.05.2021

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 1.100,51 € freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKW des Klägers Mercedes C 200 CDI BE, ... in Annahmeverzug befindet.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 37 % und die Beklagte 63 % zu tragen.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird auf bis 30.000,00 € festgesetzt.

## Tatbestand

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

Der Kläger bestellte am 23.09.2013 bei der Beklagten einen gebrauchten Mercedes Benz C 200 CDI BE mit dem Motor OM 651, Euro 5, zu einem Kaufpreis von 25.850 €. Das Fahrzeug wies eine Laufleistung von 6689 km auf und wurde am 01.10.2013 übergeben. In der mündlichen Verhandlung vom 20.08.2020 wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 81.478 km auf.

Im September 2019 bot die Beklagte für das Fahrzeug im Rahmen einer freiwilligen Kundendienstmaßnahme ein Softwareupdate an.

Am 23.04.2019 wandten sich die Klägervertreter an die Beklagte und forderten diese erfolglos zur Zahlung von Schadensersatz gegen Rückgabe des PKW bis 30.04.2020 auf.

Der Kläger behauptet,

der PKW weise unzulässige Abschaltvorrichtungen auf.

Das ergebe sich daraus, dass der PKW im realen Straßenverkehr unter normalen Betriebsbedin-

gungen mehr als 180 mg/km NOx 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, die die Abgasrückführungsrate erhöhe bzw. ein AGR-Kennfeld mit höheren Raten verwende.

Der Kläger hätte das Fahrzeug bei Kenntnis der Abschalteinrichtungen 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 25.850,00 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes C 200 CDI BE, zu zahlen,

hilfsweise abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 3.841,57 € seit dem 01.10.2013, die sich nach folgender Formel berechnet:  $(28.850,00 \text{ €} \times 73.311,00 \text{ gefahrene Kilometer}) : 493.311,00 \text{ km}$ ;

2. die Beklagte weiter zu verurteilen, an den Kläger Zinsen i.H.v. 4 % aus 28.850,00 € vom 01.10.2013 bis zur Rechtshängigkeit zu zahlen,

3. die Beklagte weiter zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.358,86 € freizustellen,

4. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Antrag 1 genannten PKW des Klägers Mercedes C 200 CDI BE, n Annahmever-

zug befindet,

5. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die sich aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes C 200 CDI BE, mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

Die Beklagte

bestreitet, dass der Kläger aktivlegitimiert ist.

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

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

Unzulässige Abschalteinrichtungen 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.

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 Emissionsverringerung.

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 20.8.2020 (Bl. 119 ff.) Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 826 BGB (vgl. Urteil des LG Stuttgart vom 18.08.2020, Az. 8 O 31/20).

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 Streifalles - 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 August 2019 einen verpflichtenden Rückruf für Fahrzeuge der Beklagten vom Typ GLK 220 CDI 4 matic angeordnet und eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer unzulässigen Kalibrierung der Software beanstandet habe. Im Juni 2019 und Oktober 2019 seien für den Motor OM 651 und die Euronorm 5 700.000 Pflichtrückrufe angeordnet worden.
  - b) Er hat Presseartikel vom 14.4.2019, 13.4.2019 und 18.5.2019 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) Der Kläger 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: *„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, befände 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, die die Abgasrückführungsrate erhöhe bzw. ein AGR-Kennfeld mit höheren Raten verwende.

- 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 Erklärspflicht 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 – vortragen 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 in der Klageerwidern jedoch nur pauschal vortragen, 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 Emissionsverringerung. 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.

- 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 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 anzusehen 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 die 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 ersicht-

lich, 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. Dass Angaben zur Kühlmittel-Sollwert-Regelung erfolgt seien, hat die Beklagte nicht konkret behauptet. 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 die Rechnung 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 25.850, 00 € 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. Der Nutzungsvorteil je gefahrenem Kilometer bestimmt sich aus dem Kaufpreis geteilt durch die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses von dem Fahrzeug zu erwartende Restlaufleistung, wobei das Gericht die Gesamtleistung gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km schätzt. Hieraus ergibt sich eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 7.927,63 €.

Damit verbleibt ein dem Kläger zu ersetzender Schaden von 25.850,00 € - 7.927,63 €, also 17.922,37 €.

- IX. Rechtshängigkeitszinsen sind im Hinblick auf die Zustellung am 03.06.2020 zuzusprechen ab 04.06.2020, § 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 Freistellung von vorgerichtlichen Anwaltskosten besteht in Höhe einer 1,3 Gebühr, also in Höhe von 1.100,51 €.
- 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.
- 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.
- XIV. Der Antrag auf Schriftsatznachlass der Beklagten war zurückzuweisen, nachdem da Vorbringen des Klägers im Schriftsatz vom 12.08.2020 nicht entscheidungserheblich war.

#### 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 Mit-

teilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf [www.ejustice-bw.de](http://www.ejustice-bw.de) beschrieben.

Keimer  
Richterin am Landgericht

Verkündet am 27.08.2020

Steinke, JAng'e  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Stuttgart, 28.08.2020

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

