

Aktenzeichen:
24 O 74/23



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

██

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wawra & Gaibler**, Maximilianstraße 51, 86150 Augsburg, Gz.: ██████████

gegen

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch, Ola Källeni-
us (Vorsitzender), Renata Jungo Brüngger, Jörg Burzer, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Brit-
ta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm, vertreten durch die Vorstandsmitglieder Ola Källeni-
us u.a., Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

██

Zustellungsbevollmächtigter:

██

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 24. Zivilkammer - durch den Richter ██████████ als Einzelrichter
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2023 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 2.889,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Pro-

zentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 19.09.2023 zu zahlen.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Klägerin hat 90 % der Kosten des Rechtsstreits, die Beklagte hat 10 % der Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 19.273,18 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klägerin begehrt von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit dem Diesel-Abgasskandal.

Mit Kaufvertrag vom 10.03.2016 erwarb die Klägerin von der [REDACTED] den streitgegenständlichen PKW der Marke Mercedes-Benz vom Typ B 200 CDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED], der mit einem Dieselmotor vom Typ OM 651 (Schadstoffklasse: EURO 5) ausgestattet ist, als Gebrauchtwagen zu einem Kaufpreis von 28.890,01 €. Das Fahrzeug wurde im Mai 2012 zum ersten Mal zugelassen und hatte bei Erwerb durch die Klägerin einen Kilometerstand von 47.000 km. Am 20.10.2023 betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 161.149 km.

Das Fahrzeug unterliegt keinem amtlichen Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), die Beklagte bietet allerdings im Rahmen einer freiwilligen Servicemaßnahme ein Software-Update an.

Die Klägerin behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug überschreite im realen Fahrbetrieb die zulässigen Grenzwerte für Stickoxid-(NOx-)Emissionen. Die Motorsteuerung des in dem streitgegenständlichen Fahrzeugs verbauten Motors sei so programmiert, dass die Stickstoffemissionen bei niedrigeren Temperaturen als 20 Grad Celsius zurückgefahren bzw. komplett

ausgesetzt würden ("Thermofenster").

Des Weiteren behauptet die Klägerin, dass der gesetzliche Grenzwert für Stickoxide beim streitgegenständlichen Fahrzeug im Neuen Europäischen Prüfzyklus (NEFZ) nur aufgrund einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung eingehalten werde. Diese Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, die ausschließlich auf dem Prüfstand aktiv sei, halte den Kühlmittelkreislauf künstlich kälter, verzögere die Aufwärmung des Motoröls und Sorge so dafür, dass der Grenzwert für Stickoxide eingehalten werde. Unter normalen Betriebsbedingungen sei diese Funktion dagegen deaktiviert, woraus eine hohe Überschreitung der vorgegebenen Grenzwerte folge. Wenn die Kühlmittelsolltemperatur auf 70 Grad Celsius geregelt sei, also im NEFZ, würde sich zudem die Kühlerjalousie früher öffnen und länger geöffnet bleiben, was zu einer weiteren Schadstoffreduzierung führe, die im Normalbetrieb nicht aktiv sei. Auch hierin liege eine unzulässige Abschalt einrichtung. Hinsichtlich ihrer Behauptungen zur Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und zur Kühlerjalousie stützt sich die Klägerin auf ein in einem anderen Verfahren eingeholtes gerichtliches Sachverständigen-gutachten des [REDACTED] (Anlage K 7).

Die Klägerin behauptet zudem, im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei eine Softwarefunktion vorhanden, die dafür Sorge, dass das Fahrzeug 1.200 Sekunden nach dem Motorstart in einen schmutzigen Modus schalte und dann ein Vielfaches mehr an Stickoxid ausstoße, als zulässig.

Weiterhin behauptet die Klägerin, das On-Board-Diagnose System des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei derart manipuliert, dass es die Fehlleistungen des Abgassystems nicht melde.

Die Klägerin meint, bei der von ihr behaupteten Programmierung des Emissionskontrollsystems handele es sich um unzulässige Abschalt einrichtungen i.S.d. Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Sie behauptet in diesem Zusammenhang, die Beklagte habe sie vorsätzlich sittenwidrig geschädigt. Das streitgegenständliche Fahrzeug entspreche wegen der Installation der unzulässigen Motorsteuerungssoftware nicht dem vertraglich geschuldeten Zweck. Sie sei darüber getäuscht worden und nun an einen vertraglich nachteiligen Kaufvertrag gebunden. Der Beklagten sei es hauptsächlich auf die Ersparnis von Kosten angekommen. Die Klägerin behauptet weiter, die Beklagte habe die genannten Funktionen im Typgenehmigungsverfahren nicht offengelegt. Der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von der Verwendung unzulässiger Abschalt einrichtungen gehabt, weil eine solche arglistige Täuschung der Verbraucher nur durch die höchsten Ebenen habe veranlasst werden können.

Die Klägerin behauptet schließlich, dass durch das von der Beklagten angebotene Software-Up-

date nicht alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen beseitigt würden.

Die Klägerin meint, ihr stünde gegen die Beklagte wegen der Implementierung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen in das streitgegenständliche Fahrzeug ein Anspruch auf sog. großen Schadensersatz gem. § 826 BGB, jedenfalls aber ein Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu.

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 28.890,01 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich einer Nutzungsschädigung in Höhe von 13.034,65 € Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes-Benz B 200 CDI BlueEFFICIENCY mit der Fahrgestellnummer [REDACTED] zu zahlen.

Hilfsweise beantragt die Klägerin,

die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von 4.333,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, im streitgegenständlichen Fahrzeug sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der VO (EG) Nr. 715/2007 enthalten. Das streitgegenständliche Fahrzeug halte sämtliche regulatorische Vorgaben im Hinblick auf NOx-Emissionen ein. Es unterliege darüber hinaus auch keiner Nutzungsbeeinträchtigung. Das KBA bestätige regelmäßig für Fahrzeuge wie das vorliegende, für die die Beklagte eine freiwillige Servicemaßnahme anbiete, dass keine Betriebsunterbrechung drohe.

Die Außentemperatur sei eine technisch zwingende Führungsgröße für die Abgasrückführung und „Thermofenster“ seien zum Zeitpunkt des in Verkehr Bringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs bekannter Industriestandard gewesen. Finde die Abgasrückführung bei zu niedrigen Temperaturen statt, komme es zur Kondensation von Abgasbestandteilen. Dies wiederum führe zu verschiedenen unerwünschten Ablagerungen in den Bauteilen. Ein wiederholter Betrieb des Motors in diesem Zustand könne zu einer dauerhaften Schädigung des Motors oder einem plötzli-

chen Ausfall führen. Daher könne es zum Schutz des Motors erforderlich sein, die Abgasrückführung abhängig von der Temperatur zu reduzieren. Das Thermofenster sei daher keine unzulässige Abschaltvorrichtung und auch keine manipulative Prüfstanderkennung. Zudem sei die Abgasrückführung im streitgegenständlichen Fahrzeug selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv.

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung sei keine Abschaltvorrichtung, sie diene dem gesetzgeberischen Ziel der Reduktion der Emissionen bei einem Kaltstart. Es handele sich um keine Regelung, aufgrund derer auf dem Prüfstand eine andere Emissionskontrollstrategie eingesetzt werde, als im realen Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen. Eine Abhängigkeit vom Prüfstand bestehe nicht. Es handele sich um keine Abschaltvorrichtung oder Prüfstanderkennung, da die Funktion auch im realen Straßenverkehr aktiviert sei und zum Einsatz käme. Diese Maßnahme funktioniere technisch aber nur für die Phase des Motorwarmlaufs und nicht für den warmen Motor. Eine Kühlerjalousie sei im streitgegenständlichen Fahrzeug bereits nicht verbaut, weshalb die diesbezüglichen Ausführungen der Klägerin bereits deshalb fehlgingen.

Eine Prüfstanderkennung, bei der manipulativ allein bei erkanntem Prüfstand die Steuerung eines der beiden Bestandteile des Emissionskontrollsystems (Abgasrückführung und Abgasnachbehandlung) zur Erhöhung dessen Leistung geändert werde, existiere im streitgegenständlichen Fahrzeug anders als bei den Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns gerade nicht.

Die Beklagte behauptet zudem, sie habe gegenüber dem KBA auch keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen „verschleiert“, sondern die in der Praxis des KBA erwarteten Angaben im Typgenehmigungsverfahren gemacht. Auch deshalb könne von einer Manipulation des OBD nicht gesprochen werden.

Die Beklagte meint, sie habe sich jedenfalls nicht sittenwidrig verhalten, da sie hinsichtlich sämtlicher im streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommender Funktionen die vertretbare Rechtsauffassung vertrete, diese seien gemäß der gesetzgeberischen Vorschriften zulässig. Damit würde ein Anspruch der Klägerin gem. § 826 BGB ausscheiden.

Im Hinblick auf den von der Klägerin hilfsweise geltend gemachten Anspruch auf Differenzschaden gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV behauptet die Beklagte, dass von ihr angebotene Softwareupdate würde alle - seitens der Klägerin behaupteten - unzulässigen Abschaltvorrichtungen beseitigen, weshalb jedenfalls kein Schaden mehr vorliege. Selbst wenn man dem nicht folgen wollte, so seien der Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs und die von der Klägerin gezogenen Nutzungen jedenfalls so hoch, dass der Differenzschaden zum Teil ausgeglichen wäre.

Die Beklagte hat zudem gegen alle in Betracht kommende Ansprüche die Einrede der Verjährung erhoben.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die von den Parteien zu den Akten gereichten Schriftsätzen nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2023 (Bl. 329 f. d.A.) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

A.

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

I.

Die Klage ist im Hauptantrag zulässig, aber unbegründet.

1.

Die Klage ist im Hauptantrag zulässig.

2.

Die Klage ist im Hauptantrag aber unbegründet.

Die Klägerin hat keinen Anspruch aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gegen die Beklagte gemäß §§ 826, 31 BGB.

Es ist ihr nicht gelungen, ein sittenwidriges Handeln der Beklagten ihr gegenüber in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug darzulegen.

Unabhängig von der Frage, ob es sich bei den behaupteten Funktionen im streitgegenständlichen Fahrzeug um unzulässige Abschaltvorrichtungen i.S.d. Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 handelt, erschließt sich aufgrund des klägerischen Vortrags kein sittenwidriges Handeln der Beklagten.

a)

Auch nach dem Vortrag der Klägerin verfügt das streitgegenständliche Fahrzeug im Rahmen des

behaupteten Thermofensters über keine Umschaltlogik im Sinne der aus den „Volkswagenfällen“ bekannten Software, anhand derer gezielt - z.B. am Fahrverhalten - erkannt werden könnte, ob sich das Fahrzeug im Durchfahren des NEFZ befindet und anhand dessen die Abgasbehandlung im Sinne eines Modus „1“ oder „0“ stark reduziert oder optimiert wird. Vielmehr handelt es sich beim sog. Thermofenster um eine dynamische Abgasrückführungsrate, die anhand der Außentemperatur erfolgt, nicht anhand der Erkennung des NEFZ an sich.

aa)

Zwar hat der EuGH im Juli 2022 entschieden, dass bestimmte Thermofenster, bei denen die Stickstoffoxid (NOx)-Emissionen nur dann eingehalten werden, wenn die Außentemperatur zwischen 15 und 33 Grad Celsius liegt, regelmäßig eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstellen (EuGH, Urteil in der Rechtssache C-128/20 vom 14.07.2022). Selbst wenn man jedoch unterstellt, dass auch das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer solchen unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, hat die Klägerin ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten allerdings nicht dargelegt.

bb)

Zumindest ab 2008 war der allgemeine Einsatz von Thermofenstern sowohl dem KBA - wie das Gericht aus in Parallelverfahren erteilten Auskünften weiß - als auch dem EU-Normgeber (vgl. Mitteilung der EU-Kommission - 2008/C 182/08 - über die Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen, dort unter Nr. 8) bekannt. Es fehlt auch an Anhaltspunkten für ein manipulatives und heimliches Vorgehen, durch das das KBA überlistet werden sollte.

cc)

Bei einer Abschaltvorrichtung, die beim Vorliegen gleicher äußerer Bedingungen auf dem Prüfstand grundsätzlich in gleicher Weise arbeitet wie im realen Fahrbetrieb und über deren Zulässigkeit über einen langen Zeitraum Unklarheit in der Rechtsprechung herrscht, kann nicht ohne weitere Anhaltspunkte unterstellt werden, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden und dass sie den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen haben (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.06.2022 - 24 U 115/22, Rn. 44, juris).

dd)

Der maßgebliche Zeitpunkt für die Prüfung der Frage, ob die Beklagte in vertretbarer Weise davon

ausgehen durfte, dass das „Thermofenster“ keine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt, liegt vor dem Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch die Klägerin (vgl. OLG Stuttgart, Urte. v. 28.06.2022 - 24 U 115/22, Rn. 45). Damals war noch nicht sicher und auch nicht mit einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit absehbar, dass der EuGH bestimmte Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtungen ansehen würde.

b)

Auch aufgrund der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung kann nicht auf ein sittenwidriges Handeln der Beklagten geschlossen werden. Bereits aus dem klägerischen Vortrag ist zu schließen, dass es sich bei dieser Regelung um eine Funktion handelt, die auf dem Prüfstand in gleicher Weise wie im Straßenverkehr arbeitet und über sämtliche Betriebszustände hinweg aktiv ist, so dass nicht ohne Hinzukommen weiterer Umstände von einem sittenwidrigen Handeln der Beklagten auszugehen ist.

aa)

Denn selbst nach dem eigenen Vortrag der Klägerin, wonach das Emissionskontrollsystem des streitgegenständlichen Fahrzeugs aufgrund der während des NEFZ herrschenden Bedingungen nur während des Vorliegens der Prüfstandsbedingungen optimiert werde, liegt keine Abschaltvorrichtung vor, die so gestaltet ist, dass sie entsprechend einer Umschaltlogik während des Prüfstands in einen sauberen Modus schalten würde, während dieser Modus im realen Straßenverkehr ausgeschaltet wäre. Vielmehr erschließt sich aus dem Vortrag der Klägerin, dass die Erkennungsfunktion auch im realen Fahrbetrieb aktiv ist und unter den vorgegebenen Temperaturbedingungen durchaus zum Einsatz kommen kann. Dann kann hinsichtlich dieser behaupteten Funktion aber letztlich nichts anderes gelten als hinsichtlich der temperaturabhängigen Abgasrückführung. Ob die Funktion wie bei dieser an die in Echtzeit gemessenen Außentemperaturen anknüpft oder aber an einen Temperaturverlauf über einen gewissen Zeitraum im Hinblick auf den erfolgenden Kaltstart, kann für die rechtliche Bewertung nicht entscheidend sein.

bb)

Dass die Klägerin einen Vergleich zur Umschaltlogik des Volkswagen-Motors EA 189 aufstellt und zu dem Ergebnis kommt, es handele sich im Ergebnis auch bei der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung um eine jedenfalls vergleichbare Umschaltlogik, stellt lediglich eine falsche Subsumption der Rechtslage unter ihren eigenen Tatsachenvortrag dar. Denn Regelungen der Emissionskontrolle, welche auf dem Prüfstand im Grundsatz in gleicher Weise arbeiten wie im realen

Fahrbetrieb, sind nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen, die dem Urteil des BGH vom 25. Mai 2020 (VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179) zugrunde liegt und in der dieser das Verhalten des beklagten Automobilherstellers gegenüber dem klagenden Fahrzeugkäufer als sittenwidrig qualifiziert hat. Bei einer im Grundsatz in gleicher Weise arbeitenden Funktion wäre der Vorwurf der Sittenwidrigkeit - und damit respektive der Arglist - demgegenüber nur gerechtfertigt, wenn zu einem unterstellten Verstoß gegen die VO (EG) 715/2007 weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen (BGH, Beschl. v. 19.01.2021 - VI ZR 433/19).

cc)

Dass die Beklagte die von ihr entwickelte Technik für den Prüfzyklus optimiert, dessen Ergebnisse letztlich über den Erhalt einer Typgenehmigung entscheiden, stellt somit einen Vorgang dar, welcher an sich nicht verwerflich, sondern durchaus üblich und den genormten Bedingungen eines Prüfverfahrens geschuldet ist. Es kann der Beklagten letztlich nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass die VO (EG) 715/2007 in ihrer Formulierung bewusst so vage und unklar gehalten ist, dass sie insbesondere für den realen Straßenbetrieb keine klaren Emissionsvorgaben trifft, sondern lediglich in Ziffer 12 ihrer Erwägungsgründe sowie in ihrem Art. 5 Abs. 1 Zielsetzungen formuliert, dass sie für die Kfz-Hersteller geradezu eine Einladung darstellt, die Emissionskontrolle der Motorsteuerungssoftware vor allem für die Prüfstandssituation zu konditionieren, diese für den realen Fahrbetrieb jedoch zu vernachlässigen.

dd)

Die Klägerin bezieht sich bei ihren Ausführungen zur Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung auf das Gutachten des ██████████ welches als Anlage K 7 vorgelegt wurde. Das in Bezug genommene Sachverständigengutachten vermag eine Prüfstandserkennung jedoch gerade nicht zu begründen. Denn auch die im Gutachten gefundenen Erkenntnisse kommen letztlich zu dem Ergebnis, dass die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im realen Fahrbetrieb zum Einsatz kommt. Dass die Klägerin dies anders interpretiert und von einer Prüfstandserkennung spricht, ist in dieser Hinsicht nicht nachvollziehbar, im Ergebnis aber auch irrelevant. Denn die vom Gutachter festgestellten Anknüpfungparameter der Regelung können genauso im realen Straßenverkehr angetroffen werden, wie dies angeblich auf dem Prüfstand des NEFZ der Fall ist. Dass dies bei einem drehzahlintensiven Fahrverhalten mit hoher Beschleunigung eventuell nicht der Fall ist, spricht nicht für eine Prüfstandserkennung. Das Gutachten trifft letztlich keine belastbaren Aussagen dazu, ob die vom Gutachter ermittelten Werte ausschließlich auf dem Prüfstand oder auch im realen Fahr-

betrieb eine Rolle spielen. Die Frage, ob die Beklagte hinsichtlich der Regelung mit Arglist oder sittenwidrig handelte, kann deswegen allein auf Basis der Ergebnisse des Gutachtens nicht beantwortet werden.

Dies bestätigt der Sachverständige im Übrigen auch selbst, indem er auf Seite 4 seines Gutachtens ausführt:

„Ob die hier beschriebene Absenkung der Kühlmittelsolltemperatur auch im normalen Fahrbetrieb auftreten kann, oder ob, umgekehrt, die Umschaltung auf die normale Kühlmittelsolltemperatur beim NEFZ möglich ist, kann ein Kfz-Sachverständiger besser beurteilen. Die Berechnung von Luftmassenströmen und Drehzahlen bei verschiedenen Fahrzuständen fällt nicht in meinen Fachbereich.“

c)

Die Beklagte hat substantiiert bestritten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug überhaupt über eine Kühlerjalousie verfügt, ohne dass die Klägerin dem mit weiterem Vortrag und unter Beweisangebot entgegengetreten ist. Der Vortrag der Klägerin in der Klageschrift zur mit einer behaupteten Kühlerjalousie verbundenen unzulässigen Abschaltvorrichtung ist daher als „ins Blaue hinein“ erfolgt und somit als unbeachtlich zu bewerten.

d)

Im Hinblick auf den Vortrag der Klägerin, die Motorsteuerung des Fahrzeugs schalte nach 1.200 Sekunden in den schmutzigen Modus, hat die Beklagte vorgetragen, dass im Fahrzeug keine manipulative Prüfstandserkennung verbaut ist. Eine solche würde sich in der Tat selbst dann nicht ergeben, wenn die Emissionswerte des Fahrzeugs sich immer 1.200 Sekunden nach dem Motorstart ändern würden, weil auch in diesem Fall nicht zwischen einer Fahrt im NEFZ und im normalen Straßenverkehr unterschieden, sondern diese Funktion in beiden Fällen eingreifen würde.

e)

Beim vorliegenden Sachverhalt kann deshalb aus Sicht des Gerichts nicht davon ausgegangen werden, dass eine sittenwidrige Schädigung vorliegt.

aa)

§ 826 BGB stellt, ohne subsidiär zu sein, einen Auffangtatbestand zum Schutz allgemeiner materieller oder ideeller Interessen dar (Jauernig/Teichmann, BGB, 17. Aufl. 2018, § 826 Rn. 1). Bei

reinen Vermögensschäden, die nur nach Maßgabe des § 826 BGB geschützt sind, reicht vorsätzliches Handeln nicht aus, um die Haftung auszulösen. Soweit sich der Täter in den Grenzen der Sittenordnung hält, ist die vorsätzliche Schadenszufügung nicht sanktioniert. Eine an sich zulässige Beeinträchtigung wird nicht dadurch unlauter, dass sie in Kenntnis ihrer Wirkungen herbeigeführt wird. Der Schutzbereich des § 826 BGB muss daher unabhängig vom Verschuldensgrad definiert werden. Dreh- und Angelpunkt dafür ist die Voraussetzung der Sittenwidrigkeit (Münch.Komm.-Wagner, BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 6 m.w.N.).

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (statt aller BGH, Urt. v. 15.10.2013 - VI ZR 124/12, Rn. 8, juris). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 2525/19, Rn. 15, juris; BGH, Urt. v. 15.10.2013 - VI ZR 124/12, Rn. 8, juris).

bb)

Bei Anlegung dieses Maßstabs kann eine zumindest vertretbare Auslegung des Gesetzes nicht als besonders verwerfliches Verhalten gewertet werden. Es kommt an dieser Stelle letztlich nicht darauf an, ob die beschriebenen Einrichtungen der Emissionskontrollsteuerung unzulässige Abschaltvorrichtungen darstellen. Erforderlich wäre zumindest, dass dies derart offenkundig ist, dass eine andere Auffassung kaum vertretbar erscheint und deshalb Beweggrund und Zweck des Einbaus einer solchen Funktion eine besonders verwerfliche Gesinnung offenbaren. Davon kann nicht ausgegangen werden, wenn zumindest vertretbar ist, dass es sich um keine oder um zulässige Abschaltvorrichtungen handelt (OLG Stuttgart, Urteil v. 30.07.2019 - 10 U 134/19, juris, Rn. 90). Der maßgebliche Zeitpunkt für die Bewertung der Vertretbarkeit liegt, wie oben dargelegt, vor dem Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch die Klagepartei.

Selbst wenn man der Beklagten vorwerfen wollte, dass bessere Technologien verfügbar gewesen wären, die durchgehend niedrigere Emissionsraten ermöglicht hätten, tritt in diesem Verhalten jedenfalls keine Gesinnung zu Tage, die von besonderer Verwerflichkeit geprägt ist. Denn es war zum maßgeblichen Zeitpunkt, wie ausgeführt, zumindest vertretbar, die installierte dynamische Abgasrückführungsmechanik nicht als Abschaltvorrichtung oder aber als ausnahmsweise

zulässige Abschaltvorrichtung einzustufen (so auch LG Stuttgart, Urt. v. 03.05.2019 - 22 O 238/18; Urt. v. 24.05.2019 - 26 O 379/18; Urt. v. 10.09.2019 - 26 O 43/19; Urt. v. 15.10.2019 - 26 O 108/19; Urt. v. 26.05.2020 - 26 O 60/20; Urt. v. 15.09.2020 - 24 O 98/19).

Im Übrigen ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass eine Haftung nach § 826 BGB ausscheidet, wenn der Handelnde der redlichen Überzeugung war, er dürfe in Verfolgung eines erlaubten Interesses handeln. Dies schließt nämlich die Annahme eines vorsätzlichen Sittenverstoßes aus (BGH, Urt. v. 15.09.1999 - I ZR 98/97, Rn. 25, juris).

cc)

Die Sittenwidrigkeit geht auch nicht aus einem etwaigen Verschweigen der bzw. dem Machen von unvollständigen Angaben über die genannten Funktionen gegenüber dem KBA im Typgenehmigungsverfahren hervor.

(1)

Artikel 3 Abs. 9 VO (EG) 692/2008 schreibt folgendes vor:

„Darüber hinaus macht der Hersteller der Genehmigungsbehörde Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems (AGR), einschließlich ihres Funktionierens bei niedrigen Temperaturen.

Diese Angaben umfassen auch eine Beschreibung etwaiger Auswirkungen auf die Emissionen.“

Aus dieser Vorschrift ergeben sich bereits keine klaren Vorgaben an die Hersteller - und damit auch die Beklagte - welche Angaben im Einzelnen in welcher Form zu machen sind. Angaben zu Abschaltvorrichtungen sind gerade nicht explizit zu machen. Der Beklagten wurde damit ein weiterer Spielraum bei der Auslegung des Art. 3 Abs. 9 VO (EG) 692/2008 und damit bei der Entscheidung, welche Angaben gegenüber dem KBA zu machen sind, eingeräumt. Es ist deshalb zumindest vertretbar anzunehmen, grundsätzliche Angaben zur Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführung genügten einer technisch versierten Behörde wie dem KBA und dieses werde bei Bedarf weitere Angaben zur Abgasrückführung anfordern.

(2)

Selbst wenn man aber davon ausginge, die von der Beklagten gemachten Angaben seien nicht ausreichend, lässt sich daraus nicht ohne weiteres schließen, die Beklagte habe bewusst Ab-

schalteinrichtungen gegenüber dem KBA in sittenwidriger Art und Weise verschleiern wollen. Bei einem solchen Rückschluss würde es sich letztlich um einen Zirkelschluss handeln. Denn war es entsprechend der obigen Ausführungen für die Beklagte vertretbar, von einer Zulässigkeit der von ihr eingesetzten Funktionen der Motorsteuerung auszugehen, erschließt sich bereits nicht, über was sie die Behörden im Genehmigungsverfahren hätte täuschen wollen. Etwaige unterlassene Angaben können mithin lediglich ein schwaches Indiz für eine Täuschung sein, da nicht davon auszugehen ist, die Beklagte habe über einen Sachverhalt, den sie in rechtlicher Hinsicht als unbedenklich einstufen durfte, in Wahrheit in Kenntnis einer etwaigen Unzulässigkeit täuschen wollen. Da die Klägerin eine etwaige Täuschungsabsicht der Beklagten im Übrigen nicht näher dargelegt hat, entbehrt ein solcher Rückschluss im Hinblick auf die Grundsätze über die Darlegung und Beweisführung jeder Grundlage. Denn das bloße Verschweigen gegebenenfalls aufklärungspflichtiger Tatsachen im Typgenehmigungsverfahren reicht für die Annahme einer objektiven Sittenwidrigkeit allein nicht aus (LG Stuttgart, Urte. v. 22.02.2021, 10 O 266/20; OLG Stuttgart (16a. Zivilsenat), Urte. v. 22.09.2020 – 16a U 55/19, BeckRS 2020, 25570). Anhaltspunkte dahingehend, dass die Beklagte das KBA über die Funktionsweise der Abgasrückführung täuschen wollte, liegen vorliegend jedoch nicht vor.

dd)

Die Behauptung der Klägerin, das streitgegenständliche Fahrzeug überschreite die gesetzlichen Grenzwerte im realen Fahrbetrieb, liefert ebenfalls keine Anhaltspunkte auf ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten. Denn es liegt auf der Hand, dass die etwaige Überschreitung des Wertes im NEFZ zunächst darauf zurückzuführen sein kann, dass der Motor im realen Fahrbetrieb aufgrund der konkreten Verkehrsverhältnisse deutlich mehr Schadstoffe emittiert als in einem zu Vergleichszwecken festgestellten, standardisierten Fahrzyklus auf dem Prüfstand. Da der europäische Gesetzgeber für die Schadstoffnormen EU 5 und EU 6 im Jahr 2013 die Messung allein im Prüfstandbetrieb festgelegt hatte und erst zwischenzeitlich für Neufahrzeuge Messungen im Normalbetrieb nach WLTP-Standard vorschreibt, kommt es entgegen der offenbaren Vorstellung der Klägerin nicht darauf an, dass das streitgegenständliche Fahrzeug im Normalbetrieb die der Zulassung zu Grunde liegenden Werte im NEFZ nicht einhält. Das wird vielmehr bei praktisch jedem Fahrzeug der Fall sein. Die Umschaltvorrichtung in der Software bei Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns mit Motoren des Typs EA 189 ist vom KBA auch nicht wegen der generellen Abweichung der Emissionswerte im Normalbetrieb als unzulässig beanstandet worden, sondern ausschließlich deshalb, weil sie bei erkannter Abweichung der Fahrt vom NEFZ die Abgasreinigung zu Gunsten erhöhter Stickoxidwerte veränderte. Aus diesem Grund kommt allein den Mes-

sungen im Realbetrieb keine entscheidende Bedeutung zu (OLG Frankfurt a. M. Urt. v. 7.10.2020 – 4 U 171/18, BeckRS 2020, 46880 Rn. 40, beck-online).

ee)

Soweit die Klägerin eine Manipulation des OBD behauptet, erschließt sich aus diesem Vortrag kein sittenwidriges Handeln. Dass das OBD im streitgegenständlichen Fahrzeug aufgrund der genannten Funktionen keine Fehler meldet, ist letztlich nichts anderes, als die konsequente Folge der vertretbaren Rechtsauffassung der Beklagten.

ff)

Auch der Umstand, dass die Beklagte ein freiwilliges Update für die Motorsteuerungssoftware anbietet, sagt dem Grunde nach nichts über ein etwaiges sittenwidriges Verhalten der Beklagten aus. Denn selbst ein verpflichtender Rückruf seitens des KBA würde nicht ausreichen um das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung zu indizieren, über die das KBA bei Erteilung der Typ-Genehmigung getäuscht worden sein muss. Es ist vielmehr zutreffend, dass ein verpflichtender Rückruf zwar eine unzulässige Abschaltvorrichtung indizieren kann. Damit diese indes eine Haftung der Beklagten wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB auslösen kann, müssen allerdings nach der mittlerweile gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Dies ist eines der wesentlichen Merkmale, nach denen eine Abschaltvorrichtung, entsprechend der von der Volkswagen AG im Motortyp EA 189 verwendeten Manipulationssoftware, nicht nur eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt, sondern die deutlich höheren Anforderungen an eine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung im Sinne des § 826 BGB erfüllen kann (BGH, Hinweisbeschluss v. 29.09.2021, VII ZR 126/21). Wenn selbst ein verpflichtender Rückruf durch das KBA für sich allein genommen noch kein sittenwidriges Verhalten der Beklagten indiziert, muss dies erst recht für eine von der Beklagten freiwillig angebotene Servicemaßnahme gelten.

II.

Die Klage ist im Hilfsantrag zulässig und teilweise begründet.

1.

Die Klage ist im Hilfsantrag zulässig.

Der Zulässigkeit steht dabei nicht entgegen, dass die Klage im Hilfsantrag unter die Bedingung des Scheiterns des Hauptantrags gestellt wird. Denn obwohl es dem Grunde nach unzulässig ist, die Wirksamkeit der erhobenen Klage vom Eintritt einer vom Kläger gesetzten Bedingung abhängig zu machen (Becker-Eberhard, in: Münchener Kommentar zur ZPO, 6. Aufl. 2020, § 253 ZPO Rn. 17), so ist es wie im vorliegenden Fall zulässig, innerhalb eines bestehenden Prozessrechtsverhältnisses weitere Klageansprüche vom Eintritt innerprozessualer Bedingungen abhängig zu machen (Becker-Eberhard, in: Münchener Kommentar zur ZPO, 6. Aufl. 2020, § 253 ZPO Rn. 19).

In die aufgrund des Hilfsantrags nach Eintritt der Rechtshängigkeit aufgetretene Klagehäufung hat die Beklagte eingewilligt, indem sie sich in der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2023 rügelos eingelassen hat, § 263 ZPO i.V.m. § 267 ZPO.

2.

Die Klage ist im Hilfsantrag im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Der Klägerin steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf sog. Differenzschadensersatz gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu (dazu unter a)), der 10 % des Kaufpreises beträgt (dazu unter b)), wobei sich die Anrechnung des Restwerts des Fahrzeugs und der von der Klägerin gezogenen Nutzungen im konkreten Fall nicht schadensmindernd auswirkt und auch das von der Beklagten angebotene Softwareupdate nicht als schadensmindernd zu berücksichtigen ist (dazu unter c)). Der Anspruch der Klägerin ist schließlich auch nicht verjährt (dazu unter d)). Der Zinsanspruch der Beklagten folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB (dazu unter e)).

a)

Der Anspruch auf sog. Differenzschadensersatz gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nach den Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs zur unionsrechtskonformen Auslegung der zugrundeliegenden Rahmenrichtlinie (vgl. EuGH, Urt. v. 21.03.2023 – C-100/21) ist begründet, da das streitgegenständliche Fahrzeug bei Abschluss des Kaufvertrages über zwei unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinn von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 verfügt hat (dazu unter aa)), so dass die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeuges eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt und damit gegen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen hat (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 34, juris). Dabei handelte die Beklagte sowohl im Hinblick auf das Thermofenster als auch im Hinblick auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung schuldhaft (dazu unter bb)).

aa)

Das streitgegenständliche Fahrzeug hat bei Abschluss des Kaufvertrags mit der temperaturgesteuerten Abgasrückführung bzw. dem Thermofenster und der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung über zwei unzulässige Abschaltseinrichtungen i.S.d. Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 verfügt.

(1)

Das Thermofenster stellt selbst nach dem Vortrag der Beklagten, nach dem die temperaturgesteuerte Abgasrückführung noch bei zweistelligen Minusgraden aktiv sei, eine unzulässige Abschaltseinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar.

(a)

Die temperaturgesteuerte Abgasrückführung muss als Emissionskontrollsystem unter normalen Betriebsbedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 uneingeschränkt wirksam sein. Sonst handelt es sich um eine Abschaltseinrichtung. Diese normalen Betriebsbedingungen umfassen nach der Rechtsprechung des EuGH die im Unionsgebiet üblichen tatsächlichen Fahrbedingungen (vgl. EuGH, Urt. v. 14.07.2022, C-128/20, Rn. 40), so dass zu ihnen insbesondere der Temperaturbereich gehört, der im Gebiet der Europäischen Union üblicherweise vorkommt (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 50). Dieser reicht nach Auffassung des Oberlandesgerichts Stuttgart, der sich das Gericht aufgrund ihrer Nachvollziehbarkeit und Plausibilität anschließt, von Minus 15 Grad Celsius bis Plus 40 Grad Celsius (OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 21 unter Hinweis auf VG Schleswig, Urt. v. 20.02.2023 – 3 A 113/18, Rn. 267, 274, juris).

Die Beklagte hat lediglich vorgetragen, dass die temperaturgesteuerte Abgasrückführung auch bei zweistelligen Minusgraden funktioniere, womit aber nicht zwingend ein Temperaturbereich von bis Minus 15 Grad Celsius, sondern lediglich bis Minus 10 Grad Celsius erfasst wäre. Deswegen handelt es sich bei der temperaturgesteuerten Abgasrückführung auch auf der Grundlage des Vortrags der Beklagten um eine Abschaltseinrichtung.

(b)

Diese Abschaltseinrichtung ist auch unzulässig i.S.d. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007, da die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Beklagte die Voraussetzungen für das Eingrei-

fen der in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Ausnahmetatbestände nicht dargelegt hat. Insbesondere lassen sich die Voraussetzungen des Ausnahmetatbestands nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 dem Vortrag der Beklagten nicht entnehmen, obwohl sie sich ausdrücklich auf diesen Ausnahmetatbestand beruft.

(aa)

Nach der Rechtsprechung des EuGH setzt der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 kumulativ voraus (EuGH, Urt. v. 21.03.2023 – C-100/21, Rn. 62), dass eine Notwendigkeit der Einrichtung zum Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall besteht und dass dies zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlich ist.

Hierbei sind die Begriffe „Unfall“ und „Beschädigung“ dahingehend auszulegen, dass eine die Wirkung des Emissionskontrollsystems verringernde Abschalteneinrichtung, um nach diesem Ausnahmetatbestand zulässig zu sein, notwendig sein muss, um den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen, was voraussetzt, dass unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall bestehen, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 67, 72, 73; OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 25). Die bloße Verschmutzung und ein Verschleiß des Motors können daher nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinn angesehen werden, da sie im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent sind (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 65; EuGH, Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, Rn. 110; OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 25; VG Schleswig, Urt. v. 20.02.2023 – 3 A 113/18, Rn. 302, juris).

Der Begriff „Motor“ ist ebenfalls eng auszulegen, beispielsweise stellen das Ventil und der Kühler für die Abgasrückführung vom Motor im Sinne des Ausnahmetatbestands getrennte Bauteile dar (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 63; OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 26).

Im Sinne des Ausnahmetatbestandes notwendig ist eine Abschalteneinrichtung zum Motorschutz zudem nur dann, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine sonstige technische Lösung zur Verfügung gestanden hat, um unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall abzuwenden, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 80; EuGH, Urt. v. 14.07.2022, C-134/20, Rn. 81; OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 27). Mit der alternativen Technik einhergehende Mehr-

kosten für den Hersteller fallen dabei nicht ins Gewicht (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20 Rn. 77, 78; EuGH, Urt. v. 14.07.2022, C-128/20, Rn. 66, 67). Die Notwendigkeit in diesem Sinne scheidet zudem auch dann aus, wenn die Abschaltvorrichtung unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre (EuGH, Urt. v. 21.03.2023 – C-100/21, Rn. 65f).

Dem Vortrag der Beklagten lassen sich diese hohen Anforderungen an die Erfüllung des Ausnahmetatbestands nicht entnehmen. Denn sie hat hierzu insbesondere vorgetragen, dass es im Falle einer Abgasrückführung bei zu niedrigen Temperaturen zur Kondensation von Abgasbestandteilen kommen würde, was wiederum zu verschiedenen unerwünschten Ablagerungen in den Bauteilen führe. Dies könne letztlich zu einer dauerhaften Schädigung des Motors oder sogar seinem plötzlichen Ausfall führen, weshalb es zum Schutz des Motors durchaus notwendig sein könne, die Abgasrückführung temperaturabhängig zu reduzieren. Mangels einer konkreten Darlegung der Beklagten kann ihrem Vortrag aber bereits nicht entnommen werden, ob die von ihr behaupteten Ablagerungen überhaupt an Bauteilen erfolgen sollen, die zum Motor im oben dargelegten Sinne zählen. Dass diese Ablagerungen eine Beschädigung oder einen Unfall im Sinne der europarechtlichen Vorgaben und nicht nur eine Verschmutzung darstellen, hat die Beklagte zudem ebenso wenig dargelegt wie die Kausalkette, die zu hieraus entstehenden unmittelbaren Risiken für den Motor führen kann (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 30).

(2)

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung stellt ebenfalls bereits auf der Grundlage des Vortrags der Beklagten eine Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar, die unzulässig i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 ist.

(a)

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ist eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007.

(aa)

Gem. Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 hat der Fahrzeughersteller sicherzustellen, dass die ergriffenen technischen Maßnahmen die Emissionen während der gesamten Lebensdauer des

Fahrzeugs und bei normalen Nutzungsbedingungen wirksam begrenzen. Dies gilt also auch dann, wenn der Motor des Fahrzeugs betriebswarm ist. Hierzu muss der Fahrzeughersteller das Fahrzeug nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 entsprechend ausrüsten (OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 33 unter Hinweis auf VG Schleswig, Urt. v. 20.02.2023 – 3 A 113/18, Rn. 232, juris).

(bb)

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung genügt diesen Anforderungen aufgrund ihres begrenzten Wirkungsbereichs nicht. Denn selbst nach dem Vortrag der Beklagten wird bei der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung die Solltemperatur für das Kühlmittelthermostat (von 95 Grad Celsius) unter bestimmten Betriebsumständen auf 70 Grad Celsius abgesenkt, wodurch eine frühere Zuschaltung des großen Kühlkreislaufes bewirkt wird, welche zu einer langsameren Erwärmung des Motors führt und aufgrund der so länger vorherrschenden kühleren Motortemperaturen höhere Raten der Abgasrückführung ermöglicht. Da dieses durch die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung optimierte Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs lediglich während der Warmlaufphase des Motors aufrechterhalten werden kann, aber auch Fahrten mit betriebswarmen Motor zu den Bedingungen im Sinn von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 gehören, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, handelt es sich bereits aus diesem Grund um eine Abschaltvorrichtung (OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 34).

Hierbei ist es auch unerheblich, dass der Parameter Kühlmittelsolltemperatur, auf den ausschließlich eingewirkt werde, nach Ansicht der Beklagten kein Teil des Emissionskontrollsystems sein soll, sondern ein Teil der Motorkühlung. Denn durch den Parameter Kühlmittelsolltemperatur wird wie von der Beklagten bezweckt jedenfalls mittelbar auf das Emissionskontrollsystem in Form der Raten der Abgasrückführung eingewirkt. Da die Beklagte genau dies wollte, steht diese Mittelbarkeit der Annahme einer Abschaltvorrichtung im Sinn von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 nicht entgegen (OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 35).

(b)

Ausnahmetatbestände i.S.d. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 sind von der Beklagten nicht dargelegt worden. Insbesondere erfüllen die von der Beklagten angeführten Gefahren der Ölverdünnung, des Verlusts der Schmierfähigkeit und von Ablagerungen die Ausnahmetatbestandsvoraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 nicht, wobei auf die

vorstehenden Ausführungen bei der temperaturgesteuerten Abgasrückführung insoweit Bezug genommen werden kann (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 36).

bb)

Die Beklagte hat zudem schuldhaft gehandelt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs wird das Verschulden eines Fahrzeugherstellers, der eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung in Verkehr bringt, vermutet (BGH, Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 59, juris). Der Hersteller kann sich aber entlasten, wenn er darlegt und im Falle eines erheblichen Bestreitens durch die Klagepartei nachweist, dass er sich hinsichtlich der Zulässigkeit der eingesetzten Abschaltvorrichtung in einem Verbotsirrtum befand und dieser Irrtum bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbar war (BGH Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 63, juris; OLG Stuttgart, Urt. v. 28.09.2023 – 24 U 2504/22, Rn. 61, juris).

Im vorliegenden Fall beruft sich die Beklagte sowohl im Hinblick auf die temperaturgesteuerte Abgasrückführung als auch auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung darauf, dass sie sich jedenfalls in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden habe. Das Gericht ist aber im Hinblick auf beide unzulässigen Abschaltvorrichtungen nicht i.S.d. § 286 ZPO davon überzeugt, dass sich die Beklagte in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden hat.

(1)

Ein Verbotsirrtum setzt nach den allgemeinen Grundsätzen voraus, dass der Schädiger entweder von der Zulässigkeit seines eigenen Verhaltens ausgeht, oder, falls er bei einer zweifelhaften Rechtslage die Möglichkeit der Unzulässigkeit des eigenen Handelns erkannt hat, dass er darauf vertraut, sich dennoch im Rahmen des gesetzlich Zulässigen zu bewegen. Rechnet der Schädiger dagegen jedoch mit der Möglichkeit, Unrecht zu tun und schließt er diese Möglichkeit in derselben Weise wie beim bedingten Vorsatz in seinen Willen ein, so kann er sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass ihm die Einsicht gefehlt habe, Unerlaubtes zu tun (BGH, Beschluss vom 01.06.1977 – KRB 3/76, Rn. 15, juris; BGH, Urt. v. 16.06.1977 – III ZR 179/75, Rn. 53ff, juris; BGH, Urt. v. 10.07.1984 – VI ZR 222/82, Rn. 14, juris; BGH, Urt. v. 07.03.1996 – 4 StR 742/95, Rn. 19, juris; OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 39).

Ein Verbotsirrtum ist nur dann unvermeidbar, wenn der Schädiger diesen auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht erkennen konnte (BGH, Urt. v. 11.01.1984 – VIII ZR 255/82, Rn. 22, juris; BGH, Urt. v. 12.05.1992 – VI ZR 257/91, Rn. 20, juris). Weil der Verpflichtete

das Risiko eines Irrtums über die Rechtslage selbst trägt, sind an das Vorliegen eines unverschuldeten Rechtsirrtums strenge Maßstäbe anzulegen. Er muss die Rechtslage sorgfältig prüfen, soweit erforderlich Rechtsrat einholen und die ggf. vorhandene höchstrichterliche Rechtsprechung sorgfältig beachten (vgl. BGH, Urt. v. 12.07.2006 – X ZR 157/05, Rn. 19 juris; OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 40).

(2)

In Bezug auf die temperaturgesteuerte Abgasrückführung hat sich die Beklagte nach Überzeugung des Gerichts nicht in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden.

(a)

Beruft sich der Fahrzeughersteller auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, muss er sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums darlegen und erforderlichenfalls beweisen (BGH, Urt. v. 25.09.2023 - VIa ZR 1/23, Rn. 13, juris). Das setzt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus. Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten ((BGH, Urt. v. 25.09.2023 - VIa ZR 1/23, Rn. 13, juris m.w.N.).

(b)

Im vorliegenden Fall hat die Beklagte bereits nicht konkret dargelegt, welche Vorstellungen sämtliche ihrer Repräsentanten in Bezug auf das Thermofenster hatten, so dass sie die Anforderungen an die Darlegung eines unvermeidbaren Verbotsirrtums nicht erfüllt hat.

(3)

Auch im Hinblick auf den Einsatz der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im streitgegenständlichen Fahrzeug ist von einem schuldhaften Handeln der Beklagten auszugehen, da das Gericht insofern bereits nicht von einem Verbotsirrtum der Beklagten überzeugt ist.

(a)

Aus dem Vortrag der Beklagten ergibt sich bereits nicht hinreichend konkret, woraus sich ein beachtlicher Rechtsirrtum der verantwortlichen Mitarbeiter im Hinblick auf die Zulässigkeit der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ergeben haben sollte. Anders als beim Thermofenster fehlen für die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nämlich allgemein bekannte Indiztatsachen, die einen Rückschluss auf einen solchen Rechtsirrtum ermöglichen könnten. Das Thermofenster wurde flächendeckend von allen Fahrzeugherstellern eingesetzt und war dabei insbesondere auch dem KBA bekannt, wobei dieses das Thermofenster seit Jahren in ständiger Genehmigungspraxis nicht beanstandet hatte. Demgegenüber fehlt für die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ein vergleichbarer, den Schluss auf die Zulässigkeit der Technik ermöglichender Vertrauenstatbestand (OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 55).

(b)

Zudem ist festzustellen, dass bereits die von ihr selbst dargelegte Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung der Beklagten ausreichenden Anlass gegeben hätte, die rechtliche Zulässigkeit dieser Funktion kritisch zu prüfen.

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung genügt den Anforderungen der Art. 4 Abs. 2, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 erkennbar nicht, da ihre Wirkung auf die Warmlaufphase des Motors begrenzt ist und nicht während aller Betriebsphasen zum Einsatz gelangt. Die Beklagte hat zwar die Rechtsauffassung vertreten, die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung unterfalle diesen Regeln bereits deshalb nicht, weil die Kühlmittelsolltemperatur, auf die allein eingewirkt werde, nicht zum Emissionskontrollsystem gehöre. Dies hätten die bei der Beklagten verantwortlichen Personen aber rechtlich absichern müssen. Dass dies geschehen ist, ist nicht ersichtlich (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 57). Weiterhin wurde diese Funktion wohl nur in den Fahrzeugen der Beklagten eingesetzt, weshalb es sich mangels bestehender Erfahrungen mit der rechtlichen Beurteilung aufgedrängt hätte, eine Einschätzung der zuständigen Genehmigungsbehörde, namentlich des KBA, einzuholen (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 19.10.2023 - 24 U 103/22 - BeckRS 2023, 28478, Rn. 59).

b)

Die Höhe des Differenzschadens hat der Tatrichter gem. § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen, wobei das Schätzungsermessen aufgrund unionsrechtlicher Vorgaben zwischen 5 % und 15 % des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises begrenzt ist. Bei der Schätzung des Differenzschadens hat der Tatrichter bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwen-

dung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter hat er den Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung (BGH NJW 2023, 2259, 2269 f.).

Da das KBA das Thermofenster in jahrelanger Verwaltungspraxis akzeptiert hat und auch auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung regelmäßig keine verpflichtenden Rückrufe stützte und es sich anders als in den sog. Volkswagen-Fällen nicht um eine manipulative Prüfstandserkennung handelt, ist zwar von einem realistischen, aber nicht überwiegend großem Risiko von behördlichen Beschränkungen bezogen auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses auszugehen. Das Gericht schätzt den Differenzschaden daher gem. § 287 ZPO auf 10 % des Kaufpreises, mithin auf 2.889,00 €.

c)

Die Vorteilsausgleichung (dazu unter aa)), bei der das Gericht die gezogenen Nutzungen auf Basis einer üblicherweise zu erwartenden Gesamtleistung des Fahrzeugs von 250.000 km ermittelt (dazu unter bb)), hat vorliegend zusammen mit dem Restwert des Fahrzeugs nicht zur Folge, dass sich der Differenzschaden reduziert (dazu unter cc)). Auch das von der Beklagten freiwillig angebotene Software-Update war im vorliegenden Fall nicht dazu geeignet, den Differenzschaden vollständig oder teilweise entfallen zu lassen (dazu unter dd)).

aa)

Der Bundesgerichtshof hat entschieden, dass eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung, deren Voraussetzungen der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat, nicht dadurch ausgeschlossen wird, dass für die Schätzung des Differenzschadens auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist. Vielmehr gelten insoweit die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum sog. kleinen Schadensersatz gem. § 826 BGB sinngemäß (BGH NJW 2023, 2259, 2270 unter Hinweis auf BGH NJW-RR 2022, 1033, 1035). Demnach sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (also gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen. Die Vorteilsausgleichung kann der Gewährung eines Differenzschadensersatzes gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV somit dann entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist.

bb)

Die von der Klägerin gezogenen Nutzungsvorteile schätzt das Gericht, indem der Kaufpreis des Fahrzeugs mit den seit Erwerb zurückgelegten Kilometern multipliziert wird und dieser Wert so dann durch die erwartete Restlaufleistung des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs geteilt wird (BGH NJW-RR 2022, 1033, 1035 f.). Hierbei schätzt das Gericht in Übereinstimmung mit der obergerichtlichen Rechtsprechung gem. § 287 Abs. 1 ZPO die zu erwartende Laufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs im Zeitpunkt der Erstzulassung auf 250.000 km (vgl. OLG Stuttgart BeckRS 2023, 20582, Rn. 46 ff.). Damit berechnen sich die Nutzungsvorteile wie folgt:

Kaufpreis des Fahrzeugs:	28.890,01 €
Kilometerstand im Zeitpunkt des Erwerbs:	47.000 km
Aktueller Kilometerstand:	161.149 km
Erwartete Restlaufleistung im Zeitpunkt des Erwerbs:	203.000 km
Von der Klagepartei zurückgelegte Kilometer:	114.149 km

$$\text{Nutzungsvorteile} = (28.890,01 \text{ €} \times 114.149 \text{ km}) / 203.000 \text{ km} = 16.245,15 \text{ €}$$

cc)

Der Restwert eines Fahrzeugs kann grundsätzlich gemäß § 287 Abs. 1 ZPO vom Gericht anhand von Bewertungsportalen wie z.B. Schwacke bzw. DAT oder durch eine Recherche auf Gebrauchtwagenbörsen im Internet wie z.B. mobile.de geschätzt werden (OLG Schleswig BeckRS 2023, 27262, Rn. 74; OLG Frankfurt BeckRS 2023, 26029, Rn. 28; OLG Saarbrücken BeckRS 2023, 27143, Rn. 19). Eine Recherche des Gerichts auf der Plattform DAT hat ergeben, dass der Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs durchschnittlich 8.900,00 € beträgt, was das Gericht sich zu eigen macht. Addiert man die Nutzungsvorteile in Höhe von 16.245,15 € und den Restwert des Fahrzeugs in Höhe von 8.900,00 €, so ergibt sich ein Wert in Höhe von 25.145,15 €. Dieser Wert ist niedriger als der Kaufpreis des Fahrzeugs abzüglich eines Differenzschadens in Höhe von 10 % ($28.890,01 \text{ €} - 2.889,00 \text{ €} = 26.001,01 \text{ €}$), so dass der Differenzschaden nicht teilweise ausgeglichen wird.

dd)

Auch mit Blick auf das von der Beklagten freiwillig angebotene Software-Update war keine Reduzierung des Schadens vorzunehmen. Denn mit einem Software-Update kann zwar eine Schadensminderung im Wege der Vorteilsausgleichung verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (BGH, Urt. v.

26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 80, juris). Dies ist im vorliegenden Fall aber nicht ersichtlich.

Denn die Beklagte hat zwar vorgetragen, dass das Software-Update sämtliche etwaige unzulässigen Abschaltvorrichtungen beseitigen würde (Bl. 273 d.A.). Die Klägerin hat dies jedoch bestritten (Bl. 311 d.A.) und die Beklagte hat nicht näher dargelegt und zudem nicht unter Beweis gestellt, welche Wirkung das von ihr angebotene Software-Update konkret in Bezug auf die temperaturgesteuerte Abgasrückführung sowie die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung haben soll, obwohl das Gericht die Parteien in der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2023 in allgemeiner Weise nochmals ausdrücklich auf die jüngere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs hingewiesen hat. Aus dieser ergibt sich auch, dass der Fahrzeughersteller darlegungs- und beweisbelastet für einen Vorteilsausgleich aufgrund eines Software-Updates ist. Insoweit kann die Behauptung der Beklagten, dass KBA habe im Falle der Genehmigung eines freiwilligen Software-Updates keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt, konkreten Vortrag und Beweisangebote zur Wirkung des Software-Updates gerade nicht ersetzen.

d)

Der Anspruch der Klägerin auf die Zahlung von Differenzschadensersatz ist auch nicht verjährt.

Soweit der BGH (BGH, Urt. Vv 10.02.2022 – VII ZR 692/21) bezüglich der Käufer von Fahrzeugen des VW-Konzerns mit dem Motortyp EA 189 auf Grund der breiten Berichterstattung in den Medien spätestens für das Jahr 2016 von einem Beginn der Verjährung nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB ausgeht, sind diese Voraussetzungen nicht auf die Beklagte übertragbar. Denn die Beklagte hat bis zuletzt das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen in den von ihr hergestellten Fahrzeugen bestritten. Hieran ändern auch Medienberichte über die etwaige Unzulässigkeit des Thermofensters oder die Erwähnung der Gefahr von Rückrufen in Geschäftsberichten der Beklagten nichts (vgl. OLG Hamburg, Urt. V. 06.10.2023 - 3 U 183/21, BeckRS 2023, 26911, Rn. 73 ff.).

e)

Der Anspruch der Klägerin auf Prozesszinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab dem 19.09.2023 ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB, weil der Beklagten der Schriftsatz der Klägerin mit dem begründeten Hilfsantrag am 18.09.2023 zugestellt wurde und der Zinslauf analog § 187 Abs. 1 BGB am folgenden Tag begann.

B.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat ihre Rechtsgrundlage in § 709 ZPO.

Der Gebührenstreitwert wird gem. § 45 Abs. 1 S. 2 und S. 3 GKG auf 19.273,18 € festgesetzt. Bei dem Begriff desselben Gegenstands in § 45 Abs. 1 S. 3 GKG handelt es sich um einen selbständigen kostenrechtlichen Begriff, der eine wirtschaftliche Betrachtung erfordert, so dass eine Addition mehrerer Ansprüche nur zu erfolgen hat, wenn eine wirtschaftliche Werthäufung entsteht und nicht ein wirtschaftlich identisches Interesse betroffen ist. Wirtschaftliche Identität liegt vor, wenn die in ein Eventualverhältnis gestellten Ansprüche nicht in der Weise nebeneinander bestehen können, dass - die vom Kläger gesetzte Bedingung fortgedacht - allen stattgegeben werden könnten, sondern dass die Verurteilung gemäß dem einen Antrag notwendigerweise die Abweisung des anderen Antrags nach sich zöge (BGH, Beschl. v. 12.09.2013 - I ZR 58/11, Rn. 6, juris; Schindler, in: BeckOK KostR, 42. Ed., Stand: 01.07.2023, § 45 GKG Rn. 12). Im vorliegenden Fall besteht zwischen dem Haupt- und Hilfsantrag wirtschaftliche Identität, da der Klägerin nicht gleichzeitig ein Anspruch auf sog. großen Schadensersatz und sog. Differenzschadensersatz zustehen kann. Eine Addition hat somit nicht zu erfolgen.

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 gewährt, 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.

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, die durch einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind als elektronisches Dokument zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.



Richter