

**Titel:**

**Schadensersatz, Fahrzeug, Kaufvertrag, Kaufpreis, Sittenwidrigkeit, Rechtsanwaltskosten, Annahmeverzug, untersagung, Minderung, Unfall, Zulassung, Schadensersatzanspruch, Schadenersatz, Beteiligung, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, konkrete Anhaltspunkte**

**Schlagworte:**

Schadensersatz, Fahrzeug, Kaufvertrag, Kaufpreis, Sittenwidrigkeit, Rechtsanwaltskosten, Annahmeverzug, untersagung, Minderung, Unfall, Zulassung, Schadensersatzanspruch, Schadenersatz, Beteiligung, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, konkrete Anhaltspunkte

**Rechtsmittelinstanzen:**

OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 09.11.2022 – 3 U 107/22

OLG Bamberg, Beschluss vom 19.01.2023 – 3 U 107/22

BGH Karlsruhe, Beschluss vom 19.03.2024 – VIa ZR 160/23

**Fundstelle:**

BeckRS 2022, 55351

**Tenor**

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 28.701,06 € festgesetzt.

**Tatbestand**

**1**

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem sog.

**2**

Dieselabgasskandal nach dem Kauf eines Fahrzeugs im Jahr 2016.

**3**

Der Kläger erwarb am 01.12.2016 das streitgegenständliche Fahrzeug Mercedes-Benz C250d 4 MATIC von einem nicht am Rechtsstreit beteiligten Dritten, dem Autohaus xxx in xxx xxx. Der Kaufpreis betrug 57.500 €. Das Fahrzeug war gebraucht und wies beim Kauf einen Kilometerstand von 23.874 km und am 10.03.2022 162.172 km auf.

**4**

Die Beklagte ist Entwicklerin und Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs. In diesem ist ein Dieselmotor des Typs OM 651, Abgasnorm Euro 6, verbaut, der von der Beklagten nebst Steuerung und Abgasrückführung produziert wurde.

**5**

Für das streitgegenständliche Fahrzeug wurde eine bestandskräftige EG-Typengenehmigung erteilt, die bisher nicht förmlich aufgehoben wurde.

**6**

Es liegt für das streitgegenständliche Fahrzeug auch kein amtlicher Rückruf des Kraftfahrtbundesamts (KBA) vor.

**7**

Der Kläger trägt im Wesentlichen vor:

**8**

Der Kläger behauptet Eigentümer des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu sein. Sein Kilometerstand habe zum Zeitpunkt der Klageeinreichung 151.629 km betragen.

**9**

Der Kläger geht davon aus, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug mindestens eine illegale Abschalteinrichtung verbaut sei. Der streitgegenständliche Motor sei bundesweit in einer Vielzahl von Fällen vom KBA wegen des Einbaus illegaler Abschalteinrichtungen zurückgerufen worden. Die Deutsche Umwelthilfe e.V. habe bei Fahrzeugen der Beklagten mit der Motorbaureihe OM 651 Abgastests unter realen Fahrbedingungen durchgeführt und dabei regelmäßig eine Überschreitung der gesetzlich festgesetzten Abgasgrenzwerte um Faktoren zwischen 1,7 und 13 festgestellt. Ferner hätten Messungen von Air Index, einem Unternehmen aus Großbritannien, ebenfalls regelmäßig erhöhte bzw. gesetzeswidrige Abgaswerte gemessen. Die Beklagte wolle mit einer freiwilligen Kundendienstmaßnahme Maßnahmen nach § 25 EG-FGV und einem offiziellen Rückruf zur Beseitigung von unzulässigen Abschalteinrichtungen durch das KBA zuvorkommen. Die von der Beklagten im Rahmen der freiwilligen Maßnahmen angebotenen Software-Updates seien dieselben wie bei den verpflichtenden Rückrufen. Mandanten der Bevollmächtigten der Klagepartei hätten regelmäßig berichtet, dass die Servicemaßnahmen ohne deren Wissen aufgespielt worden sei bzw. Werkstattreparaturen ohne das Aufspielen der Servicemaßnahmen nicht hätten durchgeführt werden können. Es sei nicht davon auszugehen, dass die Software-Updates für eine Reduktion der Stickoxidemissionen sorgen und alle unzulässigen Abschalteinrichtungen beseitigen würden.

**10**

Der Kläger ist insoweit der Ansicht, dass es auf das Vorliegen eines verpflichtenden Rückrufs nicht ankomme und es für das Feststellen einer illegalen Abschalteinrichtung irrelevant sei, dass ein Fahrzeug noch keinem verpflichtenden Rückruf des KBA unterliege.

**11**

Der Kläger behauptet weiter, dass die Beklagte im streitgegenständlichen Fahrzeug Abschalteinrichtungen zur Abgasregelung nutze, um auf dem Prüfstand die gesetzlich vorgegebenen Abgaswerte einzuhalten. Die Minderung von Stickoxidemissionen könne mithilfe von Abschalteinrichtungen deaktiviert oder zumindest erheblich weniger wirksam gemacht werden. Abschalteinrichtungen würden sich erheblich auf die Abgasqualität auswirken, auch unabhängig davon, ob sie im Praxisbetrieb nur in seltenen Fällen oder aber überwiegend oder gar dauerhaft betätigt werden würden.

**12**

Konkret sei im streitgegenständlichen Fahrzeug eine temperaturgesteuerte Abschalteinrichtung (sog. Thermofenster) verbaut. Dieses könne Außentemperaturen erkennen und würde bei niedrigeren oder höheren Außentemperaturen als in der Prüfkammer die Stickoxidemissionen zurückfahren bzw. komplett aussetzen (Bl. 14). Wenn während des NEFZ-Prüfungszyklus festgestellt worden sei, dass das Fahrzeug die maßgeblichen Grenzwerte einhalte, so sei dies nur den in der Prüfkammer herrschenden Temperaturen zu verdanken. Der eigentliche Zweck der EG-Typgenehmigung, also die mit dem Umweltschutz verbundene Überlegung, im Zulassungsverfahren ermittelte Emissionswerte sollten den Stickoxidwerten aus dem Straßenverkehr realitätsgetreu wiedergegeben, würden hier nicht realisiert werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seiten 14 ff. der Klageschrift und Seiten 23 ff. der Replik (Bl. 265 ff.) Bezug genommen.

**13**

Auch sei im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung verbaut. Diese bewirke, dass die Stickoxidgrenzwerte im NEFZ eingehalten werden würden.

**14**

Die Regelung halte den Kühlmittelkreislauf künstlich kälter, verzögere die Aufmachung des Motoröls und sorgen so dafür, dass der Stickoxidgrenzwerte eingehalten werde. Unter normalen Vorbedingungen sei die Funktion dagegen gegen deaktiviert. Die Folge sei eine hohe Überschreitung der vorgegebenen Grenzwerte. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seite 17 der Klageschrift und Seiten 12 ff. der Replik (Bl. 254 ff.) Bezug genommen.

**15**

Auch sei ein manipuliertes OBD-System als weitere Täuschungshandlung installiert.

**16**

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seiten 24 ff. der Replik (Bl. 266 ff.) Bezug genommen.

**17**

Eine Zusammenfassung der klägerseits behaupteten Abschalteinrichtungen findet sich auf Bl. 298.

**18**

Der Kläger ist der Ansicht, dass die Beklagte eine Mitwirkungspflicht bei der Aufklärung des technischen Sachverhalts treffe (sekundäre Darlegungslast). Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seiten 21 f., 29, 36 der Klageschrift und Seiten 5 ff. der Replik (Bl. 247 ff.) Bezug genommen.

**19**

Der vorliegende Rechtsstreit beruhe dem Grunde nach auf der Täuschung von Behörden und anderen für die Zulassung zuständigen Stellen. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Beklagte den Behörden und insbesondere dem KBA entscheidungsrelevante Sachverhalte weiterhin vorenthalten und nicht offenlege.

**20**

Der Kläger behauptet weiter, dass die Beklagte die Abschalteinrichtungen gezielt eingebaut habe, um dem Prüfstand zu bestehen und die für die Zulassung zum Straßenverkehr erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Sie habe von Beginn an gewusst, dass diese Fahrzeuge aufgrund der verbauten illegalen Abschalteinrichtung(en) nicht zulassungsfähig und deswegen mangelhaft seien. Die Beklagte habe die Klagepartei folglich gezielt und willentlich getäuscht. Sie habe es unterlassen, im Typgenehmigungsverfahren gegenüber den Behörden darzulegen, dass Abschalteinrichtungen verbaut seien, welche diese seien und wie diese funktionieren würden. Die Beklagte habe gewusst, dass sie bei Darlegung der Abschaltungseinrichtung(en) keine Ausnahmegenehmigung für den Einbau erhalten würde. Die Beklagte verfolge eine Strategie zur weiteren Verschleierung der technischen Tatsachen gegenüber Behörden, Prüfstellen und Fahrzeugkäufern. Die Führungsebene der Beklagten, den Vorstand selbstredend schon ob der Dimension eingeschlossen, habe sich für diesen Weg der Täuschung entschieden, diese großflächig umgesetzt und von Anfang an Kenntnis davon gehabt, dass die entwickelten und eingesetzten Abschalteinrichtungen illegal und die Fahrzeuge deswegen nicht zulassungsfähig seien. Der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von der Entwicklung und dem Einbau der Abschaltungseinrichtungen sowie dem Inverkehrbringen der manipulierten Fahrzeuge und dem Erschleichen der dafür notwendigen Zulassungen und Genehmigung gehabt. Hinsichtlich der konkreten Personen, welche mittelbar oder unmittelbar bei der Entwicklung, dem Inverkehrbringen oder der Verschleierung der Abschaltungseinrichtung beteiligt gewesen seien bzw. von diesen Vorgängen Kenntnis gehabt haben müssten wird auf Seite 26 bis 28 der Klage Bezug genommen.

**21**

Der Kläger behauptet, bei Kenntnis aller Umstände vom Kauf des nicht zulassungsfähigen Fahrzeugs abgesehen zu haben. Er habe auf die Zusicherung der Beklagten, ein besonders umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben, vertraut. Aufgrund dieser Täuschung durch die Beklagte habe den Kaufvertrag ungewollt geschlossen. Da die EG-Typgenehmigung durch die Täuschung der Beklagten erschlichen worden sei, bestehe seit dem Erwerb die Gefahr, dass das KBA die Typgenehmigung widerrufe, was eine Betriebsuntersagung zur Folge hätte. Durch die drohende Betriebsbeschränkung oder -untersagung sei das streitgegenständliche Fahrzeug für die Zwecke der Klagepartei nicht voll brauchbar, da seine Gebrauchsfähigkeit infrage stehe. Zudem sei der Kläger damit belastet, dass Software-Updates oder gar Hardware-Nachrüstung notwendig werden würden und möglicherweise erhöhte Steuern wegen der höheren Abgaswerte für das streitgegenständliche Fahrzeug drohen würden. Ferner sei die Wiederverkäuflichkeit und der Wert des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch die Beteiligung der Beklagten am Diesel-Skandal erheblich beeinträchtigt und habe einen merkantilen Minderwert erfahren.

**22**

Der Kläger ist der Auffassung, dass ihm die eingeklagten Ansprüche aus Delikt, nämlich insbesondere aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB zustünden. Weiterhin ergäben sich die Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV und § 831 BGB.

**23**

Mit Verfügung vom 07.02.2022 ist Termin zur Güteverhandlung und für den Fall des Nichterscheinens einer Partei oder der Erfolglosigkeit der Güteverhandlung unmittelbar anschließender Haupttermin auf den 31.03.2022 bestimmt worden. Mit Schriftsatz vom 24.03.2022, eingegangen bei Gericht am selben Tag, der Beklagten zugestellt am 28.03.2022, hat der Kläger die Klage hinsichtlich eines 2. Fahrzeugs (Mercedes-Benz C220) erweitert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den vorgenannten Schriftsatz Bl. 302 ff. Bezug genommen. Die Beklagte hat der Klageerweiterung mit Schriftsatz vom 28.03.2022 widersprochen. Die Klageerweiterung sei zum einen nicht sachdienlich. Zum anderen sei die Klage erst 3 Tage vor der mündlichen Verhandlung erweitert worden und wirke sich daher prozessverschleppend aus. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den vorgenannten Schriftsatz Bezug genommen (Bl. 307 f.).

#### **24**

In der mündlichen Verhandlung vom 30.03.2022 hat der Kläger den Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 2.195,46 € und 81,11 € für erledigt erklärt.

#### **25**

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Schadenersatz i.H.v. 28.701,06 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30.09.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs Mercedes-Benz C 250 d mit der FIN ...38.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs MercedesBenz C 250 d mit der FIN ...38 seit dem 30.09.2021 im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei die durch die Beauftragung des Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 825,15 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30.09.2021 zu zahlen.

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Schadenersatz i.H.v. 19.691,84 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.10.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs Mercedes-Benz C 220 mit der FIN ...77.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs MercedesBenz C 220 mit der FIN ...77 seit dem 26.10.2021 im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei die durch die Beauftragung des Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 619,40 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.10.2021 zu zahlen.

#### **26**

Die Beklagte beantragt,

Die Klage wird abgewiesen und der Klageerweiterung vom 24.03.2022 wird widersprochen.

#### **27**

Die Beklagte trägt im Wesentlichen vor:

#### **28**

Die klägerischen Ausführungen seien weitgehend unsubstantiiert und unschlüssig. Sie hätten insbesondere überwiegend keinen Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug- bzw. Motortyp.

#### **29**

Die Beklagte bestreitet, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug eine manipulative Prüfstandsoftware verbaut sei. Sie bestreitet weiter, dass das streitgegenständliche Fahrzeug von einem Rückruf des KBA betroffen sei. Das KBA habe vielmehr in Fahrzeugen der Beklagten keine solche Manipulationen beanstandet. Insofern verweist die Beklagte auf die als Anlagen B2 und B3 vorgelegten amtlichen

Auskünfte des KBA vom 06.10.2020 und vom 19.04.2020 jeweils den Motor der Beklagten OM 651 Euro Abgasnorm 5 und 6 betreffend. Auch ansonsten sei in dem Fahrzeug keine unzulässige Abschaltungseinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 enthalten. Sämtliche vom Kläger angegriffenen Funktionen seien, soweit das streitgegenständliche Fahrzeug überhaupt über sie verfüge, nicht zu dem Zweck verbaut, Prüfparameter im Rahmen des Typzulassungsverfahrens zu erkennen, um die Leistung der Emissionskontrolle zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen. Vielmehr handelt es sich jeweils um Funktionen, die im Fahrbetrieb auf der Straße unter denselben Bedingungen genauso arbeiten wie auf dem Prüfstand und dabei nicht nur zufällig und punktuell zu einer Emissionsverbesserung führen. Das KBA bestätige regelmäßig, dass bei Fahrzeugen der Beklagten keine unzulässige Abschalteinrichtung festgestellt werden könne, keine Betriebsuntersagung drohe und das unabhängig davon, ob das angebotene Update aufgespielt werde oder nicht.

### **30**

Das streitgegenständliche Fahrzeug unterscheide sich grundlegend von denen des VWKonzerns, bei denen die Rechtsprechung eine Täuschung des KBA durch eine Prüfstandmanipulation mittels Umschaltens zwischen einem Modus 0 und einem Modus 1 festgestellt habe. Eine Funktion, durch die der Prüfstand erkannt und der Stickoxidausstoß manipulativ lediglich für die Zwecke des EG-Typgenehmigung gezielt reduziert werde, existiere im streitgegenständlichen Fahrzeug gerade nicht. Die Beklagte habe gegenüber dem KBA keine unzulässigen Abschalteinrichtungen verschleiert, sondern die in der Praxis des KBA erwarteten Angaben im Typgenehmigungsverfahren gemacht. Für das streitgegenständliche Fahrzeug bestehe eine bestandskräftige uneingeschränkt wirksame Typgenehmigung. Es können daher uneingeschränkt genutzt werden. Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH hätten Zivilgerichte die durch einen Verwaltungsakt getroffene Regelung und Feststellung grundsätzlich als bindend zu beachten (sog. Tatbestandswirkung). Es drohe weder ein Verlust der Zulassung noch ein Entzug der Betriebserlaubnis für das streitgegenständliche Fahrzeug. Es bestehe auch keine Gefahr, dass eine Stilllegung des streitgegenständlichen Fahrzeugs angeordnet werde. Das streitgegenständliche Fahrzeug entspreche einem Fahrzeugtyp, der die gesetzlichen Grenzwerte für NOx-Emissionen einhalte. Dies sei durch die Typgenehmigung festgestellt worden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seiten 9 ff. der Klageerwiderung (Bl. 69 ff.) Bezug genommen.

### **31**

Die Beklagte ist der Ansicht, dass sie weder eine sekundäre Darlegungs- noch Beweislast treffe. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seiten 17 ff. und 52 ff. der Klageerwiderung (Bl. 77 ff., 112 ff.) Bezug genommen.

### **32**

Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung im streitgegenständlichen Fahrzeug sei keine unzulässige Abschalteinrichtung, was der EuGH auch bestätigt habe.

### **33**

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seiten 20 ff. der Klageerwiderung (Bl. 80 ff.) und Bl. 278 ff. Bezug genommen.

### **34**

Zwar komme im streitgegenständlichen Fahrzeug ein SCR System im Rahmen der Abgasnachbehandlung zum Einsatz. Dies bestehe aus einem SCR-Katalysator und eine Vorrichtung zur Einspritzung von Harnstofflösung (AdBlue). Hierbei handele es sich jedoch weder um eine unzulässige Abschaltung noch eine Prüfstandmanipulation. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Seiten 24 ff. der Klageerwiderung (Bl. 84 ff.) Bezug genommen.

### **35**

Der pauschale Vortrag des Klägers zum OBD-System bedürfe keiner weiteren Einlassung der Beklagten, denn es diene der Überwachung der Emissionen des Fahrzeugs und sei in der Lage, mithilfe rechnergespeicherter Fehlercodes den Bereich von Fehlfunktionen anzuzeigen. Auch diesbezüglich habe die Beklagte im Rahmen des Genehmigungsverfahrens alle erforderlichen Angaben gemacht. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Bl. 295 Bezug genommen.

### **36**

Die Klage sei im Hinblick auf die mittlerweile gefestigte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ohne Beweisaufnahme abweisungsreif, da dem Kläger die geltend gemachten Ansprüche nicht zustünden. Eine Sittenwidrigkeit scheide, jedenfalls ohne Hinzutreten weiterer Umstände, entsetzlich aus, wenn die verwendete Software nicht danach unterscheiden, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befinde. Bei einer – unterstellten – Abschaltvorrichtung, die im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise arbeite wie im Fahrbetrieb auf der Straße und bei der die Frage der Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantwortet werden könne, fehle es nach der Wertung des Bundesgerichtshofs bereits an einer objektiven Sittenwidrigkeit. Dies treffe auf alle im streitgegenständlichen Fahrzeug vorhandenen Funktionen zu, da diese im Fahrbetrieb auf der Straße und im gesetzlichen Test unter vergleichbaren Bedingungen im Grundsatz in gleicher Weise arbeiten würden. Der BGH erstrecke diesen Prüfungsmaßstab nicht nur ausdrücklich auf das sog. Termofenster, sondern auch auf das geregelte Kühlmittelthermostat. Dies gelte selbst dann, wenn das Fahrzeug von einem Rückruf des KBA betroffen sei.

**37**

Der Kläger lege zudem nicht schlüssig dar, welches konkrete deliktische Verhalten er welchem verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten vorwirft. Insofern treffe ihn eine konkrete Darlegungslast.

**38**

Die Beklagte bestreitet die Kaufmotive des Klägers mit Nichtwissen und erhebt die Verjährungseinrede.

**39**

Im Übrigen wird auf die Schriftsätze der Parteien samt den beigegeführten Anlagen und der Sitzungsniederschrift vom 31.03.2022 Bezug genommen.

-

## **Entscheidungsgründe**

**40**

A. Die teilweise unzulässige Klage ist vollumfänglich unbegründet.

**41**

I. Die Klageerweiterung mit Schriftsatz vom 24.03.2022 ist unzulässig.

**42**

In der Klageschrift vom 20.10.2021 hat der Kläger Ansprüche in Bezug auf das Fahrzeug mit der FIN ...38 geltend gemacht. Erst mit Schriftsatz vom 24.03.2022 erweiterte der Kläger die Klage hinsichtlich eines weiteren Fahrzeuges mit der FIN ...77. Dieses Fahrzeug war nicht Gegenstand der ursprünglichen Klage.

**43**

1. Die Zulässigkeit dieser Klageerweiterung ergibt sich nicht aus § 264 Nr. 2 ZPO.

**44**

Der Kläger hat unter Änderung des Klagegrundes den Klageantrag in der Hauptsache oder in Bezug auf Nebenforderungen nicht lediglich erweitert oder beschränkt, sondern einen gänzlich neuen Streitgegenstand in Gestalt eines 2. Fahrzeuges eingeführt.

**45**

Für eine Klageerweiterung im Sinne der genannten Vorschrift ist jedoch Voraussetzung, dass sich der Klagegrund gerade nicht ändert (vgl. Baumbach/Lauterbach/Hartmann/Anders/ Gehle/Anders, ZPO, § 264 Rn. 6). Der neue Streitgegenstand steht in keiner Beziehung zu den Anträgen aus der Klageschrift vom 20.10.2021, sondern völlig losgelöst, da er einen anderen Fahrzeug- und Motortyp betrifft.

**46**

2. Die Zulässigkeit der Klageänderung nach Rechtshängigkeit ergibt sich auch nicht aus § 263 ZPO.

**47**

a. Die Beklagte hat der Klageänderung mit Schriftsatz vom 28.03.2022 ausdrücklich widersprochen, mithin nicht eingewilligt im Sinne des § 263 Alt. 1 ZPO.

**48**

b. Die Kammer erachtet die Klageänderung auch nicht als sachdienlich im Sinne des § 263 Alt. 2 ZPO.

**49**

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs fehlt es an einer Sachdienlichkeit, wenn mit einem Anspruch ein völlig neuer Streitstoff eingeführt wird, bei dessen Beurteilung die bisherigen Prozessergebnisse nicht verwertet werden können (vgl. BGH NJW 2000, 800, 803). Streitgegenstand der bisherigen Klage war ein Fahrzeug des Typs Mercedes-Benz C250d 4 MATIC. Mit der Klageänderung hat der Kläger Ansprüche erhoben in Bezug auf ein Fahrzeug des Typs Mercedes-Benz C220. Die bisherigen Prozessergebnisse können daher in Bezug auf die Klageerweiterung nicht verwertet werden, weil es sich dabei um gänzlich unterschiedliche Fahrzeuge mit unterschiedlicher Hard- und Software handelt.

**50**

Im Übrigen steht der Sachdienlichkeit auch entgegen, dass der Kläger die Klageerweiterung erst drei Tage vor der mündlichen Verhandlung erklärt hat. Der Beklagten kann auch unter Beachtung der Besonderheiten des zugrundeliegenden Rechtsstreits nicht zugemutet werden, noch vor der mündlichen Verhandlung umfassend und rechtzeitig zu einem völlig neuem Prozessgegenstand vorzutragen. Das Recht auf Gewährung rechtlichen Gehörs hätte es daher geboten, die Terminierung der mündlichen Verhandlung aufzuheben und neu zu terminieren, was unweigerlich zu einer Verfahrensverzögerung geführt hätte. Da keine prozesswirtschaftlichen Gesichtspunkte erkennbar sind, geschweige denn überwiegen, und der Kläger das 2. Fahrzeug bereits am 13.08.2014 erworben hatte, mithin eine vorwerfbare Verspätung und Prozessverschleppung gegeben ist, war die Klageänderung auch unter diesem Gesichtspunkt abzulehnen (vgl. Greger, in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 263 Rn. 13).

**51**

II. Der Kläger hat gegen die Beklagte unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Anspruch auf Schadensersatz und hieraus abgeleiteten Folge- bzw. Nebenansprüchen.

**52**

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB.

**53**

a. Zwar steht es nach der Entscheidung des BGH vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugkäufer gleich, wenn ein Fahrzeughersteller im Rahmen einer von ihm bei der Motorenentwicklung getroffenen strategischen Entscheidung, die Typgenehmigungen der Fahrzeuge durch arglistige Täuschung des KBA zu erschleichen und die derart bemakelten Fahrzeuge alsdann in Verkehr zu bringen, die Arglosigkeit und das Vertrauen der Fahrzeugkäufer gezielt ausnutzt (vgl. BGH, NJW 2020, 1962).

**54**

Bei dem hier streitgegenständlichen Motor handelt es sich jedoch nicht um den von VW hergestellten Motortyp EA 189, der Gegenstand der Entscheidung des BGH vom 25.05.2020 war.

**55**

b. Im Hinblick auf den Vortrag der Klagepartei, das Fahrzeug verfüge über ein „Thermofenster“, das eine unzulässige Abschaltseinrichtung darstelle, kann – unterstellt, es läge ein unzulässige Abschaltseinrichtung vor – nicht ohne weiteres ein Handeln des Herstellers in dem Bewusstsein, eine unzulässige Abschaltseinrichtung zu verwenden, angenommen werden.

**56**

Im Gegensatz zur Verwendung der sog. „Schummelsoftware“ beim Motor EA 189, bei der sich die Sittenwidrigkeit des Handelns per se aus der Verwendung einer Umschaltlogik ergibt, die – auf den Betriebszustand des Fahrzeuges abstellend – allein danach unterscheidet, ob sich dieses auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet, damit eindeutig unzulässig ist und an dieser rechtlichen Bewertung seitens der Verantwortlichen auch kein Zweifel bestehen kann, kann bei der Beeinflussung der Abgasreinigung durch das hier in Rede stehende Thermofenster, die im Grundsatz im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeitet wie auf dem Prüfstand und bei der Gesichtspunkte des Motorbauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft erwogen werden können, bei Fehlen konkreter Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Verantwortlichen bei der Beklagten in dem Bewusstsein agiert haben, möglicherweise eine unzulässige Abschaltseinrichtung zu verwenden. Vielmehr muss in dieser Situation,

selbst wenn hinsichtlich des Thermofensters von einer objektiv unzulässigen Abschalteinrichtung auszugehen sein sollte, eine möglicherweise falsch, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und -anwendung durch die Organe der Beklagten in Betracht gezogen werden. Ist daher in Betracht zu ziehen, dass die Beklagte die Rechtslage fahrlässig verkannt hat, fehlt es in subjektiver Hinsicht an dem für die Sittenwidrigkeit erforderliche Bewusstsein der Rechtswidrigkeit. Die europarechtliche Gesetzeslage ist an dieser Stelle nicht unzweifelhaft und nicht eindeutig. Im Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen heißt es auf Seite 123 hierzu:

„Zudem verstößt eine weite Interpretation durch die Fahrzeughersteller und die Verwendung von Abschalteinrichtungen mit der Begründung, dass eine Abschaltung erforderlich ist, um den Motor vor Beschädigung zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, angesichts der Unschärfe der Bestimmung, die auch weite Interpretationen zulässt, möglicherweise nicht gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007.“ (vgl. OLG Koblenz Urt. v. 10.02.2020, 12 U 1039/19).

## 57

Ein „Thermofenster“ ist nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a VO (EG) 715/2007 nicht grundsätzlich verboten, sondern jedenfalls dann zulässig, „wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“. Hieraus folgt, dass bei Abschalteinrichtungen, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeiten wie auf dem Prüfstand, ohne konkrete Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres angenommen werden kann, dass die Beklagte bzw. deren Verantwortliche in dem Bewusstsein gehandelt haben, möglicherweise eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Jedenfalls solange Gesichtspunkte des Motor- bzw. Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, scheidet dies aus (OLG Stuttgart, Urt. v. 30.07.2019, Az. 10 U 134/19; OLG Frankfurt, Urt. v. 13.11.2019, Az. 13 U 274/18; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urt. v. 19.12.2019, Az. 5 U 103/18).

## 58

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Kriterien, aus denen sich eine aus Bauteilschutzgesichtspunkten zulässige Abschaltvorrichtung ergibt, nicht eindeutig bestimmt und in Rechtsprechung wie Literatur umstritten sind (vgl. dazu umfassend Brandenburgisches Oberlandesgericht a.a.O.; OLG Nürnberg, Urt. v. 19.07.2019, Az. 5 U 1670/18). Zu dieser Einschätzung ist auch die vom BMVI eingesetzte Untersuchungskommission Volkswagen gelangt. Danach liegt ein Gesetzesverstoß durch die von allen Autoherstellern eingesetzten Thermofenster angesichts der „Unschärfe“ der Regelung jedenfalls nicht eindeutig vor (BMVI, Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen, Stand April 2016, S. 123). Deshalb kommt ein sittenwidriges Handeln der Beklagten vorliegend nur unter der Voraussetzung in Betracht, dass sie vorsätzlich und in einer besonders verwerflichen Art und Weise diese rechtliche Grauzone überschritten hat (OLG Stuttgart a.a.O.; OLG Frankfurt a.a.O.).

## 59

Im Hinblick auf ein verbautes „Thermofenster“ scheitert eine Inanspruchnahme der Beklagten damit bereits daran, dass weder ein sittenwidriges noch vorsätzliches Handeln festgestellt werden kann. Diese Auffassung vertritt auch das OLG Bamberg in seiner ständigen Rechtsprechung (vgl. u.a. Urt. v. 01.12.2021, 8 U 71/21). Nach seinem Beschluss vom 31.03.2020 (3 U 57/19) kann bei Abschalteinrichtungen, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeiten wie auf dem Prüfstand, ohne konkrete Anhaltspunkte nicht ohne weiteres angenommen werden kann, dass die Herstellerin bzw. deren Verantwortliche in dem Bewusstsein gehandelt haben, möglicherweise eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Diese Auffassung wurde durch den Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 19.01.2021 (VI ZR 433/19) bestätigt. Danach ist das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. Dies gilt auch dann, wenn mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt wird. Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist nur gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Die Annahme objektiver Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass die handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen.



**60**

Greifbare Anhaltspunkte für eine bewusste Verletzung der Vorschrift des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 vermag das Gericht dem klägerischen Vortrag nicht zu entnehmen. Dieser erfolgt „ins Blaue hinein“ und bietet daher keinen Anlass zur Durchführung einer Beweisaufnahme.

**61**

So wurde seitens der Klagepartei insbesondere nicht schlüssig dargetan, dass die Beklagte das KBA im Zusammenhang mit der Entwicklung und Genehmigung arglistig getäuscht haben könnte.

**62**

Überdies ist der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidungsserie vom 16.09.2021 (Urteile des BGH vom 16.09.2021, VII ZR 190/20, 286/20, 321/20 und 322/20) unabhängig vom konkret verwendeten Typ des Dieselmotors und herstellerübergreifend nunmehr zu dem Ergebnis gelangt, dass es im Hinblick auf die – bis heute bestehende! – unsichere Rechtslage bei der Beurteilung der Zulässigkeit des Thermofensters sowohl an einem besonders verwerflichen Verhalten des Herstellers als auch an dem erforderlichen Schädigungsvorsatz fehlt:

**63**

Danach kann bei einer Abschalteinrichtung, wie hier, die im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise arbeitet wie im realen Fahrbetrieb und bei der sich die Frage der Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantworten lässt, bei vielen sonstige Anhaltspunkte nicht ohne weiteres unterstellt werden, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltungseinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen. Eine möglicherweise noch fahrlässige Verkennung der Rechtslage für die Feststellung der besonderen Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten nicht. Allein aus der – unterstellten – objektiven Unzulässigkeit Abschaltungseinrichtung in Form des Thermofensters folgt ferner kein Vorsatz hinsichtlich der Schädigung der Fahrzeugkäufer. Im Hinblick auf die unsichere Rechtslage – hinsichtlich der unstreitig in den Fahrzeugen der Beklagten verbauten Thermofenster – ist nicht dargetan, dass sich den für die Beklagten tätigen Personen die Gefahr einer Schädigung des Klägers hätte aufdrängen müssen.

**64**

Diese Ansicht hat sich das OLG Bamberg angeschlossen (vgl. Hinweisbeschl. v. 21.02.2022, Az. 3U 114/21).

**65**

c. Soweit der Kläger vortragen lässt, das Fahrzeug verfüge über eine Programmierung, die ein Erkennen einer Prüfstandsituation ermöglicht, so stellt dies nur dann eine unzulässige Abschaltungseinrichtung dar, wenn bei Erkennen dieser Situation – wie es beim Motor EA 189 der Fall ist – automatisch in einen Modus übergegangen wird, der zu einem im Vergleich zum Normalbetrieb geringeren Schadstoffausstoß führt.

**66**

d. Inwiefern die von der Klagepartei vorgetragene spezielle Software zur Steuerung der Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung einen Einfluss auf unterschiedliche Emissionswerte auf dem Prüfstand und im Realbetrieb haben soll, wird von der Klagepartei nicht nachvollziehbar vorgetragen.

**67**

Maßgeblich für eine unzulässige Abschaltungseinrichtung, ist, dass durch die Prüfstanderkennung das Abgasverhalten direkt beeinflusst wird. Hierzu wird seitens der Klagepartei lediglich ins Blaue hinein vorgetragen.

**68**

Der Annahme eines willkürlichen Sachvortrags „ins Blaue hinein“ oder „aufs Geratewohl“, der eine angebotene Beweiserhebung zur reinen Ausforschung machen würde, kommt zwar nur in Ausnahmefällen in Betracht. Ein solcher Ausnahmefall ist allerdings dann anzunehmen, wenn eine Behauptung ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich aufgestellt worden ist (BGH, Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19; BGH NJW-RR 2004, 337).

**69**

Derartige greifbare Anhaltspunkte hat der Kläger nicht vorgetragen; sie ergeben sich auch nicht aus den Umständen selbst.

**70**

Das OLG Bamberg führt hierzu im o.g. Urteil vom 01.12.2021, 8 U 71/21 aus:

„Gleiches gilt für die vom Kläger monierte „Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“. Wenn man mit dem Kläger davon ausgeht, dass es sich bei der „Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“ um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handeln würde, begründet dies noch nicht eine Haftung gem. § 826 BGB. Aus Sicht des Senats konnte der Kläger nicht belegen, dass bei der „Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“ eine Strategie zugrunde lag, aufgrund derer auf dem Prüfstand eine andere Abgasreinigungsstrategie als im Normalbetrieb angewendet werde. Auch wurde durch das Kraftfahrt-Bundesamt in einer Stellungnahme gegenüber dem Landgericht Saarbrücken bestätigt, dass Fahrzeuge mit einer „Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“ untersucht wurden. Auch wenn bei Fahrzeugen mit dieser Funktionsweise freiwillige Maßnahmen durchgeführt wurden, führt das Kraftfahrt-Bundesamt in seiner amtlichen Stellungnahme vom 19.08.2020 aus, dass diese freiwilligen Maßnahmen nur bei Fahrzeugen durchgeführt würden, bei denen keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt wurden. Zudem drohe im Rahmen von freiwilligen Maßnahmen keine Betriebsuntersagung. Der Kläger konnte daher nicht zur Überzeugung des Senats belegen, dass aufgrund der „Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“ eine Betriebsuntersagung drohe. Zudem liegen keine Anhaltspunkte vor, dass das Kraftfahrt-Bundesamt durch die Verwendung der „Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“ getäuscht werden sollte. Anhaltspunkte für eine derartige Strategie wurden durch den Kläger nicht vorgebracht.“

**71**

In Anbetracht dieser Umstände ist ein Verhalten der Beklagten, das gegen das „Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden“ verstößt, im Hinblick auf das gegenständliche Fahrzeug nicht ersichtlich.

**72**

e. Der Klagepartei verhilft auch nicht die Behauptung zum Erfolg, dass eine freiwillige Servicemaßnahmen der Beklagten vorliegt, mit der sie angeblich einen Rückrufbescheides KPA zuvorgekommen sei. Vielmehr ist, und Senats bekannt, dass nach Auffassung des KBA bei einer unzulässigen abschobt Einrichtung zwingend an Rückrufbescheid als Nebenbestimmung zur Typ Genehmigung zu erfolgen hat (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 21.02.2022, Az. 3U 114/21).

**73**

Ein Anspruch des Klägers gemäß § 826 BGB scheidet damit aus.

**74**

2. Ein Anspruch des Klägers gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB kommt mangels Täuschung nicht in Betracht, zumal bereits nicht erkennbar ist, wer von der am Vertragsschluss nicht beteiligten Beklagten den Kläger wann worüber konkret getäuscht haben soll.

**75**

Es fehlt insoweit bereits an der substantiierten Darlegung einer konkreten mit Schädigungsvorsatz erfolgten Täuschungshandlung.

**76**

Allein der allgemeine Verdacht gegen die vom sog. Abgasskandal betroffene Beklagte ist nicht geeignet, jeden von der Beklagten hergestellten Motor unter den Generalverdacht einer ähnlichen Manipulation wie im Fall des Motortyps EA 189 zu stellen.

**77**

Im Übrigen scheitert dieser Anspruch bereits am Fehlen der Bereicherungsabsicht und der in diesem Zusammenhang erforderlichen Stoffgleichheit des erstrebten rechtswidrigen Vermögensvorteils mit einem etwaigen Vermögensschaden. Der subjektive Tatbestand des § 263 Abs. 1 StGB setzt die Absicht voraus, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen. Dabei müssen der vom Täter erstrebte Vermögensvorteil und der verursachte Vermögensschaden einander „spiegelbildlich“ entsprechen. Einen Vermögensschaden hat der Käufer jedoch erst dann erlitten, wenn das von ihm erworbene Fahrzeug im Hinblick auf die Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung und etwaige damit verbundene Risiken den vereinbarten und bezahlten Kaufpreis nicht wert war. Die Vermögenseinbuße ist dann auf die Differenz zwischen dem gezahlten Kaufpreis und den Wert des von der Klägerin erworbenen Fahrzeugs zu beziffern. Zwischen dieser etwaigen Vermögenseinbuße und den denkbaren Vermögensvorteilen, deren verfassungsmäßige Vertreter der Beklagten (§ 31 BGB) für sich oder

einen Dritten, etwa den Fahrzeughändler, erstrebt haben könnte, besteht jedoch keine Stoffgleichheit (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 27.12.2021, Az 4 U 338/21 im Anschluss an BGH Urt. v. 30.07.2020, Az. VI ZR 5/20).

**78**

3. Aus denselben Gründen scheidet auch eine Haftung der Beklagten gemäß § 831 BGB aus.

**79**

Diese Vorschrift würde ebenfalls den Nachweis eines deliktischen Handelns bzw. einer vorsätzlichen Täuschungshandlung voraussetzen, wobei es dem Kläger schon nicht gelungen ist, ein solches Handeln schlüssig darzulegen.

**80**

4. Ein Schadensersatzanspruch des Klägers gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EGFVG oder Art. 5 Abs. 1 oder 2 VO (EG) Nr. 715/2007 kommt ebenso nicht in Betracht.

**81**

Ein Anspruch scheitert bereits daran, dass die genannten Vorschriften keine Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB darstellen, da es ihnen am individuell schützenden Charakter fehlt, wie sich bereits aus den Erwägungsgründen Nr. 1 und 4 bis 7 und 27 der VO (EG) Nr. 715/2007 ergibt. Alleine die Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit liegt nicht im sachlichen Aufgaben- bzw. Schutzbereich dieser Normen. Es sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber mit den genannten Vorschriften (auch) den Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts eines einzelnen Käufers (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 19.08.2021, Az: 1 U 261/21), der allgemeinen Handlungsfreiheit und speziell des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts der einzelnen Käufer bezweckte und an die (auch fahrlässige) Erteilung einer inhaltlich unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung einen gegen den Hersteller gerichteten Anspruch auf (Rück) Abwicklung eines mit einem Dritten geschlossenen Kaufvertrags hätte knüpfen wollen; solche sind auch nicht ersichtlich (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 27.12.2021, Az 4 U 338/21; Beschl. v. 01.03.2021, Az.: 3 U 383/20; Urt. v. 25.02.2021, Az.: 1 U 249/20 jeweils im Anschluss an BGH Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BeckRS 2020, 10555 Rn. 76 und Urt. v. 30.07.2020, Az. VI ZR 5/20).

**82**

5. Mangels Hauptanspruch auf Schadensersatz hat der Kläger auch einen Zinsanspruch gegen die Beklagte, weder aus §§ 288, 291 noch aus § 849 BGB, und ebenso wenig auf die beantragte(n) Feststellung(en).

**83**

6. Mangels Schadensersatz- bzw. Rückzahlungsanspruch befindet sich die Beklagte auch nicht im Annahmeverzug gemäß § 293 BGB.

**84**

7. Die Klage war daher insgesamt als unbegründet abzuweisen. B. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO.

C.

**85**

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 und 2 ZPO.

Gründe:

**86**

Gemäß § 52 Abs. 1 GKG ist der Streitwert nach der sich aus dem Antrag des Klägers für ihn ergebenden Bedeutung der Sache nach Ermessen zu bestimmen. Wie der Streitwert im Fall einer Klageänderung zu bestimmen ist, ist im Kostenrecht nicht im Einzelnen geregelt.

**87**

Wird der ursprünglich anhängig gemachte Streitgegenstand hingegen im Wege einer zulässigen Klageänderung um einen oder mehrere zusätzliche(n) Streitgegenstand/Streitgegenstände erweitert, so sind die Werte der Streitgegenstände gemäß § 39 Abs. 1 GKG zu addieren.

Im Fall einer unzulässigen Klageerweiterung, bei der die Voraussetzungen für eine zulässige Klageänderung nicht vorliegen, hat der im Wege der Klageerweiterung zusätzlich in das Verfahren eingeführte Streitgegenstand für die Bemessung des Streitwerts außer Betracht zu bleiben. Denn in diesem Fall trifft das Gericht keine Entscheidung über den zusätzlich eingeführten Streitgegenstand, sondern es befindet lediglich über die (Un-)Zulässigkeit der diesbezüglichen Klageänderung. Dementsprechend entfällt die Rechtshängigkeit des im Wege der Klageänderung neu in den Rechtsstreit eingeführten Streitgegenstandes rückwirkend mit der gerichtlichen Entscheidung über die Unzulässigkeit der Klageänderung (Greger, in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 263 Rn. 16) und er kann anderweitig rechtshängig gemacht werden (vgl. § 261 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Ist der im Wege der Klageerweiterung in den Rechtsstreit eingeführte weitere Streitgegenstand danach nicht Gegenstand der gerichtlichen Entscheidung und darf sich das Gericht demnach mit diesem Streitgegenstand – von der Beurteilung der (Un-)Zulässigkeit der Klageänderung abgesehen – auch gar nicht befassen, nimmt er nicht an dem von dem Gericht zu entscheidenden „Streit“ teil, nach dessen „Wert“ sich die Gerichts- (§ 3 Abs. 1 GKG) und Rechtsanwaltsgebühren (§ 32 Abs. 1 RVG) richten.