

Landgericht Darmstadt
Aktenzeichen:
26 O 490/20

Verkündet am: 21.02.2022
Zur Geschäftsstelle gelangt am:
[REDACTED]
Urkundsbeamter(in) der Geschäftsstelle



Im Namen des Volkes
U r t e i l

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigter:
Rechtsanwalt Dr. Lindner Rechtsanwälte, Am Oberfeld 11, 83026 Rosenheim
Geschäftszeichen: 315-21/CL/AS

gegen

Tesla Germany GmbH vertr. d. d. GF Stephan William Werkman, Blumenstraße 17, 80331
München

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen DLA Piper UK LLP, Maximilianstraße
2, 80539 München
Geschäftszeichen: LIL/LIL/418455/99

hat das Landgericht Darmstadt – 26. Zivilkammer – durch die [REDACTED] als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 31.01.2022 für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 66.819,99 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab dem 10.02.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs Tesla Model 3 mit der Fahrzeug Identifizierungsnummer [REDACTED]

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 2.583,66 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab dem 10.02.2021 zu zahlen.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs Tesla Model 3 mit der Fahrzeugs Identifizierungsnummer [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Die Parteien streiten um die Rückabwicklung eines Kaufvertrages bezüglich des Fahrzeugs Tesla Model 3 mit der Fahrzeugs Identifizierungsnummer [REDACTED]

Mit Kaufvertrag vom 17.03.2019 erwarb der Kläger das Fahrzeug Tesla Model 3 mit der Fahrzeugs Identifizierungsnummer [REDACTED] als Neufahrzeug zu einem Kaufpreis von EUR 60.630,00. Das Fahrzeug verfügt über einen HW 2,5 Computer. Bei Kaufvertragsabschluss wurden dem Kläger zusätzlich zwei Pakete angeboten: „Autopilot“ und „Volles Potential für autonomes Fahren“. Es handelt sich um Softwarekomponenten, die als sog. „Embedded Software“ ausschließlich auf der Hardware betrieben werden können, für die sie programmiert wurden. Sie sind mit anderen Systemen nicht kompatibel. Das Angebot sah wie folgt aus:

Autopilot

Ermöglicht automatisches Lenken, Beschleunigen und Bremsen unter Berücksichtigung von Fahrzeugen und Fußgängern auf seiner Spur.

Option wählen 3.100 €

4.200 € Upgrade für Nachrüstung

Volles Potenzial für autonomes Fahren

- Navigieren mit Autopilot-Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsameren Fahrzeugen.
- Einparkautomatik: paralleles und rechtwinkliges Einparken.
- "Herbeirufen": Ihr geparktes Auto findet Sie auf Parkplätzen und kommt zu Ihnen. Unglaublich, aber wahr!

Bis Ende des Jahres:

- Ampel-/Stoppschilder-Erkennung mit Anhalte-/Anfahrautomatik
- Automatisches Fahren innerorts.

Option wählen 5.200 €

Erfordert Autopilot-Funktionalität
Falls diese Option nach Auslieferung hinzugefügt wird: 7.500 €

Die gegenwärtigen Funktionen verlangen eine aktive Überwachung durch den Fahrer. Ein autonomer Betrieb des Fahrzeugs ist damit nicht möglich. Die zukünftige Verwendung dieser Autonomiefunktionen ohne Überwachung hängt davon ab, ob eine Zuverlässigkeit gewährleistet werden kann, die das menschliche Vermögen überschreitet. Dazu sind weitere Tests über mehrere Milliarden Kilometer sowie entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen erforderlich, die in manchen Rechtsprechungen länger dauern können. Im Zuge der Weiterentwicklung dieser Selbstfahrfähigkeiten wird die Fahrzeug-Software über Mobilfunk aktualisiert und aufgewertet.

Die Autopilot-Funktion war hierbei Voraussetzung für das Paket „Volles Potential für autonomes Fahren“. Die Funktionen „Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte-/Anfahrautomatik“ und „Automatisches Fahren innerorts“ waren erst Ende des Jahres 2019 verfügbar. Der Kläger erwarb bei Kaufvertragsabschluss nur die Option „Autopilot“ zu einem Preis von EUR 2.605,04 zuzüglich der Mehrwertsteuer. Wegen der Einzelheiten wird auf den

Kaufvertrag (Bl. 8 ff. sowie K1 Bl. 188 der Akte) und einen Screenshot über die Zusatzoptionen zum Kaufzeitpunkt (Anlage K2 Bl. 189 der Akte) verwiesen.

Das Fahrzeug wurde am 04.04.2019 an den Kläger übergeben.

Erst am 20.12.2019 erwarb er Kläger die Zusatzoption „Volles Potential für autonomes Fahren“ zu einem Kaufpreis von EUR 6.300,00. Weiterhin erwarb er an diesem Tag auch die Zusatzoption „Acceleration Boost“ für EUR 1.800,00. Wegen der Einzelheiten wird auf die Anlagen K 3 (Bl. 190 der Akte) und K 5 (Bl. 196 der Akte) verwiesen.

Das autonome Fahren ist in fünf Level untergliedert:

Level 1: Assistiertes Fahren

Level 2: teilautomatisiertes Fahren

Level 3: hochautomatisiertes Fahren

Level 4: vollautomatisiertes Fahren

Level 5: autonomes Fahren

Level 1 und 2 waren am 17.03.2019 bereits gesetzlich in Deutschland erlaubt. Die Erlaubnis für das Level 3 erfolgt im Jahr 2021.

Die Funktion „Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte- und Anfahrautomatik“ kann mit einem HW 2,5 Computer nicht verwendet werden. Das Herbeirufen des Fahrzeugs funktioniert nur, wenn sich der Nutzer mit seinem Smartphone und der entsprechenden App im Umkreis von sechs Metern des Fahrzeugs aufhält. Automatisches Fahren innerorts ist aus gesetzlichen Gründen in Deutschland nicht zulässig.

Der Kläger erwarb Schutzleisten und Winterräder zu einem Preis von EUR 2.583,66.

Der Kläger forderte mit Schreiben vom 08.02.2020 und 19.04.2020 unter Fristsetzung zur Nachbesserung auf. Mit E-Mail vom 05.06.2020 lehnte die Beklagte eine Nachbesserung ab. Mit Schreiben vom 17.06.2020 erklärte der Kläger den Rücktritt vom Kaufvertrag und forderte zur Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von EUR 68.730,00 Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf. Wegen der Einzelheiten wird auf die Anlagen K 7 (Bl. 198 der Akte), K 9 (Bl. 203 und 200 der Akte), K 10 (Bl. 205 der Akte), K 12 (Bl. 207 der Akte) sowie auf K 13 (Bl. 208 der Akte) verwiesen.

Der Kilometerstand belief sich zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 31.01.2022 auf 22.232 km.

Die Klage ist der Beklagten am 09.02.2021 zugestellt worden.

Der Kläger behauptet, das automatische Überholen von langsameren Fahrzeugen auf der Autobahn funktioniere nicht. Ein Automatischer Spurwechsel an Ein- und Ausfahrten oder Autobahnkreuzen funktioniere nicht; es würden lediglich Vorschläge gemacht, die dann manuell eingeleitet werden müssten. Lenkverhalten bei Ein- und Ausfahrten oder Autobahnkreuzen sei schwammig und gleiche beschreibend der eines „betrunkenen“ Fahranfängers. Ampel- und Stoppschilder würden nicht erkannt werden. Das Herbeirufen des Fahrzeugs auf Parkplätzen funktioniere ebenfalls nicht. Sie sei nicht zuverlässig, breche ständig ab und benötige eine gefühlte Ewigkeit, um erneut anzusetzen. Das Fahrzeug verfüge nicht über die Hardware, um das automatisierte und das autonome Fahren zu ermöglichen. Die Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs belaufe sich auf 800.000 km. Der Kläger verweist insoweit auf ein Interview mit Elon Musk, dem CEO der Herstellerin und Konzernobergesellschaft Tesla, Inc. (Anlage K 14, Bl. 209 ff. der Akte). Er ist der Auffassung, es handele sich bei den Kaufverträgen vom 17.03.2019 und 20.12.2019 um einen einheitlichen Kaufvertrag. Es lägen Mängel bei Gefahrübergang vor.

Der Kläger beantragte zunächst, (1) Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 65.178,19 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.06.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs mit der Fahrzeugident Nummer [REDACTED]; (2) Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 2.583,66 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen; (3) Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befunden hat.

Der Kläger beantragt zuletzt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger EUR 68.730,00 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs Tesla Model 3 mit der Fahrzeug Identifizierungsnummer [REDACTED] und Zahlung eines Nutzungsersatzes an die Beklagte, dessen Höhe sich aus dem Kilometerstand am Tag der letzten mündlichen Verhandlung geteilt durch die Gesamtleistung von 800.000 km multipliziert mit dem Fahrzeuggesamtpreis von EUR 68.730,00 ergibt.
2. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger EUR 2.583,66 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befunden hat.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, mit dem Einbau eines HW 3 Computers könne die Funktion „Ampel-/Stoppsschilder Erkennung mit Anhalte- und Anfahrautomatik“ genutzt werden. Der Kläger habe mit dem Erwerb des Softwarepaktes die Aufrüstung mit dem HW 3 Computer miterworben, sobald dieses in Deutschland verfügbar sei. Aufwendungen für eine Umrüstung würden sich auf EUR 1.558,47 belaufen. Die Gesamtlauflistung für das streitgegenständliche Fahrzeug belaufe sich auf 250.000 km bis 300.000 km. Sie ist der Auffassung, es lägen zwei Vertragsverhältnisse vor – ein Kaufvertrag vom 17.03.2019 und ein Softwarevertrag vom 20.12.2019 – Mängel lägen in beiden Verhältnissen nicht vor. Ein Rücktritt sei jedenfalls nicht möglich, selbst unterstellt die nicht verbaute Hardware 3 stelle einen Mangel dar, da dieser Mangel aufgrund der Beseitigungskosten von EUR 1.558,47 unerheblich sei. Wenn überhaupt sei aber nur ein Rücktritt vom Softwarevertrag möglich.

Entscheidungsgründe:

Die Kammer legt die Antragsstellung des Klägers in der mündlichen Verhandlung vom 31.01.2022, in der er sich auf den Schriftsatz vom 14.12.2021 bezieht, dahingehend aus, dass neben dem geänderten Klageantrag zu 1) auch die Klageanträge zu 2) und 3) aus der Klageschrift gestellt wurden. Zwar beinhaltet der Schriftsatz vom 14.12.2021 nur den geänderten Klageantrag zu 1), dem Schriftsatz ist aber auch zu entnehmen, dass bei Antragsumstellung des Klageantrages zu 1) die übrigen Klageanträge unverändert gestellt werden. Damit stimmt auch die Antragsstellung in der mündlichen Verhandlung überein, in der der Kläger „die Anträge“ und nicht „den Antrag“ stellte.

Die so verstandene Klage ist zulässig und begründet.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von EUR 68.730,00 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Tesla Model 3 mit der Fahrzeug Identifizierungsnummer [REDACTED] und Zahlung eines Nutzungsersatzes in Höhe von EUR 1.910,01 gemäß §§ 346 Abs. 1, 437 Nr. 2, 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 a. F., 323 Abs. 1 BGB zu.

Entgegen der Auffassung der Beklagten handelt es sich bei den Vereinbarungen, die die Parteien zunächst am 17.03.2019 und sodann am 20.12.2019 schlossen nicht um zwei oder drei getrennte Verträge im Sinne eines Kaufvertrages und anschließend abgeschlossener Softwareverträge, sondern um einen einheitlichen Kaufvertrag. Wird ein Hardware-Software System, zB ein Roboter oder ein smart Product, als Einheit veräußert, kommt bei einer dauerhaften Überlassung gegen Entgelt ein einheitlicher Kaufvertrag zustande (Münchener Anwaltshandbuch IT-Recht, Leupold/Wiebe/Glossner, Teil 9.6.4 Zivilrechtliche Haftung bei Einsatz von Robotern und Künstlicher Intelligenz Leupold/Wiesner, Rn. 22). In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist ein HW 2,5 Computer als Hardware verbaut. Unstreitig handelt es sich im Rahmen der streitgegenständlichen Software „Volles Potential für autonomes Fahren“ um Softwarekomponenten, die als sog. „Embedded Software“ ausschließlich auf der Hardware betrieben werden können, für die sie programmiert wurden – unabhängig davon, ob es sich hierbei um den nicht kompatiblen HW 2,5 Computer oder den HW 3 Computer – dies ist zwischen den Parteien streitig - handelt. Die Softwarekomponenten sind mit anderen Systemen nicht kompatibel. Die Pakete „Autopilot“ und „Volles Potential für autonomes Fahren“ und die hierzu benötigte Hardware wurden daher als Einheit veräußert. Dass die Software „Volles Potential für autonomes Fahren“ zeitlich erst 9 Monate später erworben wurde ist insoweit unschädlich, da dies als eine den ursprünglichen Kaufvertrag ergänzende nachträgliche vertragliche Vereinbarung zu qualifizieren ist. Für die Annahme eines einheitlichen Kaufvertrages spricht auch folgende Erwägung: Käme es aufgrund der Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs zu einer Rückabwicklung des unterstellten isolierten Kaufvertrages, wäre hiervon, bei getrennter Betrachtungsweise der Vertragsverhältnisse, der Softwarevertrag nicht betroffen. Selbst unterstellt eine Trennung der Software vom Fahrzeug wäre dann möglich, könnte der Käufer die Software aber nicht in anderen Fahrzeugen nutzen, da sie mit anderen Systemen nicht kompatibel ist. Darüber hinaus lässt auch die Tatsache, dass das Paket „Autopilot“ Voraussetzung für die Verwendung des Paketes „Volles Potential für autonomes Fahren“ ist, den Schluss auf einen einheitlich geschlossenen Gesamtvertrag zu.

Das streitgegenständliche Fahrzeug war bei Gefahrübergang auch mangelhaft. Gemäß § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB ist eine Sache frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Was die gewöhnliche Verwendung ist, entscheidet die Verkehrsanschauung (RGZ 70, 82 (85 f.); instruktiv Heiderhoff DB 2005, 2533 f.). Maßgeblich ist der Erwartungshorizont eines vernünftigen Durchschnittskäufers (BeckOK BGB/Faust BGB § 434 Rn. 59). Die Funktion „Ampel-/Stoppsschilder Erkennung mit Anhalte- und Anfahrautomatik“ kann mit einem HW 2,5 Computer unstreitig nicht verwendet werden. Für die gewöhnliche Verwendung eignen würde

sich die Funktion aber nur, wenn sie entweder mit einem HW 2,5 Computer funktioniert oder aber die entsprechende Hardware mit Erwerb der Software installiert worden wäre. Unabhängig davon, ob die Funktion mit einem HW 3 Computer funktionieren würde oder nicht, erwarb der Kläger mit dem Paket „Volles Potential für autonomes Fahren“ die Funktion „Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte- und Anfahrautomatik“, die er aber mit der sich in dem Fahrzeug befindenden Hardware nicht benutzen kann. Dem steht auch der von der Beklagten behauptete Miterwerb der Aufrüstung auf den HW 3 Computer, sobald dieser in Deutschland verfügbar sei, nicht entgegen. Der Vortrag ist unsubstantiiert und steht auch in Widerspruch zu dem Angebot der Beklagten „einen kostenfreien Austausch“ vornehmen zu lassen. Wenn der Kläger einen Anspruch auf den Austausch miterworben hätte, wäre der kostenfreie Austausch zwingende Folge. Weshalb dem Kläger Kosten in Höhe von EUR 1.558,47 erspart würden, ist insoweit auch nicht nachvollziehbar. Die von der Beklagten behauptete Vereinbarung ergibt sich weder aus dem ehemaligen Angebot Anlage K2 noch aus der Anlage K 3 zum Softwarepaket bei Erwerb am 20.12.2019. Die Funktionsfähigkeit ist auch bei Sachen gleicher Art üblich, da die Verwendung der Funktion „Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte- und Anfahrautomatik“ unstreitig gesetzlich zulässig ist. Bei einem Erwerb eines Fahrzeugs mit Fahrassistenzsystemen wie dem vorliegenden, ist es üblich, dass die Funktionen auch mit Erwerb benutzt werden können, so wie dies beispielsweise auch bei dem vom Kläger erworbenen Paket „Autopilot“ der Fall gewesen ist. Der Kläger konnte als Käufer auch erwarten, dass bei einem Erwerb bestimmter Funktionen im Rahmen einer Software, diese auch unmittelbar verwendet werden können und nicht eine Umrüstung der Hardware oder sonstige Umrüstungen im Nachgang notwendig sind. Dieser Mangel lag auch bei Gefahrübergang vor. Hinsichtlich dieses Zeitpunktes ist im Rahmen des einheitlichen Gesamtvertrages auf den Zeitpunkt der ergänzenden Vertragsvereinbarung vom 20.12.2019 abzustellen.

Auf die Frage, ob weitere Mängel vorhanden waren, kommt es insoweit nicht mehr an.

Der Kläger forderte die Beklagte unstreitig mit Schreiben vom 08.02.2020 unter Fristsetzung bis zum 29.02.2020 sowie mit Schreiben vom 19.04.2020 unter Fristsetzung von zwei Wochen ab Erhalt des Schreibens zur Mangelbeseitigung auf. Die Fristen verstrichen fruchtlos. Die Beklagte teilte dem Kläger darüber hinaus mit E-Mail vom 05.06.2020 (Bl. 200 der Akte) mit, dass „leider nichts machen können“.

Die Pflichtverletzung war auch nicht unerheblich im Sinne von § 323 Abs. 3 S. 2 BGB. Die Beklagte ist ihrer Darlegungslast nicht nachgekommen. Sie behauptete, die Kosten für einen Austausch des HW 2,5 Computers durch einen HW 3 Computer beliefen sich auf EUR 1.558,47 netto, trug aber sodann vor, dass eine exakte Berechnung des Aufwandes der Beklagten erst nach einer genauen Untersuchung des streitgegenständlichen Fahrzeugs

möglich sei, sie aber davon ausgehe, dass eine Nachbesserung weniger als 5 % des Kaufpreises kosten würde. Der Kläger bestreitet diesen Vortrag. Der Vortrag der Beklagten erfolgte ohne weitere Substantiierung ins Blaue hinein, insbesondere zu den bezifferten Kosten wurde kein Vortrag geleistet, wie dieser ermittelt wurde. Ein Hinweis der Kammer war nicht notwendig, da bereits der Kläger vortrug, dass ein Vortrag ins Blaue hinein erfolgte, der unsubstantiiert ist (Bl. 90 der Akte). Zudem räumt die Beklagte selbst ein, die Kosten nicht „exakt berechnen“ zu können und sie nur „davon ausgeht“, dass sie weniger als 5 % des Kaufpreises betragen. Den angebotenen Beweisen musste die Kammer aufgrund des unsubstantiierten Vortrages daher nicht nachgehen.

Der Kläger erklärte mit Schreiben vom 17.06.2020 auch den Rücktritt vom streitgegenständlichen Kaufvertrag. Dem Nachweis des Zugangs des Schreibens (Anlage K 13) trat die Beklagte nicht mehr entgegen.

Der Anspruch des Klägers auf Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von EUR 68.730,00 besteht aber nur Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs sowie Zahlung eines Nutzungsersatzes in Höhe von EUR 1.910,01, der vom Kaufpreis in Abzug zu bringen ist.

Das Fahrzeug des Klägers wies zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung am 31.01.2022 unstreitig eine Laufleistung von 22.232 km auf.

Die Kammer schätzt die Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Elektrofahrzeugs gemäß § 287 Abs. 1 ZPO auf 800.000 km. Der Kläger trug mit Vorlage der Anlage K 14 vor, dass Elon Musk, der CEO der Herstellerin und Konzernobergesellschaft Tesla, Inc. im Dezember 2019 im Rahmen eines Interviews die aktuelle Gesamtlauflistung von Fahrzeugen des Konzerns mit 500.000 Meilen bezifferte, umgerechnet 800.000 km. Dieser Vortrag stellt für die Kammer geeignete Anknüpfungstatsachen dar. Die Beklagte dagegen beruft sich bei ihrer Angabe der Gesamtlauflistung von 200.000 km bis 250.000 km auf Rechtsprechung zu Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor und nicht auf Elektrofahrzeuge.

Die Kammer berechnet den Nutzungsersatz nach folgender Formel:

$$\text{Kaufpreis} \cdot \frac{\text{aktueller Stand}}{\text{geschätzte Gesamtlauflistung}}$$

Es ergibt sich somit eine Nutzungsentschädigung in Höhe von EUR 1.910,01.

Der Kläger hat zudem gegen die Beklagte einen Anspruch auf Ersatz der Schutzleisten und Winterräder in Höhe von EUR 2.583,66 gemäß § 284 BGB.

Die Beklagte erbrachte ihre nach dem Kaufvertrag geschuldete Leistung der Übergabe und Übereignung einer mangelfreien Software nicht ordnungsgemäß. Diese Pflichtverletzung hat sie auch zu vertreten, da sie fahrlässig im Sinne von § 276 Abs. 2 BGB handelte, indem sie eine Software veräußerte, deren Funktion nicht verwendet werden konnte, ohne dass zumindest eine Umrüstung notwendig ist. Eine Fristsetzung des Klägers zur Nacherfüllung erfolgte (s.o.). Die unstreitig aufgewendeten EUR 2.583,66 für die Schutzleisten und Winterräder machte der Kläger auch im Vertrauen auf den Erhalt der ordnungsgemäßen Leistung. Die Pflichtverletzung ist auch nicht unerheblich im Sinne von § 281 Abs. 1 S. 3 BGB, da die Beklagte die Unerheblichkeit nicht substantiiert darlegte (s.o.).

Die Kammer legt den Klageantrag zu 3) dahingehend aus, dass der Kläger die Feststellung des Annahmeverzuges hinsichtlich des hier streitgegenständlichen Fahrzeugs Tesla Model 3 mit der mit der Fahrzeugs Identifizierungsnummer [REDACTED] begehrt.

Der [REDACTED] auf Feststellung des Annahmeverzugs der [REDACTED] Beklagten [REDACTED] gerichtete [REDACTED] so verstandene Klageantrag zu 3) ist begründet.

Der Kläger bot der Beklagten das Fahrzeug in einer den Annahmeverzug begründenden Weise an. Der Kläger trug unter Vorlage der Anlage K 12 vor, dass er die Beklagte mit Schreiben vom 17.06.2020 zur Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von EUR 68.730,00 Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs aufforderte und ihr mitteilte das das streitgegenständliche Fahrzeug zur Abholung bereitstehe. Mit der Anlage K 13 legte er die Empfangsbestätigung der Beklagten zum Schreiben vor. Dem trat die Beklagte nicht mehr entgegen. Die insoweit in diesem Angebot nicht berücksichtigten Nutzungsentschädigung in Höhe von EUR 1.910,01 stellen 0,02 % des Kaufpreises dar. Hierbei handelt es sich lediglich um eine geringfügige Zuvielforderung, die einem den Annahmeverzug begründenden Angebot nicht entgegensteht.

Um den Vereinfachungs- und Beschleunigungseffekt im Vollstreckungsverfahren (s. die §§ 756 Abs. 1, 765 Nr. 1 ZPO) zu erreichen, genügt insoweit allerdings die Feststellung, dass sich die Beklagte in Annahmeverzug befindet. Ab wann sie sich in Annahmeverzug befunden hat, interessiert insoweit nicht. Wer den Annahmeverzug für einen Zeitpunkt vor Schluss der mündlichen Verhandlung festgestellt haben will, muss sein Interesse daran gesondert dartun (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl. 2017, Rdnr. 1273). Daran fehlt es hier, so dass die Tenorierung insoweit auf die bloße Feststellung des Annahmeverzugs zu begrenzen war (vgl. OLG Frankfurt a. M. Ur. v. 18.5.2018 – 8 U 198/17, BeckRS 2018, 10739, Rn. 55).

Die Zinsentscheidung beruht auf § 291 BGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

Der Antrag der Beklagte auf Schriftsatznachlass zum Schriftsatz des Klägers vom 27.01.2022 wird zurückgewiesen, da der Schriftsatz kein neues entscheidungserhebliches Vorbringen enthielt.



Beglaubigt
Darmstadt, 22.02.2022

