

Aktenzeichen:
29 O 214/20



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

EINGEGANGEN

10. Sep. 2020

HAHN RECHTSANWÄLTE
PartG mbB

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:
028910-20

gegen

Daimler AG, vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorsitzen-
den, Herrn Ola Källenius, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Ladenburger Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB**, Bahnhofstraße 3,
75172 Pforzheim [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 29. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landge-
richt Dr. Schmid als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 15.07.2020 für
Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 67.112,00 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 07.05.2020 zu bezahlen, Zugum-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des Pkw Mercedes-Benz E 350 Blue Tec FIN: [REDACTED]
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziff. 1 genannten Pkws des Klägers in Annahmeverzug befindet.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 27 % und die Beklagte 73 %.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Streitwert: € 75.670,00 (Klageantrag Ziff. 1: € 73.670,00, Klageantrag Ziff. 5: € 2.000,00)

Tatbestand

Gegenstand des Rechtsstreits sind Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der sogenannten „Dieselaffäre“.

Der Kläger erwarb am 20.10.2014 bei der Beklagten einen Pkw Mercedes E 350 BlueTec zu einem Kaufpreis von € 73.670,00. Das Fahrzeug hatte zum Erwerbszeitpunkt eine Laufleistung von 12 km. Zum Schluss der mündlichen Verhandlung betrug die Laufleistung 26.244 km.

Herstellerin des Fahrzeugs, in das ein Dieselmotor (OM 642) verbaut ist, ist die Beklagte.

Außerhalb der Bedingungen des NEFZ wird bei diesem Fahrzeug die Abgasrückführung in unterschiedlichem Umfang reduziert – zwischen den Parteien ist insoweit streitig, unter welchen Voraussetzungen/Bedingungen sowie in welchem Umfang dies erfolgt und welche Auswirkungen diese Reduzierung auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems hat.

Des Weiteren wird bei diesem Fahrzeug außerhalb des NEFZ im Rahmen des Einsatzes des SCR-Katalysators die Harnstoffzugabe in unterschiedlichem Umfang reduziert, mit der Folge, dass es zu einem höheren Stickoxidausstoß kommt.

Das Kraftfahrtbundesamt veröffentlichte in Bezug auf dieses Fahrzeug einen amtlich angeordneten Rückruf.

Der Kläger ist der Auffassung, er habe durch den Erwerb des Fahrzeugs einen Schaden erlitten, weil er ein ungewolltes Rechtsgeschäft abgeschlossen habe. Das Fahrzeug sei mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet, weshalb der Widerruf der Zulassung drohe.

Der Kläger trägt vor, das Fahrzeug verfüge über eine Software (Bit 13, 14 und 15 [Slipguard]), die erkenne, ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand befinde. Auf diese Weise werde durch Zugabe von Harnstofflösung sichergestellt, dass die Abgasreinigung – im Gegensatz zum Realbetrieb – optimal erfolge. Außerhalb des Prüfstandes werde die Zugabe der Harnstofflösung reduziert

Ferner werde außerhalb des NEFZ die Abgasrückführung erheblich reduziert; teilweise sogar vollständig abgeschaltet. So werde z.B. lufttemperaturabhängig die Abgasrückführung bei einer Temperatur von 7°C um 48 % reduziert. Auch durch eine Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung komme es bei nicht dem NEFZ entsprechenden Fahrbedingungen zu einer geringeren Abgasrückführung. Insoweit handele es sich um eine klassische Prüfstandserkennung.

Dies stelle eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 dar. Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO sei nicht einschlägig.

Die Beklagte habe als Herstellerin des Fahrzeugs den auf Seiten des Klägers eingetretenen Schaden verursacht.

Auch habe der Vorstand Kenntnis von der Entwicklung sowie dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt und diesen gebilligt oder sogar selbst angewiesen.

Das Verhalten der Beklagten sei ferner sittenwidrig.

Der Kläger hat zunächst die vollständige Erstattung des Kaufpreises ohne Anrechnung eines Nutzungsvorteils begehrt und eine diesbezügliche Verurteilung beantragt. Nunmehr lässt sich der Kläger für die gefahrenen Kilometer einen Nutzungsvorteil anrechnen.

Der Kläger beantragt, für Recht zu erkennen:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 73.670,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 07.05.2020, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes E 350 BlueTec, FIN [REDACTED] zu zahlen,

unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 23.12.2014, die sich nach folgender Formel berechnet

(73.670,00 EUR x gefahrene Kilometer): 499.988

2. Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger Zinsen in Höhe von 4 % aus 73.670,00 vom 16.12.2014 bis 06.05.2020 zu zahlen.
3. Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.217,45 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 007.05.2020 zu zahlen.
4. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkw des Klägers, Mercedes E 350 BlueTec, FIN [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.
5. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes E 350 BlueTec, FIN [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Ansicht, der Kläger habe keinen Schaden erlitten. Es sei unzutreffend, dass in das Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut worden sei.

Die Beklagte trägt vor,

Im streitgegenständlichen Fahrzeug werde keine Abschaltlogik verwendet. Die vom Kläger behaupteten Funktionen (Bit 13, 14 und 15 [Slipguard]) seien nicht vorhanden.

Soweit es im Normalbetrieb zu einer Reduzierung der Abgasrückführung komme, hänge dies von verschiedenen, sich ständig ändernden Parametern ab. Allein daraus könne nicht geschlossen werden, die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems werde verändert, da dies von weiteren Faktoren abhängig sei.

Unzutreffend sei ferner, dass das Fahrzeug mit einer Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung ausgestattet sei.

Zudem sei die Reduzierung der Abgasrückführung aus Gründen des Motorschutzes – Vermeidung von Ablagerungen durch Versottung, Verlackung, Kondensatbildung und Vereisung – notwendig.

Die Reduzierung der Zugabe von Harnstofflösung sei erforderlich, um einen Ammoniakschlupf sowie Einlagerungen zu verhindern.

Darüber hinaus entfalle ein Schaden, da weiterhin eine Typengenehmigung bestehe. Diese sei als verbindlich zu beachten (Tatbestandswirkung). Ein Widerruf der Zulassung drohe nicht. Dies gelte umso mehr, als dem Kraftfahrtbundesamt die u.a. temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführungsrate angezeigt worden sei und das Kraftfahrtbundesamt in Kenntnis dessen die Typengenehmigung erteilt habe.

Ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten sei ebenfalls nicht gegeben.

Auch hätten Funktionsträger der Beklagten nicht vorsätzlich gehandelt. Der diesbezügliche Vortrag sei unsubstantiiert und daher nicht einlassungsfähig. Ferner bestehe diesbezüglich keine sekundäre Darlegungslast.

Zur Ergänzung des Parteivorbringens wird auf sämtliche Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB in Höhe von € 67.112,00.

Der Kläger hat einen Schaden erlitten (1.). Dieser ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (2.), welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist (3.). Die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt (4.). Aufgrund dessen hat der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz, bei dem er sich allerdings die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile anrechnen lassen muss (5.).

1. Der Kläger hat durch den Erwerb des Pkw Mercedes-Benz E 350 BlueTec einen Schaden erlitten.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Der Schadensbegriff des § 826 BGB ist auch subjektbezogen, so dass bei wertender Betrachtung Vermögensminderungen umfasst sind, wie – bei

Eingriff in die Dispositionsfreiheit – die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder die Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts (BGH, Urteil vom 21. Dezember 2004 – VI ZR 306/03 –, BGHZ 161, 361, Rn. 16; BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 –, Rn. 18, juris; MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 41ff.). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt.

Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft ist bei dem Kläger eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten. Das Fahrzeug verfügte zum Zeitpunkt des Erwerbs über eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007, die einer Zulassung entgegenstand. Dadurch bestand die Gefahr, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge drohten Nutzungsbeschränkungen und ein Wertverlust.

a) Gemäß Art. 10 Abs. 1 EG-VO 715/2007 erteilt die nationale Zulassungsbehörde die Typgenehmigung, wenn das betreffende Fahrzeug den Vorschriften der Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen entspricht. Gemäß § 4 Abs. 4 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) darf eine EG-Typgenehmigung nur erteilt werden, wenn die erforderlichen Prüfverfahren ordnungsgemäß und mit zufriedenstellenden Ergebnis durchgeführt wurden. Nach Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 hat der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Nach Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 ist eine „Abschaltvorrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

b) Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte jedoch zum Zeitpunkt des Erwerbs über eine derartige unzulässige Abschaltvorrichtung, so dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen.

aa) Unstreitig kam es bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug zu einer Veränderung und Reduzierung der Abgasrückführung außerhalb des für den Erhalt der Typgenehmigung erforderlichen NEFZ.

Diese Reduzierung führte für sich betrachtet zu einer Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems und stellt daher eine Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 dar. Der Vortrag der Beklagten, durch die Reduzierung der Abgasrückführung sei nicht zwingend die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verändert worden, da dies von weiteren Faktoren abhängig gewesen sei, rechtfertigt keine andere Beurteilung. Der Vortrag ist insoweit zu pauschal. Die Beklagte hätte detailliert vortragen müssen, unter welchen Bedingungen es in welchem Umfang zu einer Reduzierung der Abgasrückführung kam und wie diese jeweils zur Vermeidung einer Veränderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems durch andere technische Maßnahmen kompensiert wurde.

bb) Da gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkungen von Emissionskontrollsystemen verringern, grds. unzulässig ist, oblag es der Beklagten, unter Beweisantritt konkret darzulegen, dass ein Ausnahmefall des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) bis c) EG-VO 715/2007 vorlag. Daran fehlte es jedoch vorliegend.

(1) Sowohl aus dem Sinn- und Zweck des Art. 5 EG-VO 715/2007 – Verwendung des Fahrzeugs im Normalbetrieb ohne Veränderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems – als auch der Formulierung in Abs. 2 dieser Vorschrift – Regel-Ausnahme-Prinzip – folgt, dass die Verwendung von Abschaltvorrichtungen die Ausnahme darstellt und nur unter engen Voraussetzungen überhaupt zulässig ist (so wohl auch BGH, Hinweisbeschl. v. 08.01.2019, VIII ZR 225/17). Aus diesem Regel-Ausnahme-Prinzip ergibt sich, dass derjenige die Darlegungs- und Beweislast trägt, der sich auf einen solchen Ausnahmetatbestand beruft. Dies gilt insbesondere auch für den vorliegenden Fall, in dem der Kläger sämtliche anspruchsbegründende Tatsachen darzulegen und zu beweisen hat, denn das Nichtvorliegen eines den Anspruch ausschließenden Tatbestandes gehört nicht zu den anspruchsbegründenden Tatsachen (vgl. BGH Urt. v. 31.03.2016, I ZR 88/15, Rn. 34 – zitiert nach juris, in dem entschiedenen Fall wurde im Rahmen eines Unterlassungsanspruchs nach § 8 UWG wegen eines Verstoßes gegen § 2 RDG die Darlegungs- und Beweislast für den Ausnahmetatbestand des § 5 Abs. 1 RDG dem Anspruchsgegner auferlegt).

(2) Das Vorbringen der Beklagten rechtfertigt hingegen nicht die Annahme eines Ausnahmetatbestandes nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007. Soweit sich die Beklagte auf die Ausnahmegvorschrift des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 beruft, hat sie nicht substantiiert dargelegt, woraus sich die Notwendigkeit der Verwendung einer Abschaltvorrichtung zum Motorschutz im Sinne dieser Vorschrift ergeben soll.

Aufgrund des Ausnahmecharakters des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 sind für die Anwendbarkeit dieser Regelung zwingend zwei Voraussetzungen erforderlich. Zum einen kann eine Notwendigkeit nur dann bejaht werden, wenn keine anderen technischen Möglichkeiten zum Schutz des Motors zu Verfügung stehen, zum anderen darf die Abschaltvorrichtung nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen. Andernfalls liefe die Regelung nach Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 – Unzulässigkeit der Verwendung einer Abschaltvorrichtung – nahezu vollständig ins Leere. Denn mit der Berufung allein auf den Motorschutz ließe sich jede Abschaltvorrichtung bis hin zur vollständigen Abschaltung der Abgasreinigung rechtfertigen. Dass dies dem Zweck des Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 eklatant widerspräche, liegt auf der Hand und bedarf keiner weiteren Erörterung.

Die Beklagte hat mit Schriftsatz vom 03.07.2020 die Funktionsweise der Abgasrückführung sowie die daraus resultierenden Gefahren für den Motor dargestellt und ferner vorgetragen, aus welchen Gründen andere technische Maßnahmen zur Vermeidung der Gefahren für den Motor nicht umsetzbar seien.

Allerdings hat sie nicht ausreichend dargestellt, dass der Einsatz der Abschaltvorrichtung lediglich eine gänzlich untergeordnete Rolle gespielt und demzufolge die absolute Ausnahme dargestellt hat. Der bisherige Vortrag der Beklagten spricht sogar dafür, dass die Abgasrückführung im Normalbetrieb häufig reduziert wurde und somit der Einsatz der Abschaltvorrichtung in unterschiedlichem Umfang die Regel statt die Ausnahme war. Mangels hinreichenden Vortrags der Beklagte ist somit der Ausnahmetatbestand nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 als nicht erfüllt anzusehen, mit der Folge, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu bejahen ist.

c) Die Installation der unzulässigen Abschaltvorrichtung begründete die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs sowie des massiven Wertverlustes. Seit Inverkehrbringen der Fahrzeuge mit der zweifelhaften EG-Typgenehmigung bestand die Gefahr des Bekanntwerdens der unzulässigen Abschaltvorrichtung und des sofortigen Widerrufs der Zulassung ohne Auflagen. Dies war nicht fernliegend, da Auflagen als Nebenbestimmungen zu Verwaltungsakten nicht erzwingbar sind und die Beklagte als Adressatin einer Auflage zur Durchführung einer Nachbesserung von in Verkehr gebrachten Fahrzeugen es nicht in der Hand hat, sämtliche Fahrzeughalter zu einer Nachrüstung zu zwingen.

Dass derzeit eine wirksame EG-Typgenehmigung vorliegt, ändert daran nichts. Maßgeblich ist allein die Gefahr des Widerrufs der Zulassung (vgl. auch BGH Beschl. v. 28.01.2020, VIII ZR 57/19, Rn. 13, wonach ein – vorliegend zugleich einen Schaden begründender – Sachmangel bereits dann anzunehmen ist, wenn ein Sachverhalt gegeben ist, der – gegebenenfalls mit weiteren Umständen – dazu führen kann, dass die Zulassungsbehörde eine Betriebsuntersagung oder –beschränkung vornimmt, weil das Fahrzeug wegen einer unzulässigen Abschaltanlage nicht dem genehmigten Typ entspricht).

2. Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, Urteil vom 03. März 2008 – II ZR 310/06 –, Rn. 15, juris; MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 45 ff.). Ein adäquater Zusammenhang besteht, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war.

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat das Fahrzeug mit der unzulässigen Abschaltanlage produziert und in Verkehr gebracht. Der Fortbestand der allgemeinen Betriebserlaubnis auf der Grundlage der EG-Typgenehmigung hing wesentlich an den Eigenschaften des Motors und seiner Steuerung sowie der Rechtmäßigkeit des Zulassungsverfahrens. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und einem Erlöschen der Betriebserlaubnis drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden der Täuschungen bei der Typgenehmigungsprüfung bedroht.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer, wie der Kläger, von dem Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs absieht, wenn er weiß, dass das Zulassungsverfahren nicht ordnungsgemäß betrieben wurde. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts und die Ungewissheit, ob es der Beklagten gelingen wird, ein Software-Update zu entwickeln, mit dem die Voraussetzungen des Zulassungsverfahrens erfüllt werden, ohne dass die Eigenschaften des Fahrzeugs nachteilig verändert werden. Das Inverkehrbringen eines Motors, dessen Mangel nicht erkennbar ist, beeinträchtigt die Dispositionsfreiheit sämtlicher Erwerber, gleichgültig ob Erst- oder Folgerwerber, und begründet somit einen Vermögensschaden durch den Abschluss eines ungünstigen Vertrages.

Eine Zurechnung ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm zu verneinen. Die EG-Typgenehmigung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit eines

Fahrzeugs. Das Prüfverfahren dient dem Nachweis, dass das Fahrzeug den allgemeinen Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Emission- und Verbrauchswerte entspricht. Gleichzeitig hat es den Zweck, Verbrauchswerte (Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch) nach einem geregelten Verfahren zu ermitteln und dem Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu geben (Art. 1 Abs. 2, Art. 4 Abs. 3, 4, Erwägungsgrund Nr. 17 EG-VO 715/2007). Derartige Informationen sind nicht nur bei der Erstanschaffung, sondern auch bei einem Folgerwerb von Gebrauchtfahrzeugen von Bedeutung.

3. Das Verhalten der Beklagten war sittenwidrig. 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. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 16, juris). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (Staudinger/Oechsler BGB [2014] § 826, Rn. 31).

Die berechtigten Verkehrserwartungen gehen dahin, dass ein Motorenhersteller sich gewissenhaft an die Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt. Dabei wird eine sehr hohe Sorgfalt erwartet, wenn das Handeln von einer großen Tragweite ist und Verstöße zu hohen Schäden führen können. Dies ist in der Automobilindustrie, die in zig-tausendfacher Stückzahl hochwertige Güter mit langer Lebensdauer herstellt, die für die Mobilität der Kunden von großer Bedeutung sind, der Fall. In der Automobilindustrie spielt zudem die Einhaltung von Umweltstandards eine große Rolle, da systematische Abweichungen bei in großer Stückzahl produzierten Fahrzeugen eine entsprechend hohe Auswirkung auf die Umweltbelastung hat. Den europäischen Normen entsprechend erwartet der Verbraucher objektive und genaue, und somit wahrheitsgemäße Informationen. Verbrauchs- und Emissionswerte haben allgemein eine hohe Bedeutung bei den Anschaffungsentscheidungen. Die allgemeine Verkehrserwartung geht auch dahin, dass sich ein Hersteller nicht durch Manipulationen im Rahmen des Prüfverfahrens mit nicht vergleichbaren Werten Wettbewerbsvorteile verschafft. An die Redlichkeit werden besonders hohe Erwartungen gestellt, da der Verbraucher auf die Richtigkeit der Angaben durch den Hersteller angewiesen ist, weil er zu einer eigenen Überprüfung nicht in der Lage ist.

Gegen diese berechnete Verkehrserwartung hat die Beklagte in einem erheblichen Maße verstoßen. Die Installation einer Abschaltvorrichtung widerspricht offensichtlich den Vorgaben der EG-VO 715/2007. Ein Fahr- und Emissionsverhalten, das auf einen begrenzten Temperaturbereich bzw. einen bestimmten Fahrbetrieb abgestimmt war, und keine Rückschlüsse auf die tatsächlichen Eigenschaften im Normalbetrieb erlaubt, widerspricht dem erkennbaren Zweck der Vorschrift.

Bei der Beurteilung der Verwerflichkeit des Handelns ist der hohe Schaden, den die Beklagte verursacht hat, sowie das hohe Risiko für die zahlreichen Fahrzeugkäufer zu berücksichtigen, das die Beklagte in Kauf genommen hat. Der Beklagten war bewusst, dass sie die Anforderungen der Abgasnormen nicht ohne die unzulässige Abschaltvorrichtung erfüllen konnte. Als Automobilhersteller war ihr weiter bekannt, dass sie keine rechtsbeständige EG-Typgenehmigung durch eine Täuschung im Prüfverfahren erhalten kann und somit die Gefahr des Widerrufs der EG-Typgenehmigung und der Allgemeinen Betriebserlaubnis für die Fahrzeuge bestand. Der dadurch drohende Schaden war angesichts der hohen Stückzahl der produzierten Fahrzeuge enorm. Die Inkaufnahme eines derartigen Schadens zum Zwecke des Gewinnstrebens enthält ein hohes Maß an Skrupellosigkeit. Gleichzeitig hat sich die Beklagte gegenüber ihren Mitbewerbern, die auf ordnungsgemäße Weise die Einhaltung der Anforderungen der EG-VO 715/2007 nachgewiesen haben, einen unerlaubten Wettbewerbsvorteil verschafft. Sie hat sich die Kosten der Entwicklung einer Technik gespart, die den Anforderungen der Vorschriften gerecht geworden wäre.

Eine Sittenwidrigkeit ist auch nicht deshalb zu verneinen, weil nach dem Vortrag der Beklagten dem Kraftfahrtbundesamt die Abschaltvorrichtung offengelegt worden sei. Unabhängig von der Frage, ob und inwieweit das Kraftfahrtbundesamt umfassend über die Abschaltvorrichtung informiert wurde, ist in erster Linie auf das – bereits geschilderte – Verhalten des Schädigers abzustellen (BGH Urt. v. 09.12.1969, VI ZR 50/68).

4. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Sie muss sich das Verhalten ihres Vorstandes und ihrer Repräsentanten, deren Wissen als zugestanden anzusehen ist, zurechnen lassen (a.). Diese haben mit Vorsatz gehandelt (b.).

a) Die Beklagte muss sich das Wissen ihrer Vorstandsmitglieder und Repräsentanten im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB zurechnen lassen.

Grundsätzlich haftet eine juristische Person gemäß § 31 BGB für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter. Die Zurechnung im Rahmen des § 826 BGB beschränkt sich dabei nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn. Dies ergibt sich nicht aus der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 28. Juni 2016, VI ZR 536/15.

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs trifft eine juristische Person über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus eine Repräsentantenhaftung für solche Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Da es der juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will, kommt es nicht entscheidend auf die Frage an, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (BGH, Urteil vom 14. März 2013 – III ZR 296/11 –, BGHZ 196, 340, Rn. 12). Dabei gilt die Repräsentantenhaftung nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung. In der o.g. Entscheidung hat der BGH im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB ausdrücklich auf die weite Auslegung des Begriffs des verfassungsmäßigen Vertreters hingewiesen und die hierzu ergangene Grundsatzentscheidung zitiert (BGH, Urteil vom 30. Oktober 1967 – VII ZR 82/65 –, BGHZ 49, 19, Rn. 11).

b) Der Vorstand und die Repräsentanten der Beklagten haben die Schädigung des Klägers vorsätzlich veranlasst. Es bedarf nicht der konkreten Feststellung, welches Vorstandsmitglied und welcher Repräsentant der Beklagten vorsätzlich gehandelt hat, weil die Beklagte insoweit die Kenntnis ihrer Vorstände und Repräsentanten nicht ausreichend bestritten hat, § 138 Abs. 3 ZPO (aa.). Diese haben vorsätzlich gehandelt (bb).

aa) Der Kläger hat behauptet, dass der Vorstand der Beklagten von der Verwendung der unzulässigen Abschaltanlage Kenntnis gehabt haben musste. Dieser Vortrag ist zur Behauptung eines Vorsatzes bei Vorstandsmitgliedern und Repräsentanten der Beklagten ausreichend. Die Beklagte als Weltkonzern hat auch unterhalb der Ebene der Vorstände im aktienrechtlichen Sinne Personen, denen wesensmäßige Funktionen der Beklagten zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind.

Dieses Vorbringen hat die Beklagte nicht ausreichend bestritten, weshalb der Vortrag des Klägers als unstreitig gemäß § 138 Abs. 3 ZPO zu behandeln ist.

(1) Grundsätzlich muss zwar der Anspruchsteller alle Tatsachen behaupten und beweisen, aus denen sich sein Anspruch herleitet. Dieser Grundsatz bedarf aber einer Einschränkung, wenn die primär darlegungsbelastete Partei außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und den Sachverhalt von sich aus nicht ermitteln kann, während dem Prozessgegner die erforderliche tatsächliche Aufklärung ohne weiteres möglich und auch zuzumuten ist. Dabei obliegt es dem Bestreitenden im Rahmen der sekundären Darlegungslast auch, zumutbare Nachforschungen zu unternehmen (BGH, Urt. vom 28. Juni 2016 – VI ZR 559/14 –, Rn. 18,

juris). Dies gilt jedenfalls dann, wenn gewisse Anhaltspunkte für ein deliktisches Handeln vorliegen (BGH Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19).

So verhält es sich im vorliegenden Fall.

(2). Der Kläger hat mit der Behauptung, der Vorstand habe Kenntnis von dem Einsatz der Manipulationssoftware gehabt, den maßgeblichen Personenkreis bezeichnet. Eine namentliche Benennung aller Personen war nicht möglich, weil er hiervon keine Kenntnis hatte und er als Nichtkonzernangehöriger außerhalb des Geschehensablaufs steht. Insbesondere kann der Kläger nicht wissen, wie die interne Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Beklagten zum Zeitpunkt der Entwicklung und Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs war. Dass ein Weltkonzern wie die Beklagte auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne Personen wesensmäßige Aufgaben wie die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, den Einkauf, die Entwicklung einer Marke etc. zur selbständigen und eigenverantwortlichen Erledigung überträgt, ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Organisation und Überwachung des enorm großen Geschäftsbetriebs, die nicht allein von wenigen Personen des Konzernvorstands geleistet werden kann. Demgegenüber ist es der Beklagten ohne weiteres möglich und zumutbar, die in den Entwicklungsprozess des streitgegenständlichen Fahrzeugs eingebundenen Verantwortlichen bis zu den Bereichsvorständen und den Vorständen im aktienrechtlichen Sinn zu benennen. Es ist zu erwarten, dass die Beklagte ihren Geschäftsbetrieb derartig organisiert, dass die Verantwortlichen die für den Betrieb wesentlichen Informationen auch erhält. Es ist naheliegend, dass jedenfalls die aus Repräsentanten bestehende Unternehmensführung unterhalb der Ebene des Konzernvorstands Kenntnis von den Vorgängen gehabt hat.

Vor dem Hintergrund, dass es unstreitig bereits zahlreiche Rückrufbescheide in Bezug auf die von der Beklagten hergestellten Fahrzeuge gab, bestehen auch Anhaltspunkte für ein deliktisches Handeln.

(3). Dieser sekundären Darlegungslast hat die Beklagte indes nicht genügt, so dass der Vortrag des Klägers gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu behandeln ist.

Die Beklagte hat insoweit lediglich behauptet, der Vorstand habe keine Kenntnis gehabt; ihr obliege keine sekundäre Darlegungslast.

bb) Vorstandsmitglieder und Repräsentanten der Beklagten unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne haben vorsätzlich gehandelt. Ein vorsätzliches Handeln erfordert ein Wissens- und ein Wollenselement bezogen auf die maßgeblichen Umstände, hier die Schädigung des Klägers. Der Handelnde muss die Schädigung gekannt oder zumindest

vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Beim bedingten Vorsatz muss er die relevanten Umstände jedenfalls für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen haben. Da es sich beim Vorsatz um eine innere Tatsache handelt, lässt sich diese nur aus äußeren Umständen folgern. Hierbei kann beispielsweise die Leichtfertigkeit des Handelns oder die starke Gefährdung des betroffenen Rechtsguts die Schlussfolgerung im Einzelfall rechtfertigen. Allerdings ist der Grad der Wahrscheinlichkeit des Schadens kein alleiniges Kriterium für die Frage, ob der Handelnde mit dem schädigenden Erfolg einverstanden ist. Maßgeblich sind sämtliche Umstände des Einzelfalls (BGH, Urteil vom 20. Dezember 2011 – VI ZR 309/10 –, Rn. 10f, juris; MünchKommBGB/Wagner, aaO, § 826 Rn. 33).

Aus den geschilderten Umständen des Einzelfalls lässt sich ein Vorsatz der handelnden Personen feststellen. Der Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung widerspricht offensichtlich der Vorgabe der EG-VO 715/2007. Diese hat zum Ziel, bestimmte umweltrelevante Emissions- und Verbrauchswerte in einem normierten Prüfverfahren festzustellen, die möglichst nahe an den Werten im normalen Fahrzeugbetrieb liegen sollen.

Bei der Produktion und Verwendung eines derart hochwertigen und strengsten Qualitätsanforderungen unterliegenden Produkts ist es ausgeschlossen, dass die Bedeutung der eindeutigen Vorschriften missverstanden worden sein konnten. Aus der Verwendung einer solchen offensichtlich rechtswidrigen Abschaltvorrichtung lässt sich folgern, dass den handelnden Personen die Angreifbarkeit der EG-Typgenehmigung bekannt war. Dies rechtfertigt auch den Schluss, dass die handelnden Personen den daraus für die Erst- aber auch Zweiterwerber möglicherweise entstehenden Schaden billigend in Kauf genommen haben. Wer im Zulassungsverfahren täuscht, rechnet damit, dass bei Offenlegung der unzulässigen Abschaltvorrichtung die Behörde eine andere Entscheidung getroffen hätte bzw. ihre ursprüngliche Entscheidung revidiert. Andernfalls hätte kein Anlass für eine Täuschung bestanden. Der Beklagte als Automobilhersteller war bekannt, dass Fahrzeuge, die über keine EG-Typgenehmigung verfügen, ihre allgemeine Betriebserlaubnis verlieren und stillgelegt werden können. Der mögliche Schaden für die Fahrzeugeigentümer in der Form eines Wertverlustes bei Bekanntwerden der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ist so offensichtlich, dass sich daraus nur ein Inkaufnehmen seitens der handelnden Personen folgern lässt. Diesen war ohne vernünftigen Zweifel bekannt, dass bereits kleinste Fehler einen erheblichen Schaden, beispielsweise durch Rückrufaktionen, auslösen können. Umso mehr drängte sich ihnen auf, dass ein enormer Schaden entstehen würde, wenn die Fahrzeuge ihre Zulassung verlieren würden.

5. Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen. Er hat einen Anspruch so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung von der Beklagte unter Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erschlichen wurde und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden.

Der Kläger kann daher den von ihm zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Brutto-Kaufpreis von der Beklagten verlangen. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat der Kläger das erworbene Fahrzeug und die gezogenen Nutzungen herauszugeben.

Unstreitig betrug die Laufleistung des Fahrzeugs am 15.07.2020 (Schluss der mündlichen Verhandlung) 26.244,00 km. Der Nutzungsvorteil je gefahrenen Kilometer errechnet sich aus dem Kaufpreis dividiert durch die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses von dem Fahrzeug zu erwartende Laufleistung. Das Gericht schätzt gemäß § 287 ZPO, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs eine Gesamtfahrleistung von 300.000 km hat. Der Kläger hat das Fahrzeug mit einer Laufleistung von 12 km erworben, so dass es noch eine zu erwartende Restlaufleistung von 299.988 km hatte. Dies bedeutet, dass der Kläger einen Nutzungsvorteil von 0,25 €/km (€ 73.670,00 ./ 299.988 km) und daher bei Schluss der mündlichen Verhandlung in Höhe von € 6.558,00 gezogen hat. Infolge anzurechnenden Nutzungsvorteils ist die Klage somit in Höhe von € 67.112,00 begründet.

6. Der Anspruch auf Verzugszinsen ergibt sich aus §§ 291, 288 BGB.

Eine Verzinsung nach § 849 BGB schuldet die Beklagte nicht. Der Normzweck des § 849 BGB besteht darin, dem Geschädigten eine pauschale Nutzungsausfallentschädigung zu gewähren, weil er durch die Entziehung gehindert war, die Sache zu nutzen. Hat der Geschädigte indes – wie vorliegend – als Gegenleistung eine Sache erhalten, die er ohne nennenswerte Einschränkung nutzen konnte, greift dieser Schutzzweck nicht. Denn in diesem Fall besteht eine Nutzungsmöglichkeit des aufgewendeten Geldbetrages, nunmehr in Form der Nutzung der Gegenleistung, fort.

7. Der Kläger hat keinen Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten, da er den Nachweis der Zahlung und somit des Schadens nicht erbracht hat.

8. Bzgl. des geltend gemachten Feststellungsanspruchs ist die Klage unbegründet. Die Ausführungen des Klägers vermögen ein Feststellungsinteresse nicht zu begründen. Da vorliegend kein absolutes Rechtsgut verletzt wurde, hätte die Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückführenden Schadens substantiiert dargelegt werden müssen (Greger in Zöller, ZPO, 32. Aufl., 2018, § 256 Rn. 9 m.w.N.). Daran fehlt es aber, nachdem der Kläger lediglich vorgetragen hat, es seien Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erfüllung behördlicher Anordnungen denkbar.

Der nachgelassene Schriftsatz der Beklagten vom 05.08.2020 gab keine Veranlassung, die Verhandlung gemäß § 156 ZPO wiederzueröffnen, da insoweit kein erheblicher Vortrag gehalten wurde, der eine andere Entscheidung gerechtfertigt hätte (vgl. BGH Beschl. v. 20.09.2011, VI ZR 5/11, wonach eine Wiedereröffnung nach § 156 Abs. 1 ZPO nur erforderlich ist, wenn im nachgelassenen Schriftsatz entscheidungserheblicher Prozessstoff vorgetragen wird).

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO.

Da der Kläger hinsichtlich der geltend gemachten Verzinsung für den Zeitraum „Erwerb bis Rechtshängigkeit“ unterliegt, sind ihm unter Einrechnung dieser Zinsen aus einem fiktiven Streitwert im tenorierten Umfang die Kosten des Rechtsstreits aufzuerlegen (vgl. Jaspersen in BeckOK zur ZPO, Stand: 01.03.2020, § 92 Rn. 26). Hiernach gilt: fiktiver Streitwert € 91.555,69 (Zinsen € 15.885,69 + Streitwert € 75.670,00), der Kläger unterliegt mit € 24.446,69.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit resultiert aus § 709 ZPO.

Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus §§ 48 GKG, 3 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

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

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

Dr. Schmid
Vorsitzender Richter am Landgericht

Verkündet am 04.09.2020

Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

