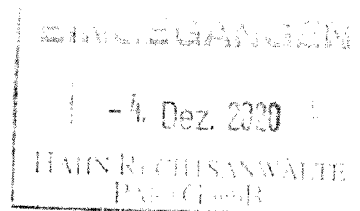


Aktenzeichen:
46 O 76/20



Landgericht Stuttgart



FA TB 18.12.2020

FA BS 09.01.2021

FA 206 04.02.2021

FA SW 09.06.2021

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte:

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

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorsitzenden,
Herrn Ola Källenius, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 46. Zivilkammer - durch den Richter Rinnert als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 29.10.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 38.169,53 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 09.06.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLC 220 d 4 M, FIN

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes GLC 220 d 4 M, FIN _____ mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 37 % und die Beklagte 63 % zu tragen.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
6. Der Streitwert wird auf 52.575,99 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte Schadensersatz aufgrund eines PKW-Kaufes geltend.

Mit Kaufvertrag vom 22.02.2017 erwarb die Klagepartei von der Beklagten den Mercedes GLC 220 d 4 M, Fahrzeug-Identifizierungsnummer _____ für 47.796,35 € brutto. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs OM651, Abgasnorm Euro 6, ausgestattet. Für das Fahrzeug bestand zum Zeitpunkt des Erwerbs eine EG-Typgenehmigung.

Zum Kaufzeitpunkt hatte das streitgegenständliche Fahrzeug einen Kilometerstand von 0 km. Am 28.10.2020 hatte das streitgegenständliche Fahrzeug einen Kilometerstand von 60.424 km.

Die Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeugs war mit einer Software versehen, welche die Abgasreinigung abhängig von äußeren Parametern regulierte (sogenannte Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, nachfolgend „**KSTR**“). Während des Warmlaufens des Motors nach einem Kaltstart wurde über den Einsatz von Kühlmittel die Temperatur in den Zylindern reduziert. Hierdurch entstand bei der Kraftstoffverbrennung im Zylinder weniger Stickstoffoxid. Die für den Kühlmittelsatz gewählten Parameter trafen insbesondere auf die Umstände der Typenprüfung des NEFZ zu, während der Kühlmittelsatz unter anderen Parametern, welche im tatsächlichen Fahrbetrieb außerhalb der Typenprüfung des NEFZ regelmäßig vorkommen, reduziert stattfand.

- (47.196,35 EUR x gefahrene Kilometer) : 500.000 km;
2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.954,46 EUR freizustellen;
 3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes GLC 220 d 4 M, in Annahmeverzug befindet;
 4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes GLC 220 d 4 M, FIN mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte rügt die Aktivlegitimation der Klagepartei.

Die Beklagte ist der Ansicht, die Klagepartei habe ins Blaue hinein das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung behauptet. Die Beklagte ist der Auffassung, ihre Abgassteuerung stelle keine Abschaltvorrichtung dar. Sie sei für den Motorschutz erforderlich.

Die Beklagte ist der Ansicht, die Klagepartei trage nicht vor, welches konkrete sittenwidrige Verhalten sie welchem verfassungsmäßigen Organ vorwerfe. Daher treffe die Beklagte auch keine sekundäre Darlegungslast. Weiterhin ist die Beklagte der Ansicht, sie habe jedenfalls einem vertretbaren Rechtsirrtum hinsichtlich der Unzulässigkeit der KSTR und sonstiger Abschaltvorrichtungen unterlegen.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 29.10.2020 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist im tenorierten Umfang begründet und im Übrigen abzuweisen.

A.

Die Klage ist im tenorierten Umfang begründet.

I. Aktivlegitimation

Die Klagepartei ist für sämtliche geltend gemachten Ansprüche aktivlegitimiert.

Die Beklagte hat die Aktivlegitimation pauschal bestritten. Die Klagepartei hat das streitgegenständliche Fahrzeug erworben und ist Eigentümer geworden. Substantiiertes Vortragen zum Verlust des Eigentums liegt nicht vor. Zudem sprechen mehrere Indizien für einen fort-dauernden das Eigentum vermuten lassenden Besitz (§ 1006 Abs. 1 S. 1 BGB). Die Klagepartei hat die Zulassungsbescheinigung I für das streitgegenständliche Fahrzeug vorgelegt (Anlage K1e), welche die Klagepartei ausweist. Die Klagepartei hat zur mündlichen Verhandlung ein Ta-cholichtbild vorgelegt unter Behauptung, es sei für das streitgegenständliche Fahrzeug auf-ge-nommen. Dem hat die Beklagte nicht widersprochen.

II. Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises (Klageantrag Ziffer 1)

Die Klagepartei hat einen Zahlungsanspruch gegen die Beklagte im tenorierten Umfang Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

1. Anspruch aus § 826 BGB

Die Klagepartei hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz im tenorierten Um-fang aus §§ 826, 31 BGB.

Nach § 826 BGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vor-sätzlich einen Schaden zufügt, diesem zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Das streitgegenständliche Fahrzeug war zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 Fahrzeu-gemissionen-VO ausgestattet, so dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typge-nehmung nicht vorlagen. Das Inverkehrbringen eines solchen Fahrzeugs stellt eine konkludente Täuschung dar. Durch dieses Verhalten ist bei der Klagepartei kausal ein Schaden verursacht worden, welcher im Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug zu se-hen ist. Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig zu beurteilen. Auch liegen die subjektiven Voraussetzungen einer Haftung nach § 826 BGB vor.

a. KSTR als unzulässige Abschaltvorrichtung

Das streitgegenständliche Fahrzeug war zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Fahrzeugemissionen-VO ausgestattet (zu einem vergleichbaren Sachverhalt: OLG Naumburg, Urteil vom 18.09.2020, Az. 8 U 8/20 Rn. 15 - 25 [juris]).

Eine Abschaltvorrichtung ist nach Art. 3 Nr. 10 Fahrzeugemissionen-VO ein Bauteil, 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.

Unstreitig steuert die Motorsteuerungssoftware die Abgasreinigung im streitgegenständlichen Fahrzeug abhängig von äußeren Parametern. Eine der Maßnahmen im streitgegenständlichen Fahrzeug ist der Kühlmiteleinsetz in einem Kreislauf, welcher an die Zylinder im Motor angrenzt. Über das Kühlmittelthermostat wird unter gewissen Parametern nach einem Kaltstart während der Warmlaufphase des streitgegenständlichen Fahrzeugs die Temperatur in den Zylindern abgesenkt, was den Stickstoffoxidausstoß reduziert. Die Parameter, bei welchen diese Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung greift, sind insbesondere diejenigen, welche auch für den Kaltstart im NEFZ-Prüfzyklus maßgeblich sind. Soweit im tatsächlichen Fahrbetrieb die Parameter des NEFZ-Prüfzyklus vorliegen, greift die KSTR auch im tatsächlichen Fahrbetrieb. Vereinzelt greift die KSTR zudem im tatsächlichen Fahrbetrieb außerhalb der Parameter des NEFZ. Regelmäßig wird die KSTR jedoch außerhalb der Parameter des NEFZ-Prüfzyklus abgeschaltet.

Vorstehender Vortrag der Klagepartei wurde, soweit nicht von der Beklagten selbst vorgetragen, von der Beklagten nicht bestritten. Das Gericht geht hierbei davon aus, dass die Beklagte - angesichts hunderter Verfahren mit identischem Vortrag zur KSTR - sehr genau darauf achtet, was bestritten wird und was nicht. Die Beklagte wiederholt mehrfach die Aussage, in ihren Fahrzeugen sei - entgegen dem Betrugsmodell des VW-Konzerns - keine „Kippschalterlogik“ verbaut. Von der Klagepartei wird jedoch genau dies gar nicht behauptet. Vielmehr wird von der Klagepartei behauptet, dass die Beklagte ein eng an den Parametern des NEFZ-Prüfzyklus orientiertes „AGR-Kennfeld“ einsetze, um den Einsatz von Kühlmittel zur Absenkung des Stickstoffoxidausstoßes zu steuern. Genau dies wird von der Beklagten nicht bestritten. Die Beklagte trägt ausführlich vor, dass der Einsatz des Kühlmittels außerhalb des Warmlaufprozesses nach Kaltstart

technisch nicht sinnvoll sei. Hierin liegt kein Bestreiten des Vortrags der Klagepartei. Die Beklagte verliert kein Wort dazu, unter welchen konkreten Parametern - inner- wie außerhalb des Warmlaufprozesses nach Kaltstart - der Kühlmiteleinsatz tatsächlich reduziert wird.

Ob eine Abgasreinigung jedoch technisch ausschließlich auf dem Prüfstand funktioniert (wie beim EA189 des VW-Konzern) oder ob sie rein faktisch im Wesentlichen auf dem Prüfstand funktioniert (so vorliegend), vermag keine unterschiedliche Bewertung der Mechanismen als Abschaltvorrichtung zu begründen (so auch OLG Naumburg a.a.O. Rn. 23). Dem Ziel der Fahrzeugemissions-VO, das Emissionsverhalten in der Praxis zu verbessern (vgl. Erwägungsgründe sowie insbesondere Art. 5 Abs. 1 Fahrzeugemissions-VO: „Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, 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“), laufen beide Mechanismen klar zuwider.

Ausreichend konkreter Vortrag der Beklagten dazu, ob hier eine Ausnahme der Unzulässigkeit nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) Fahrzeugemissions-VO vorliegt, ist nicht ersichtlich (so auch OLG Naumburg a.a.O. Rn. 24).

b. Schädigungserfolg

Der Klagepartei ist ein Schaden entstanden, der in dem Abschluss des Kaufvertrags bzw. Erwerb des Fahrzeugs zu sehen ist.

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH 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 v. 21.12. 2004 – VI ZR 306/03, Urteil v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14; vgl. hierzu auch OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18; OLG Naumburg, Urteil vom 18.09.2020, Az. 8 U 8/20 Rn. 26 [juris]). 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 die Klagepartei erlitten (hierzu auch OLG Naumburg, Urteil vom 18.09.2020, Az. 8 U 8/20 Rn. 26 [juris]; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 – 13 U 142/18). Sie hat einen Kaufvertrag über ein Fahrzeug abgeschlossen (bzw. dieses erworben), welches nicht ihren Vorstellungen entsprach und welches sie, wenn sie die tatsächlichen Hintergründe gekannt hätte, zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses so nicht gekauft hätte. Das Fahrzeug war mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet und deshalb mangelhaft im Sinne des § 434 BGB. Die Installation einer unzulässigen Abschaltvorrichtung begründet zudem die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug bei Kenntnis der wahren Sachlage nicht gekauft hätte.

c. Kausale Handlung

Die Klagepartei hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten, nämlich einer konkludenten Täuschungshandlung, erlitten. Das Inverkehrbringen eines Motors mit der vorgenannten Abschaltvorrichtung ist als konkludente Täuschung der späteren Käufer zu werten (vgl. hierzu ausführlich OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18; auch OLG Naumburg a.a.O. Rn. 25). Denn mit dem Inverkehrbringen bringt ein Hersteller jedenfalls konkludent zum Ausdruck, dass der in einem Fahrzeug verbaute Motor entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, also über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei Auslieferung dem Hersteller bekannter konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Dies war vorliegend indes nicht der Fall, weil die verwendete Einstellung der Motorsteuerungssoftware als unzulässige Abschaltvorrichtung zu qualifizieren ist. Die Installation einer derartigen Funktion begründete die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs. Damit verfügte das streitgegenständliche Fahrzeug entgegen dem konkludenten Erklärungswert des Inverkehrbringens vorliegend gerade nicht über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis. Eine Täuschung ist damit gegeben.

Bei Kenntnis der wahren Umstände hätte die Klagepartei den Kaufvertrag über das Fahrzeug nicht abgeschlossen bzw. jenes nicht erworben hätte. Denn bei lebensnaher Betrachtung wird kein Käufer ein derartiges Risiko, das mit der Gefahr eines Zulassungswiderrufs einhergeht, in Kauf nehmen, wenn ihm der Markt auf der anderen Seite ohne weiteres die Möglichkeit eröffnet, ein vergleichbares Produkt ohne entsprechenden Mangel zu erwerben.

d. Sittenwidrigkeit

Die Täuschungshandlung ist als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu qualifizieren.

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 (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19, Rn. 14 [juris]). Dabei müssen besondere Umstände vorliegen, die das schädigende Verhalten nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden verwerflich machen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15, Rn. 16 bei juris).

Danach war das Verhalten der Beklagten sittenwidrig. Denn die – nach den vorstehenden Ausführungen als von der Beklagten zugestanden geltende – Funktionsweise der in der Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeugs eingesetzten Software zielt darauf ab, die Abgaswerte auf dem Prüfstand zu optimieren, während sie die Abgasreinigung im Normalbetrieb im Regelfall herunterfährt. Die Beklagte hat auf der Grundlage einer grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch in größeren Stückzahlen Fahrzeuge in den Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Wesentlichen nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Damit ging einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschaltvorrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19, Rn. 16 ff. [juris]). Schließlich liegt im vorliegenden Fall eine vorsätzliche Täuschung vor (s.o.), mit dem Ziel, unter Ausnutzung der Fehlvorstellung der Kunden hohe Absatzzahlen zu erreichen. Allein dieser Umstand rechtfertigt es schon, Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB zu bejahen (vgl. BGH, Ur. v. 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, Rn. 17 [juris]).

Es macht hierbei keinen Unterschied, dass vorliegend im Unterschied zur Kippschaltlogik in dem Motor EA189 des Volkswagen-Konzerns die KSTR nicht konkret prüfstandsbezogen wirkt, sondern allgemeinen Parametern unterliegt, welche den Bedingungen des Prüfstands nachvollzogen

wurden (so auch OLG Naumburg, Urteil vom 18.09.2020, Az. 8 U 8/20 Rn. 28 [juris]). Die Zulässigkeit der Begrenzung der KSTR auf bestimmte Betriebszustände (Begrifflichkeit der Beklagten, die Klagepartei spricht von einem „AGR-Kennfeld“) könnte einer vertretbaren Rechtsauffassung nur entsprechen, wenn hierzu einer der Rechtfertigungsgründe des Art. 5 Abs. 2 Fahrzeugemissionen-VO vertretbar in Frage käme. Dies ist nicht der Fall (s.o. unter II. 1. a.). Entscheidend ist, dass die KSTR durch ihre begrenzten Parameter ihre Abgasreinigungswirkung unter Prüfstandsbedingungen sicherstellt, während sie unter realen Fahrbedingungen außerhalb der Parameter des NEFZ nur vereinzelt zum Einsatz kommt. Damit handelt es sich bei der KSTR im Vergleich zur Kippschaltlogik des EA189 lediglich um eine geschicktere Umsetzung einer Abschaltvorrichtung.

e. Vorsatz und Vorsatzzurechnung

Dieses sittenwidrige schädigende Verhalten geschah vorsätzlich, wobei der Beklagten das vorsätzliche Verhalten ihrer Repräsentanten nach § 31 BGB zuzurechnen ist.

aa. Voraussetzungen

In subjektiver Hinsicht setzt § 826 BGB Schädigungsvorsatz sowie Kenntnis der Tatumstände, die das schädigende Verhalten sittenwidrig erscheinen lassen, voraus.

Der erforderliche Schädigungsvorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Er enthält ein Wissens- und Wollenselement: Der Handelnde muss die Schädigung des Anspruchstellers gekannt bzw. vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Dabei setzt § 826 BGB keine Schädigungsabsicht im Sinne eines Beweggrundes oder Zieles voraus. Es genügt bedingter Vorsatz hinsichtlich der für möglich gehaltenen Schadensfolgen, wobei dieser nicht den konkreten Kausalverlauf und den genauen Umfang des Schadens, sondern nur Art und Richtung des Schadens umfassen muss. Auch insoweit ist zu berücksichtigen, dass ein Schaden im Sinne des § 826 BGB nicht nur in der Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter liegt, sondern vielmehr jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage genügt, einschließlich der sittenwidrigen Belastung fremden Vermögens mit einem Verlustrisiko (st. Rspr., BGH, Urt. v. 13.09.2004 – II ZR 276/02, juris Rn. 38; BGH, Urt. v. 19.07.2004, Az. II ZR 402/02, Rn. 47 [juris]).

Nach § 31 BGB ist die juristische Person für den Schaden verantwortlich, den ein Organ oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt.

Über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus hat die Rechtsprechung eine Repräsentantenhaftung für solche Personen entwickelt, 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 (BGH, Urt. v. 14.03.2013 – III ZR 296/11, juris Rn. 12).

bb. Schädigungs- und Sittenwidrigkeitsvorsatz

Diese Voraussetzungen sind bei der Beklagten erfüllt. Die Beklagte hat mit Schädigungsvorsatz gehandelt und kannte die die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände.

Aufgrund des maßgeblichen Sach- und Streitstands ist davon auszugehen, dass die Installation der Abschaltvorrichtung in der Motorsteuerungssoftware mit Wissen und Wollen eines oder mehrerer Mitglieder des Vorstands der Beklagten oder eines oder mehrerer Repräsentanten erfolgte und somit der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen ist. Ebenfalls ist davon auszugehen, dass diese Mitglieder des Vorstands oder der oder die Repräsentanten auch in der Vorstellung handelten, dass die so ausgestatteten Motoren in Fahrzeugen der Beklagten eingebaut und die Fahrzeuge sodann veräußert werden würden.

Zwar hat insoweit grundsätzlich der Geschädigte die Darlegungs- und Beweislast für sämtliche Tatbestandsvoraussetzungen der Haftungsnorm. Hier trifft die Beklagte allerdings nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen hinsichtlich der unternehmensinternen Entscheidungsprozesse eine sekundäre Darlegungslast (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19, Rn. 39 ff. [juris]; OLG Naumburg, Urteil vom 18.09.2020, Az. 8 U 8/20 Rn. 29 [juris]; OLG Stuttgart, Hinweise im Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 08.05.2019 – 3 U 101/18).

Die Klagepartei hat hier – soweit ihr dies möglich war – über die Kenntnis von der Manipulation bei der Beklagten ausreichend konkret vorgetragen. Durch ihre Behauptung, die Unternehmensleitung habe Kenntnis von dem Einsatz der streitgegenständlichen Software gehabt, hat sie den maßgeblichen Personenkreis auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinn hinreichend genau angegeben. Eine konkrete namentliche Benennung war dazu nicht notwendig. Die Klagepartei kann nicht näher zu der Frage vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software gefallen ist und bis zu welcher „höheren Ebene“ diese Entscheidung wann „weiterkommuniziert“ wurde.

Damit oblag es der Beklagten, konkrete Umstände darzulegen, welche die für die Kenntnis des Vorstands sprechende tatsächliche Vermutung zu erschüttern vermögen. Erforderlich war eine

konkrete Darlegung der internen Entscheidungs- und Kommunikationswege bei der Beklagten. Insbesondere wäre darzulegen gewesen, welche Informationen typischerweise von der Abteilung des Entwicklungsbereichs weitergeleitet und akten- und datenmäßig zur weiteren Verwertung, auch zum Abruf in den Abteilungen und Niederlassungen, festgehalten werden. Auch hätte die Beklagte vortragen müssen, welche Personen im Unternehmen mit der Entwicklung der streitgegenständlichen Softwarefunktion(en) betraut und welche Personen in diesen Prozess eingebunden waren (vgl. zu den weiteren Anforderungen: OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 – 13 U 142/18).

Der Vortrag der Beklagten erfüllt diese Anforderungen nicht, weshalb der klägerische Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen ist.

Auch soweit die Beklagte vorträgt, es fehle jedenfalls an der Sittenwidrigkeit, da sie aufgrund einer vertretbaren Rechtsansicht gehandelt habe, vermag sie damit nicht durchzudringen (vgl. hierzu die Ausführungen unter II. 1. d.).

f. Schadenshöhe (Rechtsfolge)

Die Beklagte schuldet der Klagepartei gemäß §§ 826, 249 Abs. 1 BGB Schadensersatz in Höhe von 38.169,53 €, muss aber im Wege des Vorteilsausgleichs das erworbene Fahrzeug rücküber-eignen.

aa. Höhe des Schadens

Der Ersatzanspruch richtet sich bei § 826 BGB auf das negative Interesse. Die Klagepartei ist gemäß § 249 Abs. 1 BGB so zu stellen, wie sie ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde (vgl. OLG München, Urt. v. 17.12.2019 – 18 U 3363/19, BeckRS 2019, 33717, Rn. 76 ff. mit weiteren Einzelheiten zur Schadensberechnung). Ohne das schädigende Ereignis hätte die Klagepartei den Pkw nicht gekauft und hätte damit auch nicht den Kaufpreis in Höhe von 47.796,35 € bezahlt.

bb. Nutzungsvorteil

Das Gericht schätzt den auszugleichenden Nutzungsvorteil, indem es den von der Klagepartei gezahlten Kaufpreis (47.796,35 €) für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt (300.000 km) teilt und diesen Wert mit den gefahrenen Kilometern (60.424 km) multipliziert (vgl. zur Berechnung der Nutzungen: BGH, Urt. v. 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19, Rn. 80 [juris]).

Das Gericht schätzt gemäß § 287 ZPO die Gesamtleistung eines Dieselfahrzeugs des streitgegenständlichen Typs auf 300.000 km. Bei einer Laufleistung von 0 km zum Kaufzeitpunkt ist die Gesamtleistung als ursprüngliche Restlaufleistung anzusetzen.

Die Klagepartei ist 60.424 km mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug gefahren.

Ausgehend hiervon ergibt sich ein Nutzungsvorteil in Höhe von 9.626,53 €. Um diesen Betrag ist der Anspruch der Klagepartei zu kürzen. Es verbleibt ein der Klagepartei zu ersetzender Schaden von 38.169,53 € (= 47.796,35 € - 9.626,53 €).

cc. Leistung Zug-um-Zug

Im Gegenzug hat die Klagepartei Zug um Zug das streitgegenständliche Fahrzeug an die Beklagte zu übergeben und zu übereignen.

g. Zinsen

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 BGB. Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus einem Betrag von 38.169,53 € seit Rechtshängigkeit der Klage (§§ 261 Abs. 1, 253 Abs. 1 ZPO). Die Klageschrift wurde der Beklagten am 08.06.2020 zugestellt. Zinsbeginn ist daher analog § 187 Abs. 1 BGB der 09.06.2020.

2. Anspruch aus sonstigen Anspruchsgrundlagen

Es kann vorliegend dahinstehen, ob der Klagepartei ein Anspruch auch aus kaufrechtlichen Mängelgewährleistungsansprüchen oder sonstigen deliktischen Ansprüchen zusteht. Jedenfalls auf Rechtsfolgenebene stünden der Klagepartei keine weitergehenden Ansprüche zu.

III. Außergerichtliche Rechtsanwaltskosten - Klageantrag Ziffer 2

Klageantrag Ziffer 2 ist nicht begründet. Ein Anspruch der Klagepartei auf Ersatz von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten würde dem Grunde nach gemäß § 826 BGB bestehen, soweit die Klagepartei zweckmäßige außergerichtliche Maßnahmen zur Durchsetzung des streitgegenständlichen Anspruchs in Auftrag gegeben hat.

Zweckmäßige außergerichtliche Maßnahmen sind von der Klagepartei nicht vorgetragen. Soweit auf das Anwaltsschreiben vom 01.04.2020 verwiesen wird (Anlage K1c), ist das dortige Vorgehen nicht als zweckmäßig einzustufen. Im Schreiben vom 01.04.2020 wurden die geltend gemachten

Ansprüche der Klagepartei nicht mit der KSTR begründet, auf welcher die vorliegende Verurteilung beruht. Vielmehr wurde die Beklagte wegen angeblicher sonstiger Abschaltseinrichtungen, „Thermofenster“ und „Slipguard“, zur Rückabwicklung aufgefordert. Für keine der unter diesen Schlagworten benannten Funktionalitäten hätte der Klagepartei auf Basis des vorliegenden Vertrags ein Anspruch nach § 826 BGB oder sonstiger Anspruchsgrundlagen zugestanden. Zu einer Funktionalität „Slipguard“ fehlt es bereits an substantiiertem Vortrag, warum eine solche im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut sein soll. Ein Thermofenster würde die eingeklagten Ansprüche nicht begründen können. Die Klage ist alleine auf deliktische Ansprüche gestützt. Da beim Thermofenster die Abgasrückführung nicht eng begrenzt auf die Prüfstandbedingungen ist und zumindest plausibel motorschützende Erwägungen angebracht werden, fehlt es bei diesem - unabhängig von der Zulässigkeit der Funktionalität - an der objektiven Sittenwidrigkeit der Maßnahme sowie dem entsprechenden Sittenwidrigkeitsvorsatz (OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019, Az. 10 U 134/19). Kaufrechtlichen Ansprüchen steht das Fehlen einer zumutbaren Nacherfüllungsfristsetzung entgegen.

IV. Klageantrag Ziffer 3

Klageantrag Ziffer 3 ist unbegründet. Die Beklagte befindet sich mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht im Annahmeverzug. Die Klagepartei hat das Fahrzeug nicht im Sinne von § 294 BGB angeboten. Danach muss die Leistung dem Gläubiger so, wie sie zu bewirken ist, tatsächlich angeboten werden. Leistungsort im Sinne des § 269 BGB war der Wohnsitz der Klagepartei. Die Klagepartei hätte der Beklagten das Fahrzeug abholbereit an ihrem Wohnsitz zur Rückgabe und Rückübereignung Zug um Zug gegen Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich der gezogenen Nutzungen anbieten müssen. Dies ist nicht geschehen. Die Klagepartei forderte sowohl mit vorgerichtlichem Anwaltsschreiben als auch mit der Klageschrift eine Rückzahlung in Höhe des Kaufpreises von 47.796,35 € und somit deutlich über dem geschuldeten Rückzahlungsbetrag. Die Anrechnung einer Nutzungsentschädigung wurde nur hilfsweise anerkannt (Blatt 27). Aus diesem Grund war das Angebot der Klagepartei nicht annahmeverzugsauslösend (vgl. BGH, Ur. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, Rn. 85).

V. Klageantrag Ziffer 4

Die Klagepartei hat Anspruch auf Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten dem Grunde nach für Schäden, welche aus dem Einsatz der KSTR als Abschaltseinrichtung resultieren. Zum Bestehen des Anspruchs dem Grunde nach ist auf vorstehende Ausführungen zu verweisen.

Die Klagepartei hat ein Feststellungsinteresse. Ein solches besteht hinsichtlich einer Feststellung

einer Ersatzpflicht für künftige Schadensfolgen, soweit die Möglichkeit besteht, dass derartige Schäden eintreten. Ein großzügiger Maßstab ist hierbei anzulegen (hierzu *Bacher* in BeckOK ZPO § 256 Rn. 24). Vorliegend ist es jedenfalls nicht völlig fernliegend, dass der Klagepartei durch die Abschaltvorrichtung noch unbekanntes Vermögenseinbußen durch behördliche Anordnungen drohen (anders wohl der zugrunde liegende Sachverhalt in BGH, Urteil vom 30.07.2020, Az. VI ZR 397/19, Rn. 29). Die Beklagte hat ihre Ersatzpflicht nicht anerkannt. Es ist zudem nach gerichtlicher Erfahrung davon auszugehen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug noch geraume Zeit im Besitz der Klagepartei verbleiben wird, da jedenfalls die Beklagte grundsätzlich Berufung gegen erstinstanzliche Urteile im Rahmen des Abgasskandals einlegt.

C.

I. Kosten

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 ZPO analog sowie § 269 Abs. 3 S. 1 ZPO durch Quotelung (zur Kostenquote bei der Teilklagerücknahme *Schulz* in MüKoZPO, 6. Aufl. 2020, § 92 Rn. 10). Die Terminsgebühren fielen aus den zuletzt gestellten Klageanträgen an. Die übrigen Kosten fielen aus den ursprünglich in der Klage gestellten Klageanträgen an. Soweit die Anträge (insbesondere Deliktzinsen, Annahmeverzugsfeststellung und Ersatz außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten) nicht streitwerterhöhend wirkten, war die Kostenquote auf Grundlage eines fiktiven Streitwerts zu ermitteln.

II. Vorläufige Vollstreckbarkeit

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 709 S. 2, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

III. Streitwert

Der Streitwert berechnet sich aus dem Wert des Leistungsbegehrens in Klageantrag Ziffer 1 sowie des Feststellungsbegehrens in Klageantrag Ziffer 4. Der Wert von Klageantrag Ziffer 1 beträgt 47.796,35 €. Die Klagepartei kündigte zwar einerseits Anträge unter Abzug einer Nutzungsent-schädigung an, erklärte sodann jedoch, dass der Abzug einer Nutzungsent-schädigung lediglich hilfsweise gelte (S. 27 der Klageschrift). Auf Grund der Widersprüchlichkeit ist jedenfalls bis zur mündlichen Verhandlung von einem Verhandeln über den gesamten Kaufpreis auszugehen. Der Wert von Klageantrag Ziffer 4 auf Feststellung der Ersatzpflicht für weitere Schäden wird auf 10

% des Kaufpreises geschätzt.

Durch die Rücknahme des ursprünglichen Klageantrags Ziffer 2 wurde der Streitwert nicht reduziert. Der Antrag auf Zug-um-Zug-Leistung ist streitwertneutral (*Herget* in Zöller § 3, Rn. 16). Die übrigen Anträge wirken sich ebenfalls nicht streitwerterhöhend aus.

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

einulegen.

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.

Rinnert
Richter

Verkündet am 26.11.2020

Müller, JAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 30.11.2020



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