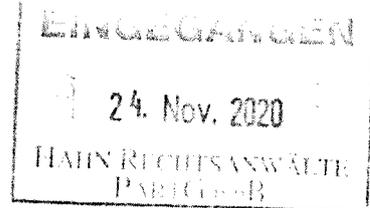


Aktenzeichen:
12 O 257/20



Landgericht Stuttgart



FR TD 08.12.2020

FR BS 24.12.2020

FR BBG 25.01.2021

FR UL 25.05.2021

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 - 12. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Müller-Deppisch als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 05.11.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 31.063,43 € nebst Zinsen von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 06.08.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLK 220 CDI 4MATIC mit der FIN:

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.706,94 € freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs des Klägers, Mercedes GLK 220 CDI 4MATIC mit der FIN: _____, in Annahmeverzug befindet.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 39 % und die Beklagte 61 %.
6. Das Urteil ist jeweils gegen Sicherheitsleistung von 115 % des zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird auf 39.907,92 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung und Betrug geltend.

Mit Kaufvertrag vom 13.02.2014 erwarb die Klagepartei von der Firma _____ den gebrauchten Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: _____ Erstzulassung 11.11.2013, mit einem Kilometerstand von 7.941 km und dem Motor OM 651 für 41.800,00 €. Das Fahrzeug ist in die Schadstoffklasse Euro 5 eingestuft. Am 29.10.2020 betrug der Tachostand 82.958 km. Mit Schreiben vom 26.05.2020 machte die Klagepartei Schadensersatzansprüche gegenüber der Beklagten geltend und forderte sie zur Rücknahme des Fahrzeugs auf. Die Beklagte kam dieser Aufforderung nicht nach.

Der Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: _____ wird vom amtlichen Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes vom Juni 2019 erfasst.

Die Klagepartei behauptet, sie sei nach wie vor Eigentümer des Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC mit der FIN: _____. Bei diesem Fahrzeug werde die Abgasreinigung durch eine unzulässige Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im Prüfbetrieb heruntergeregelt, um während des Prüfzyklus die Grenzwerte einzuhalten. Der Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes sei wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bzw. der unzulässigen Reduzierung der Wirksam-

keit des Emissionskontrollsystems erfolgt. Dabei habe das Kraftfahrtbundesamt bestätigt, dass es sich bei der Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handele. Dem Vorstand der Beklagten sei dies bekannt gewesen und von ihm gebilligt worden. Daraus ergebe sich das vorsätzliche sittenwidrige Verhalten, welches einen deliktischen Schadensersatzanspruch rechtfertige und eine arglistige Täuschung durch die Beklagte.

Die Klagepartei beantragt zuletzt:

1.

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 41.800,00 € nebst Zinsen von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLK 220 CDI 4MATIC mit der FIN: _____ zu zahlen, abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung von 0,1066166 € pro gefahrenen Kilometer seit dem 13.02.2014, die sich nach folgender Formel berechnet: $(41.800,00 \text{ €} \times \text{gefahrne Kilometer}) : 392.059 \text{ km}$.

2.

Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.822,96 € freizustellen.

3.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs der Klagepartei, Mercedes GLK 220 CDI 4MATIC mit der FIN: _____, in Annahmeverzug befindet.

4.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Mercedes GLK 220 CDI 4MATIC mit der FIN: _____, mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt:

Klagabweisung.

Die Beklagte behauptet, das Kraftfahrtbundesamt habe den Rückruf angeordnet, weil es hinsichtlich des Kühlmittelaggregats einzelne Werte beanstandet habe. Es erkenne aber an, dass die Funktion des geregelten Kühlmittelthermostats in ihrem Anwendungsbereich das Emissions-

verhalten insgesamt (sowohl auf dem Prüfstand als auch im Straßenbetrieb) positiv beeinflusse. Es bewirke eine Emissionsverbesserung im Straßenbetrieb. Dabei gehe es um eine Verbesserung des NOx-Ausstoßes im Warmlauf. Es liege keine Vorrichtung zur Prüfstandserkennung vor. Das Update beseitige die Probleme, welche das Kraftfahrtbundesamt im Rahmen der nachträglichen Nebenbestimmungen gesehen habe. Die Beklagte teile diese Auffassung nicht und habe daher gegen den Bescheid des Kraftfahrtbundesamts Widerspruch eingelegt. Jedenfalls begründe die Funktion des geregelten Kühlmittelthermostats keine Sittenwidrigkeit. Die Klagepartei trage nicht vor, welches konkrete Verhalten sie welchem verfassungsmäßigen Organ vorwerfe. Daher treffe die Beklagte auch keine sekundäre Darlegungslast.

Den ursprünglichen Klagantrag zu 2 (deliktischer Zins von 4 % aus dem Kaufpreis seit Zahlung) hat der Kläger zwischenzeitlich zurückgenommen.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 05.11.2020 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch von 31.063,43 aufgrund vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB wegen des Einbaus der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im Abgasreinigungssystem des Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: '

1.

Der Kläger ist als Eigentümer des streitgegenständlichen Fahrzeugs aktivlegitimiert. Er wird in der Rechnung vom 13.02.2014 als Adressat genannt. Daher ist davon auszugehen, dass der Verkäufer das Eigentum am Fahrzeug bei Übergabe an den Kläger übertragen hat. Die Beklagte bestreitet zwar in der Klagerwiderung mit Nichtwissen, dass der Kläger (noch) Eigentümer ist. Sie behauptet dies praktisch gleichlautend ebenso in vielen anderen Rechtsstreiten. Die Beklagte trägt jedoch keine Tatsachen vor, die ihre Behauptung stützen könnten. Ihr formelhaftes Bestreiten erfolgt daher ins Blaue hinein und ist unbeachtlich.

2.

Der Kläger hat durch den Erwerb des Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: [REDACTED] 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 21.12.2004 – VI ZR 306/03, BGHZ 161, 361 [Rn. 16]; Urteil vom 28.10.2014 – VI ZR 15/14, juris, Rn. 18; MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 41 ff.). 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.

a)

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 ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten. Das Fahrzeug verfügte über eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007, die einer Zulassung entgegenstand, zumindest aber die konkrete Gefahr begründete, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge droht dem Kläger in Bezug auf sein Fahrzeug ein Wertverlust.

b)

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 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.

c)

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte über eine derartige unzulässige Abschaltvorrichtung, so dass das Prüfverfahren und somit die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen.

Nach dem Vortrag der Beklagten im vorliegenden Rechtsstreit und im Rechtsstreit Landgericht Stuttgart Urteil vom 14.05.2020 - 12 O 306/19 (jetzt OLG Stuttgart 16a U 821/20) erfolgte mittels der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in der Warmlaufphase des Motors eine besondere zusätzliche NOx- und Rußemissionsverringerung. Eine solche Steuerung ist Teil eines Emissionskontrollsystems im Sinne von Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007. Die Emissionen werden kontrolliert und gesteuert. Die Rechtsstreite Landgericht Stuttgart 12 O 257/20 und 12 O 306/19 betreffen Fahrzeuge vom gleichen Typ und gleicher Baureihe. Vorliegend geht es um einen GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: XXXXXXXXXXXX, Erstzulassung 11.11.2013. Im Rechtsstreit LG Stuttgart 12 O 306/19 (jetzt OLG Stuttgart 16a U 821/20) geht es um einen GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: XXXXXXXXXXXX, Erstzulassung 11.02.2015. Beide Fahrzeuge sind vom gleichen Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamts erfasst. Daher wird der dortige Vortrag der Beklagten im vorliegenden Rechtsstreit berücksichtigt.

Nach dem weiteren Vortrag der Beklagten im Rechtsstreit Landgericht Stuttgart Urteil vom 14.05.2020 - 12 O 306/19 (jetzt OLG Stuttgart 16a U 821/20) wirkt diese Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nur in der Warmlaufphase des Motors und wird bei Erreichen einer bestimmten Motortemperatur deaktiviert. Grund hierfür sei, dass ab dieser Motortemperatur und bei besonderen Lastsituationen des Motors die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung keinen Effekt mehr habe.

Das Abschalten der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung aus diesem Grund ist jedoch nicht von der Ausnahme des Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 gedeckt. Danach darf eine Abschaltung einzelner Komponenten des Emissionskontrollsystems nur erfolgen, wenn dies für den Motorschutz er-

forderlich ist. Nach der Einlassung der Beklagten ist das bei der Deaktivierung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung bei Erreichen einer bestimmten Motortemperatur nicht der Fall, weil die Deaktivierung wegen der dann eintretenden Wirkungslosigkeit erfolgen soll. Konsequenterweise hat das Krafftfahrtbundesamt diesen Abschaltmechanismus als unzulässige Abschaltvorrichtung, beziehungsweise als unzulässige Reduzierung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eingestuft und den amtlichen Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeugs veranlasst (Anlage K 11).

d)

Der Wertverlust droht hier auch dann, falls diese Funktionalität zwischenzeitlich durch das Software-Update beseitigt worden sein sollte. Denn in diesem Fall wäre die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nach der Einlassung der Beklagten im Rechtsstreit Landgericht Stuttgart 12 O 306/19 in der mündlichen Verhandlung vom 12.03.2020 durch das Update beseitigt worden. Dann existiert zwar die unzulässige Abschaltvorrichtung nicht mehr. Jedoch ist dann davon auszugehen, dass das Fahrzeug beim Warmlaufen deutlich mehr NOX- und Rußemissionen produziert als mit der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung. Da der NEFZ insbesondere die Prüfung der durchschnittlichen Emissionen von luftverunreinigenden Gasen in Stadtbereichen mit hoher Verkehrsdichte nach Kaltstart zum Inhalt hat, ist bei ersatzlosem Wegfall der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung zu befürchten, dass die dafür geltenden Grenzwerte des NEFZ durch das streitgegenständliche Fahrzeug sowohl im Prüf- als auch im Realbetrieb nicht mehr eingehalten werden. Dies wird im allgemeinen Geschäftsverkehr als Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Betriebserlaubnis und der Werthaltigkeit des Fahrzeugs angesehen werden. Diese konkrete Möglichkeit reicht aus, die Nachfrage nach diesem Fahrzeug und damit den Wert des Fahrzeugs zu reduzieren.

3.

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 die Fahrzeuge dieses Typs in der Baureihe von 2012 bis 2015 mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung produziert und in Verkehr gebracht. Dabei hat sie durch Verschweigen der unzulässigen Abschaltvorrichtung gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt scheinbar zulässige Emissionswerte vorgespiegelt und sich die EG-Typgenehmigung erschlichen. Sonst wäre es nicht zum amtlichen Rückruf des Fahrzeugs durch das Kraftfahrt-Bundesamt gekommen. 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. Die Fahrzeuge werden von der Beklagten als Herstellerin entweder selbst, oder durch selbständige Verkäufer vertrieben. Üblicherweise werden die Fahrzeuge vom Ersterwerber häufig weiterveräußert an Zweit- und Folgeerwerber. Jeder Erwerber verknüpft unabhängig von der Person des Verkäufers mit dem Fahrzeug die Erwartung, dass er das Fahrzeug dauerhaft und ohne Gefahr der Stilllegung aufgrund eines Erlöschens der allgemeinen Betriebserlaubnis nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Fahrzeugkäufer 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 derart mangelbehafteten Fahrzeugs, dessen Mangel nicht erkennbar ist, beeinträchtigt die Dispositionsfreiheit sämtlicher Erwerber, gleichgültig ob Erst- oder Folgeerwerber, und begründet somit einen Vermögensschaden durch den Abschluss eines ungünstigen Vertrages.

Eine Zurechnung besteht hier auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm. 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 regel-

ten 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 Folgearwerb von Gebrauchtfahrzeugen von Bedeutung.

4.

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 Autohersteller 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 falsche Angaben oder durch Manipulationen mit Auswirkungen auf das Prüfverfahren 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 berechtigte Verkehrserwartung hat die Beklagte in einem erheblichen Maße verstoßen. Die Installation der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im streitgegenständlichen Fahrzeug widersprach – wie dargelegt - den Vorgaben der EG-VO 715/2007.

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. 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.

Die Beklagte kann sich nicht erfolgreich auf den Standpunkt stellen, dass die Abschaltung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ab einer bestimmten Motortemperatur erfolgt, weil sie dann nicht mehr effektiv sei. Das mag technisch so sein. Allerdings stellt dies eine sehr raffinierte und bewusste Umgehung des Grundgedankens der EG-VO 715/2007 dar. Denn nach dem Erwägungsgrund 12 soll mit dieser Verordnung die Reduktion der Schadstoffe bei Betrieb von Kraftfahrzeugen insgesamt und nicht nur im Bereich des Prüfrahmens erreicht werden. Zwar benötigt jeder Grenzwert einen Rahmen, in dem er gelten soll. Die Beklagte konterkariert das Ziel der Verordnung aber bewusst, wenn sie eine spezielle Emissionssteuerung beim streitgegenständlichen Fahrzeug einbaut, die im Wesentlichen nur innerhalb des Prüfrahmens wirkt und dafür sorgt, dass die dort vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden. Auf den ersten Blick klingt es zwar sehr vernünftig, gerade die Schadstoffe in der Warmlaufphase zu minimieren. Jedoch folgt daraus, dass die Beklagte bewusst nach der Warmlaufphase und damit im Wesentlichen außerhalb des Prüfungsrahmens des NEFZ die Emissionswerte deutlich über die – dann nicht mehr geltenden - Grenzwerte ansteigen lässt. Folglich dient die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in der Form, wie sie die Beklagte dargestellt hat, vor allem dem Erreichen der Grenzwerte innerhalb des Prüfungsrahmens des NEFZ. Außerhalb des Prüfungsrahmens ist sie nicht mehr nötig und wird abgeschaltet. Genau das soll aber nach Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 nicht erfolgen.

Das gilt jedenfalls im vorliegenden Fall, bei dem das Kraftfahrtbundesamt im Rahmen eines amtlichen Rückruf die Funktionalität im Rahmen der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung beanstandet hat. Insoweit besteht die konkrete Gefahr des Verlusts der Betriebserlaubnis. Es mag sein, dass die Situation anders zu beurteilen ist, wenn das Kraftfahrtbundesamt die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nicht beanstandet hat. Denn dann wäre eine vorhandene und aktive Kühlmittel-Soll-

temperatur-Regelung jedenfalls in ihren Auswirkungen kein Grund für einen möglichen Verlust der Betriebserlaubnis.

5.

Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Sie muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten zurechnen lassen. Diese haben mit Vorsatz gehandelt.

Grundsätzlich haftet eine juristische Person gemäß § 31 BGB für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter. Entgegen der Auffassung der Beklagten beschränkt sich die Zurechnung im Rahmen des § 826 BGB nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn. Dies ergibt sich nicht aus der von ihr zitierten Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 13, juris).

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). Entgegen der weiteren Auffassung der Beklagten gilt die Repräsentantenhaftung nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung. In der von der Beklagten zum Beleg des Gegenteils zitierten Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 13, juris) hat dieser 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).

Es ist im Hinblick auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung davon auszugehen, dass der im Zeitpunkt der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zuständige Vorstand für die Entwicklung der Motoren bei der Beklagten Kenntnis hiervon hatte und den Einbau wollte. Die von der Beklagten beschriebene Funktionalität der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ist aufgrund ihrer zeitweisen Wirkungsweise beim Warmlaufen des Motors etwas so Besonderes, dass dies bei der streitgegenständlichen Typs im Produktionszeitraum 2012 bis 2015 vom zuständigen Vor-

stand der Beklagten abgesegnet worden sein muss. Dass es hier zu einem Exzess nachgeordneter Mitarbeiter gekommen ist, wird von der Beklagten nicht vorgetragen und ist auch in einem straff hierarchisch organisierten und geführten Industriekonzern wie die Beklagte sehr unwahrscheinlich.

Im Gegensatz zur Situation beim sogenannten „Thermofenster“, also der durchgängigen Abgassteuerung mittels des Emissionskontrollsystems, liegt hier die Besonderheit der gezielten Abschaltung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung bei Erreichen einer bestimmten Motortemperatur vor. Während die Vereinbarkeit des „Thermofensters“ mit den Vorgaben der EB-VO 715/2007 nach hier vertretener Auffassung streitig ist und zumindest im Zeitpunkt der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs als vertretbar erscheint, stellt das Abschalten der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung außerhalb der Ausnahmeregelung des Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 einen Verstoß gegen diese Verordnung dar. Dies ist dem juristisch durch die Rechtsabteilung der Beklagten gut beratenen zuständigen Entwicklungsvorstand bewusst, weil es sich bereits unschwer aus dem Wortlaut der Verordnung ablesen lässt. Trotzdem wurde die unzulässige Abschalteinrichtung eingebaut und gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt verschleiert.

6.

Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen. Er hat einen Anspruch so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre.

a)

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 Beklagten unter Einsatz einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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. Maßgeblich ist auf den Zeitpunkt abzustellen, bei dem aufgrund der Handlung der Beklagten bei dem Kläger der Schaden eingetreten ist. Das ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses.

b)

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

Unstreitig hat das Fahrzeug bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung am 05.11.2020 eine Fahrstrecke von 82.958 km zurückgelegt, von denen 75.017 km auf den Kläger entfallen. Gemäß § 287 ZPO ist davon auszugehen, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY Baujahr 2013 eine Gesamtfahrleistung von 300.000 km hat. Hiervon waren durch den Voreigentümer nach dem unstreitigen Vortrag des Klägers bereits 7.941 km gefahren worden, so dass noch 292.059 km verbleiben. Dies bedeutet, dass der Kläger einen **Nutzungsvorteil von 10.736,57 €** (41.800,00 € Kaufpreis : 292.059 km x 75.017 km) bezogen hat. Diesen Betrag muss er sich vom Kaufpreis abziehen lassen, so dass ein **Erstattungsanspruch von 31.063,43 €** verbleibt.

Bezüglich der vermutlichen Gesamtleistung des Fahrzeugs ist nicht von einer mutmaßlichen (Rest-) Nutzungsdauer durch den Kläger selbst auszugehen, sondern von der voraussichtlichen Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Denn wenn der Kläger selbst das Fahrzeug nicht „zu Ende fährt“, wird er es weiterverkaufen und damit den Wert der restlichen Fahrleistung liquidieren.

7.

Der Anspruch auf die geltend gemachten Verzugszinsen ergibt sich aus §§ 291, 288 BGB.

8.

Der Kläger hat gemäß §§ 826, 249 BGB einen Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten von 1.706,94 €. Hierbei ist der Kaufpreis als Gegenstandswert zu Grunde zu legen. Bei einer 1,3-fache Geschäftsgebühr, der Auslagenpauschale und der Umsatzsteuer ergeben sich daraus die 1.706,94 €.

9.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges ist zulässig und begründet. Der Kläger hat unter Vollstreckungsgesichtspunkten (§ 756 ZPO) ein rechtlich schutzwürdiges Interesse an der Feststellung des Annahmeverzuges. Dieser besteht gemäß §§ 293, 295 BGB. Der Kläger hat der Beklagten die Herausgabe des Fahrzeugs angeboten, was diese jedoch abgelehnt hat.

10.

Der Feststellungsantrag zu 4) (vormals 5) ist unzulässig, weil dem Kläger hierzu das hinreichende Rechtsschutzinteresse fehlt.

Der Kläger hat die Rückzahlung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeugs beantragt. Es ist nicht ersichtlich, warum er daneben Schäden wegen des Updates oder hinsichtlich einer wie

auch immer gearteten „Hardware-Nachrüstung“ oder aufgrund sonstiger Umstände erleiden sollte. Nachdem das Update kostenfrei ist und die Beklagte sogar damit wirbt, bei Durchführung des Updates zusätzlich 100,00. € zu bezahlen, ist nicht ersichtlich, wodurch dem Kläger ein zusätzlicher Schaden entstehen sollte.

11.

Die Kostenentscheidung folgt § 92 Abs. 1 ZPO. Dabei wurde das Obsiegen des Klägers im Rahmen eines fiktiven Streitwerts ins Verhältnis zum Unterliegen gesetzt. Der Kläger unterliegt beim Klagantrag zu 1, soweit er den Nutzungersatz auf der Grundlage einer Laufleistung von 500.000 km und später 400.000 km angesetzt hat, bezüglich des zurückgenommenen Klagantrags zu 2 und im Hinblick auf den Feststellungsantrag zu 4 (vormals 5). Der Zug-um-Zug geltend gemachte Nutzungersatz ist nicht zu berücksichtigen (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 31.07.2017 - 6 U 154/17). Ausgehend von den ursprünglichen 39.907,92 € sind die deliktischen Zinsen von 4 % aus dem Kaufpreis von 41.800,00 € seit 14.02.2014 bis zur Rechtshängigkeit mit 10.860,00 € hinzu zusetzen. Das macht insgesamt 50.767,92 € aus. Verloren hat der Kläger bezüglich Klagantrag zu 1 mit 4.664,49 € (35.727,92 € laut Klage S. 26 abzüglich zugesprochenen 31.063,43 €), bezüglich Klagantrag zu 2 mit 10.860,00 € und bezüglich Klagantrag zu 4 (vormals 5) mit 4.180,00 € (vgl. Klage S. 26). Das ergibt in Summe 19.704,49 €. Das sind 39 % vom fiktiven Streitwert.

Für die vorläufige Vollstreckbarkeit gilt § 709 S. 2 ZPO.

Beim Streitwert wurde der Kaufpreis und der geltend gemachte Aufwendungsersatz angesetzt. Der Feststellungsantrag zu 4 (vormals 5) wurde mit 10 % des Kaufpreises berücksichtigt, wie vom Kläger vorgeschlagen.

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.

Müller-Deppisch
Vorsitzender Richter am Landgericht

Verkündet am 19.11.2020

Hubschneider, JFAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 20.11.2020



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