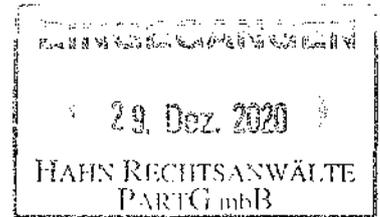


Aktenzeichen:



Landgericht Stuttgart



*F10 TB 12.01.2021*

*F10 BB 24.01.2021*

*F10 BB 01.03.2021*

*F10 SW 29.06.2021*

## Im Namen des Volkes

### Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

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 - 20. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Häberlein  
als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 12.11.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 42.165,33 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14.07.2020 Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes V 250 BT 4MATIC EDITION Kompakt, Fahrzeugidentifikationsnummer \_\_\_\_\_ zu zahlen.

2. Die Beklagte wird weiter verurteilt, den Kläger von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.706,94 € freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes V 250 BT 4MATIC EDITION Kompakt, Fahrzeugidentifikationsnummer ....., in Annahmeverzug befindet.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 15 % und die Beklagte 85 %.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird für die Zeit vor dem 12.11.2020 auf 51.773,63 € festgesetzt und für die Zeit ab dem 12.11.2020 auf 47.250,33 €.

## Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche im Zusammenhang mit einem Fahrzeugkauf geltend.

Er kaufte am 07.12.2017 von der Beklagten das streitgegenständliche Fahrzeug Mercedes V 250 BT 4MATIC Edition Kompakt für 50.850,00 €. Damals betrug der Kilometerstand 20.004 km. Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vom 12.11.2020 betrug er 59.285 km. Das Fahrzeug unterliegt der Euro-6-Norm. In ihm ist ein Motor des Typs OM 651 verbaut. Der Kläger hat das vom Kraftfahrtbundesamt freigegebene Softwareupdate aufspielen lassen.

Der Kläger beanstandet, dass das streitgegenständliche Fahrzeug den Grenzwert von 80 km/h für Stickoxide im realen Straßenverkehr unter normalen Betriebsbedingungen nicht einhalte.

Außerdem behauptet er, dass in allen Motoren der Beklagten mit der Bezeichnung OM 651 und der Bezeichnung OM 642 eine Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung verbaut sei. Diese Funktion halte den Kühlmittelkreislauf künstlich kühler, verzögere die Aufwärmung des Motoröls und Sorge so dafür, dass beim gesetzlichen Prüfzyklus der Grenzwert für Stickoxide eingehalten werde. Im Straßenbetrieb werde die Funktion dagegen deaktiviert und der Grenzwert deutlich überschritten.

Weiter sei in dem Fahrzeug ein Thermofenster verbaut. Danach werde beim streitgegenständlichen Fahrzeug die Rate der Abgasrückführung abhängig von der Umgebungstemperatur zurückgefahren. Bei einer Umgebungstemperatur von zum Beispiel 7° C oder darunter sei die Abgasrückführung um bis zu 48 % niedriger als bei höheren Temperaturen. Beim Unterschreiten einer bestimmten Temperatur werde die Abgasrückführung ganz abgeschaltet.

Daneben behauptet der Kläger, dass die Funktionen Bit 13, Bit 14 und Bit 15 sowie Slipguard verbaut seien.

Die Beklagte habe auch vorsätzlich gehandelt. Dem Vorstand der Beklagten sei bekannt gewesen, dass die Fahrzeuge die zulässigen EU-Grenzwerte (Euronorm 5 und 6) tatsächlich im realen Straßenverkehr nicht einhalten. Von daher sei dem Vorstand bekannt gewesen, dass die „Einhaltung“ der Grenzwerte nur auf anderem Weg, indem die Einhaltung derselben auf dem Prüfstand vorgetäuscht wird, vordergründig sichergestellt werden könne. Jedenfalls dem Entwicklungsvorstand Dr. Weber sei über die technischen Details fortlaufend berichtet worden. Dr. Weber sei zum Beispiel auch über den „Einbau“ der Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung durch entsprechende Softwarekalibrierung in den Fahrzeugen informiert gewesen.

Mit dem Aufforderungsschreiben Anl. K1c vom 19.05.2020 wandte sich der Kläger vorgerichtlich vergeblich an die Beklagte.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 50.850,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes V 250 BT 4MATIC EDITION Kompakt, Fahrzeugidentifikationsnummer   zu zahlen abzüglich einer Nutzungsentschädigung pro gefahrenem Kilometer seit dem 14.12.2017, die sich nach folgender Formel berechnet: (50.850,00 € x gefahrene Kilometer) : 229.996 km;
2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.954,46 € freizustellen;
3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes V 250 BT 4MATIC EDITION Kompakt, Fahrzeugidentifikationsnummer

; in Annahmeverzug befindet;

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für über den Antrag 1 hinausgehende Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes V 250 BT 4MATIC EDITION Kompakt, Fahrzeugidentifikationsnummer , mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt

Klagabweisung.

Sie macht geltend, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhält. Welche Stickoxidemissionen das Fahrzeug außerhalb dieser Tests aufweise, sei rechtlich unbeachtlich und dahingehende Werte könnten noch nicht einmal als Indiz für eine Abschaltvorrichtung dienen. Das streitgegenständliche Fahrzeug entspreche einem Fahrzeugtyp, der die gesetzlichen Grenzwerte für Stickoxidemissionen einhalte. Dies werde vorliegend durch die EG-Typgenehmigung festgestellt und vom Kläger für sein Fahrzeug nicht substantiiert in Abrede gestellt. Die Stickoxidgrenzwerte der einschlägigen Euro-Normen seien untrennbar mit den detailliert normierten Prüfbedingungen verknüpft. Mit den Prüfstandstests unter einheitlichen Bedingungen würden europaweit faire Wettbewerbsbedingungen für die europäische Automobilindustrie und zugleich die Vergleichbarkeit der Herstellerangaben für die Verbraucher im Binnenmarkt gewährleistet. Es solle keine Rolle spielen, ob ein Fahrzeugmodell in Schweden oder am Mittelmeer geprüft und genehmigt wird. Eine Veränderung der gesetzlich vorgegebenen Prüfbedingungen (beispielsweise Geschwindigkeit, Widerstand, Umgebungstemperatur, Luftdruck, Kalt-/Warmstart, Nebenverbraucher wie Klimaanlage oder Fahrzeugelektronik) wirke sich selbstverständlich auf das Verbrauchs- und Emissionsverhalten des Fahrzeugs aus.

Im vorliegenden Fahrzeug sei keine manipulative Umschaltlogik verbaut, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße. Mit Blick auf den Vorwurf, unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut zu haben, führt die Beklagte u.a. aus, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen abzugrenzen seien von technisch veranlassten Veränderungen der Emissionskontrollsysteme. Die Feinsteuerung (Kalibrierung) von Emissionskontrollsystemen solle gerade nicht Gegenstand von Art. 3 Abs. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sein.

Es sei nicht zutreffend, dass die Abgasrückführung bei einer Außentemperatur von 7° C gegenüber höheren Außentemperaturen um 48 % reduziert werde. Das Abgasrückführungssystem im streitgegenständlichen Fahrzeug sei selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv.

Mit Blick auf die Kühlmittelsolltemperaturregelung führt die Beklagte u.a. aus, diese sei in beiden Fallgruppen, also auch im Straßenbetrieb und nicht nur auf dem Prüfstand aktiviert. Mit den Anpassungen der Abgasrückführungsstrategie im Zuge des Softwareupdates gehe einher, dass eine Regelung zur Steuerung der Kühlmittelsolltemperatur für die Warmlaufphase des Motors, die dem Kraftfahrtbundesamt bekannt sei und von diesem für das verfahrensgegenständliche Fahrzeug nicht als unzulässig beanstandet worden sei, entfernt werde.

Zudem bestreitet die Beklagte, dass der Kläger (noch) Eigentümer des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei.

Überdies erhebt die Beklagte die Einrede der Verjährung.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 12.11.2020 verwiesen.

## Entscheidungsgründe

### I.

Die Klage ist teilweise unzulässig. Soweit sie zulässig ist, ist sie überwiegend begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Zahlungsanspruch in der tenorierten Höhe gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Der Kläger ist aktivlegitimiert (1.). Er hat einen Schaden in Form der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung - dem Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Mercedes V 250 BT 4MATIC Edition Kompakt - erlitten (2.). Dieser Schaden ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (3.). Dieses Verhalten war fahrlässig (4.). Bei den genannten Bestimmungen handelt es sich um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (5.). Aufgrund dessen hat der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz, gerichtet auf Zahlung, wobei sich der Kläger die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile in Höhe von 8.684,67 € (für vom Kläger gefahrene Kilometer) anrechnen lassen muss (6.). Dieser Anspruch

ist nicht verjährt (7.). Die Beklagte befindet sich im Annahmeverzug (8.). Der Kläger kann Zinsen in der tenorierten Höhe verlangen (9.). Der Feststellungsantrag ist unzulässig (10.). Der Kläger kann von der Beklagten die Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten wie tenoriert verlangen (11.).

1. Der Kläger ist aktivlegitimiert. Die für einen zwischenzeitlichen Eigentumsverlust des Klägers am streitgegenständlichen Fahrzeug bzw. eine zwischenzeitliche Weiterveräußerung beweispflichtige Beklagte ist mangels Beweisangebots beweisfällig geblieben.

2. Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Der Schaden liegt in der unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises von 50.850,00 €. Ein Schaden kann auch in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder in der Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts bestehen (vgl. Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., Einf. v. § 823 Rn. 24). 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 ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten.

a) Das Fahrzeug entsprach nicht den Vorgaben von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach dieses bei normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten darf.

aa) Die Beklagte beruft sich darauf, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhalte. Sie führt weiter im nachgelassenen Schriftsatz vom 03.12.2020 (dort S. 9 f.) Folgendes aus:

„Im Übrigen ist nicht einmal belegt, dass das streitgegenständliche Fahrzeug die Grenzwerte im „realen Fahrbetrieb“ nicht einhält. Um einen derartigen Vorwurf gegenüber der Beklagten schlüssig vortragen zu können, müsste zunächst definiert werden, was unter „realem Fahrbetrieb“ zu verstehen ist. Rein vorsorglich bestreitet die Beklagte, dass das Fahrzeug bei „realem Fahrbetrieb“ die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte nicht einhält.“

Mit diesen Angaben hat die Beklagte ihr „Bestreiten“ nicht auf eine von ihr gemachte tatsächliche Wahrnehmung begründet, sondern - rechtlich unbeachtlich - darauf, dass eine Definition zum „realen Fahrbetrieb“ fehle. Was „realer Fahrbetrieb“ bzw. „normale Betriebsbedingungen“ sind, liegt auf der Hand: es ist die Situation gemeint, wenn ein Fahrzeug auf der Straße fährt. Selbstverständlich ist hier eine Situation, in der ein Fahrzeug aus der Parklücke herausfährt, genauso gemeint wie die Situation, in der ein Fahrzeug auf der Autobahn fährt. Die Beklagte kann nicht verneinen, dass die soeben beispielhaft genannten und tausend andere Situationen solche Situationen sind, in denen „realer Fahrbetrieb“ bzw. „normale Betriebsbedingungen“ vorliegen. Wollte die Beklagte nicht in der Lage sein, mit dem Begriff des „realen Fahrbetriebs“ bzw. der „normalen Betriebsbedingungen“ umzugehen, hieße dies zugleich, dass sie auch vortragen möchte, der ihr zweifelsohne bekannten Verpflichtung gemäß Art. 4 Nr. 1 und Nr. 3 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008, ihre Fahrzeuge mit einem OBD-System auszustatten, welches unter normalen Betriebsbedingungen den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, nicht nachgekommen zu sein. Die Annahme, das OBD-System brauche lediglich so ausgelegt zu sein, dass es ausschließlich im Prüfstand eine Überschreitung des in Anhang XI, dort Ziffer 2.3.1 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 genannten Werts von 540 mg/km für Stickoxide zu erkennen habe, liegt fern. Vielmehr soll das OBD-System nach Art. 4 Nr. 2 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 so ausgelegt, gebaut und im Fahrzeug installiert sein, dass es in der Lage ist, während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs bestimmte Arten von Verschlechterungen oder Fehlfunktionen zu erkennen.

bb) Nach der zutreffenden höchstrichterlichen Rechtsprechung sind die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (EuG, Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 und 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10). Für die Richtigkeit dieser Auslegung spricht der klare Wortlaut dieser Normen. Ergänzend spricht dafür auch Art. 10 Abs. 1 der Verordnung, der die Befugnisse der nationalen Behörden bei der Gewährung einer Typgenehmigung regelt und dabei ausdrücklich nicht nur auf die Durchführungsmaßnahmen der Verordnung abstellt, sondern auch auf die Verordnung selbst. Insbesondere kann nicht angenommen werden, dass mit der Erwähnung von „normalen Betriebsbedingungen“ in Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 lediglich auf die Bedingungen eines Prüfstandsbezugs Bezug genommen werden soll. Wäre dies zutreffend, wären auch Abschaltvorrichtungen nur im Prüfstandsbetrieb unzulässig, nachdem in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Begriff der Abschaltvorrichtung unter anderem dahingehend definiert wird, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Anhaltspunkte für einen abweichenden gesetzgeberischen Willen sind nicht erkennbar.

(1) Aus den Erwägungsgründen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt sich kein Anhaltspunkt für die von der Beklagten vorgenommene Auslegung.

(a) Erwägungsgrund 12 der Verordnung stützt die Ansicht der Beklagten nicht. Danach sollten weitere Anstrengungen unternommen werden, um striktere Emissionsgrenzwerte einzuführen, einschließlich der Senkung von Kohlendioxidemissionen, und um sicherzustellen, dass sich die Grenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen. Diesen Erwägungsgrund hat der europäische Gesetzgeber folgerichtig in Gestalt von Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung sowie in Gestalt der Grenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung umgesetzt.

(b) Auf Erwägungsgrund 14 der Verordnung kann sich die Beklagte ebenfalls nicht berufen. Dieser bezieht sich auf den Erwägungsgrund 13, in welchem es um die Partikelmasse bzw. Partikelzahl geht. Ein Bezug konkret zu Stickoxidemissionen ist nicht erkennbar.

(c) Entgegen der Ansicht der Beklagten stützt Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ihre Rechtsansicht nicht. Im Gegenteil: Nach Satz 3 dieses Erwägungsgrundes können Überprüfungen (gemeint: der Europäischen Kommission) erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Damit hat der hier in Gestalt des Europäischen Parlamentes und des Rates sprechende europäische Gesetzgeber einen Auftrag an die Europäische Kommission dahingehend erteilt, dass die Prüfstandsituation die Situationen außerhalb des Prüfstands im realen Fahrbetrieb angemessen abbildet. Damit hat der europäische Gesetzgeber die Wertungen in Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung unterstrichen, wonach bei normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte laut Anhang I der Verordnung eingehalten werden müssen.

(d) Eine Befugnis der Kommission, diesen Maßstab zugunsten eines anderen Maßstabs abzuändern, ist auch Erwägungsgrund 26 nicht zu entnehmen.

(2) Auch die in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Ausnahmetatbestände rechtfertigen keine Abweichungen von den in Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung gemachten Vorgaben. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung ist, wie sich der Gesetzessystematik entnehmen lässt, eine Ausnahmegesetzvorschrift zu Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung, nicht aber zu den übrigen Vorschriften der Verordnung.

(3) Soweit die Europäische Kommission in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ein Prüfverfahren bestimmt hat, welches ggf. weniger strenge Anforderungen an die Emissionsbegrenzung stellt als die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ändert dies nichts daran, dass daneben die Bestimmungen der zuletzt genannten Verordnung einzuhalten waren. Aus dem Wortlaut von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2, Art. 5 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt sich ausdrücklich, dass ein Fahrzeug nicht nur den Durchführungsmaßnahmen der Verordnung entsprechen muss, sondern auch der Verordnung und ihrem Anhang I selbst. Daraus erhellt, dass ein Fahrzeug nicht allein deswegen gesetzeskonform ist, weil für den betreffenden Fahrzeugtyp ein offizieller Emissionstest auf dem Prüfstand erfolgreich durchlaufen wurde. Nichts anderes ergibt sich aus der Richtlinie 70/220/EWG und der Ziffer 5.3.1.4 des dortigen Anhangs I. Diese Regelung bezieht sich, wie aus der Überschrift der Ziffer 5.3 - „Beschreibung der Prüfungen“ - erhellt, auf die Situation im Prüfstand.

(4) Weiter kann sich die Beklagte nicht darauf berufen, dass nach der Verordnung (EU) 2016/427 die Grenzwerte bei den RDE-Messungen (Real-Driving-Emissions-Messungen) um das 2,1-fache überschritten werden dürfen. Die diese Verordnung erlassende Europäische Kommission hat mit der betreffenden Bestimmung unter Verkennung der Anordnungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Grenzen ihrer Befugnis nicht beachtet (Gericht der Europäischen Union - Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 137).

b) Das Nichteinhalten der genannten Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 begründete die konkrete Gefahr, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge drohten dem Kläger in Bezug auf sein Fahrzeug Nutzungsbeschränkungen und ein Wertverlust.

3. Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit eine adäquate Verursachung, welche vorliegt, wenn die Befolgung des Schutzgesetzes größere Sicherheit gegen den Schadenseintritt geboten hätte (Palandt/Sprau, BGB, 78. Aufl., § 823 Rn. 59).

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs produziert und in Verkehr gebracht. In diesem Zusammenhang hat sie eine EG-Typgenehmigung erlangt, ohne dass die erforderliche Voraussetzung, dass die Stickoxidemissionen im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten, vorgelegen hätte. Der Fortbestand der EG-Typgenehmigung hing aber wesentlich an der Einhaltung dieser Voraussetzung. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das

Kraftfahrtbundesamt 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 des Überschreitens der gesetzlich vorgegebenen Grenze für Stickoxidemissionen bedroht. Denn ein Fahrzeug, das im öffentlichen Straßenraum nicht fahren darf, ist seines Hauptzwecks beraubt. Üblicherweise werden die Fahrzeuge vom Ersterwerber häufig weiterveräußert an Zweit- und Folgerwerber. 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 Käufer von dem Erwerb eines Fahrzeugs von einem Gebrauchtwagenverkäufer absieht, wenn er weiß, dass die Zulassung widerrufen werden kann. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts.

4. Das Verhalten der Beklagten war jedenfalls fahrlässig.

a) Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (Palandt/Sprau, BGB, 78. Aufl., § 823 Rn. 42 i.V.m. Palandt/Grüneberg, BGB, 78. Aufl., § 276 Rn. 12). Nach den Verkehrsgepflogenheiten wäre angesichts der Bedeutung der Verordnung für das Funktionieren des Binnenmarkts im Sinne harmonisierter Rechtsvorschriften und ein hohes Umweltschutzniveau (Erwägungsgrund 1 der Verordnung), aber auch für die korrekte Information von Verbrauchern und Anwendern (Erwägungsgrund 17 der Verordnung), eine eingehende Befassung der Beklagten mit den oben erörterten Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrem rechtlichen Rahmen erforderlich gewesen. Nicht diesem hohen Sorgfaltsmaßstab genügend war, dass sich die Beklagte auf die Überlegung zurückzieht, dass es genüge, die Prüfstandtests zu bestehen. Für die Richtigkeit dieser Überlegung liefert die genannte Verordnung und ihr rechtlicher Rahmen wie dargestellt keine Anhaltspunkte.

b) Nicht genügend ist zwar, dass allgemein ein gesetzlicher oder gewillkürter Vertreter der Beklagten gehandelt hat, erforderlich ist vielmehr, dass ein verfassungsmäßiger Vertreter gehandelt hat (Palandt/Sprau, BGH, 78. Aufl., § 823 Rn. 77). Vom Handeln eines verfassungsmäßigen Vertreters - hier in Gestalt der Verkennung der Vorgaben der Verordnung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 - ist aber zwingend auszugehen, nachdem die Vorgaben so bedeutsam sind, dass diejenige Person oder diejenigen Personen, die bei der Beklagten mit der Erfüllung der Vorgaben beauftragt ist bzw. sind, als verfassungsmäßiger Vertreter anzusehen ist bzw. sind (vgl.

Palandt/Ellenberger, BGB, 78. Aufl., § 31 Rn. 6). Unerheblich ist, ob ihr oder ihnen rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht eingeräumt worden ist (Palandt/Ellenberger, aaO).

5. Bei Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt es sich um Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB.

Eine Norm ist nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung dann Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits soll der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb reicht es nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann, er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Zudem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 13.12.2011 - XI ZR 51/10, juris Rn. 21).

Diese Vorgaben sind vorliegend erfüllt.

a) Dies ergibt sich zunächst aus Erwägungsgrund 17 der Verordnung, wonach die Verbraucher objektive und genaue Informationen über den Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxidemissionen erhalten sollen. Unerheblich ist, dass in dem Erwägungsgrund sowie in dem damit korrespondierenden Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Stickoxidemissionen nicht genannt sind. Es liegt fern, dass der Normgeber zwar sicherstellen wollte, dass Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu Kohlendioxidemissionen erhalten, aber zugleich zulassen wollte, dass ihnen die Nichteinhaltung der Grenzwerte der Verordnung für Stickoxidemissionen verborgen bleiben darf. Der Individualschutz liegt damit im Aufgabenbereich der Normen zur Begrenzung der Stickoxidemissionen und erweist sich nicht lediglich als deren Reflex. Nach den oben genannten Maßgaben ist unerheblich, dass daneben die Normen weitere Belange schützen wie zum Beispiel das

Funktionieren des Binnenmarkts oder das Erreichen einer hohen Luftqualität.

b) Weiter erhellt aus der Bezugnahme gleich in Erwägungsgrund 1 der Verordnung auf den Binnenmarkt, dass ein Rechtsschutz einzelner Personen, konkret von Verbrauchern wie vorliegend dem Kläger, mit der Verordnung bezweckt werden soll. Erwägungsgrund 1 der Verordnung lautet wie folgt:

„Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 06.02.1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ... ein umfassendes System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.“

Nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Erwägungsgrund 1 gehört zum Schutzzweck der Verordnung auch derjenige eines Binnenmarkts ohne Binnengrenzen, in welchem unter anderem der freie Warenverkehr sichergestellt wird. Dieses Ziel soll offensichtlich durch die Harmonisierung der Emissionswerte erreicht werden, denn eine Vielzahl unterschiedlicher - nationaler - Vorschriften würde den freien, grenzenlosen Warenverkehr behindern und folglich dem Binnenmarkt, der ein Raum ohne Binnengrenzen ist, widersprechen. Begünstigte dieses Raums ohne Binnengrenzen sind unter anderem diejenigen, die von der Möglichkeit des grenzenlosen Warenverkehrs Gebrauch machen wollen. Dies können unzweifelhaft auch Verbraucher wie vorliegend der Kläger sein, der ein Interesse daran haben kann, Waren wie vorliegend das streitgegenständliche Fahrzeug später grenzüberschreitend an einen Dritten zu verkaufen, ohne diesbezüglich wegen Nichteinhaltung der Emissionsgrenzwerte durch das streitgegenständliche Fahrzeug daran gehindert zu sein.

c) Da es sich bei Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um unmittelbar geltendes Unionsrecht handelt, gebietet es der Grundsatz der effizienten Durchsetzung des Unionsrechts (effet utile), dass die genannten Vorschriften als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB angesehen werden (vgl. EuGH, Urteil vom 17.09.2002 - C-253/00, juris Rn. 27 ff.; W. Schroeder in Streinz, EUV/AEUV, 3. Auflage, AEUV Art. 288 Rn. 41).

d) Die Annahme eines Individualschutzes fügt sich auch in den von der Verordnung vorgegebenen Haftungsrahmen, insbesondere deren Art. 13, ein. Danach müssen die Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung verhältnismäßig sein. Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt, nachdem sich der klagende Verbraucher seine gezogenen Nutzungen anrechnen lassen muss, also keine über seinen Vermögensschaden hinausgehenden Ansprüche geltend machen kann. Nach Art. 13 der Verordnung müssen die Sanktionen zugleich wirksam und abschreckend sein. Dieser gesetzgeberischen Intention wird die Verleihung eines deliktsrechtlich vermittelten Individualrechtsschutzes für Autokäufer gerecht.

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. 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 nicht hätte erteilt werden dürfen 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. Dabei ist unerheblich, dass das Kraftfahrtbundesamt bisher die Zulassung nicht widerrufen hat.

Der Kläger kann daher die Rückgängigmachung des ihm in der Form des Abschlusses eines unvorteilhaften Vertrages entstandenen Schadens verlangen. Konkret hat der Kläger gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung des zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Kaufpreises. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat der Kläger sich die von ihm gezogenen Nutzungen (auf der Basis einer vom Gericht nach § 287 ZPO geschätzten Gesamtleistung des Fahrzeugs von 250.000 km) anrechnen zu lassen.

7. Die klägerischen Ansprüche sind auch nicht verjährt. Dass der Kläger von den streitgegenständlichen Mängeln bereits so rechtzeitig Kenntnis erlangt hat, dass die kenntnisabhängige 3-jährige Verjährungsfrist gemäß §§ 195, 199 Abs. 1 BGB bei der Klagerhebung im Jahr 2020 bereits abgelaufen war, hat die Beklagte weder vorgetragen noch sind Hinweise für eine solche Kenntnis ersichtlich. Angesichts des Kaufs des Fahrzeugs im Jahr 2017 ist auch die kenntnisunabhängige 10-jährige Verjährungsfrist des § 199 Abs. 3 Nr. 1 BGB bei Klagerhebung im Jahr 2020 noch nicht abgelaufen gewesen.

8. Der auf Feststellung des Annahmeverzugs gerichtete Antrag ist begründet, nachdem der Kläger in der mündlichen Verhandlung die Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs angeboten hat und dabei den von der Klagforderung abzuziehenden Nutzungersatz auf der Grundlage einer zutreffenden Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs berechnet hat.

9. Der Kläger kann Rechtshängigkeitszinsen (§ 291, § 288 Abs. 1 BGB) verlangen.

10. Der Feststellungsantrag ist unzulässig, da er nicht gemäß der Vorgabe des § 253 Abs. 2 Nr. 2 (dort am Ende) hinreichend bestimmt ist. Der Begriff der in dem Feststellungsantrag verwendeten „unzulässigen Abschaltanlage“ ist zu vage. Es wäre angesichts der zahlreichen vom Kläger beanstandeten Abschaltanlagen Sache des Klägers, diese in seinen Anträgen präzise zu benennen.

11. Der Kläger kann die Zahlung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus einem Gegenstandswert von bis zu 45.000,00 € verlangen.

## II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO, wobei das Gericht berücksichtigt hat, dass angesichts der zunächst vom Kläger zu hoch veranschlagten Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs er mit Blick auf die Gerichtsgebühr und die Verfahrensgebühr mit einem höheren Anteil unterlegen ist als mit Blick auf die Terminsgebühr. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in § 709 ZPO. Bei der Streitwertfestsetzung hat das Gericht § 3 ZPO, § 48 Abs. 1 GKG herangezogen.

### 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](http://www.ejustice-bw.de) beschrieben.

Dr. Häberlein  
Richter am Landgericht

Verkündet am 17.12.2020

Grail, JFAng'e  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Stuttgart, 18.12.2020



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