



## Landgericht Ravensburg

### Im Namen des Volkes

### Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]  
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:  
029159-20/PA

gegen

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

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwalt Markus D. **Baur**, Habsburger Straße 1, 80801 München, Gz.: Az: 541/20 B06 3  
D3/639-20

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Ravensburg - 1. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Nick als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 07.12.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 18.165,43 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 22.09.2020 Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLK 250 CDI BlueTEC

4MATIC, [REDACTED] zu bezahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 22.09.2020 zu zahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 30% und die Beklagte 70%.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf bis 30.000,00 € festgesetzt.

## Tatbestand

Der Kläger erwarb von der Beklagten mit Kaufvertrag vom 06.03.2015 (Anlage K1a) einen gebrauchten GLK 250 BlueTec 4Matic, hergestellt am 26.10.2012, zum Kaufpreis von 28.450,00 €. Das Fahrzeug verfügt über ein SCR-System. Die Laufleistung des Fahrzeugs betrug bei Übergabe an den Kläger 89.700 km. Zuletzt betrug sie 165.761 km. In dem Fahrzeug ist ein Motor der Baureihe Om651 verbaut, Euronorm 6.

Das KBA hat für den Motor OM651 einen Rückruf veranlasst (Anlage K1b). Das KBA bemängelte dabei die sog. Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung. Diese Sorge dafür, dass im Prüfmodus die Grenzwerte für den Stickoxid-Ausstoß eingehalten werden. Im Straßenverkehr sei die Funktion allerdings nicht aktiv. Die Beklagte hat gegen diesen Widerspruch erhoben, da sie ihn für unzutreffend erachtet. Der Motor Om651 ist Gegenstand staatsanwaltschaftlicher Ermittlungen.

Dem Kläger wurde für den Einbau einer Anhängerkupplung (812,99 EUR) und den Erwerb eines zusätzlichen Satzes Räder (Felgen und Reifen; 1,476,21 EUR) insgesamt ein Betrag in Höhe von 2.289,20 EUR in Rechnung gestellt (Anlage K1e).

Der Klägervertreter forderte die Beklagte mit Schreiben vom 13.05.2020 (Anlage K1d) erfolglos

zur Zahlung von Schadenersatz auf.

Der Kläger behauptet,

in dem Fahrzeug seien unzulässige Abschaltvorrichtungen vorhanden.

Es sei eine Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung vorhanden, die vom KBA als unzulässige Abschaltvorrichtung eingestuft worden sei. Die Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung sei dem KBA im Genehmigungsprozess nicht vorgestellt worden. Wie auch beim gerichtsbekanntem VW-Motor Typ EA 189 funktioniere die Abschaltvorrichtung „Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung“ über zwei Betriebsmodi, deren wesentlicher Unterschied in der Steuerung der AGR-Rate liegt (unterschiedliche AGR-Kennfelder). Im Prüfstandsmodus werde die AGR-Rate nicht heruntergefahren, so dass Stickoxidemissionen auf das gesetzlich zulässige Maß abgesenkt werden. Im Normalbetrieb werde bei der Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung ein anderer Betriebsmodus (bzw. ein anderes AGR Kennfeld) eingeschaltet, der im Ergebnis zu einer Reduzierung der AGR-Rate und damit zwangsläufig zu wesentlich höheren Stickoxidemissionen führe. Wäre dieser Betriebsmodus (bzw. dieses AGR Kennfeld) im Prüfstand aktiv gewesen, hätte der streitgegenständliche Fahrzeugtyp den für die Typengenehmigung notwendigen Abgastest nicht bestanden.

Im Fahrzeug sei ein sog. Thermofenster installiert.

Während des Durchfahrens des NEFZ werde eine erhöhte Menge an benötigtem Harnstoff (AdBlue) im SCR-System beigemischt, um die Schadstoffausstoß zu verringern.

Der Beklagten sei bekannt gewesen, dass in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut sei.

**Der Kläger beantragt:**

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 30.739,20 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLK 250 CDI BlueTEC 4MATIC, [REDACTED] inklusive zusätzlichem Satz Räder, zu zahlen, unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 06.03.2015, die sich nach folgender Formel berechnet:  $(30.739,20 \text{ EUR} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 410.300 \text{ km}$ . 1

2. die Beklagte weiter zu verurteilen, an den Kläger Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 28.450,00 EUR vom 07.03.2015 bis zur Rechtshängigkeit zu zahlen.
3. die Beklagte weiter zu verurteilen, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.474,89 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen;
4. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes GLK 250 CDI BlueTEC 4MATIC, [REDACTED] in Annahmeverzug befindet;
5. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes GLK 250 CDI BlueTEC 4MATIC, [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

**Die Beklagte beantragt,**

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet auszugsweise,

Das Fahrzeug halte die geltenden Nox-Emissionsgrenzwerte ein. Es sei irrelevant, welches Emissionsverhalten das Fahrzeug außerhalb der gesetzlichen Prüfungsbedingungen zeige.

Die „Kühlmittelsolltemperaturregelung“ stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Insbesondere liege keine Regelung vor, aufgrund derer auf dem „Prüfstand“ eine andere „Abgasreinigungsstrategie“ bzw. „Emissionskontrollstrategie“ angewendet würde als im realen Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen. Es liege daher kein Mechanismus und keine Softwarelogik vor, der oder die „erkennen“ würde, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im Straßenbetrieb sei und in Abhängigkeit davon irgendetwas schalte oder regle. Das geregelte Kühlmittelthermostat ist vielmehr in beiden Fallgruppen, also auch im Straßenbetrieb und nicht nur auf dem Prüfstand, aktiviert.

Etwaige Gewährleistungsansprüche seien verjährt. Deliktische Ansprüche schieden bereits deshalb aus, weil die Beklagte bei der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs keine strategische Entscheidung zum Einsatz einer Manipulationssoftware getroffen habe, sondern im Hin-

blick auf dessen NOx-Emissionen einer vertretbaren Rechtsauffassung gefolgt sei, so dass für Vorsatz oder Sittenwidrigkeit von vornherein kein Raum sei.

Bzgl. der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 07.12.2020 sowie den nachgelassenen Schriftsatz Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

### I.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch aus § 826 BGB auf Zahlung von 18.165,43 €, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs.
  - 1.1 Die Beklagte hat potentielle Erwerber des streitgegenständlichen Fahrzeugs getäuscht, indem sie mit dem Inverkehrbringen dieses mit dem Motor OM 651 ausgestatteten Fahrzeugs konkludent erklärt hat, dass letzteres im Zeitpunkt des Vertragsschlusses über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügen würde, deren Fortbestand nicht dadurch gefährdet sein würde, dass die erforderliche EG-Typengenehmigung durch eine Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes erschlichen worden sei. Diese Erklärung war unzutreffend, weil in dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor OM 651 eine gem. Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung zum Einsatz gelangt, wodurch der Betrieb des streitgegenständlichen Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr gefährdet wird, weil die zuständige Zulassungsbehörde dem Eigentümer oder Halter gem. § 5 Abs. 1 FZV eine angemessene Frist zur Mängelbeseitigung setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen kann. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat daher - unstreitig - einen verpflichtenden Rückruf angeordnet. Die grundsätzliche Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in dem Motor OM 651 hat der Kläger - unabhängig davon, inwieweit er sein Begehren auf Gewährleistungs- oder deliktische Ansprüche stützt - hinreichend substantiiert dargelegt (vgl. hierzu BGH, Beschl. v. 28.01.2020, VIII ZR 57/19, Rn. 9 ff; OLG Stuttgart, WM 2019, 1704, 1706 f). In dem von ihm zitierten Zeitungsartikel vom 14.04.2019 heißt es unter Bezugnahme auf ein Schreiben des Kraftfahrtbundesamtes vom 04.04.2019: „Aufgefallen ist dies an einem

Geländewagen vom Typ GLK 220 mit der Schadstoffnorm Euro 5. ... In dem Motor vom Typ OM651 wurde eine ‚Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung‘ eingebaut. Sie bewirkt, dass bei der für die Typzulassung notwendigen Prüfung im Labor eine niedrigere Kühlmitteltemperatur und auch eine andere Abgasreinigungsstrategie angewendet wird. Resultat: Auf dem Prüfstand hält der Wagen die Stickoxid-Grenzwerte ein, auf der Straße nicht. Dies ist, laut dem Schreiben, offensichtlich auch bei Nachprüfungen unter anderem bei Daimler so nachgewiesen worden. Jetzt droht bei rund 55,000 Autos vom Modell GLK ein amtlicher Rückruf“. In dem Artikel vom 19.05.2019 wird hierzu ausgeführt: „Daimler muss sich im Rahmen der Diesellauffäre offenbar auf weitere Zwangsrückrufe gefasst machen. Wie die Zeitung ‚Bild am Sonntag‘ berichtet, sei bei Fahrzeugen des Typs GLK 220 CDI, die zwischen 2012 und 2015 gebaut wurden“, eine sogenannte „Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung“ zur Manipulation von Abgastests verwendet worden (OLG Naumburg Urt. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).

Um ihrer aufgrund des substantiierten Klägervortrags bestehenden sekundären Darlegungslast zu genügen, hätte die Beklagte daher nachvollziehbar darlegen müssen, dass und warum sich die Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung anders darstellt, als vom Kläger behauptet (vgl. OLG Stuttgart, WM 2019, 1704, 1707 zur Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung). Die Beklagte hätte hierzu den Rückrufbescheid mit Gründen ungeschwärzt sowie ihr Widerspruchsschreiben ungeschwärzt vollständig vorzulegen gehabt oder deren Inhalt vollständig vorzutragen gehabt. Das hat sie auch in dem nachgelassenen Schriftsatz nicht in ausreichendem Maße getan. Insoweit kann sich die Beklagte auch nicht auf den Schutz von Betriebsgeheimnissen berufen (OLG Naumburg Urt. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).

Der Unterschied der Steuerungssoftware des VW-Motors EA 189 und derjenigen des Mercedes-Motors OM 651 besteht lediglich darin, dass die Steuerungssoftware des EA 189 über eine Lenkwinkelerkennung registrierte, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befand, und die zur Einhaltung der Grenzwerte notwendige Abgasrückführung erst dann überhaupt aktivierte, sog. Kippschalterlogik, wohingegen bei der streitgegenständlichen Steuerungssoftware des OM 651 die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, welche die sichere Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet, sich außerhalb von Regelungsbedingungen, wie sie auf dem Prüfstand, unter realen Fahrbedingungen aber nicht vorkommen, oft abschaltet.

Die Beklagte kann sich auch nicht darauf berufen, dass die Sollwerttemperatur für den

Kühlmittelthermostat lediglich aus Gründen des Motor- und Bauteilschutzes abgesenkt werde. Denn es handelt sich hier weder um eine Abschaltvorrichtung, die notwendig ist, um den Motor vor einer Beschädigung oder einem Unfall zu schützen (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a VO EG 715/2007), noch um eine Abschaltvorrichtung, die nicht länger arbeitet, als dies zum Anlassen des Motors erforderlich ist (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. b VO EG 715/2007). Vielmehr sind die für die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung applizierten Schaltkriterien so gewählt, „dass wesentliche Randbedingungen des gesetzlichen Prüfverfahrens erkannt werden können und die Sollwertabsenkung mit Sicherheit bei der gesetzlichen Prüfung Typ 1 im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) aktiv ist“, wohingegen sie „schon bei normalen Abweichungen von den Prüfbedingungen des NEFZ, die im realen Verkehr unter Bedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind (normale Betriebsbedingungen), oft abgeschaltet“ wird (OLG Naumburg Ur. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).

- 1.2 Durch die Verwendung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im Mercedes Motor OM 651 wurden die Erwerber im Ergebnis daher genauso getäuscht wie die Erwerber eines Fahrzeugs, in dem ein mit Kippschalterlogik versehener VW-Motor EA 189 verbaut ist (vgl. hierzu BGH, Ur. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19; OLG Naumburg Ur. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).
- 1.3 Der dadurch verursachte Schaden liegt bereits im Abschluss des Kaufvertrages als ungewollter Verbindlichkeit, weshalb er durch das von der Beklagten zwischenzeitlich angebotene Software-Update nicht mehr beseitigt werden kann. Auf das Bestehen bzw. Fortbestehen eines Minderwerts des Fahrzeugs kommt es daher nicht an (vgl. OLG Stuttgart, Ur. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 51, 52; OLG Karlsruhe, Ur. v. 06.11.2019, Rn. 33-38; jeweils zitiert nach juris; OLG Naumburg Ur. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).
- 1.4 Die Täuschung war auch ursächlich für den Schaden. Dass der Kläger vom Erwerb des Fahrzeugs Abstand genommen hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass das Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typengenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen, liegt auf der Hand. Im Rahmen der Haftung aus § 826 BGB macht es auch keinen Unterschied, ob es sich um ein Neu- oder um ein Gebrauchtfahrzeug handelt (vgl. OLG Frankfurt, Ur. v. 31.03.2020, 13 U 134/19, Rn. 42, zi-

tiert nach juris) und es kommt es auch nicht darauf an, ob der Kläger ein besonderes Umweltbewusstsein besaß und deshalb ein geringer Emissionsausstoß Motiv für die Kaufentscheidung geworden ist (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 52, zitiert nach juris; OLG Naumburg Urt. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).

- 1.5 Die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten ergibt sich aus dem nach Ausmaß (55.000 bis 60.000 betroffene Fahrzeuge) und Vorgehen (Wahl der applizierten Schaltkriterien so, dass wesentliche Randbedingungen des gesetzlichen Prüfverfahrens erkannt werden können und die Sollwertabsenkung mit Sicherheit bei der gesetzlichen Prüfung Typ 1 im NEFZ aktiv ist) besonders verwerflichen Charakter der Täuschung unter Ausnutzung des Vertrauens der Käufer in eine öffentliche Institution, nämlich das Kraftfahrt-Bundesamt, und unter Inkaufnahme nicht nur der Schädigung der Käufer, sondern auch der Umwelt (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 53; OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, 13 U 37/19, Rn. 43-46; jeweils zitiert nach juris; OLG Naumburg Urt. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).
- 1.6 Das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist der Beklagten entsprechend § 31 BGB bzw. § 831 BGB zurechenbar (so zum Motor OM 651 bereits LG Wuppertal, Urt. v. 29.01.2020, 17 O 49/19, Rn. 43, zitiert nach juris). Dem Vortrag des Klägers, wonach der Vorstand der Beklagten im Hinblick darauf, dass der Motor das Herzstück eines jeden Fahrzeugs darstelle, genaue Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt habe, hat die Beklagte nicht bestritten, sondern trotz Kenntnis der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 28.01.2020, VIII ZR 57/19, vortragen, es handele sich um einen nicht einlassungsfähigen Vortrag ins Blaue hinein. Nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast wäre es jedoch Sache der Beklagten gewesen, vorzutragen, wie der Entscheidungsprozess hinsichtlich der Motorkonzeption abgelaufen ist, welche Mitarbeiter, die nicht als verfassungsmäßig berufene Vertreter anzusehen sind, hieran beteiligt waren (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 53, zitiert nach juris), und wie dem Vorstand bzw. ihren Abteilungsleitern die Verwendung der manipulativen Software gleichwohl entgehen konnte (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 25.10.2019, 3 U 819/19, 62-69, zitiert nach juris; OLG Naumburg Urt. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).
- 1.7 Der Schädigungsvorsatz der Beklagten bzw. ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter bzw. ihrer Verrichtungsgehilfen ergibt sich bereits aus der heimlichen und manipulativen Vorgehensweise (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 25.10.2019, 3 U 819/19, 90, 91, zitiert

nach juris; OLG Naumburg Urt. v. 18.9.2020 – 8 U 8/20, BeckRS 2020, 23552).

- 1.8 Dem Kläger steht daher, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises zu, wobei er sich wegen des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsent-schädigung anrechnen lassen muss. Dabei ist der Nutzungsvorteil der Klagepartei zu schätzen, indem der gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug (28.450 €) durch die vor-aussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt (210.240 km) geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern (76.001 km) multipliziert wird (BGH a.a.O.). Dies ergibt vorliegend einen Betrag von 10.284,57 €, so dass eine Schadenersatzforderung von 18.165,43 € verbleibt.

Aufwendungen auf das Fahrzeug kann der Kläger nicht ersetzt verlangen, da davon aus-gegangen wird, dass diese auch bei einem ersatzweise angeschafften Fahrzeug in ähn-licher Größenordnung erfahrungsgemäß angefallen wären.

2. Der Antrag auf Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs gem. §§ 293-295, 298 BGB in Annahmeverzug befindet, ist aufgrund der Zuvielforderung des Klägers unbegründet (vgl. OLG Köln, Urt. v. 24.03.2020, 4 U 235/19, Rn. 160; OLG Saarbrücken, Urt. v. 14.02.2020, 2 U 128/19, Rn. 67, zitiert nach juris). Dasselbe gilt für den Zinsanspruch, der daher nur seit Rechtshängigkeit (22.09.2020) besteht.
3. Der Feststellungsantrag ist zu unbestimmt und daher unzulässig.
4. Die vorgerichtlichen Anwaltskosten sind erstattungsfähig, allerdings nur mit einer 1,3 Ge-schäftsgebühr aus dem Wert der berechtigten Klageforderung. Der diesbezügliche Zins-anspruch ergibt sich aus §§ 286 Abs. 1 S. 2, 288 Abs. 1, 291 BGB.

## II.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 7009 S. 2 ZPO.

Beglaubigt  
Ravensburg, 18.02.2021

Auer  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle