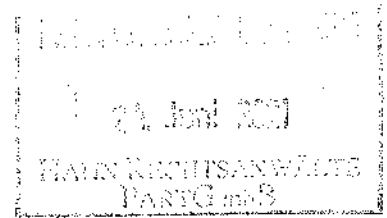




Landgericht Stuttgart



*Fo 78 08.02.2021*

*Fo 85 26.02.2021*

*Fo 886 24.08.2021*

*Fo 88 24.12.2021*

## Im Namen des Volkes

### Urteil

In dem Rechtsstreit

- Klägerin -

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, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 24. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Essig als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.04.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 51.375,32 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km, die sich nach folgender Formel berechnet:  $(66.115,00 \text{ €} \times [\text{abgelesener Kilometerstand} - 55.735 \text{ km}]) : 194.265 \text{ km}$   
  
nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 04.02.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLE 350 d 4MATIC, FIN:
2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 989,13 € freizustellen
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Beklagte  $\frac{3}{4}$  und die Klägerin  $\frac{1}{4}$  zu tragen.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 68.166,95 € festgesetzt.

## Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatz im Zusammenhang mit behaupteten Abschaltvorrichtungen an dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Dabei meint die Klägerseite, das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs in Kenntnis der verbauten Abschaltvorrichtungen und in Schädigungsabsicht erfülle den Tatbestand u. a. des § 826 BGB.

Zu dem streitgegenständlichen Fahrzeug sind folgende Daten aktenkundig:

- Mercedes-Benz Typ GLE 350 d 4Matic;
- Motortyp OM 642 (Euro 6);
- Erwerb mit Kaufvertrag vom 07.11.2015 von der Beklagten zum Kaufpreis von 66.115 €;
- als Neufahrzeug bei einem km-Stand von 0 km.
- Das KBA hat für das streitgegenständliche Fahrzeug einen Rückruf angeordnet.

Im Fahrzeug ist eine temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung enthalten.

Der Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes vom 23.05.2018 enthält u. a. folgende Ausführungen (Anlage B6):

„Daimler verwendet im Emissionskontrollsystem des obigen Fahrzeugs verschiedene Strategien, mit denen die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems reduziert wird, obwohl normale Betriebsbedingungen vorliegen. Dies sind im Folgenden:

### Strategie A

Beim Betrieb des SCR-Katalysators verwendet Daimler zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüsung von Reagens. Unterschieden werden der Speicher- und der Onlinebetrieb (Fill Level Modus und Feed Forward-Modus). Die Verwendung mehrerer Betriebsarten ist technisch nachvollziehbar und wird für sich nicht beanstandet.“

Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben.

Die Klägerseite trägt vor, das Fahrzeug weise unzulässige Abschaltvorrichtungen auf, insbesondere ein unzulässiges Thermofenster (Bl. 12 f. d. A.) sowie eine manipulierte AdBlue Dosierung (Bl. 13 f. d. A.), zudem eine unzulässige Kühlmittelsolltemperaturregelung (Bl. 13 f. d. A.) sowie eine Bit 13, Bit 14, Bit 15 und eine Slipguard Funktion (Bl. 13 f. d. A.).

### Die Klägerseite beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 78.676,85 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLE 350 d

4MATIC, FIN: unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung von 0,224791 € pro gefahrenem Kilometer seit dem 19.05.2016, die sich nach folgender Formel berechnet:

(78.676,85 € x gefahrene Kilometer): 350.000 km.

2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.028,28 € freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws der Klägerin Mercedes GLE 350d 4MATIC, FIN: in Annahmeverzug befindet.
4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klägerin Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes GLE 350d 4MATIC, FIN: mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

#### **Die Beklagte beantragt:**

Klageabweisung.

Die Beklagte trägt vor, dass das Fahrzeug eine wirksame Typgenehmigung mit Tatbestandswirkung habe, dass sie im entsprechenden Antragsverfahren keine unvollständigen Angaben gemacht habe, und dass das Fahrzeug die NOx-Grenzwerte einhalte. Unzulässige Abschaltvorrichtungen seien nicht verbaut. Die Beklagte macht Nutzungsersatz geltend.

Die Beklagte meint, die Anordnung der Vorlage des Rückrufbescheides sei unzulässig. Ihr stünden insbesondere schützenswerte wichtige Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse entgegen. Deren Schutz sei im Zivilprozess nicht möglich, weil das Düsseldorfer Verfahren nur im Patentrecht zur Anwendung komme. Außerdem stünde der Vorlage die fehlende Bestandskraft des Rückrufbescheides entgegen. Der Rückrufbescheid sei rechtswidrig. Im Übrigen sei der Klägervortrag unsubstantiiert. Eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten bestünde nicht.

Das KBA beanstande lediglich, wie die Beklagte einzelne Steuerungsparameter des SCR-Systems für das streitgegenständliche Fahrzeug ausgelegt habe und dass die Beklagte das SCR-System insoweit nicht bereits früher näher hin zu dessen Systemgrenzen optimiert habe (Bl. 237 d. A.).

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll vom 20.04.2021 verwiesen.

# Entscheidungsgründe

Die Klage ist teilweise zulässig (A.). Soweit sie zulässig ist, ist sie teilweise begründet (B.).

## A. Zulässigkeit

Die Klage ist überwiegend zulässig.

Klageantrag Ziffer 4 ist unzulässig. Ein auf den Ersatz künftiger Schäden gerichteter Feststellungsantrag kann nur dann Erfolg haben, wenn die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs vorliegen, also ein haftungsrechtlich relevanter Eingriff gegeben ist, der zu möglichen künftigen Schäden führen kann. Dabei kann die Möglichkeit ersatzpflichtiger künftiger Schäden ohne Weiteres zu bejahen sein, wenn ein deliktsrechtlich geschütztes absolutes Rechtsgut verletzt wurde und bereits ein Schaden eingetreten ist. Im Streitfall haftet die Beklagte aber nicht wegen der Verletzung eines absolut geschützten Rechtsguts, sondern wegen der sittenwidrigen vorsätzlichen Herbeiführung eines ungewollten Vertragsschlusses. Der in dem Vertragsschluss selbst liegende Schaden wird bereits von der Verurteilung der Beklagten zur Kaufpreiserstattung erfasst. Welche weiteren Schäden aus dem Fahrzeugerwerb die insoweit darlegungsbelastete Klägerseite befürchtet, ob solche Schäden möglich sind und ob auch insoweit die materiellen Haftungsvoraussetzungen des § 826 BGB (oder einer anderen Anspruchsgrundlage) erfüllt wären, lässt sich dem Klägervortrag nicht entnehmen (BGH, Urt. v. 30.07.2020 - VI ZR 397/19).

## B. Begründetheit

Die Klage ist teilweise begründet.

I.

Die Beklagte haftet der Klägerseite gem. §§ 826, 31 BGB auf Schadensersatz.

1.

Die Beklagte handelte sittenwidrig.

a) 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 (st. Rspr., s. nur BGH, Urt. v. 30.07.2020, Az. VI ZR 5/20; Urt. v. 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19; Beschl. v. 19.01.2021, Az. VI ZR 433/19). Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urt. v. 30.07.2020, Az. VI ZR 5/20; Urt. v. 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19; Beschl. v. 19.01.2021, Az. VI ZR 433/19). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urt. v. 30.07.2020, Az. VI ZR 5/20; Urt. v. 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19; Beschl. v. 19.01.2021, Az. VI ZR 433/19). Ob das Verhalten des Anspruchsgegners sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB ist, ist dabei eine Rechtsfrage.

b) Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die von der Klägerseite vorgetragene prüfstandsbezogene Abschaltvorrichtung gibt dem Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge.

aa) Bei der im Fahrzeug der Klägerseite vorhandenen Einrichtung, welche erkennt, wenn das Fahrzeug den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfährt und davon abhängig die Fahrzeugsysteme so steuert, dass die gesetzlichen Grenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten werden, handelt es sich um eine nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29. Juni 2007; nachfolgend: VO 715/2007/EG) unzulässige Abschaltvorrichtung.

(1) Die Verordnung 715/2007/EG, in deren Anwendungsbereich auch das Fahrzeug der Klägerseite fällt (Art. 2 Abs. 1, Art. 10 VO 715/2007/EG), legt gemeinsame technische Vorschriften der Mitgliedstaaten für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest (Art. 1 Abs. 1 VO 715/2007/EG). Dabei regelt sie unter anderem auch die Anforderungen, die die Hersteller von Neufahrzeugen zu erfüllen haben, um eine EG-Typgenehmigung zu erhalten (Art. 5 VO 715/2007/EG). Die genannte Verordnung wird unter anderem ergänzt durch die Verordnung 692/2008/EG der Kommission vom 18. Juli 2008 zur

Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28. Juli 2008). Diese „Durchführungsverordnung“ regelt in Art. 3 Abs. 1, dass der Hersteller für die Erlangung der EG-Typgenehmigung die Übereinstimmung mit den in den Anhängen im Einzelnen konkretisierten Prüfbedingungen nachzuweisen hat, und verlangt in Art. 3 Abs. 9 Unterabs. 3 bei Dieselfahrzeugen zusätzlich weitere Nachweise im Hinblick auf Stickoxid-Emissionen, unter anderem auch „zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems“ (BGH, Beschl. v. 08.01.2019, Az. VIII ZR 225/17).

Was unter einer EG-Typgenehmigung zu verstehen ist, bestimmen die genannten Verordnungen nicht; dies ergibt sich vielmehr aus der Legaldefinition in Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9. Oktober 2007 - Rahmenrichtlinie). Danach ist eine EG-Typgenehmigung das Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat der Europäischen Union einem Hersteller gegenüber bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems oder eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Rahmenrichtlinie und der in ihrem Anhang IV oder XI aufgeführten Rechtsakte entspricht. Diese Begriffsbestimmung hat der deutsche Normgeber auch in § 2 Nr. 4 Buchst. a der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) übernommen (BGH, Beschl. v. 08.01.2019, Az. VIII ZR 225/17).

(2) Die Verwendung der betreffenden Software im Fahrzeug der Klägerseite ist nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG unzulässig.

(aa) Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist nach dem der Entscheidung zugrundezulegenden Klägervortrag eine prüfstandsbezogene Steuerung der Abgasrückführung verbaut.

Um ihrer aufgrund des substantiierten Klägervortrags bestehenden sekundären Darlegungslast zu genügen, hätte die Beklagte nachvollziehbar darlegen müssen, dass und warum sich die Funktionsweise anders darstellt, als von der Klägerseite behauptet, wobei sie in diesem Zusammenhang gehalten war, zu den genauen Bestimmungen des angeordneten Rückrufs vorzutragen und zwar unter Vorlage des Rückrufbescheides des KBA und ihres hiergegen eingelegten Widerspruchs (OLG Naumburg, Urt. v. 18.09.2020, Az. 8 U 8/20).

Entgegen der nach § 142 Abs. 1 ZPO getroffenen Anordnungen hat die Beklagte den Rückrufbescheid des KBA lediglich mit komplett geschwärztem Sachverhalt (und Begründung) sowie den von ihr hiergegen eingelegten Widerspruch wiederum überhaupt nicht vorgelegt. Die Beklagte hatte dabei nicht nur den Tenor, sondern auch den Sachverhalt und die Gründe des Bescheides vorzulegen, zumal sich der gesamte Rechtsstreit allein um den Grund des Rückrufs dreht.

Allerdings war die Beklagte nicht nach den Grundsätzen der sekundären Behauptungslast verpflichtet, den Bescheid des KBA vorzulegen. Zwar kann eine Partei verpflichtet sein, dem Beweispflichtigen eine ordnungsgemäße Darlegung durch nähere Angaben über zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörende Verhältnisse zu ermöglichen. Eine zivilprozessuale Pflicht zur Vorlage von Urkunden der nicht beweisbelasteten Partei folgt jedoch nur aus den speziellen Vorschriften der §§ 422, 423 ZPO oder aus einer Anordnung des Gerichts nach § 142 Abs. 1 ZPO. Aus den Grundsätzen der sekundären Behauptungslast kann sie nicht abgeleitet werden (BGH, Urt. v. 26.06.2007, AZ. XI ZR 277/05).

Vorliegend bestand aufgrund der Verfügung des Gerichts eine Vorlagepflicht gem. § 142 Abs. 1 ZPO. Nach dieser Vorschrift kann das Gericht die Vorlegung von im Besitz einer Partei befindlichen Urkunden anordnen, auf die sich eine Partei bezogen hat. Anders als im Falle des § 423 ZPO reicht dazu die Bezugnahme der beweispflichtigen Klägerseite auf Urkunden aus, die sich im Besitz der nicht beweisbelasteten Beklagten befinden. Die Vorschrift ist danach unabhängig davon anwendbar, welche Partei sich auf die Urkunde bezogen hat (BGH, Urt. v. 26.06.2007, AZ. XI ZR 277/05).

Bei der Ausübung des von § 142 ZPO eingeräumten Ermessens über die Anordnung der Urkundenvorlegung hat das Gericht den möglichen Erkenntniswert und die Verhältnismäßigkeit einer Anordnung berücksichtigt. Außerdem hat es sich mit der Frage auseinandergesetzt, berechnete Belange des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisschutzes zu berücksichtigen sind. Vorliegend hat die Beklagte trotz entsprechender Aufforderung durch das Gericht nicht hinreichend dargelegt, dass der Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse berührt. Außerdem hat das Gericht für den Fall einer hinreichenden Darlegung von entgegenstehenden Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen deren Berücksichtigung im Rahmen der Urkundenvorlage im Wege des Düsseldorfer Verfahrens angekündigt (vgl. dazu z. B. BGH, GRUR 2010, 318). Betriebs- und Geschäftsheimnissen kann ausreichend mit Hilfe der Regelungen des §§ 172, 174 GVG und mit dem Düsseldorfer Verfahren Rechnung getragen werden. Auch wenn das Düsseldorfer Verfahren seinen Ursprung im Patentrecht hat, ist die Anwendung keineswegs auf das Patentrecht beschränkt, sondern kann im vorliegenden Rechtsstreit angewandt werden. Dennoch hat die Beklagte die Urkunde nicht vorgelegt. Die nahezu vollständig geschwärzte Vorlage steht vorliegend einer Nichtvorlage der Urkunde gleich.

Der einzige lesbare Abschnitt des Ruckrufbescheides enthält folgende Angaben (Anlage B6):

„Daimler verwendet im Emissionskontrollsystem des obigen Fahrzeugs verschiedene Strategien, mit denen die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems reduziert wird, obwohl normale Betriebsbedingungen vorliegen. Dies sind im Folgenden:

Strategie A



Beim Betrieb des SCR-Katalysators verwendet Daimler zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüsung von Reagens. Unterschieden werden der Speicher- und der Onlinebetrieb (Fill LevelModus und Feed Forward-Modus). Die Verwendung mehrerer Betriebsarten ist technisch nachvollziehbar und wird für sich nicht beanstandet."

Die sich daran anschließenden Ausführungen des Kraftfahrtbundesamtes wurden nicht vorgelegt. Zwar dürfte die Strategie A selbst nicht sittenwidrig sein. Aber aufgrund der unvollständigen Vorlage ist nicht auszuschließen, dass weitere beanstandete Abschalteneinrichtungen, wie von Klägerseite, im Fahrzeug vorhanden sind. Es ist ausgehend von der Formulierung des Rückrufbescheides sogar davon auszugehen, dass noch weitere beanstandete Abschalteneinrichtungen vorliegen. Denn das Kraftfahrtbundesamt spricht von „verschiedenen Strategien“ und bezeichnet die erste aufgezählte Strategie als „Strategie A“. Dies ist ein starkes Indiz dafür, dass es auch eine Strategie B und ggf. weitere Strategien gibt, die vom Kraftfahrtbundesamt beanstandet wurden. Auch die Anlage B7 hilft der Beklagten hier nicht weiter, weil die wesentlichen Passagen geschwärzt sind.

Die Nichtvorlage der Urkunde ist gem. §§ 286, 427 S. 2 ZPO frei zu würdigen (BGH, Urt. v. 26.06.2007, AZ. XI ZR 277/05). Im Rahmen dieser Würdigung hat das Gericht insbesondere auch die Bedeutung etwaiger Geheimhaltungsinteressen der Beklagten erwogen. Es war deswegen vorliegend nicht von vornherein davon auszugehen, dass die Weigerung der Vorlage ohne Weiteres zum Nachteil der Beklagten auszuwirken hat. Vielmehr ergibt vorliegend eine umfassende Interessenabwägung, dass etwaige, hier jedoch nicht ausreichend dargelegte, Geheimhaltungsinteressen der Beklagten zurückzutreten hätten.

Für eine Herausgabe der Urkunde spricht vorliegend, dass der Rückrufbescheid erhebliche rechtliche Auswirkungen auf die Klägerseite hat. Denn die Klägerseite sieht sich aufgrund des Bescheides (§ 5 Abs. 2 EG-FGV) der Verpflichtung ausgesetzt, ein Softwareupdate aufzuspielen. Im Falle einer Verweigerung des Software-Updates gemäß § 5 Abs. 1 FZV droht der Klägerseite die Betriebsuntersagung. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass das Interesse der Beklagten, die Funktionsweise der Abschalteneinrichtung geheim zu halten, um den vorliegenden Rechtsschreit nicht zu verlieren nicht schutzwürdig ist. Weitergehende Geheimhaltungsinteressen, denen nicht mit den Mitteln der §§ 172, 174 ZPO und dem Düsseldorfer Verfahren Rechnung getragen werden könnte, hat die Beklagte nicht dargelegt. Deswegen überwiegt vorliegend das Interesse der Klägerseite an der Vorlage der Urkunde.

Im Rahmen der freien Würdigung gem. §§ 286, 427 S. 2 ZPO ist vorliegend aufgrund der vorstehenden umfassenden Interessenabwägung der Vortrag der Klägerseite als bewiesen zugrunde zu legen. Die Klägerseite hat sich auf die Urkunde bezogen. Dass die Beklagte Widerspruch gegen den Rückrufbescheid eingelegt hat, ändert an der Urkundenqualität des Rückrufbescheides nichts. Entgegen der Rechtsauffassung ist der Sachverhalt, bezüglich dessen sich die Klägerseite auf den Rückrufbescheid bezogen hat, nicht unstrittig. Vielmehr haben beide

Parteien streitigen Sachverhalt hierzu vorgetragen. Die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes sind von wesentlicher Bedeutung für den Rechtsstreit, wie sich aus der ständigen Rechtsprechung des OLG Stuttgart ergibt (vgl. nur OLG Stuttgart, Urt. v. 16.06.2020, Az. 16a U 228/19; Beschl. v. 24.06.2020, Az. 16a U 461/20; Beschl. v. 09.03.2020, Az. 16a U 296/19; Vfg. v. 24.03.2020, Az. 16a U 75/19; Vfg. v. 23.03.2020, Az. 16a U 79/19; Vfg. v. 31.03.2020, Az. 16a U 197/19; Urt. v. 13.10.2020, Az. 16a U 216/19; Urt. v. 19.01.2021, Az. 16a U 196/19; Urt. v. 14.12.2020, Az. 16a U 155/19).

(bb) Diese prüfstandsbezogene Steuerung der Abgasrückführungsrate stellt eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

Für die Beurteilung eines Konstruktionselements als unzulässige Abschaltvorrichtung kommt es nicht darauf an, ob dieses die Funktion der Abgasreinigungsanlage unter Normalbedingungen dadurch verringert, dass es die Abgasreinigungsanlage aktiviert, oder dadurch, dass es diese deaktiviert (vgl. UN/ECE-Regelung Nr. 83 2.16). Der Unterschied zwischen dem streitgegenständlichen Motor und dem VW-Motor EA 189 besteht letztlich also nur darin, dass das gleiche Ziel, nämlich die Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte (nur) auf dem Prüfstand durch die im streitgegenständlichen eingesetzte, durch verschiedene Schaltkriterien aktivierte prüfstandsbezogene Steuerung der Abgasrückführungsrate auf technisch raffiniertere Art und Weise erreicht wird als durch die vergleichsweise einfache Lenkwinkelerkennung des EA 189 und dementsprechend auch schwerer zu durchschauen ist (vgl. OLG Naumburg, Urt. v. 18.09.2020, Az. 8 U 8/20).

Entscheidend ist, ob die bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug aktivierte prüfstandsbezogene Steuerung der Abgasrückführungsrate außerhalb der auf einem Prüfstand herrschenden Bedingungen oft abgeschaltet wird, mit der Folge, dass der vorgeschriebene Stickoxid-Grenzwert nur auf dem Prüfstand sicher eingehalten wird. Eine derartige Abschaltvorrichtung lässt sich von vornherein nicht rechtfertigen.

Aufgrund der Wirkungsweise der Software handelt es sich weder um eine Abschaltvorrichtung, die notwendig ist, um den Motor vor einer Beschädigung oder einem Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a VO 715/2007/EG), noch um eine Abschaltvorrichtung, die nicht länger arbeitet, als dies zum Anlassen des Motors erforderlich ist (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. b VO 715/2007/EG). Außerdem trifft es nicht zu, dass „die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten“ sind (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. c VO 715/2007/EG). Denn diese Ausnahme ist nur dann einschlägig, wenn die Abschaltvorrichtung deshalb greift, weil dies durch die Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegeben wird. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Denn die im klägerischen Fahrzeug vorhandene Abschaltvorrichtung war nicht durch die Prüfverfahren zur

Emissionsmessung vorgegeben, sondern sie diene allein dazu, unerkannt auf das Emissionsprüfverfahren einzuwirken (BGH, Beschl. v. 08.01.2019, Az. VIII ZR 225/17, Rn. 13 ff.).

Das Gericht hat in Erwägung gezogen, die Frage, wie VO 715/2007/EG auszulegen ist, dem EuGH gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV vorzulegen. Das Gericht sieht hierzu jedoch keine Veranlassung, da die vorgenannte Auslegung der VO 715/2007/EG derart offenkundig ist, dass für vernünftigen Zweifel kein Raum bleibt („acte clair“, vgl. EuGH, Urte. v. 09.09.2015, Az. C-160/14, Rn. 38 ff.). Im Übrigen besteht vorliegend weder gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV, noch aufgrund Reduzierung des Vorlageermessens auf Null eine Vorlagepflicht (dazu Karpenstein, in: Grabitz/Hilf/Nettesheim [Hrsg.], Das Recht der Europäischen Union, 63. EL Dez. 2017, Art. 267 AEUV, Rn. 61 ff. m. w. Nachw.).

bb) Die Beklagte hat auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch, langjährig und in Bezug auf den Dieselmotor des streitgegenständlichen Fahrzeugs in erheblichen Stückzahlen in Deutschland Fahrzeuge in Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung 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. Das gilt auch, wenn es sich um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt. Die Sittenwidrigkeit ergibt sich aus einer Gesamtschau des festgestellten Verhaltens der Bekl. unter Berücksichtigung des verfolgten Ziels, der eingesetzten Mittel, der zutage getretenen Gesinnung und der eingetretenen Folgen (vgl. BGH, Urte. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

Die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten ergibt sich aus dem nach Ausmaß (große Anzahl der betroffenen Fahrzeuge) und Vorgehen (Prüfstandsbezogenheit) 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 Naumburg, Urte. v. 18.09.2020, Az. 8 U 8/20).

Die unzulässige Abschaltvorrichtung konnte grundsätzlich dazu führen, dass die Zulassungsbehörde eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung nach § 5 Abs. 1 FZV vornahm, weil das Fahrzeug wegen der gegen Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 verstoßenden Abschaltvorrichtung nicht dem genehmigten Typ (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FZV) entsprach. Dabei kann offenbleiben, ob dies nur bei zuvor erfolgter Rücknahme der Typgenehmigung möglich war. Denn

auch das kam hier gem. § 25 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 2 EG-FGV i.V.m. § 48 VwVfG grundsätzlich in Betracht. Nach diesen Vorschriften kann das KBA eine rechtswidrige Typgenehmigung ganz oder teilweise zurücknehmen, insbesondere wenn festgestellt wird, dass Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, oder von Fahrzeugen ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht. Vertrauensschutz bestand nicht, nachdem die Bekl. die Typgenehmigung durch arglistige Täuschung erwirkt hatte (vgl. § 48 Abs. 2 Satz 3, Abs. 3 Satz 2 VwVfG). Welche – möglicherweise auch zeitlich oder örtlich beschränkten – Maßnahmen die Behörden bei einer Aufdeckung der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung ergreifen würden, stand insbesondere im Hinblick auf die erfolgte arglistige Täuschung, die große Zahl der betroffenen Fahrzeuge, die in ihrer Gesamtheit einen deutlich erhöhten Stickoxidausstoß bewirkten, und die nicht vorhersehbaren immissionsschutzrechtlichen Rahmenbedingungen im Vorhinein nicht fest.

cc) Die konkludente Täuschung des Endkunden durch Inverkehrbringen eines nicht zulassungsfähigen Fahrzeugs weist ein besonderes Maß an Verwerflichkeit auf und ist deswegen sittenwidrig (wie hier BGH, Ur. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Bei der Beurteilung des Verhaltens der Beklagten als sittenwidrig hat das Gericht insbesondere folgende Gesichtspunkte berücksichtigt:

- Das Gericht hat die zutage getretene Relation von Zweck und Mittel berücksichtigt: Denn die Beklagte hat lediglich zur Erzielung eines höheren Gewinns für das Unternehmen der Beklagten nicht zulassungsfähige Fahrzeuge in Verkehr gebracht (BGH, Ur. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Auf diese Weise sollten der Beklagten die Entwicklungs- und oder Produktionskosten einer Technik, die den Anforderungen der VO 715/2015/EG entsprochen hätte, sowie ggf. Umsatzeinbußen durch zeitliche Verzögerungen aufgrund weiterer erforderlicherer Entwicklungsschritte erspart werden. Gleichzeitig sollte der Beklagten hierdurch ein unerlaubter Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Mitbewerbern verschafft werden, die auf ordnungsgemäße Weise die Einhaltung der Anforderungen der VO 715/2015/EG nachgewiesen haben.
- Das Gericht hat die besondere Qualität des eingesetzten Mittels berücksichtigt: Durch eine spezielle Steuerungssoftware, wurden die Zulassungsvoraussetzungen der EG-Typgenehmigung erschlichen. Sie wurde durch die Beklagte extra zu diesem Zweck in das Fahrzeug eine Software eingebaut. Dieses systematische, mit erheblichem technischem Aufwand verbundene und in großem Umfang erfolgte Vorgehen zeigt ein besonders Maß an verwerflicher Verdeckungsenergie (vgl. BGH, Ur. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

Außerdem wurden berechnete Verkehrserwartungen, die wesentlich für die Ermittlung des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denken sind, enttäuscht. 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 im Rahmen des Prüfverfahrens mit nicht vergleichbaren Werten Wettbewerbsvorteile verschafft. An die Redlichkeit werden besonders hohe Erwartungen gestellt, da der Verbraucher auf die Richtigkeit der Angaben durch den Hersteller angewiesen ist, weil er zu einer eigenen Überprüfung nicht in der Lage ist (BGH, Ur. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19; LG Stuttgart, Ur. v. 16.11.2017, Az. 19 O 34/17). Gegen diese berechnete Verkehrserwartung hat die Beklagte aus den vorgenannten Gründen in einem erheblichen Maße verstoßen (BGH, Ur. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

- Bei der Beurteilung der Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten hat das Gericht außerdem den hohen Schaden, den sie verursacht hat, sowie das hohe Risiko für die zahlreichen Fahrzeugkäufer berücksichtigt, das die Beklagte in Kauf genommen hat (OLG Karlsruhe, Hinweisbeschl. v. 05.03.2019, Az. 13 U 142/18). Die Inkaufnahme eines derartigen Schadens enthält ein hohes Maß an Skrupellosigkeit (LG Stuttgart, Ur. v. 16.11.2017, Az. 19 O 34/17).
- Die hier vorliegende bewusste (arglistige) Täuschung, um einen anderen zum Vertragsschluss zu bringen, stellt zudem aufgrund der besonderen Verwerflichkeit des eingesetzten Mittels und aufgrund der dadurch zutage tretenden besonderen Verwerflichkeit der Gesinnung ein sittenwidriges Handeln dar (BGH, NJW 1974, 1505, 1506; NJW 1992, 310, 311; Sprau, in Palandt, BGB, 80. Aufl. 2021, § 826 Rn. 20; Oechsler, NJW 2017, 2865 Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl. 2017, Rn. 1898d).

## 2.

Die grundlegende strategische Entscheidung in Bezug auf die Entwicklung und Verwendung der unzulässigen Software wurde von den im Hause der Beklagten für die Motorenentwicklung verantwortlichen Personen, wenn nicht selbst, so zumindest mit ihrer Kenntnis und Billigung getroffen bzw. jahrelang umgesetzt. Dieses Verhalten ist der Beklagten zuzurechnen (§ 31 BGB). Die Beklagte ist ihrer diesbezüglichen sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen (vgl. zur sekundären Darlegungslast BGH, Ur. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Genügt der

Anspruchsgegner seiner sekundären Darlegungslast nicht, gilt die Behauptung des Anspruchstellers nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

3.

Durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten ist der Klägerseite ein Schaden entstanden ist, §§ 826, 249 Abs. 1 BGB, der in dem Abschluss des Kaufvertrags über das bemakelte Fahrzeug liegt.

a) Ein Schaden ist 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. Vielmehr ist auch dann, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Bejahung eines Vermögensschadens auf einer anderen Beurteilungsgrundlage nicht von vornherein ausgeschlossen. Die Differenzhypothese muss stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Erforderlich ist also eine wertende Überprüfung des anhand der Differenzhypothese gewonnenen Ergebnisses gemessen am Schutzzweck der Haftung und an der Ausgleichsfunktion des Schadensersatzes (BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Wird jemand durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht, den er sonst nicht geschlossen hätte, kann er auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt allerdings voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

Im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die

objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gem. § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

b) Im Streitfall ist die Klägerseite veranlasst durch das einer arglistigen Täuschung gleichstehende sittenwidrige Verhalten der Beklagten eine ungewollte Verpflichtung eingegangen. Dabei kann dahinstehen, ob er einen Vermögensschaden dadurch erlitten hat, dass im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs eine objektive Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung nicht gegeben war (§ 249 Abs. 1 BGB), auch wenn dafür angesichts des zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses vorhandenen verdeckten Sachmangels, der zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung hätte führen können, einiges spricht. Denn ein Schaden ist hier jedenfalls deshalb eingetreten, weil der Vertragsschluss nach den oben genannten Grundsätzen als unvernünftig anzusehen ist. Die Klägerseite hat durch den ungewollten Vertragsschluss eine Leistung erhalten, die für seine Zwecke nicht voll brauchbar war. Denn nach der allgemeinen Lebenserfahrung und der Art des zu beurteilenden Geschäfts ist auszuschließen, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwirbt, dem eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung droht und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs in keiner Weise absehbar ist, ob dieses Problem behoben werden kann. Bei einem zur eigenen Nutzung erworbenen Kraftfahrzeug sind dessen Gebrauchsfähigkeit und ständige Verfügbarkeit für den Eigentümer von so großer Bedeutung, dass die vorübergehende Entziehung eines Kraftfahrzeugs auch bei der Anlegung des gebotenen strengen Maßstabs einen Vermögensschaden darstellt. Der Verlust der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs wirkt sich typischerweise als solcher auf die materiale Grundlage der Lebenshaltung signifikant aus; bei generalisierender Betrachtung erfolgen Anschaffung und Unterhaltung eines Kraftfahrzeugs in erster Linie um des wirtschaftlichen Vorteils willen, der in der Zeitersparnis liegt. Das rechtfertigt nach der allgemeinen Lebenserfahrung die Annahme, dass ein Käufer, der ein Fahrzeug zur eigenen Nutzung erwirbt, bei der bestehenden Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung von dem Erwerb des Fahrzeugs abgesehen hätte (BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

4.

Die Klägerseite kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen. Die Klägerseite ist so zu stellen, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Wenn – wie hier – der Schaden in einem Vertragsschluss liegt, bedeutet Naturalrestitution, dass der Vertrag rückabzuwickeln ist. Die Klägerseite hat einen Anspruch darauf, so gestellt zu werden, als ob der Vertrag nie geschlossen worden wäre. Die Klägerseite kann deswegen den gezahlten Kaufpreis herausverlangen.

Im Wege des Vorteilsausgleichs hat die Klägerseite das erworbene Fahrzeug und die gezogenen Nutzungen herauszugeben (BGH, Urt. v. 30.7.2020 – VI ZR 354/19, NJW 2020, 2796; OLG

Stuttgart, Beschl. v. 16.06.2020, Az. 16a U 146/20; Beschl. v. 24.06.2020, Az. 16a U 461/20). Dies nimmt Art. 46 RL 2007/46/EG und von Art. 13 VO 715/2007/EG auch nicht die praktische Wirksamkeit, da die Klägerseite durch die gefahrenen Kilometer tatsächlich einen Vorteil erlangt hat (OLG Karlsruhe, Hinweisbeschl. v. 05.03.2019, Az. 13 U 142/18). Der Nutzungsvorteil je gefahrenem Kilometer bestimmt sich aus dem Kaufpreis geteilt durch die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses von dem Fahrzeug zu erwartende Restlaufleistung, wobei das Gericht die Gesamtlaufleistung gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km schätzt.

Bei der Einschätzung der Gesamtfahrleistung eines Fahrzeugs ist nicht lediglich auf den Motor, sondern auf das Fahrzeug in seiner Gesamtheit abzustellen (Eggert, in: Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Auflage 2020 Rn. 3573). Dabei ist zu beachten, dass die höhere Motorlaufleistung heutiger Kraftfahrzeuge durch die Störungsanfälligkeit von deren Elektronik negativ kompensiert wird. Bei Versagen der Elektronik ist das Kraftfahrzeug nicht mehr einsatzfähig und häufig auch nicht mehr wirtschaftlich reparabel, obwohl Motor und Karosserie noch in vergleichsweise gutem Zustand sein mögen. Überdies sind die ständigen Fortschritte in der Motorentechnologie zu betrachten, die sich in Abgas- und Verbrauchswerten niederschlagen. Ältere Fahrzeuge sind deshalb vielfach nicht mehr uneingeschränkt nutzbar, wie man beispielsweise an den Fahrverboten in deutschen Innenstädten sieht. Zur Annahme einer Gesamtlaufleistung von rund 250.000 km führt auch die Schätzung anhand der vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) online veröffentlichten Statistiken für das Durchschnittsalter von Personenkraftwagen und deren durchschnittlicher Jahresfahrleistung (OLG Stuttgart, Beschl. v. 19.02.2021, Az. 16a U 1798/20).

II.

Der Klägerseite steht auch ein Anspruch aus §§ 831 Abs. 1 S. 1, 249 BGB zu (vgl. auch OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05.03.2019 - 13 U 142/18).

1.

Selbst wenn man entgegen dem Vorstehenden davon ausgehen würde, dass weder ein Vorstand noch ein sonstiger Repräsentant i.S.v. § 31 BGB bei der Beklagten von der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung im hier maßgeblichen Zeitpunkt Kenntnis hatte, dann würde die Beklagte der Klägerpartei gleichwohl in der vorgenannten Weise auf Schadensersatz haften. Denn die Entwicklung und Freigabe des Motors samt der unzulässigen Abschaltvorrichtung für die Serienproduktion erfolgte bei der Beklagten letztlich auf der Arbeitsebene unterhalb der Repräsentanten. Es muss hier denknotwendig einen oder höchstwahrscheinlich sogar mehrere Mitarbeiter (Entwicklungsingenieure) bei der Beklagten gegeben haben, die von der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung Kenntnis hatten. Diese Mitarbeiter sind



Verrichtungsgehilfen der Beklagten i.S.v. § 831 Abs. 1 S. 1 BGB. Verrichtungsgehilfe i. S. v § 831 BGB ist, wer von den Weisungen seines Geschäftsherrn abhängig ist. Ihm muss von einem anderen, in dessen Einflussbereich er allgemein oder im konkreten Fall und zu dem er in einer gewissen Abhängigkeit steht, eine Tätigkeit übertragen worden sein. Das Weisungsrecht des Geschäftsherrn braucht zwar nicht ins Einzelne zu gehen. Entscheidend ist aber, dass die Tätigkeit in einer organisatorisch abhängigen Stellung vorgenommen wird und der Geschäftsherr die Tätigkeit des Handelnden jederzeit beschränken oder entziehen oder nach Zeit und Umfang bestimmen kann. Die Qualifikation als Verrichtungsgehilfe setzt mithin Abhängigkeit und Weisungsgebundenheit voraus. Der Geschäftsherr haftet für einen Verrichtungsgehilfen deshalb, weil er auf Grund eines objektiven Abhängigkeitsverhältnisses befugt ist, auf das Verhalten des Dritten tatsächlich Einfluss zu nehmen und gegebenenfalls auch das Verhältnis zu diesem zu beenden (z. B. BGH, NJW-RR 2014, 614 m. w. Nachw.).

Der konkret handelnde Verrichtungsgehilfe muss hierfür nicht angegeben werden (ständige Rechtsprechung, siehe nur beispielhaft RGZ 87, 1, 4; 159, 283, 290 f.; BGH, NJW 1973, 1602; OLG Karlsruhe, Hinweisbeschl. v. 05.03.2019, Az. 13 U 142/18; allgemeine Meinung in der Literatur, siehe nur beispielhaft Matusche-Beckmann, in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, JurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, § 831 BGB, Rn. 151; Sprau, in: Palandt, BGB, 77. Aufl. 2018, § 831 BGB, Rn. 18; Wagner, in: MüKo-BGB, 7. Aufl. 2017, § 831 BGB, Rn. 51; Wilhelmi, in: Erman, BGB, 15. Aufl. 2017, § 831 BGB, Rn. 14).

2.

Der/die Verrichtungsgehilfe(n) schädigten die Klägerseite vorsätzlich und sittenwidrig (siehe oben). Mindestens den Entwicklungsingenieuren war die Funktionsweise der Abschalteneinrichtung bekannt. Auch bei einer entsprechenden Parallelwertung in der Laiensphäre war dem/den Verrichtungsgehilfen klar, dass die verwendete Abschalteneinrichtung unzulässig ist. Nach dem hier zugrunde zu legenden Vortrag der Klägerseite ist die Abschalteneinrichtung so ausgestaltet, dass ausschließlich auf dem NEFZ-Prüfstand die zulassungsrelevanten Schadstoffwerte der VO (EG) Nr. 715/2007 verringert werden. Der einzige Zweck dieser Steuerung besteht darin auf dem Prüfstand fälschlicherweise das Erreichen der zulassungsrelevanten Schadstoffwerte der VO (EG) Nr. 715/2007 vorzuspiegeln. Die weitere Entwicklung nach der Entscheidung zur Verwendung der genannten Software nach Art und Richtung des Schadens samt der Schadensfolge für den Fall der Aufdeckung der Verwendung dieser Software war für jeden Eingeweihten ersichtlich vorgezeichnet, so dass auch der Schädigungsvorsatz vorliegt.

Dem Verrichtungsgehilfen war weiter bekannt, dass die auf dem Prüfstand angezeigten Werte deswegen nur vorgetäuscht waren und eine durch Täuschung im Prüfverfahren erhaltene EG-Typgenehmigung keinen Bestand haben konnte. Deswegen war dem Verrichtungsgehilfen auch bekannt, dass die von der Beklagten auf den Markt gebrachten Fahrzeuge und an Händler zum

Weiterkauf an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge dadurch bei den Käufern zu einem Schaden führen würden, dass das Kraftfahrtbundesamt Maßnahmen nach § 25 EG-FGV ergreifen würde.

Die Entwicklung einer einer auf die Typprüfbedingungen des NEFZ zugeschnittenen Abschalteinrichtung, die dazu führt, dass unter Vorspiegelung einer ordnungsgemäßen Prüfung für die Prüfung nicht geeignete Emissionswerte ermittelt werden, widerspricht in – für jeden am Produktionsprozess Mitarbeitenden – offenkundiger Weise den Vorgaben der VO 715/2007/EG. Es ist deswegen ausgeschlossen, dass der Verrichtungsgehilfen die Bedeutung der eindeutigen Vorschriften der VO 715/2007/EG missverstanden haben könnte.

Wer konkret als Geschädigter betroffen werden würde, brauchte dem Verrichtungsgehilfen nicht erkennbar geworden zu sein. Anders wäre dies nur dann, wenn mit einem Verkauf des Fahrzeugs nicht ohne weiteres zu rechnen gewesen wäre. Dies ist hier jedoch fernliegend, da jeder Mitarbeiter der Beklagten weiß, dass die Fahrzeugproduktion im Hause der Beklagten zum Zwecke des Verkaufs erfolgt.

3.

Der Beklagten ist es nicht gelungen, darzulegen und zu beweisen, dass sie bei der Auswahl und Überwachung des Verrichtungsgehilfen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat (§ 831 Abs. 1 Satz 2 BGB). Hierzu hat die darlegungs- und beweisbelastete Beklagte nicht ausreichend vorgetragen.

4.

Die Schadenshöhe ist die gleiche wie oben (A. I. 4.).

III.

1.

Der Zinsanspruch bezogen auf Ziffer 1 des Tenors folgt aus §§ 291, 288 BGB. Soweit die Zinsen taggenau abhängig vom Kilometerstand des jeweiligen Fahrzeugs ab Rechtshängigkeit zu bestimmen wären (so BGH, NJW 2020, 2806, 2810), fehlt es an Vortrag der Klägerseite. Das Gericht legt mangels Vortrag als zu verzinsenden Mindestschaden den Kilometerstand im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung zugrunde.

2.

Die Voraussetzungen des Annahmeverzugs liegen nicht vor. Die Klägerseite hat vorgerichtlich die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs nicht zu den Bedingungen angeboten, von denen sie sie im Hinblick auf den im Wege der Vorteilsausgleichung geschuldeten und vom Kaufpreis in Abzug zu bringenden Nutzungersatz hätte abhängig machen dürfen. Sie hat damit durchgängig die Zahlung eines deutlich höheren Betrags verlangt, als er hätte beanspruchen können. Ein zur Begründung von Annahmeverzug geeignetes Angebot ist unter diesen Umständen nicht gegeben (BGH, Urte. v. 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19).

3.

Zum auf der Grundlage von § 826 BGB zu erstattenden Schaden gehören insbesondere auch vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren. Die Höhe bemisst sich hier aus einem Gegenstandswert von 52.053,13 €. Ein höherer Gegenstandswert kann nicht zugrunde gelegt werden. Denn es ist nicht vorgetragen, wie hoch der Kilometerstand des Fahrzeuges im Zeitpunkt der Entstehung der Geschäftsgebühr VV RVG Ziff. 2300 war. Im Rahmen der Schätzung des Mindestschadens rechnet das Gericht mit dem Kilometerstand im Zeitpunkt der Klageerhebung. Daraus ist die Klägerseite einer 1,3 Geschäftsgebühr, wovon die Klägerin eine 0,65-Gebühr geltend macht, zzgl. Post- und Telekommunikationspauschale zzgl. Mehrwertsteuer ausgesetzt.

### **C. Nebenentscheidungen**

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 63 Abs. 2, 48 Abs. 1 GKG i. V. m. §§ 3 ff. ZPO.

### **Rechtsbehelfsbelehrung:**

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

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

Landgericht Stuttgart  
Urbanstraße 20  
70182 Stuttgart

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

Dr. Essig  
Richter am Landgericht

Verkündet am 11.06.2021

Hofmeier JFAng'e  
Urkundsbearbeiterin der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Stuttgart, 22.06.2021



Buck  
Urkundsbearbeiterin der Geschäftsstelle  
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt  
- ohne Unterschrift gültig