

Aktenzeichen:
26 O 377/20



Landgericht Stuttgart

FA: 06.09.21 (BER)
FA: 04.10.21 (BERB)
FA: 18.08.21 (TB)
TA: 24.01.22 (SW)

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

EINGEGANGEN

04. Aug. 2021

HAHN RECHTSANWÄLTE
PartG mbB

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen,
Gz.: 28297-20

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, d. v. d.d. Vorsitzenden Ola Källenius, Mercedesstraße
137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **K3S Rechtsanwälte**, Bonländer Hauptstraße 72, 70794 Filderstadt,
[REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 26. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Jooß als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 23.07.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 59.934,71 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 15.12.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLE 350 d, FIN:
[REDACTED]

2. Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.954,46 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 15.12.2020 zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes GLE 350 d, FIN: [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 12 % und die Beklagte 88 % zu tragen.
6. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar. Für die Beklagte ist das Urteil vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
7. Der Streitwert wird auf 68.432,87 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Schadensersatz in Anspruch.

Der Kläger erwarb im November 2017 bei einem Dritten einen Pkw Mercedes-Benz GLE 350 d mit einer Laufleistung von 6.100 km zum Preis von 71.500,00 €. Am Vortag der mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand 53.639 km.

Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist der von der Beklagten entwickelte und hergestellte Motor OM 642 (Abgasnorm Euro 6) verbaut. Außerdem wird die Abgasrückführung - jedenfalls: auch - temperaturabhängig gesteuert.

Das Kraftfahrtbundesamt erließ für bestimmte Modelle der Beklagten abhängig von der letztlich beanstandeten Software-Version nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von der Anordnung erfasst.

Der Kläger trägt vor,

in dem Fahrzeug sei eine Software verbaut, die bewirke, dass das Abgasrückführungssystem außerhalb bestimmter Temperaturbereiche abschalte. Dies sei durch technische Erfordernisse nicht plausibel erklärbar. Hierbei handle es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 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 (im Folgenden auch „VO 715/2007/EG“), von der der Vorstand der Beklagten Kenntnis gehabt habe. Außerdem sei die AdBlue-Einspritzung des Fahrzeugs - jedenfalls unter anderem - auf die Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ; Rollenprüfstand) konditioniert und werde jedenfalls im Ergebnis nur unter Prüfstandsbedingungen ausreichend AdBlue eingespritzt. Der Kläger sei getäuscht worden, weil ihm diese gesetzeswidrige Softwareprogrammierung verschwiegen worden sei. Der Kläger sei sittenwidrig geschädigt worden.

Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 71.500,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLE 350 d, FIN: [REDACTED] zu zahlen,

unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Euro pro gefahrenem Kilometer seit dem 20.11.2017, die sich nach folgender Formel berechnet:

(71.500,00 € x gefahrene Kilometer) : 493.900 km.
2. Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.085,95 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes GLE 350 d, FIN: [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.

4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes GLE 350 d, FIN: [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte trägt vor:

Das streitgegenständliche Fahrzeug sei technisch sicher und fahrbereit. Die Beklagte habe dene Kläger nicht sittenwidrig geschädigt.

Es sei zwar richtig, dass eine u.a. von der Außentemperatur abhängige Abgasrückführung erfolge. Diese Abhängigkeit sei jedoch zum Motorschutz notwendig. Bei dieser dynamischen Abgasrückführungsmethode handle es sich bereits nicht um eine Abschalteinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG. Jedenfalls sei diese aber gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a) VO 715/2007/EG zum Schutz des Motors vor Beschädigungen und zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs notwendig.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 23.07.2021 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist ganz überwiegend zulässig (hierzu unter I.) und begründet (hierzu unter II.).

I.

Die Klage ist bezüglich des Feststellungsantrags, mit dem die Verpflichtung der Beklagten zur Bezahlung weiteren Schadenersatzes festgestellt werden soll (Klageantrag Ziffer 4), unzulässig. Auch eine Feststellungsklage muss den Anforderungen des § 253 ZPO genügen. Insbesondere muss der Klageantrag im Sinne von § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO bestimmt sein, denn der Umfang der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft muss feststehen. Die erforderliche Bestimmtheit verlangt, dass das festzustellende Rechtsverhältnis genau bezeichnet wird. Dazu genügt es, dass der Kläger die rechtsbegründenden Tatsachen näher angibt. Soweit es sich um Schadensersatzansprüche handelt, ist eine bestimmte Bezeichnung des zum Ersatz verpflichtenden Ereignisses erforderlich (BGH, Urteil vom 10. Januar 1983, Az. VIII ZR 231/81, juris Rn. 39 ff.). Gemessen an diesen Grundsätzen ist der Klageantrag Ziffer 4 zu unbestimmt, weil er offenlässt, aufgrund welchen konkreten „Einbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung durch die Beklagte“ eine Schadensersatzpflicht festgestellt werden soll (vgl. zum Ganzen OLG München, Hinweisbeschluss vom 12.06.2018, Az. 8 U 3169/17, NJW-RR 2019, 184 m.w.N.).

Nachdem der Kläger mit seiner Klage primär die Rückabwicklung des streitgegenständlichen Fahrzeugkaufs begehrt, fehlt es in Bezug auf den Klageantrag Ziffer 4 darüber hinaus an dem nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderlichen Feststellungsinteresse.

II.

Die Klage ist im tenorierten Umfang begründet. Die Beklagte haftet aus §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung in der aus dem Tenor ersichtlichen Höhe (vgl. hierzu bereits, jeweils zur Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung der Beklagten, LG Stuttgart, Urteil v. 18.08.2020 - 8 O 31/20; Urteil v. 27.08.2020 - 10 O 126/20; Urteil v. 29.09.2020 - 26 O 135/19; Urteil v. 20.04.2021 - 26 O 226/20 [zur hiesigen Konstellation der Vorlage eines teilgeschwärzten Rückrufbescheids]).

1.

Der Kläger hat substantiiert dazu vorgetragen, im streitgegenständlichen Fahrzeug sei eine Software implementiert, die die AdBlue-Einspritzung des Fahrzeugs in Gestalt unterschiedlicher Betriebsmodi dergestalt steuere, dass die Euro 6-Schadstoff-Grenzwerte (insb. NOx) lediglich unter Prüfstandsbedingungen verlässlich eingehalten würden, während diese Grenzwerte außerhalb des Prüfstands regelmäßig nicht eingehalten würden. Die Implementierung mehrerer Betriebsmodi für die AdBlue-Einspritzung im streitgegenständlichen Modell ist vorliegend letztlich auch ebenso unstrittig wie die Beanstandung der Funktionsweise der AdBlue-Einspritzung durch das Kraftfahrtbundesamt. Die Beklagte stellt bei verständiger Würdigung ihres Vortrags lediglich das Vorliegen einer klassischen Umschaltlogik (oder auch: Kippschalterlogik) im Sinne der sog. „Volkswagenfälle“ (siehe hierzu BGH, Urteil v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19 - juris) in Abrede.

2.

Die vom Kläger behauptete Funktionsweise der AdBlue-Einspritzung muss unter den Umständen des Streitfalles als prozessual zugestanden angesehen werden, § 138 Abs. 3 ZPO. Denn die Beklagte hat der ihr nach § 138 Abs. 2 ZPO obliegenden Erklärungspflicht nicht genügt, sich zu den Behauptungen der an sich beweispflichtigen Partei substantiiert zu äußern. Insofern kann offen bleiben, ob die Beklagte die behauptete Funktion überhaupt wirksam bestritten hat (vgl. LG Stuttgart, Urteil v. 18.08.2020 - 8 O 31/20 und Urteil v. 27.08.2020 - 10 O 126/20).

In jedem Fall hat die Beklagte vorliegend ihrer sekundären Darlegungslast zu der Frage, ob im Zusammenhang mit der AdBlue-Einspritzung des streitgegenständlichen Modells ein Betriebsmodus existiert, der auf die Bedingungen des Rollenprüfstands (NEFZ) konditioniert ist und infolgedessen einer Umschaltlogik im Sinne der Volkswagen-Fälle zumindest vergleichbar sein könnte, nicht genügt. Insbesondere wurde der Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamts zum streitgegenständlichen Fahrzeugtyp nicht in lesbarer und aussagekräftiger Form vorgelegt (vgl. Hinweis in der Terminsverfügung vom 22.04.2021 [Blatt 129 der Gerichtsakte]). Der als Anlage B 3 zur Duplik vom 21.05.2021 vorgelegte Bescheid ist nicht aussagekräftig, weil er infolge Schwärzung offensichtlich unzureichende Angaben zum Sachverhalt enthält. Das von der Beklagten insoweit angeführte Geheimhaltungsbedürfnis ist jedenfalls hinsichtlich einer aussagekräftigen auszugsweisen Vorlage des Bescheids nicht ersichtlich. Die Einlassungen der Beklagten im Schriftsatz vom 21.05.2021 vermögen die Vorlage des Rückrufbescheids nicht zu ersetzen, sondern allenfalls zu ergänzen; insoweit macht sich der Einzelrichter die ausführliche und überzeugende Argu-

mentation des Oberlandesgerichts Sachsen-Anhalt in dessen Urteil vom 18.09.2020 (8 U 8/20 - Rn. 27 f., juris) zu eigen, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird. Inwieweit die Anlage B 7 (KBA-Schreiben) die Argumentation der Beklagten stützen soll, erschließt sich bereits deshalb nicht, weil das Gericht der Beklagten die Vorlage eines ihr gegenüber ergangenen Bescheides aufgegeben und gerade nicht eine an Vorgaben des Verwaltungsrechts gebundene Behörde hierum ersucht hat.

3.

Steht damit im Streitfall in tatsächlicher Hinsicht - aus prozessualen Gründen, also ohne technische Überprüfung - fest, dass im Motor die genannte Regelung verbaut ist, liegt in rechtlicher Hinsicht eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der VO 715/2007/EG vor. Denn ist eine Abschaltvorrichtung so programmiert, dass sie die „Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert“ (Art. 3 Nr. 10 der genannten VO), ist sie grundsätzlich unzulässig. Insoweit geht die Generalanwältin am EuGH in ihren Schlussanträgen in der Rs. C-693/18 davon aus, dass eine Vorrichtung, die einen beliebigen Parameter, der mit dem Ablauf der Zulassungsverfahren zusammenhängt, ermittelt, um bei diesen Verfahren die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren oder im Sinne einer Verstärkung zu verändern und somit die Zulassung des Fahrzeugs zu erlangen, eine „Abschaltvorrichtung“ darstellt, selbst wenn die Veränderung im Sinne einer Verstärkung der Funktion des Emissionskontrollsystems punktuell auch eintreten kann, wenn genau die Bedingungen, die sie auslösen, zufällig unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs auftreten. Die Generalanwältin ist weiter der Ansicht, dass nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die die Zuverlässigkeit des Motors beeinträchtigen und eine konkrete Gefahr bei der Lenkung des Fahrzeugs darstellen, das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung rechtfertigen können. Das Ziel, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verzögern, rechtfertigt dagegen nicht den Einsatz einer Abschaltvorrichtung.

Im Streitfall ist nicht ersichtlich, dass sich die Beklagte auf die ausnahmsweise Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung berufen könnte.

4.

Die Beklagte kann sich auch nicht darauf berufen kann, sie habe in vertretbarer Rechtsauffassung zumindest subjektiv davon ausgehen dürfen, die Abschaltvorrichtung sei zulässig, und habe deshalb weder vorsätzlich noch sittenwidrig i.S.v. § 826 BGB gehandelt.

Die Sittenwidrigkeit ergibt sich im Zusammenhang mit dem sog. Dieselskandal regelmäßig daraus, dass die Schädigungshandlung als besonders verwerflich anzusehen ist, u.a. wegen des Profitstrebens als zentralem Beweggrund des schädigenden Verhaltens sowie des Ausmaßes der systematischen Täuschung einerseits und des verursachten Schadens für Mensch und Umwelt andererseits. Insgesamt verstößt eine Täuschung über vertragswesentliche Tatsachen ähnlich wie im Kapitalmarktrecht regelmäßig gegen die guten Sitten, weshalb auch im Abgaskandal in der Regel eine Sittenwidrigkeit zu bejahen ist (BGH, Urteil v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19 - juris). Im Streitfall gilt nicht anderes.

Die Beklagte handelte vorsätzlich. Nicht hinreichend wäre zwar, dass die für die Manipulation verantwortlichen Mitarbeiter mit Vorsatz gehandelt haben, denn die Haftung des Herstellers als juristische Person setzt voraus, dass gerade einer ihrer „verfassungsmäßig berufenen Vertreter“ bzw. Organe gemäß § 31 BGB den subjektiven Tatbestand erfüllt. Der Geschädigte hat jedoch keinen Einblick in die unternehmensinternen Willensbildungsprozesse und würde so regelmäßig beweisfällig bleiben. Deshalb besteht insoweit eine sekundäre Darlegungslast des Herstellers. Dieser hat die Beklagte - wie regelmäßig - nicht genügt (vgl. BGH, Urteil v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19 - juris; BeckOGK-Spindler, BGB, Stand: 01.08.2020, § 826 Rn. 174 ff.).

Weiter ist rechtlich erforderlich, dass die Beklagte auch in dem Bewusstsein handelte, mit der Konditionierung der AdBlue-Einspritzung auf die Bedingungen des NEFZ möglicherweise gegen gesetzliche Vorschriften zu verstoßen und das billigend in Kauf nahm. Dass und warum die Beklagte möglicherweise meinte, die Konditionierung der AdBlue-Einspritzung auf die Bedingungen des NEFZ sei in vertretbarer Rechtsauslegung zulässig, ist jedenfalls nicht hinreichend ersichtlich. Insbesondere ist nicht ersichtlich, ob sie Rechtsrat einholte oder sich sonst versucht hätte abzusichern, oder ob sie nicht vielmehr ausschließlich versuchte, die Regelung zu verbergen, um NOx-Emissionen zwar in Abhängigkeit zu den Parametern des NEFZ niedrig zu halten, außerhalb dieser Parameter aber dem (möglichst geringem) Motorverschleiß den Vorrang vor der Abgasreinigung einzuräumen.

5.

Der Kläger kann gemäß § 249 BGB verlangen, 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 von der Beklagten unter Einsatz einer Manipulationssoftware erschlichen wurde und daher die Stilllegung im Fall eines Widerrufs der Zulassung drohen kann. Hierfür spricht schon die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derart erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden.

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

Der Kläger hat mit dem Pkw bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung eine Fahrstrecke von 47.539 km zurückgelegt, wobei das Gericht die Laufleistung am Terminstag gemäß § 287 ZPO auf 0 km schätzt. Die voraussichtliche Gesamtlauflistung des Fahrzeugs schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO unter Zugrundelegung einschlägiger Rechtsprechung auf 300.000 km (LG Wuppertal, Urteil v. 29.01.2020 - 17 O 49/19 - juris-Rn. 46).

Daraus ergibt sich ein anzurechnender Nutzungsvorteil nach der Formel

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis } 71.500,00 \text{ €} \times 47.539 \text{ gefahrene km}}{\text{voraussichtliche Gesamt-Restlaufleistung } 293.900 \text{ km}}$$

in Höhe von 11.565,29 €.

Hieraus folgt ein Anspruch aus § 826 BGB in Höhe von 59.934,71 €.

Soweit der Kläger einen höheren Zahlbetrag begehrt hat, war die Klage abzuweisen.

6.

Der Anspruch auf Zinsen folgt aus § 291 BGB.

7.

An der Feststellung des Annahmeverzugs hat der Kläger ein rechtliches Interesse.

8.

Der Kläger hat gegen die Beklagte gemäß §§ 826, 249 BGB auch einen Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Anwaltskosten auf der Grundlage einer 1,3 Geschäftsgebühr aus einem Gegenstandswert bis 65.000,00 €. Im Übrigen war die Klage auch insoweit teilweise abzuweisen.

III.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 709; 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Der Streitwert wurde durch Beschluss gemäß §§ 63 Abs. 2, 48 Abs. 1 GKG, 3 ZPO festgesetzt (Klageantrag Ziff. 1: 65.932,87 €; Klageantrag Ziff. 4: 2.500,00 €).

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Jooß
Richter am Landgericht

Verkündet am 23.07.2021

Schürle, JFAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 30.07.2021



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