

Aktenzeichen:
19 O 166/20



Landgericht Stuttgart

FA: 06.09.21 (BER)
FA: 04.10.21 (BERB)
FA: 18.08.21 (TB)
FA: 27.01.21 (SW)

EINGEGANGEN

04. Aug. 2021

HAHN RECHTSANWÄLTE
PartG mbB

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:
27864-19

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorsitzenden,
Herrn Ola Källenius, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerbera-
tern mbB**, Schöttlestraße 8, 70597 Stuttgart, [REDACTED]

wegen Schadensersatz

hat das Landgericht Stuttgart - 19. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht
Brand als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 07.06.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 34.515,55 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 36.476,46 € seit dem 30.09.2020, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes C 250 D 4MATIC, FIN [REDACTED], zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.590,91 EUR freizustellen;
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klagepartei 15 % und die Beklagte 85 % zu tragen.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des je zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 40.293,13 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei verlangt von dem beklagten Automobilhersteller Rückzahlung des Kaufpreises und Schadensersatz, weil sie der Ansicht ist, in dem Fahrzeug habe die Beklagte vorsätzlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut, mit der allein beim Testzyklus NEFZ, der für die Typgenehmigung zum Nachweis der vorschriftskonformen Emissionswerte durchfahren werden muss, die zulässigen Abgaswerte eingehalten würden, während im Normalbetrieb außerhalb des Testzyklus in unzulässiger Weise höhere Emissionen erzeugt werden.

Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug mit folgenden Daten

Fahrzeugtyp	Mercedes Benz C 250 D 4MATIC
Motor-Typ	OM 651
Emissionsnorm Euro	6
Erstzulassung	27.11.2017
FIN	██████████
Verkäufer	Selbständiger Händler
Kaufdatum	04.08.2018
Kaufpreis	40.500,00 €
Finanzierung	Nein

Kilometerstand bei Übergabe	17.942 km
Datum Übergabe	07.08.2018
Kilometerstand bei Klage	50.249 km
Letzter Kilometerstand	59.614 km
Datum der Ablesung	04.06.2021
Rückruf	Nein

Die Motorsteuerung und Emissionskontrolle verwendet einen sog. SCR-Katalysator, in den eine Harnstofflösung (AdBlue) eingespritzt wird. Dabei setzt die Beklagte verschiedene Berechnungsmodi zur Steuerung der Einspritzung ein. Ein Modus wird als „Alternative Vorsteuerung“ bezeichnet, der den Verbrauch von AdBlue drastisch reduziert.

Die Klagepartei trägt vor:

Während des Durchfahrens des NEFZ werde eine erhöhte Menge an benötigtem AdBlue im SCR-System beigemischt, während dies im realen Fahrbetrieb nicht der Fall sei. Es existiere eine Funktion namens „Slipguard“, die anhand von Geschwindigkeit, Beschleunigung und Straßenneigung erkenne, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand nach den NEFZ-Vorgaben fahre. Die Funktion sei ausschließlich mit dem Ziel eingebaut worden, den Prüfstand zu erkennen und im Prüfstand einen besonders niedrigen NOx-Ausstoß zu generieren, ggf. auch im Zusammenspiel mit weiteren Abschalteneinrichtungen. Die besonders intensive Dosierung finde beinahe ausschließlich in den ersten rund 20 Minuten des Fahrbetriebs statt. Im Realbetrieb werde die Einspritzung reduziert, damit die maximale Füllmenge des AdBlue, die unstreitig eine Größe von 25 l hat, bis zum nächsten Service ausreiche. Die Dosierung bzw. Reduzierung werde über verschiedene Parameter gesteuert. Das Fahrzeug erkenne anhand bestimmter Parameter wie Vorkonditionierung, Beschleunigung, Geschwindigkeit, Lenkwinkelschlag von 15°, Fahrstrecke von 11 km, emittierte Menge an Stickoxid (17,6 g), ob es sich auf dem Prüfstand befinde oder auf der Straße. Es verwende einen auf den Prüfstandsbetrieb zugeschnittenen Modus, der - unstreitig - zeitgesteuert nach 1.200 s abschalte. Außerhalb des Prüfmodus sei die Schadstoffreduktion nicht mehr maximal effektiv. In dem Fahrzeug sei die Funktionen des geregelten Kühlmittelthermostats eingebaut, die bewirke, dass das Fahrzeug während des Durchfahrens des Fahrzyklus den Motor stärker kühle und damit geringere Emissionen hervorrufe. Diese Funktion sei auf den Prüfstand ausgerichtet.

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 40.500,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes C 250 D 4MATIC, FIN [REDACTED] zu zahlen, unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 07.08.2018, die sich nach folgender Formel berechnet:
$$(40.500,00 \text{ EUR} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 500.000,00 \text{ km};$$
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.663,90 EUR freizustellen;
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes C 250 D 4MATIC, 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 C 250 D 4MATIC, FIN [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte trägt vor:

Im Fahrzeug sei keine Funktion verbaut, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße unter gleichen Bedingungen. Eine Anpassung des Wirkungsgrades im Fahrzeug finde nicht statt, weil das Fahrzeug 17,6 g NOx ausgestoßen habe. Eine solche Funktion sei auch nicht ausschließlich auf prüfstandbezogener Parameter ausgerichtet. Das Kraftfahrtbundesamt habe auch keine Funktion „Bit 14“ im streitgegenständlichen Fahrzeug gerügt, die nach 1200 Sekunden auf das Emissionskontrollsystem Einfluss nehme. Die Behauptung der Klagepartei zu einer Softwarefunktion „Slipguard“ sei spekulativ, unsubstantiiert und ins Blaue hinein. Soweit der Kläger behaupte, die Funktion „Bit 14“ bewirke, dass das Fahrzeug unter bestimmten Temperatur- und Zeit Umständen in einen „unsau-

berer“ Modus schalte, ziele dieser Vortrag erfolglos darauf ab, die Beklagte mit dem Volkswagenkonzern gleichzusetzen. Es existiere kein spezieller Modus, der wohl nach der Vorstellung des Klägers außerhalb des Prüfstandes zur Anwendung komme. In dem Fahrzeug sei kein geregeltes Kühlmittelthermostat. Weil die Dosierung von AdBlue – unstreitig – teilweise auf Berechnungsmodellen beruhe, könne bei längeren Fahrten sich damit einhergehende Ungenauigkeiten kumulieren. Um trotz wechselnder Bedingungen und möglicher Abweichungen der Modelle sicher zu vermeiden, dass bei der Reaktion benötigte Umweltgut Ammoniak aus dem System austreten, müsse das System das dosierte Verhalten an die jeweiligen Umstände anpassen. Ein Wechsel zwischen den Modellen bedeute nicht, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt reduziert würde. Es lasse sich im Fahrverlauf nur mit ansteigenden Unsicherheiten prognostizieren, wann es zu einem Ammoniak-Schlupf komme. Daher müsse das SCR-System so ausgelegt werden, dass einem Ammoniak-Schlupf vorgebeugt werde, z.B. durch eine Stabilisierung der Berechnungsmodelle oder bei geringer Speicherfähigkeit des Katalysators. Eine solche Kalibrierung unter Berücksichtigung des Ammoniak-Schlupf Risikos muss insgesamt abhängig von den Bedingungen erfolgen, die ein erhöhtes Risiko eines Ammoniak-Schlupfes mit sich bringen. Dazu zählten eine längere Fahrtdauer, die Bedingungen nach einem wieder Staat mit heißem Katalysator, eine momentane oder auf summierte größere Menge an NOx-Emissionen oder an einen dosierten AdBlue. In dem Fahrzeug erfolge ein Wechsel zwischen den Berechnungsmodellen jedoch nicht anhand des NOx-Massenstroms im Zusammenhang mit der Temperatur des SCR-Katalysators und dem integrierten NOx-Massenstrom oder des verbrauchten AdBlue, oder der Abgasmenge. Insgesamt unterliege die konkrete äußerst komplexe Ausgestaltung zu einem hohen Maße der Prognose der verantwortlichen Ingenieure.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist überwiegend zulässig und zum Teil begründet. Der Kläger hat gemäß § 826 BGB einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich der gezogenen Nutzungsvorteile und Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs sowie auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten.

Die Klage ist überwiegend zulässig (I.) und, soweit zulässig, teilweise begründet (II.).

I. Die Klage ist überwiegend zulässig.

1. Der Klageantrag Ziff. 4 auf Feststellung der Schadensersatzverpflichtung ist nicht zulässig. 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 (BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 397/19 –, Rn. 29, juris). Insoweit kommt es darauf an, ob noch weitere, gegenwärtig noch nicht bezifferbare Schäden entstehen können.

Eine Feststellungsklage, mit der die Ersatzpflicht für zukünftige reine Vermögensschäden festgestellt werden soll, ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs allerdings nur zulässig, wenn zumindest eine hinreichende Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts besteht. Daran fehlt es, wenn der Eintritt irgendeines Schadens noch ungewiss ist; der Kläger muss die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts substantiiert dargetun (BGH, Beschluss vom 04. März 2015 – IV ZR 36/14 –, Rn. 15, juris). Dies hat die Klagepartei mit ihrem pauschalen Vorbringen nicht getan. Insbesondere sind etwa in Zukunft entstehende Inspektions- und Wartungskosten einschließlich Verbrauchsmaterialien (Schmierstoffe, Filter etc.) sowie Kleinreparaturen unter den im Streitfall gegebenen Umständen nicht ersatzfähig. Da der Kläger das Fahrzeug wie vorgesehen genutzt hat, handelt es sich insoweit nicht um vergebliche Aufwendungen (BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19 –, BGHZ 226, 322, Rn. 24). Auch die Ausführungen der Klagepartei, im Zusammenhang mit dem Update könnten Kosten auf sie zukommen, ist rein spekulativ. Bei einem Rückruf ist üblicherweise der Hersteller verpflichtet, die fehlerhafte Funktion zu beseitigen. Vor diesem Hintergrund liegt ein schutzwürdiges Interesse an der Feststellung einer Schadensersatzpflicht nicht vor (so auch: OLG Stuttgart, 16a U 1305/20 –, n.v.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 16. Februar 2021 – 17 U 579/19 –, Rn. 37 ff., juris).

II. Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Die Klagepartei hat einen Anspruch gegen die Beklagte wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB. Das Verhalten der Beklagten gegenüber der Klagepartei ist als sittenwidrig zu qualifizieren (1.). Dabei muss sich die Beklagte das Verhalten ihrer Mitarbeiter zurechnen lassen (2.). Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden (3.). Die Beklagte hat mit Schädigungsvorsatz gehandelt (4.). Bei der Schadenshöhe muss sich die Klagepartei im Wege des Vorteilsausgleich die von ihr gezogenen Nutzen sowie die sonstigen Vorteile anrechnen lassen (5.). Die Ansprüche auf Zinsen und auf Freistellung von den Anwaltskosten sind zum Teil erstattungsfähig (6.).

1. Die Beklagte hat objektiv sittenwidrig gehandelt. In dem Fahrzeug befindet sich eine unzulässige Abschaltvorrichtung 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 S. 1 ff.; im Folgenden: VO 715/2007/EG). Sie hat dem für die Typgenehmigung zuständigen Kraftfahrtbundesamt vorgespiegelt, das Fahrzeug werde bei der Prüfung Typ I (NEFZ) unter den Motorbedingungen betrieben, die auch im normalen Fahrbetrieb zum Einsatz kommen.

a. Der Klägervortrag, wonach in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung i. S. v. Art. 3 Nr. 10 i. V. m. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 eingebaut ist, gilt als zugestanden, § 138 Abs. 3 ZPO.

(1) Nach dem Klägervortrag führt die Motorsteuerung u.a. mit Hilfe der Funktion Slipguard, die für den Prüfzyklus typischen Parameter (z.B. Beschleunigung, Geschwindigkeit) berücksichtigt, dazu, dass nur, oder jedenfalls fast ausschließlich eine intensive Emissionsminderungsstrategie namentlich durch eine spezielle Eindüsung von AdBlue, gegebenenfalls in Verbindung mit anderen Strategien zum Einsatz kommt, während sie diese ansonsten in vergleichbaren Situationen nicht einsetzt bzw. sie deaktiviert. Die Grenzwerte würden ohne die illegale Beeinflussung massiv überschritten werden.

(2) Diesen Vortrag hat die Beklagte nicht wirksam bestritten, so dass der Klägervortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen ist.

Die Beklagte hat nicht konkret bestritten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug – faktisch – nur im Rahmen des NEFZ-Prüfzyklus eine besonders effektive Emissionsminderung einsetzt und nur mit dieser Hilfe die Grenzwerte einhält, während sie in den typischen - vergleichbaren - Realbetriebssituationen mit einer anderen Emissionsstrategie deutlich mehr und oberhalb der auf Grund der Grenzwerte zu erwartenden Emissionen emittiert.

Die Beklagte spitzt einerseits ihren Vortrag auf eine zu enge Definition einer als sittenwidrig zu qualifizierenden Abschaltvorrichtung zu. Sie bestreitet primär, dass eine Prüfstanderkennung (im engeren Sinn) vorliege, weil die bei der Prüfung Typ I (NEFZ) angewandte Emissionsstrategie unter identischen Fahrbedingungen auch im Straßenbetrieb zum Einsatz komme. Damit bestreitet die Beklagte nicht den klägerischen Sachvortrag, der inhaltlich und sinngemäß darauf abzielt, dass das Fahrzeug im Prüfverfahren (Fahrzyklus) zur Täuschung der Zulassungsbehörden eine optimierte Emissionsstrategie anwendet, die im normalen Fahrbetrieb nicht, oder jedenfalls nicht in einem beachtlichen – und sachlich nachvollziehbaren – Umfang zum Einsatz kommt.

Es macht im Ergebnis keinen Unterschied, ob die Motorsteuerung einen technischen Prüfstand als solchen erkennt (z.B. an der Vorkonditionierung, dem Stillstand einer Achse oder dem Fehlen typischer Fahrzeugbewegungen) oder eine besondere Emissionsstrategie an so viele einzelne oder kumulative Aktivierungs- und Deaktivierungsbedingungen geknüpft ist, dass sie zuverlässig und dauerhaft nur im NEFZ funktioniert, während wegen der Vielzahl der Bedingungen die Wahrscheinlichkeit sehr hoch ist, dass diese Strategie im Echtbetrieb nicht in dem gleichen Maße dauerhaft oder in einem nennenswerten Umfang zum Einsatz kommt. Dass es – vorübergehend – auch im Realbetrieb und etwa in Randbereichen auch außerhalb der exakten Rahmenbedingungen des NEFZ zum Einsatz der besonders effektiven Emissionsminderungsstrategie kommen kann, schließt das Vorliegen einer vor allem auf den Prüfzyklus ausgerichteten Emissionsminderungsstrategie nicht aus. Wenn sich aus den Parametern ergibt, dass die Strategie in vielen vergleichbaren Situationen nicht greift oder deaktiviert wird, sondern sich im Wesentlichen nur zuverlässig im NEFZ dauerhaft feststellen lässt, ist die angewandte Emissionsminderungsstrategie nicht repräsentativ für das Fahrzeug und aussagekräftig für die mit der Einhaltung der Grenzwerte verbundenen Erwartung über das Emissionsverhalten des Fahrzeugs. Dies wird insbesondere an dem Einsatz einer Zeitsteuerung auffällig, das die Emissionsstrategie kurz nach der üblichen Dauer des NEFZ, nämlich nach 1.200 Sekunden, wechselt.

Die Beklagte hat die diesbezüglichen Behauptungen der Klagepartei nicht bestritten.

Es würde die Vortragslast überspannen, würde man von der Klagepartei fordern, die Funktionalität der Abschalteneinrichtung konkret zu beschreiben. Es sind zahlreiche Möglichkeiten der direkten oder indirekten Ausrichtung der Steuerung des Emissionskontrollsystems auf den NEFZ-Prüfzyklus denkbar. So ist es möglich, dass erst die Kombination von Aktivierungs- und Deaktivierungsbedingungen faktisch zu einer auf den NEFZ zugeschnitten Emissionsminderungsstrategie führt, ohne dass die Steuerung unmittelbar an testspezifische Parameter anknüpfen muss. Ein Beispiel hierfür ist das bei anderen Herstellern beschriebene Phänomen, dass die Steuerung anhand des Lenkwinkelschlags oder der Fahrzeugneigung erkennen kann, dass es sich nicht (mehr) in einem Prüfverfahren befindet, weil solche Bedingungen dort nicht vorkommen. Derartiges lässt sich zudem kumulativ mit weiteren Bedingungen wie Außentemperatur, Temperatur des Motoröls oder des Kühlmittels, Eigenschaften des Motors bei schwacher Beschleunigung oder dem Nichtvorliegen von Bedingungen, die sicher im NEFZ nicht auftreten, kombinieren. Da bereits ein Laie nicht wissen kann, welche Parameter überhaupt direkt oder indirekt erfasst werden können, um eine auf den NEFZ ausgerichtete effektive Emissionsstrategie einsetzen zu können, ohne dass dies in den meisten Fällen im Realbetrieb der Fall ist und ohne dass dies auffällt, kann von ihm auch nicht gefordert werden, dass er die Funktionsweisen benennt. Ein Laie kann zu derartigen, möglicherweise mit krimineller Energie verwendeten, Steuerungsparameter, typischerweise keine Kenntnis haben und daher auch keinen diesbezüglichen Vortrag halten. Noch weniger wird es ihm möglich sein, sämtliche für die Emissionssteuerung maßgeblichen Parameter zu benennen. Daher reicht es für die Klagepartei aus, das Phänomen zu beschreiben, wie es die Klagepartei getan hat.

Die Beklagte hat den Vortrag der Klagepartei zur AdBlue-Einspritzung mithilfe der Funktion „Slip-guard“ nicht bestritten. Die Formulierung, der Vortrag der Klagepartei sei „unsubstantiiert“, enthält kein Bestreiten, sondern eine rechtliche Würdigung über das erforderliche Maß des Tatsachenvortrages, die das Gericht allerdings nicht teilt. Gleiches gilt für die Auffassung, der Vortrag erfolge „ins Blaue hinein“. Die Klagepartei hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Beklagte den Klägervortrag auf diese Weise nicht bestritten habe. Daraufhin hat die Beklagte keinen konkreten Vortrag gehalten oder konkret die Behauptung der Klagepartei bestritten.

Ebenso hat die Beklagte nicht bestritten, dass die Motorsteuerung zusätzlich über eine Zeitsteuerung verfüge, die nach 1200 Sekunden das Berechnungsmodell wechsle. Die Beklagte betont, dass die Verwendung unterschiedlicher Berechnungsmodelle grundsätzlich zulässig sei, was auch das Kraftfahrtbundesamt bestätigt habe. Dabei nimmt sie allerdings nicht vollständig Bezug

auf auch dem Gericht aus zahlreichen Verfahren bekannte Auskünfte des Kraftfahrtbundesamtes. Danach hält das Kraftfahrtbundesamt den Einsatz von verschiedenen Berechnungsmodellen bei der Einspritzung von AdBlue für grundsätzlich zulässig, wenn beide Berechnungsmodellen gleich effektiv sind. Diesen Zusatz macht die Beklagte bei ihren Ausführungen nicht. Hinsichtlich der Timer-Funktion bestreitet sie diese nicht, sondern führt lediglich aus, dass dieses von dem Kraftfahrtbundesamt nicht beanstandet worden sei. Hierauf kommt es aber nicht an. Insofern ist es nicht ausgeschlossen, dass das Kraftfahrtbundesamt entweder bezüglich dieses Fahrzeuges noch überhaupt nicht von der Beklagten vollständig über die Funktionsweisen informiert wurde oder aber die Funktion nicht entdeckt hat.

Der eingesetzte Timer deutet gerade daraufhin, dass die Emissionsstrategie nicht für den dauerhaften Echtbetrieb oder für einen zuverlässigen Einsatz bei identischen Rahmenbedingungen ausgelegt ist, sondern auf ein möglichst frühzeitiges Deaktivieren der Emissionsstrategie nach dem Ende des Testzyklus.

Auch hat die Beklagte den Vortrag der Klagepartei zu der unterschiedlichen Effizienz der Emissionsminderung bezüglich NO_x nur unvollständig bestritten. Die Klagepartei hat unter Berufung auf die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft gegen die Beklagte vorgetragen, dass auf dem Prüfstand 95-99 % der Stickoxide herausgefiltert worden sein, auf der Straße aber nur 35-85 %. Die Beklagte hat hierauf zunächst Ausführungen gemacht, dass unmittelbar nach dem Kaltstart die Reinigung mithilfe des SCR-Katalysators und der Einspritzung von AdBlue einige Minuten nicht aktiv sei. Dennoch würden im Prüfzyklus die Grenzwerte nicht überschritten. „Insofern werden nach einem Kaltstart aber weder ‚auf dem Prüfstand 95-99 Prozent der Stickoxide herausgefiltert‘ [...] noch auf der Straße“. Damit lässt die Beklagte gerade das drastisch unterschiedliche Emissionsverhalten des Fahrzeugs unstreitig und beschränkt ihr Bestreiten auf einen Vortrag, den die Klagepartei so nicht gehalten hat, nämlich dass „nach einem Kaltstart“ 95-99 % der Stickoxide herausgefiltert werden. Die Klagepartei hat ihren Vortrag auf das gesamte Prüfverfahren erstreckt. Auch hat die Klagepartei auf das deutlich schlechtere Emissionsverhalten des Fahrzeugs beim wiederholten Durchfahren des NEFZ (NEFZ-warm) hingewiesen. Die Beklagte beschränkt sich demgegenüber auf pauschale Ausführungen über technische Notwendigkeiten oder den Hinweis, dass der Wechsel des Berechnungsmodells nicht bedeute, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt reduziert würde. Einen gebotenen konkreten Vortrag unterlässt sie zu dem Ausmaß des Wechsels der Berechnungsmodell, die Kompensation durch andere Steuerungen und damit die nachvollziehbare Vergleichbarkeit der Steuerungen. Damit bestreitet sich nicht die Behauptung, dass das Fahrzeug eine auf den NEFZ ausgerichtete besonders effektive

Emissionsminderungsstrategie verwende.

b. Durch die Wahl einer auf den NEFZ zugeschnittenen Emissionsminderungsstrategie hat die Beklagte über die Einhaltung der gesetzlichen Abgaswerte getäuscht, um die Typgenehmigung auf kostengünstigem Weg zu erhalten. Mit der Abschaltvorrichtung war die Gefahr der Betriebsuntersagung gemäß § 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung verbunden. Dabei hat sie ihr Ziel der Gewinnerzielung mit dem verwerflichen Mittel der Täuschung der Zulassungsbehörden verfolgt und sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig gezeigt. Ein solches Vorgehen verstößt derart gegen die Mindestanforderungen im Rechts- und Geschäftsverkehr auf dem hier betroffenen Markt für Kraftfahrzeuge, dass ein Ausgleich der bei den einzelnen Käufern verursachten Vermögensschäden geboten erscheint. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 – Rn. 13 ff., juris) Bezug genommen.

2. Die Beklagte muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten und verfassungsmäßig berufenen Vertreter zurechnen lassen und hat nicht wirksam deren Kenntnis bestritten. Im Übrigen muss sie sich das Verhalten ihrer Verrichtungsgehilfen auch gemäß § 831 BGB zurechnen lassen.

Die Beklagte bestreitet nicht, dass der Einsatz Motorsteuerung in der konkreten Funktionsweise und Bedienung mit Wissen und Willen der verfassungsmäßigen Vertreter zum Einsatz gekommen ist.

3. Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden. Dieser besteht in dem Abschluss des Kaufvertrages, weil im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs die objektive Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung nicht gegeben war und der Vertragsschluss als für die Klagepartei unvernünftig anzusehen ist. Dies liegt darin, dass mit dem Erwerb des Fahrzeugs die Gefahr der Betriebsuntersagung und somit des Ausfalls der Nutzungsmöglichkeit verbunden war. Aus der maßgeblichen ex ante Sicht des Käufers hing es letztlich vom Zufall ab, ob der unerkannt bestehende Mangel aufgedeckt und die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs in der Folge eingeschränkt wird. Spätere Umstände, insbesondere das Aufspielen des Software-Updates sowie damit verbunden der Wegfall der Gefahr der Betriebsuntersagung lassen den Schaden normativ nicht entfallen, da er bereits bei Abschluss des Vertrages eingetreten ist. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR

252/19 –, Rn. 44 ff., juris) Bezug genommen.

4. Auf Grund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts die Schädigungsabsicht der handelnden Personen der Beklagten fest. Den handelnden Personen war bewusst, dass die Konstruktion bzw. Gestaltung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung speziell zur Täuschung der Typgenehmigungsbehörde im Falle der Entdeckung zu einer Betriebsuntersagung führen können und jeder Erwerber dieser Gefahr arglos ausgesetzt wird. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 60 ff., juris) Bezug genommen. Aus dem sehr begrenzten Anwendungsbereich der im Wesentlichen auf den NEFZ ausgerichteten Emissionsminderungsstrategie folgt, dass den Verantwortlichen die Täuschung und die Tragweite ihres Handelns bewusst war. Ein vertretbares Normverständnis liegt einer derartigen Steuerung nicht zu Grunde, weil die Beklagte gerade keine Emissionsminderungsstrategie implementiert hat, die wesentlich außerhalb des NEFZ eine nennenswerte Anwendung findet.

5. Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten kausal ein Schaden in Höhe von 34.515,55 € entstanden.

Die Klagepartei ist gemäß § 249 BGB so zu stellen, wie sie gestanden hätte, wenn das schädigende Ereignis, hier der Abschluss des Kaufvertrages, nicht eingetreten wäre. In diesem Fall hätte sie den Kaufpreis nicht bezahlt.

Die Klagepartei muss sich jedoch die durch den Abschluss des Vertrages und die Nutzung des Fahrzeugs erzielten Vorteile anrechnen lassen. Insofern ist sie zur Herausgabe und Rückübergabe des Fahrzeuges verpflichtet und muss sich die aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 64 ff., juris) Bezug genommen.

Das Gericht schätzt den Nutzungsvorteil nach der Formel $\text{Bruttokaufpreis für das Fahrzeug, geteilt durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt und multipliziert mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern}$ zum Schluss der mündlichen Verhandlung (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19 –, Rn. 12, juris). Bei Dieselfahrzeugen des streitgegenständlichen Typs schätzt das Gericht die zu erwartende Gesamtlaufleistung auf 300.000 km. Dies ergibt im konkreten Fall folgende Rechnung:

Kaufpreis	40.500,00 €
Datum Übergabe	07.08.2021
Gesamtlauflistung	300.000
KM-Stand bei Übergabe	17.942
Restlauflistung	282.058
Nutzungsvorteil/km	0,14 €
Datum Klage	31.08.2020
KM-Stand bei Klage	32.307
gefahrene KM bei Klage	14.365
Nutzungsvorteil bei Klage	2.062,63 €
Kaufpreis ./ . Vorteil bei Klage	38.437,37 €
Datum bei letzter Ablesung	04.06.2021
KM-Stand bei letzter Ablesung	59.614
gefahrene KM letzte Ablesung	41.672
gefahrene KM/Tag	2
Datum mV	07.06.2021
gesch. KM-Stand mV	59.620
gesch. gef. KM mV	41.678
Nutzungsvorteil ges.	5.984,45 €
Kaufpreis ./ . Vorteil	34.515,55 €

Die Klagepartei hat ihren Antrag hinsichtlich der anzurechnenden Lauflistung zum Zeitpunkt der Klageeinreichung indirekt beziffert, allerdings unter der von dem Gericht nicht geteilten Annahme einer Gesamtlauflistung von 500.000 km. In der mündlichen Verhandlung hat die Klagepartei im Hinblick auf die seit Klageerhebung gefahrenen Kilometern den Rechtsstreit nicht teilweise für erledigt erklärt oder die Klage teilweise zurückgenommen. Wegen der höheren Nutzungsvorteile ausgehend von einer niedrigen Gesamtlauflistung sowie wegen der weiter anzurechnenden Nutzungsvorteile ist die Klage teilweise unbegründet.

6. a. Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Prozesszinsen gemäß §§ 288, 291 BGB ab Eintritt der Rechtshängigkeit. Die Zustellung des bezifferten Antrages erfolgte am 29.09.2020, so dass ein Zinsanspruch ab dem 30.09.2020 besteht. Ein darüberhinausgehender Anspruch auf Verzugszinsen gemäß § 280 Abs. 2, § 286 Abs. 1 BGB besteht hingegen nicht. Der Schuldner einer Geldleistung, die nur bei Erbringung einer Gegenleistung durch den Gläubiger zu erbringen ist,

kommt erst dann in Verzug, wenn der Gläubiger ihm die seinerseits geschuldete Leistung ordnungsgemäß anbietet (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 86, juris; BGH, Urteil vom 20. Juli 2005 – VIII ZR 275/04 –, Rn. 30, juris). Dies ist vorliegend nicht der Fall. Zwar hat die Klagepartei die Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs angeboten, dies jedoch nur gegen Zahlung einer überhöhten Forderung, nämlich des vollen Kaufpreises und einer Nutzungsschädigung, die auf einer zu hohen Gesamtleistung beruht. Unter diesen Umständen ist die Beklagte nicht mit der Zahlung in Verzug geraten.

Im Hinblick auf die nach Rechtshängigkeit von der Klagepartei erzielten Nutzungsvorteile ist es angemessen, diese auf der Grundlage des Mittelwertes zwischen berechtigtem Anspruch bei Klageeinreichung und Anspruchshöhe zum Schluss der mündlichen Verhandlung zu berechnen. Nach dem Schluss der mündlichen Verhandlung bleibt der ausgeurteilte Betrag als Basis maßgeblich (vgl. a. OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – Az. 16a U 718/20 –, n.v.). Zum Zeitpunkt der Klageeinreichung betrug die berechtigte Klageforderung 38.437,37 €, zum Schluss der mündlichen Verhandlung 34.515,55 €. Der Mittelwert beträgt demnach 36.476,46 €.

b. Der Kläger hat gemäß §§ 826, 249, 257 BGB einen Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 1.590,91 €. Hierbei hat das Gericht einen Gegenstandswert in Höhe des Kaufpreises abzüglich eines geschätzten Nutzungsvorteils bei Mandatierung angesetzt. Eine 1,3-fache Geschäftsgebühr, die Auslagenpauschale und die Umsatzsteuer sind als erforderlich anzusetzen. Unter der Berücksichtigung, dass es sich vorliegend um ein Massenverfahren handelt, bei dem der wesentliche Aufwand beim Klägervertreter gleichzeitig für mehrere Verfahren anfällt, erscheint ein höherer Ansatz als der Mittelsatz von 1,3 für die Geschäftsgebühr nicht gerechtfertigt.

III. Die Nebenentscheidungen beruhen hinsichtlich der Kosten auf § 92 ZPO und hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 S. 1 ZPO. Der Streitwert wurde nach der Klageforderung festgesetzt, ausgehend von Nutzungsvorteilen, die die Klagepartei auf der Grundlage einer Gesamtleistung von 500.000 km berechnet hat, wobei den Nebenansprüchen kein besonderer Wert zukam. Der Feststellungsantrag Ziff. 4 wird in Ermangelung anderer konkreter Anhaltspunkte gem. § 3 ZPO mit 1.000 € bewertet.

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.

Brand
Vorsitzender Richter am Landgericht

21. JULI 2021
Verkündet am ~~07.06.2021~~

Langer, JAng'e
Urkuandsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 29.07.2021



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