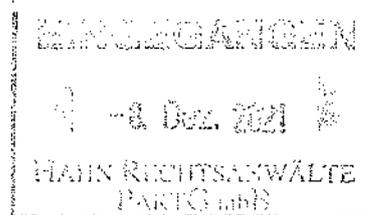


Aktenzeichen:
20 O 117/21



Landgericht Stuttgart



FP TB 22.12.2021
FP BJ 10.01.2022
FP JD 08.02.2022
FP JW 08.06.2022

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg, Gz.:
Ha/Lö

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70546 Stuttgart
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 20. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Häberlein
als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 28.10.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 29.090,36 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 13.04.2021 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes E 350d, Fahrzeugidentifikationsnummer`
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

3. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 7 % und die Beklagte 93 %.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf 31.237,57 € festgesetzt.

Tatbestand

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

Er kaufte am 17.05.2018 das streitgegenständliche Fahrzeug Mercedes E 350d für 36.000,00 €. Damals betrug der Kilometerstand 27.700 km. Am 27.10.2021 betrug er 70.333 km. Das Fahrzeug unterliegt der Euro-6-Norm. In ihm ist ein Motor des Typs OM 642 verbaut.

Der Kläger behauptet, dass die Beklagte zur vordergründigen Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte Abschaltvorrichtungen implementiert habe.

Es liege u.a. ein sog. Thermofenster vor. Die Rate der Abgasrückführung werde beim streitgegenständlichen Fahrzeug abhängig von der Umgebungstemperatur zurückgefahren. Bei einer Umgebungslufttemperatur von zum Beispiel 7° C oder darunter sei die Abgasrückführung um bis zu 48 % niedriger als bei höheren Temperaturen. Beim Unterschreiten einer bestimmten Temperatur werde die Abgasrückführung ganz abgeschaltet.

Weiter sei in dem Fahrzeug eine unzulässige Kühlmittelsolltemperaturregelung verbaut, wonach außerhalb der Typprüfbedingungen die Rate der Abgasrückführung verringert werde, indem über das elektrisch geschaltete Kühlwasserthermostatventil die Motorkühlwassertemperatur zunächst niedrig gehalten werde. Somit werde außerhalb der Typprüfbedingungen ein Abgasrückführungskennfeld mit niedrigeren Abgasrückführungsraten genutzt als unter Typprüfbedingungen. Eine Absenkung der Abgasrückführungsrate führe zu erhöhten Stickoxidemissionen.

Zudem seien im streitgegenständlichen Fahrzeug weitere Abschaltvorrichtungen im Herstellungsprozess durch eine entsprechende Softwarekalibrierung verbaut worden, die dazu führen würden, dass das Fahrzeug das Durchfahren des NEFZ auf dem Prüfstand erkenne und abhängig davon die Abgasaufbereitung dergestalt regele, dass der Ausstoß an Stickoxiden nur beim Durchfahren des NEFZ optimiert werde. So sei der Prüfmodus im streitgegenständlichen Fahrzeug so ange-

passt, dass hierbei die Schadstoffreduktion für die Dauer der Prüfung maximal erfolge, während dies außerhalb des Prüfzyklus nicht der Fall sei.

Den Grenzwert für Stickoxide von 80 mg/km halte das streitgegenständliche Fahrzeug im realen Straßenverkehr unter normalen Betriebsbedingungen nicht ein.

Die Beklagte habe auch vorsätzlich gehandelt. Dem Vorstand der Beklagten sei bekannt gewesen, dass die von der Beklagten produzierten Dieselfahrzeuge die zulässigen EU-Grenzwerte (Euronormen 5 und 6) tatsächlich im realen Straßenverkehr nicht einhalten würden. Von daher sei dem Vorstand bekannt gewesen, dass die „Einhaltung“ der Grenzwerte nur auf anderem Weg, indem die Einhaltung derselben auf dem Prüfstand vorgetäuscht werde, vordergründig sichergestellt werden könne. Jedenfalls dem Entwicklungsvorstand Dr. Weber seien die technischen Details fortlaufend berichtet worden, die Details seien diesem deshalb bekannt gewesen.

Das vorgerichtliche Aufforderungsschreiben der Prozessbevollmächtigten des Klägers vom 07.12.2020 (Anl. K1d) blieb fruchtlos.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 36.000,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes E 350d, Fahrzeugidentifikationsnummer abzüglich einer Nutzungsentschädigung von
0,111697 Euro pro gefahrenem Kilometer seit dem 22.05.2018, die sich nach folgender Formel berechnet: $(36.000,00 \text{ Euro} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 322.300 \text{ km}$;
2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.474,89 € freizustellen;
3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkw des Klägers, Mercedes E 350d, Fahrzeugidentifikationsnummer in Annahmeverzug
befindet.

Die Beklagte beantragt

Klagabweisung.

Die Beklagte beruft sich darauf, dass das streitgegenständliche Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-6-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhält. Nicht entscheidungserheblich sei, welches Emissions- und Verbrauchsverhalten das Fahrzeug außerhalb der maßgeblichen gesetzlichen Prüfbedingungen zeige. Die Stickoxidgrenzwerte der einschlägigen Euro-Normen seien untrennbar mit den detailliert normierten Prüfbedingungen verknüpft. Mit den Prüfstandstests unter einheitlichen Bedingungen würden europaweit faire Wettbewerbsbedingungen für die europäische Automobilindustrie und zugleich die Vergleichbarkeit der Herstellerangaben für die Verbraucher im Binnenmarkt gewährleistet. Es solle keine Rolle spielen, ob ein Fahrzeugmodell in Schweden oder am Mittelmeer geprüft und genehmigt werde. Eine Veränderung der gesetzlich vorgegebenen Prüfbedingungen (beispielsweise Geschwindigkeit, Widerstand, Umgebungstemperatur, Luftdruck, Kalt-/Warmstart, Nebenverbraucher wie Klimaanlage oder Fahrzeugelektronik) wirke sich selbstverständlich auf das Verbrauchs- und Emissionsverhalten des Fahrzeugs aus.

Der EuGH habe mit Urteil vom 17.12.2020 in der Rechtssache C-693/18 klargestellt, dass der Begriff der Abschaltvorrichtung auf Prüfstandsmanipulationen ziele, wie sie im Motortyp EA 189 von Volkswagen festgestellt worden seien. Demgegenüber würden nach der Definition des EuGH unter diesen Begriff von vornherein nicht Gestaltungen fallen, die im tatsächlichen Fahrbetrieb unter denselben Bedingungen genauso arbeiten wie auf dem Prüfstand und dabei in vielen Situationen zu einer Emissionsverbesserung führen. Eben dies sei jedoch im streitgegenständlichen Fahrzeug der Fall. Eine Funktion, durch die der Prüfstand erkannt und der Stickoxidausstoß manipulativ lediglich für die Zwecke des EG-Typgenehmigungsverfahrens manipuliert wird, existiere im streitgegenständlichen Fahrzeug gerade nicht. Die Regelung über unzulässige Abschaltvorrichtungen ziele nicht auf eine Optimierung von Emissionskontrollsystemen, sondern auf sog. „defeat devices“ (so der Wortlaut der englischen Fassung des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Damit seien gezielte Umgehungen der behördlichen Fahrzeugprüfung gemeint. Sie seien von technisch veranlassten Veränderungen der Emissionskontrollsysteme abzugrenzen. Die Feinsteuerung (Kalibrierung) von Emissionskontrollsystemen solle gerade nicht Gegenstand von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sein.

Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung sei bei Herstellung des Fahrzeugs gängiger Industriestandard gewesen. Das Kraftfahrtbundesamt habe laufend Fahrzeuge und Emissionskontrollsysteme genehmigt, die eine temperaturabhängige Steuerung beinhalteten. Auch Fachkreise würden die Außentemperatur als technisch zwingend notwendige Führungsgröße der Abgasrückführung anerkennen. Im Übrigen sei das Abgasrückführungssystem im streitgegenständlichen Fahrzeug sei ganzjährig und selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv.

Mit Blick auf den Vorwurf, einen unzulässige Kühlmittelsolltemperaturregelung verwendet zu haben, trägt die Beklagte unter anderem vor, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge bereits nicht über das vom Kläger in Bezug genommene geregelte Kühlmittelthermostat.

Deliktische Ansprüche würden ferner ausscheiden, weil der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug am 17.05.2018 und damit nach Bekanntwerden der sog. Diesel-Thematik im Jahr 2015 erworben habe. Angesichts der breitflächigen Berichterstattung der Beklagten und der Medien könne der Kläger nicht mit der Behauptung gehört werden, er sei beim Fahrzeugerwerb arglos gewesen. Seit dem Geschäftsbericht 2016 vom 14.02.2017 weise die Beklagte im Rahmen ihrer Regelberichte explizit darauf hin, dass „nicht auszuschließen (ist), dass die Behörden zum Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen ... Funktionalitäten enthalten sein könnten“, die möglicherweise als unzulässig zu qualifizieren seien.

Überdies erhebt die Beklagte die Einrede der Verjährung.

Zudem bestreitet die Beklagte mit Nichtwissen, dass der Kläger vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten zu tragen habe. Die Beklagte geht davon aus, dass eine Rechtsschutzversicherung des Klägers vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten zu dessen Gunsten übernommen habe, wie es sich in vergleichbaren Fällen häufig verhalte. Die Klage sei daher mangels Prozessführungsbefugnis insoweit unzulässig und der Kläger insoweit nicht aktivlegitimiert (§ 86 Abs. 1 VVG).

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 28.10.2021 verwiesen.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Zahlungsanspruch in der tenorierten Höhe gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Der Kläger hat einen Schaden in Form der Belastung mit ungewollten Verpflichtungen - dem Kaufvertrag über das streitgegenständlichen Mercedes-Benz-Fahrzeug - erlitten (1.). Dieser Schaden ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (2.). Dieses Verhalten war jedenfalls fahrlässig (3.). Bei den genannten Bestimmungen handelt es sich um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (4.). Aufgrund dessen hat der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz, gerichtet auf Zahlung, wobei sich der Kläger die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile in Höhe von 6.909,64 € (für vom Kläger gefahrene Kilometer) anrechnen lassen muss (5.). Dieser Anspruch ist nicht verjährt (6.). Die Beklagte befindet sich nicht im Annahmeverzug (7.). Der Kläger kann Zinsen in der tenorierten Höhe verlangen (8.). Einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten hat er nicht (9.).

1. Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Der Schaden liegt in der unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises, vorliegend in Höhe von 36.000,00 €. Ein Schaden kann auch in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder in der Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts bestehen (vgl. Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., Einf. v. § 823 Rn. 24). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt. Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft ist bei ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten.

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

aa) Die Beklagte beruft sich darauf, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhalte. Sie reklamiert nicht, dass das Fahrzeug die Stickoxidgrenzwerte im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen generell einhalte.

bb) Nach der zutreffenden höchstrichterlichen Rechtsprechung sind die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (EuG, Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 und 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10; OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 - 8 U 68/20, S. 7; vgl. auch zutreffend Schlussanträge der Generalanwältin Eleanor Sharpston vom 30.04.2020 in der Rechtssache des EuGH C-693/18, juris Rn. 126; Schlussanträge des Generalanwalts M. Bobeck vom 10.06.2021 in der Rechtssache des EuGH C-177/19, juris Rn. 127 ff.; Schlussanträge des Generalanwalts Rantos vom 23.09.2021 in den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, juris Rn. 92 ff.; LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2021 - 29 O 674/20, S. 9 ff.; LG Köln, Urteil vom 16.06.2021 - 28 O 118/20, BeckRS 2021, 18983, Rn. 23 und LG Itzehoe, Urteil vom 24.06.2021 - 6 O 281/20, BeckRS 2021, 18982, Rn. 19).

(1) Für die Richtigkeit dieser Auslegung spricht zunächst der unmissverständliche Wortlaut der Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Insbesondere hat nach Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten, dass es unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung, zu welcher auch deren Anhang I mit näher festgelegten Grenzwerten gehört, entspricht. Die genannten Normen nehmen als unmittelbar geltendes Unionsrecht die Hersteller direkt in die Pflicht. So ist Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht so formuliert, dass

„die Europäische Kommission durch Durchführungsmaßnahmen sicherstellt, dass die Hersteller das Fahrzeug so ausrüsten, dass ... das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften entspricht“,

sondern die Vorschrift ist so formuliert, dass

„(d)er Hersteller das Fahrzeug so aus(rü)stet, dass ... das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften entspricht“.

(2) Zutreffend hat das Landgericht Stuttgart hervorgehoben, dass ein anderes Verständnis insbesondere dem in Erwägungsgrund 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angelegten Verständnis

der späteren Verordnung (EG) Nr. 692/2008 als Durchführungsverordnung widerspräche (LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2019 - 29 O 674/20). Nach Erwägungsgrund 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sollen in dieser (sic!) Verordnung grundlegende Vorschriften zu Fahrzeugemissionen festgelegt werden, während die technischen Spezifikationen in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden sollen. Vor diesem Hintergrund würde mit der Ansicht, es käme mit Blick auf die Einhaltung der Grenzwerte für Fahrzeugemissionen (lediglich) auf die Durchführungsverordnung und nicht auf die grundlegende Verordnung an, das vom Ordnungsgeber festgelegte Regelungskonzept missachtet. Es kommt noch hinzu, dass der europäische Ordnungsgeber nicht zulassen wollte, dass die in Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 normierte Pflicht der Hersteller zur Einhaltung der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen durch Durchführungsvorschriften überhaupt nur ansatzweise relativiert wird. Denn der europäische Ordnungsgeber hat zwar - wie sich dies aus Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt - besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen im Blick gehabt, solche besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen aber gerade nicht mit Blick auf Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen, sondern lediglich mit Blick auf Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung (vgl. der Wortlaut in Art. 5 Abs. 3: „... zur Umsetzung des Absatzes 2 ...“) und mit Blick auf Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung (vgl. der Wortlaut in Art. 5 Abs. 3: „... nach diesem Absatz ...“).

(3) Ergänzend spricht für die hier vorgenommene Auslegung der Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der die Befugnisse der nationalen Behörden bei der Gewährung einer Typgenehmigung regelt und dabei ausdrücklich nicht nur auf die Durchführungsmaßnahmen der Verordnung abstellt, sondern auch auf die Verordnung selbst. In dieser Bestimmung hat der europäische Ordnungsgeber ausdrücklich die in Anhang I Tabelle 1 aufgeführten Euro-5-Grenzwerte und die in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerte in Bezug genommen und damit wie bereits Art. 4 und Art. 5 der Verordnung die besondere Bedeutung dieser Grenzwerte unterstrichen. Dieser herausragenden Bedeutung, die der europäische Ordnungsgeber bei Erlass der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 den in deren Anhang I festgelegten Grenzwerten beigemessen hat, liefe ein Verständnis entgegen, wonach sich ein Hersteller mit Verweis auf ggf. weniger strenge Durchführungsvorschriften der Pflicht zur Einhaltung der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Grenzwerte bei normalen Betriebsbedingungen entziehen könnte.

(4) Dabei kann nicht angenommen werden, dass mit der Erwähnung von „normalen Betriebsbedingungen“ in Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 lediglich auf die Bedingungen eines Prüfstandsbetriebs Bezug genommen werden soll. Wäre dies zutreffend, wären auch Abschalt-

einrichtungen nur im Prüfstandsbetrieb unzulässig, nachdem in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Begriff der Abschaltvorrichtung unter anderem dahingehend definiert wird, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

cc) Anhaltspunkte für einen der vorstehenden Auslegung widersprechenden gesetzgeberischen Willen sind nicht erkennbar.

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

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

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

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

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

(2) Soweit die Europäische Kommission in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ein Prüfverfahren bestimmt hat, welches ggf. weniger strenge Anforderungen an die Emissionsbegrenzung stellt als die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ändert dies nichts daran, dass daneben die Bestimmungen der zuletzt genannten Verordnung einzuhalten waren. Aus dem Wortlaut von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2, Art. 5 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt sich ausdrücklich, dass ein Fahrzeug nicht nur den Durchführungsmaßnahmen der Verordnung entsprechen muss, sondern auch der Verordnung und ihrem Anhang I selbst. Daraus erhellt, dass ein Fahrzeug nicht allein deswegen gesetzeskonform ist, weil für den betreffenden Fahrzeugtyp ein offizieller Emissionstest auf dem Prüfstand erfolgreich durchlaufen wurde.

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

(4) Schließlich kann die Beklagte die Grenzwertüberschreitung im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen nicht unter Berufung auf Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit Gründen des Motorschutzes rechtfertigen. Dies ergibt sich aus Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach die vom Hersteller ergriffenen technischen Maßnahmen sicherstellen müssen, dass die Auspuff- und Verdunstungsemissionen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen entsprechend dieser Verordnung wirkungsvoll begrenzt werden. Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 liefe leer, wenn Art. 5 Abs. 2 der Verordnung so ausgelegt werden würde, dass bereits der allgemeine Verschleiß des Motors und nicht ausschließlich ein plötzliches und unerwartetes (mit anderen Worten: ganz selten vorkommendes) Ereignis eine zur Grenzwertüberschreitung führende Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems rechtfertigen würde. Ein solches Leerlaufen des Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre nicht mit dem bei der Auslegung des Unionsrechts zu beachtenden Grundsatz des „*effet utile*“ vereinbar.

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

2. Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit eine adäquate Verursachung, welche vorliegt, wenn die Befolgung des Schutzgesetzes größere Sicherheit gegen den Schadenseintritt geboten hätte (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 59).

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs produziert und in Verkehr gebracht. In diesem Zusammenhang hat sie eine EG-Typgenehmigung erlangt, ohne dass die erforderliche Voraussetzung, dass die Stickoxidemissionen im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten, vorgelegen hätte. Der Fortbestand der EG-Typgenehmigung hing aber wesentlich an der Einhaltung dieser Voraussetzung. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrtbundesamt und einem Erlöschen der Betriebserlaubnis drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden des Überschreitens der gesetzlich vorgegebenen Grenze für Stickoxidemissionen bedroht. Denn ein Fahrzeug, das im öffentlichen Straßenraum nicht fahren darf, ist seines Hauptzwecks beraubt. Üblicherweise werden die Fahrzeuge vom Ersterwerber häufig weiterveräußert an Zweit- und Folgeerwerber. Jeder Erwerber verknüpft unabhängig von der Person des Verkäufers mit dem Fahrzeug die Erwartung, dass er das Fahrzeug dauerhaft und ohne Gefahr der Stilllegung aufgrund eines Erlöschens der allgemeinen Betriebserlaubnis nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer von dem Erwerb eines Fahrzeugs von einem Gebrauchtwagenverkäufer absieht, wenn er weiß, dass die Zulassung widerrufen werden kann. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts.

Die Beklagte kann die Kausalität nicht mit Hinweis darauf, dass der Kläger das Fahrzeug nach Bekanntwerden der Dieseldiagnostik im Jahr 2015 erworben habe, in Zweifel ziehen. Diese Ausführungen sind allgemein gehalten und zeigen nicht auf, dass konkret mit dem streitgegenständlichen Fahrzeugtyp etwas nicht in Ordnung sein könnte. Dasselbe gilt mit Blick auf die Ausführungen der Beklagten zu ihrem Geschäftsbericht 2016 vom 14.02.2017.

3. Das Verhalten der Beklagten war zumindest fahrlässig.

a) Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 42 i.V.m. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 276 Rn. 12). Nach den

Verkehrsgewohnheiten wäre angesichts der Bedeutung der Verordnung für das Funktionieren des Binnenmarkts im Sinne harmonisierter Rechtsvorschriften und ein hohes Umweltschutzniveau (Erwägungsgrund 1 der Verordnung), aber auch für die korrekte Information von Verbrauchern und Anwendern (Erwägungsgrund 17 der Verordnung), eine eingehende Befassung der Beklagten mit den oben erörterten Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrem rechtlichen Rahmen erforderlich gewesen. Nicht diesem hohen Sorgfaltsmaßstab genügend war, dass sich die Beklagte auf die Überlegung zurückzieht, dass es genüge, die Prüfstandtests zu bestehen. Für die Richtigkeit dieser Überlegung liefert die genannte Verordnung und ihr rechtlicher Rahmen wie dargestellt keine Anhaltspunkte.

b) Nicht genügend ist zwar, dass allgemein ein gesetzlicher oder gewillkürter Vertreter der Beklagten gehandelt hat, erforderlich ist vielmehr, dass ein verfassungsmäßiger Vertreter gehandelt hat (Palandt/Sprau, BGH, 80. Aufl., § 823 Rn. 77). Vom Handeln eines verfassungsmäßigen Vertreters - hier in Gestalt der Verkennung der Vorgaben der Verordnung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 - ist aber zwingend auszugehen, nachdem die Vorgaben so bedeutsam sind, dass diejenige Person oder diejenigen Personen, die bei der Beklagten mit der Erfüllung der Vorgaben betraut ist bzw. sind, als verfassungsmäßiger Vertreter anzusehen ist bzw. sind (vgl. Palandt/Ellenberger, BGB, 80. Aufl., § 31 Rn. 6). Unerheblich ist, ob ihr oder ihnen rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht eingeräumt worden ist (Palandt/Ellenberger, aaO).

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

Eine Norm ist nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung dann Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits soll der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb reicht es nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann, er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Zudem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wo-

bei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstößenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 13.12.2011 - XI ZR 51/10, juris Rn. 21).

Diese Vorgaben sind vorliegend erfüllt.

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

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

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

Nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Erwägungsgrund 1 gehört zum Schutzzweck der Verordnung also auch derjenige eines Binnenmarkts ohne Binnengrenzen, in welchem unter anderem der freie Warenverkehr gewährleistet wird (vgl. auch Art. 26 AEUV). Dieses Ziel soll offensichtlich durch die Harmonisierung der Emissionswerte erreicht werden, denn eine Vielzahl unterschiedli-

cher - nationaler - Vorschriften würde den freien, grenzenlosen Warenverkehr behindern und folglich dem Binnenmarkt, der ein Raum ohne Binnengrenzen ist, widersprechen. Begünstigte dieses Raums ohne Binnengrenzen sind unter anderem diejenigen, die von der Möglichkeit des grenzenlosen Warenverkehrs Gebrauch machen wollen. Dies können unzweifelhaft auch Verbraucher wie vorliegend der Kläger sein, der ein Interesse daran haben kann, Waren wie vorliegend das streitgegenständliche Fahrzeug später grenzüberschreitend an einen Dritten zu verkaufen, ohne diesbezüglich wegen Nichteinhaltung der Emissionsgrenzwerte durch das streitgegenständliche Fahrzeug daran gehindert zu sein. Zutreffend hat das Landgericht Ravensburg (EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 82) in diesem Zusammenhang hervorgehoben, dass die Europäische Union ausweislich Art. 114 Abs. 1 und Abs. 3 i.V.m. Art. 26 AEUV bei der Verwirklichung des Binnenmarkts von einem hohen Verbraucherschutzniveau ausgeht.

c) Da es sich bei Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um unmittelbar geltendes Unionsrecht mit wie aufgezeigt individualrechtsschützender Wirkung handelt, gebietet es der Grundsatz der effizienten Durchsetzung des Unionsrechts (effet utile), dass die genannten Vorschriften als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB angesehen werden (vgl. EuGH, Urteil vom 17.09.2002 - C-253/00, juris Rn. 27 ff.; W. Schroeder in Streinz, EUV/AEUV, 3. Auflage, AEUV Art. 288 Rn. 41; vgl. auch LG Ravensburg, EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 83 f.). Dabei fügt sich die Annahme eines deliktsrechtlich vermittelten Individualschutzes insbesondere in den von der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgegebenen Haftungsrahmen, insbesondere deren Art. 13, ein. Danach müssen die Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung verhältnismäßig sein. Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt, nachdem sich der klagende Verbraucher seine gezogenen Nutzungen anrechnen lassen muss, also keine über seinen Vermögensschaden hinausgehenden Ansprüche geltend machen kann. Nach Art. 13 der Verordnung müssen die Sanktionen zugleich wirksam und abschreckend sein. Auch dieser gesetzgeberischen Intention wird die Verleihung eines deliktsrechtlich vermittelten Individualrechtsschutzes für Autokäufer gerecht.

5. Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen.

Er hat einen Anspruch, so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung nicht hätte erteilt werden dürfen und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken

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

Dabei hat das Gericht geschätzt, dass mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug in der Zeit vom 27.10.2021 und dem 28.10.2021 rund 34 km zurückgelegt worden sind.

6. Die klägerischen Ansprüche sind auch nicht verjährt. Dass der Kläger von den streitgegenständlichen Mängeln bereits so rechtzeitig Kenntnis erlangt hat, dass die kenntnisabhängige 3-jährige Verjährungsfrist gemäß §§ 195, 199 Abs. 1 BGB bei der Klagerhebung im Jahr 2021 bereits abgelaufen war, hat die Beklagte weder vorgetragen noch sind Hinweise für eine solche Kenntnis ersichtlich. Angesichts des Kaufs des Fahrzeugs im Jahr 2018 ist auch die kenntnisunabhängige 10-jährige Verjährungsfrist des § 199 Abs. 3 Nr. 1 BGB bei Klagerhebung im Jahr 2021 noch nicht abgelaufen gewesen.

7. Der auf Feststellung des Annahmeverzugs gerichtete Antrag bleibt angesichts der bis zuletzt aufrecht erhaltenen Zuvielforderung des Klägers, der von einer Gesamtleistung des Fahrzeugs von mehr als 250.000 km statt von - zutreffend - 250.000 km ausgeht, ohne Erfolg (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 298 Rn. 2).

8. Der Kläger kann Rechtshängigkeitszinsen (§§ 291, 288) wie tenoriert verlangen.

9. Einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten hat der Kläger nicht, nachdem er sich nicht eindeutig dazu positioniert hat, ob eine Rechtsschutzversicherung die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten bereits gezahlt hat. Er hat sich zwar im Schriftsatz vom 25.11.2021 auf S. 5 dahingehend positioniert, dass er verkehrsrechtsschutzversichert ist. Es ist aber nicht Aufgabe des Gerichts, diejenigen Lücken im Wege der eigenen Phantasie zu füllen, die der Kläger damit gesetzt hat. Dieser hat vielmehr gerade nicht eindeutig dazu Stellung genommen, ob er nicht nur verkehrsrechtsschutzversichert, sondern auch darüber hinaus allgemein (d.h. auch mit Blick auf die vorliegende Sache) rechtsschutzversichert ist und eine etwaige Rechtsschutzversicherung die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten bereits gezahlt hat. Die Angabe des Klägers, er sei Kostenschuldner, besagt nichts darüber, ob er im Verhältnis zu einer etwaigen Rechtsschutzversicherung einen Zahlungsanspruch gegen diese hat und ob dieser be-

reits erfüllt wurde oder nicht. Damit ist zu seinen Lasten anzunehmen, dass die Aktivlegitimation gemäß § 86 VVG insoweit auf eine Rechtsschutzversicherung übergegangen ist und der Kläger folglich insoweit nicht mehr aktivlegitimiert ist.

II.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf § 92 Abs. 1, § 709 ZPO. Bei der Streitwertfestsetzung wurden § 3 ZPO, § 48 Abs. 1 GKG herangezogen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

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

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

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

Dr. Häberlein
Richter am Landgericht

Verkündet am 02.12.2021

de Oliveira Limp, JFAng.i.A.a.b.UdG
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 02.12.2021



de Oliveira Limp
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig