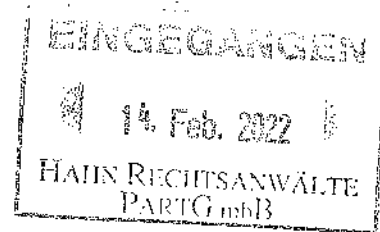


Aktenzeichen:
17 O 692/20



Landgericht Stuttgart



FA 78 22.02.2022
B1 14.03.2022
386 14.04.2022
SU 15.08.2022

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

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

gegen

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Ola Källenius, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 17. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Duncker als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 03.12.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 45.291,92 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 25.08.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes V 250d, FIN

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 20 % und die Beklagte 80 % zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 55.471,13 EUR festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger verlangt von der Beklagten die Rückabwicklung des Kaufs eines Dieselfahrzeugs im Zusammenhang mit dem sog. „Abgasskandal“.

Der Kläger schloss am 28.01.2016 mit der Beklagten einen Kaufvertrag über das streitgegenständliche Neufahrzeug, einen PKW Mercedes Benz Typ V 250d, Fahrzeugidentifikationsnummer _____ (Anlage K1a). Das Fahrzeug gehört der Schadstoffklasse EURO 6 an und hat einen Motor Typ OM 651 verbaut. Der Kaufpreis für das Fahrzeug betrug 64.681,26 EUR. Am 09.12.2021 betrug der Kilometerstand 33.343 km.

Die Kontrolle der Stickoxidemissionen erfolgt im streitgegenständlichen Fahrzeug unter anderem durch die sogenannte Abgasrückführung. Bei dieser wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Das Fahrzeug verfügt über ein sogenanntes SCR-System (selective catalytic reduction), im Rahmen dessen Stickoxidemissionen dadurch reduziert werden, dass dem Abgas eine wässrige Harnstofflösung (AdBlue) beigemischt wird und durch die sodann ausgelöste chemische Reaktion die Stickoxide im Wesentlichen zu Stickstoff und Wasser abgebaut werden.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat verschiedene Fahrzeuge der Beklagten wegen vermeintlicher unzulässiger Abschaltvorrichtungen zurückgerufen. Das streitgegenständliche Fahrzeug befand sich hierunter. Das insoweit erforderliche Update wurde vom KBA freigegeben und auf das streitgegenständliche Fahrzeug nach Rechtshängigkeit aufgespielt.

Die Beklagte beruft sich auf die Einrede der Verjährung.

Der **Kläger** behauptet, im streitgegenständlichen PKW seien unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut, über die man die für die Typenzulassung zuständigen Stellen getäuscht habe. Insbesondere arbeite das Abgasreinigungssystem lediglich im Temperaturbereich zwischen 20 und 30 °C, der für den Zyklus vorgeschrieben ist, vollständig. Bei niedrigeren Temperaturen werde die Abgasreinigung zurückgefahren bzw. schalte sich irgendwann sogar ganz ab (sog. „Thermofenster“).

Zudem sei ein Softwareprogramm verbaut, durch das sicher gestellt werde, dass die Grenzwerte im gesetzlichen Prüfzyklus eingehalten werden, nicht jedoch im Fahralltag. Konkret handele es sich um eine AdBlue-Dosierstrategie, die im Rahmen des Prüfstands ausreichend Harnstoff einspritzt, um den Stickoxid-Ausstoß unter den entsprechenden Grenzwerten zu halten, außerhalb des Prüfstands die Einspritzung jedoch verringere und teilweise komplett abschalte

Der Kläger weist darauf hin, dass das Fahrzeug im Normalbetrieb – also nicht unter Prüfstandsbedingungen – die gesetzlichen Grenzwerte für Stickoxid nicht einhalte.

Der Kläger hätte das Fahrzeug bei Kenntnis der Abschaltvorrichtungen nicht gekauft.

Die Beklagte habe die vom Kläger geltend gemachten Abschaltvorrichtungen im Typengenehmigungsverfahren nicht offengelegt. Der Vorstand der Beklagten habe Vorsatz und Kenntnis von allem gehabt.

In rechtlicher Hinsicht ist der Kläger der Auffassung, dass ihm aufgrund des Vorhandenseins unzulässiger Abschaltvorrichtungen im streitgegenständliche Fahrzeug ein Anspruch auf Befreiung der Verpflichtungen aus dem streitgegenständlichen Kaufvertrag zustehe. Zudem seien die Darlehenskosten als Schaden zu ersetzen.

Der **Kläger** beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 64.681,26 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes V 250d, FIN _____ zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung seit dem 27.01.2016, die sich nach folgender Formel berechnet:

(64.681,26 EUR x gefahrene Kilometer): 400.000 km.

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers, Mercedes V 250d, , in Annahmeverzug befindet.
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes V 250d, FIN , mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die **Beklagte** beantragt,

Klageabweisung.

Sie behauptet, dass in dem Fahrzeug des Klägers keine manipulative Umschaltlogik verbaut sei, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße. Das Fahrzeug halte die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-6-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests ein. Welche Stickstoffemissionen das Fahrzeug außerhalb dieser Tests aufweise, sei rechtlich unbeachtlich. Außerhalb der Tests ermittelten Werte könnten nicht einmal als Indiz für das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung dienen.

Stattdessen werde die Abgasrückführung anhand von verschiedenen Optimierungsparametern im Wege einer dynamischen Berechnung gesteuert, in die notwendigerweise eine Vielzahl von Parametern und Sensordaten einfließen. Demzufolge hänge die Abgasreinigung im streitgegenständlichen Fahrzeug in physikalischer Hinsicht vom konkreten Betriebszustand des Fahrzeugs, seine Einzelteile und der Umgebungsbedingungen ab. Eine Offenlegung gegenüber dem KBA sei nicht gefordert gewesen; dieses habe die Funktion des Thermofensters darüber hinaus gekannt.

Die vom Kläger angeführte unterschiedliche Adblue-Dosierung beruhe darauf, dass das System zur Ammoniakvermeidung Umweltbedingungen und den Zustand des Motors berücksichtigen müsse.

Die in den verschiedenen Fahrzeugen der Beklagten verbauten Emissionsreinigungssysteme ließen sich nicht einmal dann gleichsetzen, wenn dieselbe Motorenreihe verbaut worden sei.

Nicht zuletzt verfüge das Fahrzeug über eine wirksame EG-Typengenehmigung und könne uneingeschränkt genutzt werden. Ein Schaden des Klägers liege auch deshalb nicht vor.

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird im Übrigen auf den Akteninhalt Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist wie aus dem tenorierten Umfang begründet.

A

Dem Kläger steht ein Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu (vgl. LG Stuttgart, Urteil vom 15.01.2021 Az. 23 O 183/20 mwN.; LG Stuttgart, Urteil vom 29.01.2021, Az. 29 O 557/20 und OLG Köln, OLG Köln, Urteil vom 05.11.2020, Az. 7 U 35/20).

I. Dem Kläger steht dem Grunde nach ein Anspruch gemäß § 826 BGB auf Befreiung des streitgegenständlichen Kaufvertrags zu. Das Fahrzeug entsprach zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007 (dazu 1). Das Inverkehrbringen stellt eine konkludente Täuschung dar (2.), aufgrund derer der Kläger einen Schaden erlitten hat (3.), welcher durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (4.) und welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist (5.). Die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt (6.).

1. Das streitgegenständliche Fahrzeug entsprach zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007.

a) Voraussetzung für die Erteilung einer (für den Betrieb von Fahrzeugen erforderlichen) EG-Typengenehmigung ist, dass das betreffende Fahrzeug (u.a.) den Vorschriften der EG-VO 715/2007 entspricht. Diese Verordnung verpflichtet Hersteller von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen u.a. dazu,

- die von ihnen hergestellten Fahrzeuge so auszurüsten, dass „die in Anhang I und in den in Artikel 5 genannten Durchführungsmaßnahmen festgelegten Grenzwerte eingehalten werden“ (Art. 4 Abs. 2 EG-VO 715/2007),
- mittels technischer Maßnahmen sicherzustellen, „dass die Auspuff- und Verdunstungsemissionen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen entsprechend dieser Verordnung wirkungsvoll begrenzt werden“ (Art. 4 Abs. EG-VO 715/2007),
- das Fahrzeug so auszurüsten, „dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht“ (Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007),

sowie darüber hinausgehend,

- keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen, welche die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zu verwenden (Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007).

Bei einer Abschaltvorrichtung (defeat device) iSv Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 handelt es sich gem. der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 um

- „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.“

Die Implementierung eines derartigen Konstruktionsteils ist gem. Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen von diesem grundsätzlichen Verbot bestehen gem. Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007 nur, wenn

- die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a EG-VO),
- die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. b EG-VO),

- die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c EG-VO).

Aus den genannten Regelungen ergibt sich für den Hersteller somit die Verpflichtung, die von ihm in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge so auszurüsten, dass sie unter normalen Betriebsbedingungen (Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007) die in Anhang I und in den in Artikel 5 genannten Durchführungsmaßnahmen festgelegten Grenzwerte (Art. 4 Abs. 1 EG-VO 715/2007) während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen (Art. 4 Abs. 2 UAbs. 2 EG-VO 715/2007) einhalten (vgl. hierzu auch EuG, Urteil v. 13.12.2018 – T-339/16, juris Rn. 116 ff., 117; zur Beachtlichkeit der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen vgl. zudem BGH, Beschluss v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 10, juris und EuGH BeckRS 2020, 35477). Diese Verpflichtung darf auch nicht dadurch umgangen werden, dass eine – den genannten Anforderungen grundsätzlich gerecht werdende – emissionsmindernde Einrichtung implementiert wird, deren Wirksamkeit durch eine unzulässige Abschaltvorrichtung (Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007) beeinträchtigt wird.

b) Vorliegend hat die Beklagte gegen diese, ihr nach der EG-VO 715/2007 obliegenden Verpflichtungen verstoßen. Es liegt ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 1 iVm Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2, Abs. 2 UAbs. 2 EG-VO 715/2007 vor. Die Beklagte hat das von ihr in den Verkehr gebrachte Fahrzeug entgegen ihrer Verpflichtung nicht dergestalt ausgerüstet, dass es die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen unter normalen Betriebsbedingungen einhält.

i) Die Beklagte hält dem Vortrag des Klägers, das streitgegenständliche Fahrzeug halte die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgrenze an Stickoxiden unter normalen Betriebsbedingungen nicht ein, entgegen, dass die NO_x-Grenzwerte der einschlägigen Euro-Normen untrennbar mit den detailliert normierten Prüfbedingungen verknüpft seien; dem Unionsgesetzgeber sei durchaus bewusst gewesen, dass die bei der Typengenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen nicht vollständig denen im praktischen Fahrbetrieb entsprächen. Für den Rechtsstreit sei es daher ohne Relevanz, welches Emissionsverhalten das Fahrzeug außerhalb der maßgeblichen gesetzlichen Prüfbedingungen habe. Der entsprechende Sachvortrag des Klägers war einlassungsfähig, wurde aber nur bezüglich seiner rechtlichen Relevanz, nicht jedoch im Tatsächlichen bestritten. Damit ist der Umstand, dass das streitgegenständliche Fahrzeug die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgrenze an Stickoxiden zwar unter Laborbedingungen, nicht jedoch auch unter den Bedingungen des realen Straßenbetriebs einhält, gem. § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu behandeln.

ii) Der Einwand der Beklagten, dass den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten nur zusammen mit den gesetzlichen Prüfbedingungen einen hinreichend bestimmten Regelungsgehalt zukommen könne, überzeugt nicht. Denn müssten – so die Konsequenz dieser Ansicht – die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte nur unter den Bedingungen des Prüfverfahrens, also konkret im Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C und für lediglich 20 Minuten nach Motorstart eingehalten werden, würde man diesen Bedingungen normkonkretisierende Bedeutung zusprechen. Eine derartige Bedeutung kommt dem – im Rahmen der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 692/2008 näher geregelten – Prüfverfahren bereits deswegen nicht zu, weil die Durchführungsverordnung (EG) Nr. 692/2008 keine (nachträgliche) Modifikation der dem Hersteller obliegenden Verpflichtungen nach der EG-VO 715/2007 vornimmt, sondern vielmehr nur deren Durchführung bezweckt (vgl. insoweit auch Erwägungsgrund 3 der EG-VO 715/2007); die grundlegenden Vorschriften zu Fahrzeugemissionen werden demgegenüber, wie genannter Erwägungsgrund *expressis verbis* formuliert, in der EG-VO 715/2007 festgelegt. Im Übrigen dient das Prüfverfahren ausschließlich der standardisierten, unter reproduzierbaren Bedingungen durchzuführenden Ermittlung der Verbrauchswerte neuer Fahrzeuge. Dass die dem Prüfverfahren des NEFZ zugrundeliegenden Bedingungen (u.a. Umgebungstemperatur zwischen 20 °C und 30 °C) durchaus „normale“, also keinesfalls außergewöhnliche Betriebsbedingungen darstellen, ist unzweifelhaft, jedoch decken diese standardisierten Bedingungen – ohne weiteres erkennbar – keineswegs das gesamte denkbare Spektrum real existierender Betriebsbedingungen ab, die unter „normalen“ Umständen bei dem Betrieb eines Fahrzeugs innerhalb des Geltungsbereichs der EG-VO 715/2007 erwartet werden können (vgl. hierzu auch Brenner, DAR 2016, 626, 628). Laborbedingungen sind schlicht keine realen Bedingungen, so dass diese entgegen der Auffassung der Beklagten keinesfalls zur Konkretisierung der sich aus der EG-VO 715/2007 ergebenden Verpflichtung, die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten, herangezogen werden können.

iii) Zuletzt ändert auch der Umstand, dass der europäische Gesetzgeber zu einem späteren Zeitpunkt mit der VO (EU) 2017/1151 – Anhang III A Absatz 2.1 – einen sog. Konformitätsfaktor bei der Nachprüfung der Emissionen im tatsächlichen Straßenbetrieb einführt, nichts an der aus Art. 5 Abs. 1 iVm Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2, Abs. 2 UAbs. 2 EG-VO 715/2007 resultierenden Verpflichtung. Abgesehen davon, dass gegen diese Regelung grundsätzliche Bedenken bestehen (vgl. hierzu EuG, Urteil v. 13.12.2018 – T-339/16, juris Rn. 137), dient die VO (EU) 2017/1151 wiederum der Durchführung der EG-VO 715/2007 (vgl. insoweit Art. 1), so dass jene Verordnung bereits nach ihrem Sinn und Zweck keinesfalls eine (zumal nachträgliche) Modifikation der sich aus der EG-VO 715/2007 ergebenden Verpflichtungen bewirken kann.

iv) Die Beklagte kann dem Kläger schließlich bezüglich des Einhaltens der Grenzwerte auch nicht entgegenhalten, dass diese im Realbetrieb bei normalen Betriebsbedingungen nur deshalb überschritten werden, weil die Reduzierung der AdBlue-Einspritzung aus technischen Gründen nicht dauerhaft aktiv sein kann, weshalb eine Abweichung der Schadstoffemissionen im NEFZ-Prüfzyklus einerseits und den normalen Betriebsbedingungen andererseits bei wenigen zwingend sei. Die technische Notwendigkeit dieser Funktionsweise betrifft dabei ausschließlich die Frage, ob diese Regelung selbst eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt, lässt aber keine Rückschlüsse darauf zu, ob die Grenzwerte eingehalten werden.

2. Das Inverkehrbringen eines derartigen Motors bzw. Fahrzeugs ist als konkludente Täuschung zu werten. Denn mit dem Inverkehrbringen bringt ein Hersteller jedenfalls konkludent zum Ausdruck, dass das Fahrzeug den geltenden Vorschriften entspricht und entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, also über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannter konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Dies war vorliegend indes nicht der Fall, weil die gewählte Emissionskontrollstrategie nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprach, so dass die Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs bestand. Damit verfügte das streitgegenständliche Fahrzeug entgegen dem konkludenten Erklärungswert des Inverkehrbringens vorliegend gerade nicht über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis. Eine Täuschung ist damit gegeben.

3. Dem Kläger ist durch die Täuschung ein Schaden entstanden, der in dem Abschluss des Kaufvertrags zu sehen ist.

a) Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Der Schadensbegriff des § 826 BGB ist auch subjektbezogen, so dass bei wertender Betrachtung Vermögensminderungen umfasst sind, wie – bei Eingriff in die Dispositionsfreiheit – die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder die Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts (BGH, Urteil v. 21.12.2004 – VI ZR 306/03, Urteil v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14; vgl. hierzu auch OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18). 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.

b) Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Der Umstand, dass das Fahrzeug die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen unter normalen Betriebsbedingungen nicht einhält und zudem noch über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfügt, begründete die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs, zudem eines erheblichen Wertverlustes. Der Käufer hat damit schlicht nicht das bekommen, was ihm aufgrund des Kaufvertrages zusteht: Ein mangelfreies, den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Fahrzeug. Ein Schaden ist damit zu bejahen.

4. Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten, der im Abschluss des Kaufvertrags zu sehen ist. Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, Urteil v. 03.03.2008 – II ZR 310/06). Ein adäquater Zusammenhang besteht, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war.

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat das streitgegenständliche Fahrzeug nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007 entsprechend ausgerüstet und in Verkehr gebracht. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und einem Erlöschen der Betriebserlaubnis droht dem jeweiligen Halter die Stilllegung seines Fahrzeugs, ebenso ist das Fahrzeug von einem erheblichen Wertverlust bedroht. Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer, wie der Kläger, von dem Erwerb eines entsprechenden Fahrzeugs absieht, wenn er weiß, dass dieses nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Denn dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts. Das Inverkehrbringen eines derart mangelbehafteten Fahrzeugs, dessen Mangel nicht erkennbar ist, beeinträchtigt die Dispositionsfreiheit sämtlicher Erwerber, gleichgültig ob Erst- oder Folgerwerber, und begründet somit einen Vermögensschaden durch den Abschluss eines ungünstigen Vertrages (grundlegend OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18).

5. Die Täuschungshandlung ist als objektiv sittenwidrig im Sinn des § 826 BGB zu qualifizieren.

a) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (st. Rspr., BGH, Urteil v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15; zum Komplex „Abgas“ vgl. BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19). Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, a.a.O., Rn. 16 f.). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an.

b) Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben, da aufgrund des Rückrufbescheids konkrete Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Beklagte das KBA im Rahmen der Zulassung des streitgegenständlichen Fahrzeugs getäuscht hat und die Beklagte ihrer daraus entstandenen sekundären Darlegungslast, dass dem nicht so ist, nicht nachgekommen ist.

i) Allein der Umstand, dass das Fahrzeug die Vorgaben der EG-VO 715/2007 nicht einhält, in dem im Realbetrieb erhöhte Abgasmengen ausstößt, reicht hierfür zwar nicht aus (in diesem Sinne wohl BGH NJW 2021, 921 und BGH NJW 2021, 1814).

ii) Vorliegend bestehen jedoch auf Grundlage des Rückrufbescheids des KBA Anhaltspunkte, dass die Beklagte das KBA über die tatsächlichen Emissionswerte des streitgegenständlichen Fahrzeugs getäuscht hat.

iii) Aus dem seitens des KBA angeordneten Rückruf ergeben sich Anhaltspunkte, dass das KBA die konkrete Ausgestaltung des Emissionssystems in Form des SCR bei der Zulassung nicht bekannt war, obwohl es dessen konkrete Ausgestaltung ausweislich des Rückrufs bezüglich der Frage der Zulassung für entscheidungserheblich hält. Aus der eingeführten Auskunft des KBA ergibt sich zudem, dass dieses die Einhaltung der Grenzwerte auch im Realbetrieb auch schon bei Zulassung für erheblich hielt – wie sich aus dem Umstand, dass deswegen ein Rückruf angeordnet wurde, ergibt. Damit bestehen tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass die konkrete Ausgestaltung des SCR-Systems dazu diente, den Kontrollmechanismus des KBA in Form des NEFZ, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte kontrolliert wurden, zu umgehen. Die Emissionsstrategie wurde so ausgewählt, dass auf dem

Prüfstand die gesetzlichen Grenzwerte sicher eingehalten werden, während es außerhalb der Prüfstandsbedingungen auch im Normalbetrieb zu erheblich höheren Emissionen kommt, die die Grenzwerte deutlich überschreiten. Damit lassen die im Prüfverfahren festgestellten Werte keinen Rückschluss auf die tatsächlichen Werte im praktischen Betrieb zu – was aber jedoch gerade der Sinn und Zweck des Prüfstandes ist. Der Umstand, dass das KBA die konkrete Ausgestaltung der Emissionsstrategie nicht abgefragt hat, ist angesichts dessen, dass dieses durch einen Prüfstand kontrolliert werden sollte, irrelevant.

iv) Auf dieser Grundlage besteht eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten, dass diese das Prüfstandsverfahren zur Ermittlung der Emissionen im Realbetrieb durch ihre Einstellungen im Rahmen der Emissionsstrategie nicht manipuliert hat und damit das KBA im Rahmen des Zulassungsverfahrens nicht getäuscht hat. Dieser ist die Beklagte nicht nachgekommen.

aa) Grundsätzlich muss zwar der Anspruchsteller alle Tatsachen behaupten und beweisen, aus denen sich sein Anspruch herleitet. Dieser Grundsatz bedarf aber einer Einschränkung, wenn die primär darlegungsbelastete Partei außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und den Sachverhalt von sich aus nicht ermitteln kann, während dem Prozessgegner die erforderliche tatsächliche Aufklärung ohne weiteres möglich und auch zuzumuten ist. Dabei obliegt es dem Bestreitenden im Rahmen der sekundären Darlegungslast auch, zumutbare Nachforschungen zu unternehmen (vgl. für den Dieselskandal OLG Köln, BeckRS 2020, 30204 Rn. 48ff).

bb) Vorliegend ist es dem Kläger nicht bekannt, welchen konkreten Hintergrund der Rückrufbescheid hat und welches Ziel das KBA mit diesem Bescheid verfolgt. Der Beklagten ist es jedoch ohne weiteres möglich, diesen Rückrufbescheid vorzulegen. Es ist nicht ersichtlich, dass berechtigte Geheimhaltungsinteressen den konkreten Grund für den Rückruf erfassen. Soweit die Beklagte Informationen im Rahmen ihrer Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse nicht preisgeben möchte, hat sie die Folgen der Darlegungsfälligkeit zu tragen (vgl. auch LG Freiburg, BeckRS 2020, 30723 mwN.).

cc) Die Beklagte ist dieser sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Die vorgelegten Bescheide enthalten wesentliche Teile des Sachverhalts nicht. Auch der übrige Vortrag ist – ohne Vorlage des entsprechenden Rückrufbescheids – nicht geeignet, die Darlegungslast zu erfüllen.

6. Die Beklagte hat auch vorsätzlich gehandelt. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Sie hat mit Schädigungsvorsatz gehandelt und kannte die die Sittenwidrigkeit

begründenden Umstände. Sie muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten, deren Wissen als zugestanden anzusehen ist, zurechnen lassen.

a) Im Rahmen der Repräsentantenhaftung kommt es nicht allein auf das Wissen der Vorstände der Beklagten an.

i) Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB setzt voraus, dass ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinn des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand verwirklicht hat. Die erforderlichen Wissens- und Wollenselemente müssen kumuliert bei einem Mitarbeiter vorliegen, der zugleich als „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinn des § 31 BGB anzusehen ist und auch den objektiven Tatbestand verwirklicht hat (BGH, Urteil v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15; vgl. hierzu auch OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18).

ii) Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ist der Begriff des „verfassungsmäßig berufenen Vertreters“ über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus weit auszulegen: „Verfassungsmäßig berufene Vertreter“ sind danach auch Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Da es der juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will, kommt es nicht entscheidend auf die Frage an, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (sogenannte Repräsentantenhaftung, st. Rspr. BGH, Urteil v. 05.03.1998 – III ZR 183/96; Urteil v. 30.10.1967 – VII ZR 82/65; vgl. auch BGH, Urteil v. 28.06.2016 – VI ZR 541/15; Urteil v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15).

b) Die Repräsentanten der Beklagten haben die Schädigung des Klägers vorsätzlich veranlasst. Es bedarf nicht der konkreten Feststellung, welcher Repräsentant der Beklagten vorsätzlich gehandelt hat, weil die Beklagte insoweit die Kenntnis ihrer Repräsentanten nicht ausreichend bestritten hat, § 138 Abs. 3 ZPO. Der Kläger behauptet, dass die Vorstände sowie weitere Mitarbeiter der Beklagten Kenntnis von dem die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände gehabt hätten. Angesichts dessen, dass vorliegend ein verpflichtender Rückruf des KBA vorliegt und aus diesem Grund anzunehmen ist, dass das KBA getäuscht wurde, ist dieser Vortrag ausreichend.

c) Schließlich kann die Beklagte sich nicht auf einen Verbotsirrtum im Sinne dessen, dass sie von einem zutreffenden Normverständnis ausging, berufen. Dagegen spricht schon, dass sie

es ihr unbenommen gewesen wäre, die konkrete Funktionsweise der Abschalteneinrichtung dem KBA bei der Zulassung offen zu legen, was sie jedoch nicht getan hat. Zudem hält das Gericht es für ausgeschlossen, dass die Bedeutung der eindeutigen Vorschriften missverstanden worden sein konnten, mag man auch im Einzelnen über die Bedeutung des Rechtsbegriffs „normale Betriebsbedingungen“ streiten können. Den handelnden Personen muss jedoch klar gewesen sein, dass eine Emissionsstrategie, die in aller Regel außerhalb der Prüfstandsbedingungen zu einem Überschreiten der Grenzwerte führt, offensichtlich nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007 entspricht.

II. Dem Kläger steht als Rechtsfolge ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises zu, da die Beklagte den Kläger so zu stellen hat, als ob er den schädigenden Kaufvertrag nicht geschlossen hätte. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat sie das erworbene Fahrzeug sowie die gezogenen Nutzungen herauszugeben (BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19) (1). Darüber hinausgehende Ansprüche bestehen jedoch – mit Ausnahme des Zinsanspruchs – nicht (3.).

1. Das Gericht schätzt den Wert der Nutzungen gemäß § 287 ZPO auf 19.389,34 EUR, nachdem der Kläger das Fahrzeug am 28/01.2016 mit einem Kilometerstand von 0 km erhalten hat und der Kilometerstand kurz nach dem insoweit maßgeblichen Schluss der mündlichen Verhandlung am 03.12.2022.2021 insgesamt 33.343 km betrug. Das Gericht ist von diesem Kilometerstand gemäß § 287 ZPO überzeugt – die Beklagte hat sich zu diesem im Übrigen auch nicht erklärt.

a) Diesem Nutzungsersatz liegen zum einen die vom Kläger gefahren Kilometer als tatsächliche Nutzung zugrunde. Dabei geht das Gericht davon aus, dass das streitgegenständliche Fahrzeug eine Gesamtnutzungslaufzeit von 300.000 km hat.

i) Der Nutzungswert ist dabei jedoch nicht linear zu berechnen (gegen eine lineare Berechnung im Rahmen von „Dieselfällen“ auch LG Ingolstadt, BeckRS 2020, 24071 Rn. 56ff; vgl. auch bezüglich einer nach Alter des Fahrzeugs differenzierende Nutzungsausfallentschädigung im Rahmen von Unfallschäden BGH NJW 2005, 277, 278f). Dies ergibt daraus, dass die Nutzung eines neuwertigen Fahrzeugs höher zu gewichten ist als die Nutzung eines älteren Fahrzeugs. Insbesondere ist die potentielle Beeinträchtigung der Nutzung in Form von Pannen und Reparaturen bei einem neuen Fahrzeug geringer. Dies schlägt sich neben der Nutzungssicherheit auch in einem wirtschaftlichen Risiko in Form von Reparaturkosten nieder, die notwendig sind, um die Nutzbarkeit zu erhalten und am Ende

der Gesamtlaufzeit deutlich wahrscheinlicher sind. Auch bei einem Vergleich mit dem Gebrauchtwagenmarkt, bei dem bei einer Vielzahl von Fahrzeugen ein marktwirtschaftlicher Wert der Restnutzung ermittelt wird, zeigt sich, dass dieser Wert nicht linear zur Restlaufzeit abnimmt, sondern stark regressiv ist.

ii) Hieraus folgend wertet das Gericht die ersten 50.000 km achtfach, die Kilometer 50.001 bis 100.000 fünffach, die Kilometer 100.001 bis 150.000 dreifach, die Kilometer 150.001 bis 200.000 zweifach und die Kilometer 200.001 bis 300.000 einfach.

b) Zudem ist nach Auffassung des Gerichts neben der konkreten Nutzung des Fahrzeugs auch in dem Umstand, dass dieses für den Kläger über den gesamten Zeitraum verfügbar war, eine eigenständige und damit zu ersetzende Nutzung des Fahrzeugs zu sehen. (vgl. zur abstrakten Gebrauchsmöglichkeit als eigenen wirtschaftlichen Wert BGH NJW 2013, 1149, 1151 Rn. 27). Das Gericht geht dabei von einem Wert von 1,00 EUR pro Tag aus.

2. Der Zinsanspruch beruht auf §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

III. Der Anspruch ist mangels vorheriger Kenntnis des Klägers nicht verjährt.

IV. Es kann dahinstehen, ob dem Kläger daneben auch vertragliche Rückabwicklungsansprüche zustehen, da diese in der Rechtsfolge gleichermaßen die Anrechnung von Nutzungersatz vorsehen, der in jedem Fall entsprechend Ziff. A II. zu berechnen ist.

B

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges ist zulässig und begründet. Der Kläger hat unter Vollstreckungsgesichtspunkten (§ 756 ZPO) ein rechtlich schutzwürdiges Interesse an der Feststellung des Annahmeverzuges.

C

Der Kläger hat keinen Anspruch dahingehend, dass eine Haftung der Beklagten für weitere Schäden festgestellt wird. Es fehlt das hierfür erforderliche Feststellungsinteresse. Der Primäranspruch des Klägers aufgrund der Täuschung ist bezifferbar und wird mit Klageantrag Ziff. 1 geltend gemacht. Die Möglichkeit des Eintritts eines darüber hinausgehenden Schadens ist nicht erkennbar (vgl. auch BGH NJW 2020, 2806 Rn. 29).

D

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92; 269 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

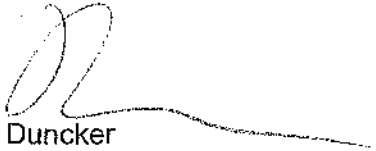
Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser 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.

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, die durch einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind als

elektronisches Dokument zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.


Duncker
Richter am Landgericht

Verkündet am 04.02.2021


Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

~~Ausgefertigt~~ - Beglaubigt
Stuttgart, den 09. Feb. 2022
Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle des Landgerichts




Frisch
Justizfachangestellte