

Landgericht Hamburg

Az.: 317 O 154/20

Verkündet am 19.04.2022

Wendt, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.: [REDACTED]

gegen

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser wiederum vertr. d. d. Vors. Ola Källenius, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Drewsen**, Friedensallee 271, 22763 Hamburg, [REDACTED]

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 17 - durch die Richterin am Landgericht Clausen als Einzelrichterin auf Grund des Sachstands vom 14.03.2022 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 18.351 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 16.7.2020, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes C 220 d, FIN [REDACTED], zu zahlen.
2. Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.474,89 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.7.2020 zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkw Mercedes C 220 d, FIN [REDACTED], in Annahmeverzug befindet.

4. Es wird weiter festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für alle weiteren Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes C 220 d, FIN [REDACTED], mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
6. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird auf 30.767,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte aufgrund von unzulässigen Abschaltvorrichtungen wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung in Anspruch.

Er erwarb am 28.6.2017 von der Beklagten, die auch die Herstellerin des Fahrzeugs ist, einen Mercedes C 220 d, Baujahr 29.6.2016, 2,2 l Hubraum, SCR-System der 2. Generation, mit der Euro-Norm 6 und einem Motor OM 651 zum Kaufpreis von € 27.970 und einer Laufleistung bei Übergabe am 6.7.2017 von 27.239 km. Für die Einzelheiten wird auf den Kaufvertrag Anlage K 1a Bezug genommen. Der Kilometerstand betrug am 14.3.2022, dem Tag, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entsprochen hat, 121.043 km.

Der Motor ist in verschiedenen Fahrzeugtypen und -klassen der Beklagten verbaut und war sowohl in den USA als auch in Deutschland Gegenstand von Presseberichterstattung über Abschaltvorrichtungen und teils auch von ca. 1,5 Millionen Rückrufen durch das KBA in Deutschland.

Bereits im Herbst 2015 hatte die Beklagte infolge des Dieselskandals intern umfassende Abgastests veranlasst, diese aber nicht öffentlich kommuniziert.

Das hiesige Fahrzeug verfügt über eine wirksame EG-Typengenehmigung vom 19.2.2016 und kann uneingeschränkt genutzt werden. Im Rahmen von Untersuchungen zum sog. Dieselskandal erfolgte keine Beanstandung durch das KBA, weil die in der Fahrzeugklasse verbaute Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung (KST) für die Einhaltung der NOx-Grenzwerte im NEFZ nicht ausschlaggebend war („Grenzwertkausalität“). Jedoch wurde bei dem Fahrzeug, bei dem ursprünglich auch ein Thermofenster und eine Software zur Steuerung des Zusatzes von AdBlue verbaut waren (SCR-System), ein sog. „freiwilliges Update“ durchgeführt, Anlage K 1b und K 1c. Dieses wurde vorab vom KBA geprüft und freigegeben und führte zu einer Reduktion der Stickoxid-Emissionen um 25 – 30% im Fahrbetrieb.

Die KST verzögert die vollständige Motorerwärmung unter bestimmten Betriebsbedingungen, ist aber aus technischen Gründen bei betriebswarmem Motor nicht dauerhaft möglich und hat daher einen eng beschränkten Anwendungsbereich, der etwa 11% aller Fahrten betrifft. Die KST ist aktiv auf der Straße und auf dem Prüfstand bei gleichen Betriebsbedingungen in gleicher Weise. Bei Warmstart aktiviert sich die KST nicht. Innerhalb eines Zündungslaufs gibt es auch nur einen Warmlauf, der die KST aktiviert. Bei erneuter Zündung und kaltem Motor wird sie aber erneut

aktiviert. Eine Softwarelogik, die den Prüfstand erkennt und dann regulierend eingreift, existiert in dem Fahrzeug aber nicht. Auch die Außenlufttemperatur und die Ansauglufttemperatur sind maßgeblich, ebenso wie ein Timer, der zur Abschaltung führt, aber eine geringfügig längere Laufzeit hat als der NEFZ. Im Zulassungsverfahren wurde die KST nicht thematisiert. Im Rahmen des freiwilligen Updates wurde auch die KST-Steuerung deaktiviert. Für die weiteren von der Beklagten schrittweise eingeräumten Einzelheiten zur Funktionsweise des KST wird Bezug genommen auf Seite 21 ff. der Klagerwiderung, Seite 16 ff. des Schriftsatzes vom 26.4.2021 und Seite 2 ff. des Schriftsatzes vom 14.2.2022.

Das Thermofenster führte zur Reduktion der Abgasrückführung abhängig von der Temperatur. Es arbeitet im NEFZ und auf der Straße im Grundsatz in gleicher Weise.

Das SCR-System ermöglicht durch die Beimischung einer Harnstofflösung – AdBlue – eine Umwandlung von Abgas in Ammoniak, also eine Umwandlung von Stickoxid-Rohemissionen in ungefährliche Stoffe bei hohem Wirkungsgrad und einer gewissen Mindesttemperatur. Im SCR-System ist dabei eine Software zur Regelung des AdBlue verbaut, die über zwei Modi verfügt, die eine signifikant unterschiedliche Effektivität haben. Die richtige AdBlue-Menge ist abhängig vom Stickoxidaufkommen und daher während des Betriebs, ebenso wie die Mindesttemperatur, regelungsbedürftig, weil große Mengen zu unerwünschten giftigen Emissionen von Ammoniak führen (Ammoniakschlupf). Diese Menge wird mittels spezieller Katalysatoren zur Speicherung von Ammoniak, deren spezieller Beschichtung und komplexer Rechenmodelle bei ingenieurtechnisch vorsichtiger Auslegung gesteuert. Das Erreichen der relevanten Mindesttemperatur ist abhängig von Betriebsdauer und anderen Voraussetzungen. Im Prüfzyklus erfolgt die Freigabe von AdBlue abhängig von Gewicht und Fahrwiderstand erst nach einigen Minuten. Umgekehrt können hohe Stickoxid-Rohemissionen, etwa bei Autobahnfahrten, von den Katalysatoren nicht mehr aufgenommen werden, so dass der Schadstoffausstoß dann höher als im Prüfzyklus ist. Es arbeitet im NEFZ und auf der Straße im Grundsatz in gleicher Weise; ein Zurückschalten in den effektiveren Modus kann aber erst nach einem Motorneustart erfolgen.

Das alles führt zur dem Ergebnis, dass bei Kaltstart eine bessere Abgasreinigung erzielt wird, als beim Warmstart.

Die Beklagte wurde mit außergerichtlichem Aufforderungsschreiben vom 29.3.2020, Anlage K 1 d, zum Schadensersatz aufgefordert. Der Kläger hat darin die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung sowie den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt. Dafür zahlte er € 1.474,89 Rechtsanwaltskosten, Anlage K 12.

Die Beklagte hat sich auf Verjährung berufen.

Der Kläger behauptet, es handele sich bei der KST, bei dem Thermofenster und der Software zur Regelung der Beimischung des AdBlue, aber auch bei Bit 2, Bit 13-15 und „Slipguard“ um unzulässige Abschaltvorrichtungen, die nach dem freiwilligen Update entfernt worden seien, und ohne die sein Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte im realen Fahrbetrieb nicht einhalte. Aufgrund der Presseberichterstattung sei von greifbaren Anhaltspunkten für unzulässige Abschaltvorrichtungen auszugehen. Alle diese seien dem KBA im Typengenehmigungsverfahren mit vollem Bewusstsein des Vorstands der Beklagten nicht offenbart worden, so dass die sonst nicht zu erteilende Genehmigung nur täuschungsbedingt erteilt worden sei.

Unabhängig davon komme es für die Frage der unzulässigen Abschaltvorrichtung aber auch nicht darauf an, ob die Grenzwerte auch ohne Abschaltvorrichtung eingehalten worden wären, da Abschaltvorrichtungen generell verboten seien.

Hintergrund der Steuerung des SCR-Systems seien kartellrechtswidrige Absprachen der deutschen Autobauer zur Begrenzung der Größe zu verbauender AdBlue Tanks, die letztlich für eine hinreichende Abgasreinigung nicht mehr ausreichte, so dass die Abgasreinigung daher nur mittels unzulässiger Abschaltvorrichtungen zu erreichen gewesen sei. Diese alternative Vorsteuerung filterte auf dem Prüfstand 95-99% der Stickoxide heraus, auf der Straße nur 35%-85%. Auf die Ausführungen im Schriftsatz vom 10.1.2022, Seite 37 ff., wird Bezug genommen.

Weiter seien auch „Bit 2“, „Bit 13-15“ und „Slipguard“ in dem Fahrzeug verbaut und mit dem Update ausgebaut worden, ferner eine Kühlerjalousie. Dieses sei unstrittig und begründe bereits eine Haftung der Beklagten, wie sich aus verschiedenen Tatbestandsberichtigungsanträgen in Parallelverfahren ergebe. Zum weiteren Sachvortrag dazu wird auf Seite 8 ff. des Schriftsatzes vom 15.3.2021 und auf Seite 41 ff. im Schriftsatz vom 10.1.2022 verwiesen.

Er hätte ohne die schädigende Handlung der Beklagten das Fahrzeug nicht gekauft, weil ein Widerruf der Typengenehmigung und die Stilllegung des Fahrzeugs drohten.

Er ist der Auffassung, die Beklagte hafte nach § 826, 31 BGB, nach § 831 BGB, nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 (1), (2) Satz 2, Art. 5 (1) VO (EG) Nr. 715/2007, schulde Rückabwicklung aus § 812, 123 (1) BGB, aus § 812, 134 BGB mit § 27 (1) EG-FGV und aus §§ 346 (1), 437 Nr. 2, 440, 323 BGB. Er schulde Nutzungsentschädigung nicht, die er nur hilfsweise bezogen auf eine Laufleistung von 500.000 km, zuletzt von 350.000 km, berücksichtigt habe, was zu einem Betrag von € 8.065,57 führe.

Der Kläger beantragt nach Rücknahme seines Antrags auf Deliktzinsen zuletzt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn € 27.970 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 16.7.2020, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes C 220 d, FIN [REDACTED] zu zahlen, unter Anrechnung eine Nutzungsentschädigung in € pro gefahrenen Kilometer seit dem 6.7.2017, die sich nach folgender Formel berechnet: $(27.970,00 \text{ €} \times \text{gefahrte Kilometer})$: 322.761 km,
2. die Beklagte weiter zu verurteilen, an ihn die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.474,89 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.7.2020 zu zahlen;
3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme seines Pkw Mercedes C 220 d, FIN [REDACTED], in Annahmeverzug befindet;
4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an ihn Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes C 220 d, FIN [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, das Fahrzeug enthalte keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen. Dies seien nur gezielte Umgehungen der behördlichen Fahrzeugprüfung, nicht aber die bloße Feinstuerung der Emissionskontrollsysteme. Der Sachvortrag der Klägerseite sei auf Ausforschung gerichtet und daher auch nicht dem Sachverständigenbeweis zugänglich. Die Steuerungssysteme seien bei der Beklagten nicht innerhalb der Motorklassen identisch, sondern jeweils bezogen auf den Fahrzeugtyp individuell geregelt, da von Gewicht, Leistung und anderer, für den Fahrzeugtyp spezifischer Merkmale abhängig.

Das Fahrzeug halte die NO_x-Emissionswerte im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Tests ein; andere Maßstäbe existierten nicht. Sie habe die in der Praxis des KBA erwarteten Angaben zu den Emissionskontrollsystemen gemacht. Zu den Angaben wird verwiesen auf Seite 66 ff. des Schriftsatzes vom 26.4.2021. Da die Offenlegung weiterer Details nicht dem Verständnis des KBA im Typengenehmigungsverfahren entsprochen hätte, sei auch nicht erkennbar, dass die Beklagte eine Fehlvorstellung seitens des KBA ausgelöst hätte.

Die Beklagte sei in Bezug auf die NO_x-Emissionen des Fahrzeugs einer vertretbaren Rechtsauffassung gefolgt, so dass sie nicht hafte. Sie habe bezüglich temperaturabhängiger Abgasregelungen auch davon ausgehen dürfen, dass solche keine Abschaltvorrichtungen darstellten; diese seien aber ohnehin aus Gründen des Motorschutzes zulässig.

Die Beklagte ist der Auffassung, die Vermögensinteressen einzelner seien nicht vom Schutzzweck der Abgasvorschriften erfasst.

Die Entscheidungen zur Abgaskontrolle seien zudem auf Mitarbeiterebene getroffen worden und nicht durch Organe, Organmitglieder oder sonstige deliktsrechtlich Verantwortliche.

Zum SCR und zu Bit 13-15 / Slipguard behauptet die Beklagte, ein Wechsel von einem schmutzigen zu einem sauberen Modus gebe ist nicht, auch nicht nach 16 oder 17,6 g, 1200 / 2.000 Sekunden oder 11 / 26 km, auch keine „Slipguard-Funktion“. Bit 2 sei ohnehin auch nach US-amerikanischem Recht zulässig. Sie habe lediglich zwei Berechnungsmodelle verwendet, die die physikalischen und chemischen Bedingungen unterschiedlich abbildeten. Ein Wechsel zwischen den Modellen führe nicht zu einer Reduzierung der Wirksamkeit insgesamt.

Zum KST behauptet die Beklagte, die Regelung berücksichtige die Risiken für Motor, Bauteile und sicheren Betrieb aufgrund von Ölverdünnung, Verlust der Schmierfähigkeit und Ablagerungen in den AGR- und Luftpfadkomponenten des Motors. Sämtliche Aktivierungsbedingungen erlaubten eine häufige und nicht nur zufällige oder punktuelle Verwendung im realen Fahrbetrieb. Versotterungen oder andere Nachteile seien durch das Update nicht zu befürchten.

Die Beklagte nimmt auch einen Sachmangel in Abrede, den sie ebenso für unerheblich hält. Auf die Ausführungen auf S. 24 ff. der Klagerwiderung wird verwiesen. Die erwartbare Gesamtleistung liege nur bei 200.000 – 250.000 km.

Entscheidungsgründe

Der Kläger hat gegen die Beklagte Anspruch auf Rückabwicklung seines Kaufvertrages bei Anrechnung der gezogenen Nutzungen, Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten und Feststellung des Annahmeverzugs sowie der Erstattungsfähigkeit weiterer Schäden als Schadensersatz nach § 826 BGB nebst Zinsanspruch.

Denn die Beklagte hat den Kläger bei Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs wegen des vorsätzlichen, sittenwidrigen und in Schädigungsabsicht erfolgten Verbaus - wenigstens - einer unzulässigen und im Zulassungsverfahren nicht offengelegten Abschaltvorrichtung, nämlich der „KST“, sittenwidrig getäuscht.

1. Nach der Rechtsprechung des BGH in seiner Entscheidung vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19, *juris* - reicht allerdings nicht bereits der Umstand, dass die Abgasrückführung im Fahrzeug des Klägers durch eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems reduziert und letztlich ganz abgeschaltet wird, für sich genommen aus, um dem Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben. Denn selbst wenn es sich bei dem Thermofenster um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG gehandelt hätte (vgl. zu Art. 5 der Verordnung 715/2007/EG auch EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, Celex-Nr. 62018CJ0693), wäre aus Sicht des BGH der darin liegende Gesetzesverstoß auch unter Berücksichtigung einer damit einhergehenden Gewinnerzielungsabsicht der Beklagten für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen.

Es liegen jedoch weitere Umstände vor, die den Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten rechtfertigen. Denn aufgrund des umfassenden und in weiten Teilen unstrittigen Beklagtenvortrags geht das Gericht davon aus, dass auch in der Kühlmittelsolltemperaturregelung (KST) eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu sehen ist, die unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand, etc., vgl. Art. 5 Abs. 3 a) der Verordnung 715/2007/EG i.V.m. Art. 3 Nr. 1 und 6, Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28. Juli 2008, S. 1 ff.) in Verbindung mit Abs. 5.3.1 und Anhang 4 Abs. 5.3.1, Abs. 6.1.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 (ABl. L 375 vom 27. Dezember 2006, S. 246 ff.) dazu führt, dass die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand nicht entspricht. Auf die weiteren, mit der Klage nur allzu dürftig beschriebenen Abschaltvorrichtungen kommt es daher nicht an.

2. Das Gericht hat mit der Kühlmittelsolltemperaturregelung von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auszugehen, die nicht in vertretbarer Weise durch die Annahme von Ausnahmeregelungen als zulässig erachtet werden kann und deren Inverkehrbringen aufgrund einer Gesamtwürdigung ihrer Funktionsweise insgesamt als grob sittenwidrig anzusehen ist.

Dass es sich bei der in dem Fahrzeug verbauten Kühlmittelsolltemperaturregelung um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt, ergibt sich bereits aus dem unstrittigen Beklagtenvortrag, in dem eine Konfiguration vorgetragen ist, die eine technisch ersichtlich abwegige Verlängerung des Motorwarmlaufs zum Gegenstand hat, die zu einer nicht zuverlässigen Einhaltung der Emissionswerte ohne dieses System, also zu einer „unechten“ Emissionsreduktion, geführt hat und die auf einem Gesamtsystem der Fahrzeugentwicklung beruht, das sich lediglich an den gesetzlich normierten Prüfbedingungen orientiert hat und damit für den Normalbetrieb schon von vornherein weder repräsentativ noch realistisch sein kann. Dass im besten Falle nur 11% aller Fahrten überhaupt formal deren Voraussetzungen erfüllen und dass das System erst ab einer Außentemperatur von 15°, einem in Europa über das Jahr abwegig

hohen Wert, überhaupt anspricht, zeigt das anschaulich. Das ist – anders als die Beklagte meint – weder legitim noch vertretbar, sondern belegt, dass der eigentliche Sinn auch dieser Funktion sich darin erschöpft, auf dem Prüfstand niedrigere NOx-Werte zu erzielen und dabei vorzutäuschen, diese Werte würden auch im realen Straßenverkehr erreicht, was unstreitig wegen der bezeichneten engen Bedingungen viel zu oft, nämlich bei mindestens 89%, nicht der Fall ist. Gründe des Motorschutzes spielen hier schon keine Rolle, weil der Bauteil- und Motorschutz aus den von der Beklagten dargelegten Gründen der Applikation der Regelung eigentlich entgegensteht und deren Sinnlosigkeit im realen Straßenverkehr bei gleichzeitig eingeräumter Prüfstandsoptimierung gerade die Sittenwidrigkeit und die Schädigungsabsicht deutlich machen. Das Gericht ist daher mit dem OLG Naumburg (Urteil vom 18.9.2020, Az. 8 U 8/20, Rn. 32 – *juris*) der Auffassung, dass die Kühlmittelsolltemperaturregelung der für EA189 bereits durchdeklinierten Umschaltlogik im Hinblick auf die Frage der Sittenwidrigkeit gleichzustellen ist, da in der Kühlmittelsolltemperaturregelung diejenigen prüfstandsbezogenen Steuerungselemente hinterlegt sind, die außerhalb des Prüfstands nicht „oft“, sondern „meistens“ nicht mehr eingreifen und damit auf andere, nicht unbedingt raffiniertere Weise zum gleichen verwerflichen Ergebnis kommen wie die Umschaltlogik bei Volkswagen.

3. Das Gericht hat dabei gesehen und auch berücksichtigt, dass der BGH und zuletzt auch die referierte Rechtsprechung des OLG Naumburg in ihrer neueren Rechtsprechung das bloße Vorhandensein der KST für die Begründung einer objektiven und subjektiven Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB nicht (mehr) ausreichend lassen wollen, da zwischen nur unzulässigen Abschaltvorrichtungen und solchen - richtigerweise - zu differenzieren sei, deren Implementierung die Kriterien einer sittenwidrigen Schädigung erfüllen. Maßgeblich dafür ist aber auch nach der Rechtsprechung des BGH die Funktionalität der unzulässigen Abschaltvorrichtung, bei deren Prüfstandsbezogenheit - wie hier - sehr wohl auf eine als sittenwidrig zu bewertende Täuschungsabsicht der Beklagten geschlossen werden kann. Das Gericht kann den hier unterbreiteten unstreitigen Sachverhalt aber nicht anders bewerten, als als eine bewusst auf den Prüfstand bezogene, auf der Straße unter realen Bedingungen erkennbar nicht sinnvolle und auch zumeist nicht anwendbare unzulässige Abschaltvorrichtung, die von der Beklagtenseite auch im Rahmen eines heimlichen und gegenüber dem KBA erfolgten manipulativen Vorgehens (BGH vom 29.9.2021, VII ZR 126/21, Rn. 20) in den Markt gebracht worden ist. Die enge Bedatung lässt keinerlei abweichende Rückschlüsse zu. Die Wahl der Parameter wie Außentemperatur oder Laufzeit gleicht denjenigen des Prüfzyklus mit nur marginalen Abweichungen, ohne dass die Beklagte zur Genese dieser Parameter sinnvolle oder nachvollziehbare Erläuterungen zu technischen Hintergründen und im Konzern erfolgten Abwägungen hätte abgeben können. Es handelt sich bei der engen Bedatung auch nicht etwa um typische Konstellationen aus dem alltäglichen Fahrzeuggebrauch, denen die Beklagte mit der Wahl der Parameter hätte begegnen können. Im Umkehrschluss – denkt man sich die Anforderungen des NEFZ einmal weg – erscheint es bereits nach der Lebenserfahrung ausgeschlossen, dass irgendein Fahrzeugbauer dieser Welt eine derart aufwändige Strategie zur Verhinderung des Motorwarmlaufs implementiert hätte, die bereits aus den Gründen, die die Beklagte angibt, mit erheblichen Gefahren für den Motor verbunden ist und daher in der Regel schon während oder kurz nach Durchlaufen des Prüfzyklus sicherheitshalber per Timer abgestellt werden muss, hätte man nicht günstige Abgabswerte auf dem Prüfstand vorspiegeln können. Dass es sich bei der KST um eine weltweit typische oder häufige, ingenieurtechnisch anerkannte Einrichtung handeln würde, trägt daher auch die Beklagte nicht vor. Schließlich wird die Prüfstandsbezogenheit auch dadurch deutlich, dass die KST dann nicht wieder aktiv wird,

wenn innerhalb eines Zündungsvorgangs ein Absinken der Motortemperatur erfolgt, sondern nur bei erneuter Zündung. Denn wenn schon die Wirkung der KST im realen Verkehr technisch auf so wenige Fälle beschränkt ist, hätte es doch nahegelegen, auch solche nach der Begründung der Beklagten „unwahrscheinlichen“ Fälle durch die Bedattung zu berücksichtigen. Das wäre aber nur dann erforderlich gewesen, wenn es der Beklagten ernsthaft um die Emissionsreduzierung gegangen wäre. Für den Prüfstand, der eine Abkühlung innerhalb eines Zündungsvorgangs nicht vorsieht, war das irrelevant.

Das Gericht hat weiter auch den scheinhaften, oftmals weitschweifigen und nur auf Nachfrage präzisierten Sachvortrag der Beklagtenseite gewürdigt und die Tatsache, dass jegliche Einlassung oder Erörterung / Erläuterung in der mündlichen Verhandlung unmöglich war, weil offenbar Sachvortrag zunächst abgestimmt werden musste. Eine wirklich kundige Auseinandersetzung mit den Unstimmigkeiten der engen Bedattung ist aus Sicht des Gerichts damit verhindert worden, was zu würdigen ist, § 286 ZPO. Ungeachtet der Möglichkeiten nur rudimentären Vortrags, die die Zivilprozessordnung aus taktischen oder anderen Gesichtspunkten im Rahmen von §§ 138, 282 ZPO zulässt, ist beim Gericht aufgrund der Vorgehensweise der Beklagten aber ein unredlicher, mauerner und eine Sachaufklärung verhindernder Eindruck entstanden, der sich mit dem heimlichen Vorgehen gegenüber dem KBA deckt. Denn die von der Beklagten eingereichten Bögen Anlage B 11 und B 12 enthalten an verschiedenen Stellen die Erklärung des Antragstellers, dass die im Verordnungswege vorgegebenen Parameter eingehalten sind und erfordern verschiedentlich auch Beschreibungen für Dieselfahrzeuge zu Art und Funktion verbauter NOx Nachbehandlungseinrichtungen. Diese Erklärungen dienen gerade der Markthygiene und der Abgrenzung wechselseitiger Rechte, Pflichten und Verantwortungsbereiche im Genehmigungsverfahren. Wenn zwischen den Parteien daher wie hier unstrittig ist, dass die Beklagte die KST nicht erläutert und / oder beschrieben hat, sich die Beklagte aber gleichzeitig darauf berufen will, dass ein Ausnahmetatbestand vorgelegen habe, begründet dies seitens eines international tätigen, jedenfalls einigermaßen professionellen Autobauers gegenüber einer Bundesbehörde nicht nur wegen des Informationsgefälles, sondern auch aufgrund allgemeiner Grundsätze über die Verpflichtung zu wahrheitsgemäßen und umfassenden Angaben in behördlichen Genehmigungsverfahren sehr wohl ein heimliches und auch manipulatives Vorgehen, da die Beklagte wusste, dass anlasslose eigene Tests, Untersuchungen oder andere Nachforschungen aus nachvollziehbaren und auch richtigen fiskalischen Gründen unangemessen gewesen wären. Sie hat das Informationsgefälle daher bewusst und manipulativ ausgenutzt.

4. Das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung ist der Beklagten entsprechend § 31, 831 BGB zurechenbar. Nach den Grundsätzen der Entscheidung des BGH vom 28.1.2020, Az. VIII ZR 57/19 – *juris*, wäre es Sache der Beklagten gewesen vorzutragen, welche Mitarbeiter, die nicht als verfassungsmäßig bestellte Vertreter anzusehen sind, hieran beteiligt waren und wie dem Vorstand oder den Abteilungsleitern die Verwendung der manipulativen Software gleichwohl entgehen konnte (vgl. OLG Naumburg, aaO.).

5. Der Schädigungsvorsatz der Beklagten bzw. ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter bzw. ihrer Verrichtungsgehilfen ergibt sich bereits aus der heimlichen und manipulativen Vorgehensweise (vgl. OLG Naumburg aaO., OLG Koblenz, Urt. v. 25.10.2019, 3 U 819/19 – *juris*). Die Software wurde zur Überzeugung des Gerichts erkennbar gezielt zur Beeinflussung des Emissionsverhalten im Prüfzyklus programmiert unter Inkaufnahme eines Widerrufs der Typengenehmigung und der Stilllegung der Fahrzeuge (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 05.06.2020, 8 U

1803/19, S. 14 f, 16 f zu einer vergleichbaren Strategie). Von einem Handeln aufgrund vertretbarer Rechtsansicht kann bei der Verwendung einer Einrichtung zur Emissionskontrolle, welche nur auf dem Prüfstand stets aktiviert wird, so dass die Grenzwerte sicher auch nur dort eingehalten werden, unter realen Fahrbedingungen aber meistens abgeschaltet wird, auch unter dem Gesichtspunkt des Motor- und Bauteilschutzes bzw. der Emissionsreduktion beim Kaltstart - wie gesehen - nicht gesprochen werden.

6. Die Täuschung war auch ursächlich für den Schaden, da der Kläger mit Sicherheit kein Fahrzeug erworben hätte, mit dessen Stilllegung wegen vorsätzlich sittenwidriger Falschangaben im Genehmigungsverfahren er hätte rechnen müssen. Dass das KBA für die Betroffenheit dieses Fahrzeugs wegen der Einhaltung der Grenzwerte mit einem Rückruf zurückhaltend war, steht dem nicht entgegen. Denn es kommt nicht auf das nachfolgende tatsächliche Verhalten der zuständigen Behörde an, für die es verschiedene Gründe geben mag, sondern auf die bloße Tatsache des Vorhandenseins einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, die unabhängig von der Einhaltung vorgegebener Grenzwerte Grundlage für die Zulassung schlicht nicht sein kann. Der Kaufpreis war daher abzüglich gezogener Nutzungen bei geschätzten erwartbaren 300.000 km Gesamtfahrleistung Zug-um-Zug zurückzuerstatten. Die Nutzungsentschädigung von € 9.619 bei einer Gesamtleistung von 300.000 km berechnet sich aus der Formel „Kaufpreis x gefahrene Kilometer ./ im Erwerbszeitpunkt erwartete Restlaufzeit“, also € 27.970 x [121.043 km – 27.239 km] ./ [300.000 – 27.239]km.

7. Anhaltspunkte für eine Verjährung ergeben sich aus dem Beklagtenvortrag nicht.

8. Die Anwaltskosten kann der Kläger in berechtigter Weise wie in K 12 beanspruchen. Die Zinsforderungen ergeben sich aufgrund Verzugs und § 291 BGB. Das Gericht hat mangels abweichenden Vortrags die Nutzungsentschädigung in Höhe von € 9.619 zu Lasten des Klägers auf den Verzugseintritt bezogen und im Übrigen abgewiesen.

9. Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91, 92 Abs. 2 Nr. 1, 269, 709 ZPO. Die Zuvielforderungen sind marginal und fallen nicht nach §§ 269 und 92 ZPO ins Gewicht.

Clausen
Richterin am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 20.04.2022

Wendt, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle