



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg,

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, vertr.d.d.Vorstand Herbert Diess, Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes (EA 288 EU6 SCR mit aktiver, emissionsrelevanter Fahrkurvenerkennung)

hat das Landgericht Stuttgart - 30. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Seeger als Einzelrichter am 20.03.2023 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 09.02.2023 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 23.460,58 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 29.10.2023 zu zahlen, Zug um Zug

gegen Herausgabe des Fahrzeuges Volkswagen Tiguan „LOUNGE“ Track & Style 4MOTION BM Techn. 2.0 I TDI SCR

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 32% und die Beklagte 68% zu tragen.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Der Streitwert wird auf bis 35.000 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatz aufgrund des sogenannten Dieselskandals.

Die Klagepartei erwarb mit Kaufvertrag vom 06.08.2015 das Fahrzeug von Typ VW Tiguan 2,0 TDI 135 kW als Neuwagen mit einen Kilometerstand von 0 von der Ramsperger Automobile GmbH und Co. KG in Kirchheim zum Preis von 41.010,03 EUR. Das Fahrzeug wurde der Klagepartei am 27.11.2015 übergeben. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten hergestellten und in Verkehr gebrachten Motor vom Typ EA288 mit SCR-Katalysator ausgestattet und zugelassen nach Schadstoffnorm EURO 6. Die Klagepartei nimmt für Fahrzeuge dieses Typs eine Gesamtfahrleistung von 350.000 Kilometern an, die Beklagte von 250.000 Kilometern. Das Fahrzeug hat am 04.01.2023 ein Kilometerstand von 116.121. Der Kilometerstand zum 08.02.2023 lautete 116.939.

Das Fahrzeug wurde von der Klagepartei bei der Volkswagen Bank GmbH finanziert. Die Klagepartei hat einen Betrag von 18.250,00 EUR angezahlt und an den Finanzierer 48 Raten in Höhe von 250,00,00 EUR sowie eine Schlussrate in Höhe von 13.828,62 EUR bezahlt. Die Finanzierung ist vollständig abgeschlossen.

Die Kontrolle der Stickoxidemissionen des streitgegenständlichen Fahrzeugs erfolgt im Realbetrieb auf der Straße anders als im gesetzlichen Test auf dem Prüfstand. Das Fahrzeug verfügt einerseits über eine sogenannte Abgasrückführung, die den Ausstoß von Stickoxiden verringert, und andererseits über einen SCR-Katalysator, in dem die im Abgas enthaltenen Stickoxide mit einer eigens zu diesem Zweck in den Abgasstrom eingespritzten Harnstofflösung ("AdBlue") reagieren, so dass die Stickoxide im Wesentlichen zu Wasser und Stickstoff umgewandelt werden. Der SCR-Katalysator beginnt erst ab Temperaturen von ca. 120°C zu wirken und kann Stickoxide erst ab einer Betriebstemperatur von ca. 200°C wirksam und signifikant reduzieren. Bevor der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, wird die Kontrolle der Stickoxidemissionen durch die Abgasrückführung sichergestellt (sog. „NOx-Low-Betriebsart“). Im Realbetrieb wird der SCR-Katalysator ab einer Temperatur von ca. 150°C aktiviert, ab einer Temperatur von ca. 200°C wird die Abgasrückführung reduziert (sog. „NOx-High-Betriebsart“). Erkennt das Fahrzeug anhand einer einprogrammierten Fahrkurve den Prüfstandsbetrieb, aktiviert die Motorsteuerung den SCR-Katalysator bereits bei einer Temperatur von ca. 130°C und verhindert die Umschaltung in die sog. „NOx-High-Betriebsart“, so dass die Abgasrückführung auf dem Prüfstand – anders als im Realbetrieb auf der Straße – nicht reduziert wird und dauerhaft die sog. „NOx-Low-Betriebsart“ aktiviert bleibt. Die fahrkurvenabhängige Steuerung führt auf dem Prüfstand zu einem vom Realbetrieb abweichenden Emissionsverhalten.

Die Klagepartei

hält diese und andere aus ihrer Sicht verbaute Abschalteinrichtungen für unzulässig. Die Beklagte habe durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs sittenwidrig gehandelt und die Klagepartei vorwiegend geschädigt, weshalb der Klagepartei ein auf Rückabwicklung gerichteter Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zustehe.

Sie beantragt:

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 44.078,62 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeuges Volkswagen Tiguan „LOUNGE“ Track & Style 4MOTION BM Techn. 2.0 I TDI SCR abzüglich Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,1171715 EUR pro gefahrenem Kilometer seit dem 27.11.2015 (km-Stand bei Erwerb: 0 km), die sich nach folgender Formel berechnet: (41.010,03 EUR x gefahrene km) : 350.000

km;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet;
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger sämtliche weiteren Schäden, die aus dem Erwerb des in Ziffer 1. genannten Fahrzeugs resultieren, zu ersetzen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Fahrkurvenerkennung sei rechtlich nicht zu beanstanden, weil sie zur Einhaltung des Grenzwerts nicht erforderlich sei (sog. „fehlende Grenzwertkausalität“). Der Grenzwert von 80 mg/km werde unabhängig von der Fahrkurvenerkennung eingehalten. Das Kraftfahrt-Bundesamt habe die Fahrzeuge mit dem Motor EA288 jahrelang überprüft und die Fahrzeuge als „unauffällig“ bewertet. Dem Kraftfahrt-Bundesamt sei die streitgegenständliche Fahrkurvenerkennung spätestens seit dem 02.10.2015 bekannt. Einen Rückruf habe es für Fahrzeuge mit dem Motor EA288 nie gegeben. Aufgrund der Rechtsauffassung des Kraftfahrt-Bundesamts habe nie die Gefahr eines Rückrufs bestanden. Da das Kraftfahrt-Bundesamt kein auffälliges Emissionsverhalten und keine unzulässige Abschalteinrichtung festgestellt habe, drohe auch keine Stilllegung.

Das Vorhandensein einer Fahrkurvenerkennung allein begründe nach der geltenden Rechtslage keine unzulässige Abschalteinrichtung. Vielmehr liege eine solche gemäß Art. 3 Nr. 10 i. V. m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 nur vor, wenn die Fahrkurvenerkennung Emissionsminderungen bewirken würde, die erforderlich wären, um den gesetzlichen NOx-Emissionsgrenzwert von 80 mg/km im Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung im Prüfzyklus einzuhalten. Dies ergebe sich aus Art. 5 Abs. 2 lit. c) VO 715/2007. Danach komme es für die Zulässigkeit der Funktion auf die Grenzwertkausalität an; also darauf, ob eine Funktion notwendig ist, um die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Ein bloßer Einfluss auf die Emissionen, der nicht grenzwertkausal ist, genüge nicht für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung und schon gar nicht für die Bejahung einer sittenwidrigen Schädigung nach den Maßstäben des BGH.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien und das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist auch weit überwiegend begründet.

I.

Die Klägerin hat Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags und damit auf Zahlung des tenorierten Betrags Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges aus § 826 BGB.

1. Die Fahrkurvenerkennung stellt eine Abschalteneinrichtung gemäß Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 dar, weil die Fahrkurvenerkennung Teil einer Motorsteuerung ist, die diverse 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 (vgl. BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133). Dazu gehören auch Strategien zur innermotorischen Emissionsvermeidung (BGH, Urteil vom 21. Juli 2021 – VIII ZR 254/20 –, BGHZ 230, 296, NJW 2021, 2958; EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 – C-693/18, NJW 2021, 1216). Dabei stellt auch die Beklagte – selbst auf mehrfache ausdrückliche Nachfrage – nicht in Frage, dass diese veränderte Strategie der Steuerung des Emissionskontrollsystems auch einen Einfluss auf die Emissionen hatte, auch wenn sie in Abrede stellt, dass die durch die Strategie verursachte Minderung zur Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerts erforderlich war.
2. Die Abschalteneinrichtung ist unzulässig. Rechtfertigungsgründe im Sinne eines vernünftigen Grundes für die Anwendung der Strategie konnte das Gericht dem schriftlichen und mündlichen Vorbringen der Beklagten nicht entnehmen. Auf die Frage der Grenzwertkausalität kommt es für die Frage der Zulässigkeit der Abschalteneinrichtung nicht an (ausführlich: OLG Köln, Urteil vom 10. März 2022 – 24 U 112/21, Rn. 37). Dafür sprechen weder der Wortlaut der Vorschrift, noch der mit ihr verfolgte Zweck oder deren Entstehungsgeschichte.
3. Der Einsatz der unzulässigen, prüfstandsbezogenen Abschalteneinrichtung ist auch besonders verwerflich und damit sittenwidrig. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass das Kriterium der Prüfstandsbezogenheit für die Frage der Sittenwidrigkeit entscheidend ist (BGH,

Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20, NJW 2021, 3721; BGH, Beschluss vom 9. März 2021 – VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814). Wer im Prüfverfahren zur Typengenehmigung bewusst ein Fahrzeug vorführt, welches über eine Prüfstandserkennung verfügt und daran emissionsmindernde Maßnahmen knüpft, handelt im Bewusstsein, die Behörde über das Emissionsverhalten des Fahrzeuges zu täuschen (OLG Köln, Urteil vom 10. März 2022 – 24 U 112/21 –, Rn. 40). Zwar wird in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte angenommen, die fehlende Grenzwertkausalität spreche gegen ein sittenwidriges Verhalten oder schließe ein solches aus (OLG Frankfurt, Urteil vom 10. November 2022 – 16 U 53/21; Brandenburgisches OLG, Urteil vom 22. Februar 2023 – 4 U 201/21; Urteil vom 2. Februar 2023 – 4 U 164/21; zur „KSR“: OLG Stuttgart, Urteil vom 28. Juni 2022 – 24 U 115/22; Urteil vom 25. Januar 2022 – 16a U 158/19; Urteil vom 25. Januar 2022 – 16a U 138/19). Das kann jedoch nur dann gelten, wenn es für die Verwendung der Abschalteneinrichtung einen – jedenfalls aus Sicht des die Abschalteneinrichtung verwendenden Motorenherstellers – vernünftigen Grund gibt. Es oblag der Beklagten, dazulegen, aus welchen technischen Gründen die Applikation der Fahrkurve erfolgt ist. Denn es wäre lebensfremd anzunehmen, dass ein Autokonzern grundlos eine nutzlose Softwarefunktion verwendet (OLG Düsseldorf, Urteil vom 16. September 2021 – 20 U 14/21). Schon deshalb lässt sich die Judikatur zum EA 288 mit NSK auf den hier vorliegenden EA 288 SCR mit aktiver, emissionsrelevanter Fahrkurve nicht übertragen. Anders als in den vom Oberlandesgericht Stuttgart behandelten Verfahren zum EA 288 SCR (Beschluss vom 8. Februar 2022 – 16a U 15/22; Urteil vom 4. Mai 2022 – 16a U 202/19) ist im hiesigen Rechtsstreit auch nicht streitig, ob die Fahrkurve verbaut ist und ob sie sich auf das Emissionsverhalten auswirkt.

4. Um die Umstände wussten die für Beklagte handelnden Personen.
5. Die Beklagte kann sich auch nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen. Auch wenn das Kraftfahrt-Bundesamt nach Bekanntwerden des Dieselskandals die Rechtsauffassung vertreten hat, dass nur grenzwertrelevante Abschalteneinrichtungen illegal seien (OLG Dresden, Urteil vom 20. Dezember 2022 – 4 U 2742/21), so spricht doch nichts dafür, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Typzulassung für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilt hätte, wenn es gewusst hätte, dass (1.) die Motorsteuerung die Abgasrückführung und den SCR-Katalysator auf dem Prüfstand anders ansteuert als im Realbetrieb, dass (2.) sich diese andere Ansteuerung auf das Emissionsverhalten auswirkt und dass es (3.) keinen Grund gibt, diese prüfstandsbezogene Steuerung im Fahrzeug zu verbauen.

Darüber hinaus hat sich das Kraftfahrt-Bundesamt bei der Bewertung von Abschaltvorrichtungen in anderen Fällen ausdrücklich nicht auf die Frage der Grenzwertrelevanz, sondern auf die Frage des vernünftigen Grundes berufen (BGH, Beschluss vom 14. März 2022 – Via ZR 51/21, dort: „Motorschutz“). Auch insoweit lassen sich anderslautende Entscheidungen zu anderen Sachverhalten, etwa zum „Thermofenster“ (OLG Stuttgart, Urteil vom 21. Dezember 2022 – 23 U 492/21), nicht auf den streitgegenständlichen Sachverhalt übertragen.

6. Der Klagepartei ist ein Schaden in Form des bemakelten Kaufvertrags entstanden. Zur Schadensberechnung war vom Kaufpreis einschließlich der Finanzierungskosten eine Nutzungsentschädigung in Abzug zu bringen. Die Bemessung der Höhe des Schadenersatzanspruchs ist in erster Linie Sache des nach § 287 ZPO besonders freigestellten Tatrichters (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, BGHZ 225, 316-352, Rn. 79). Das Gericht geht zur Bestimmung der Nutzungsentschädigung vom Kaufpreis (inkl. Finanzierungskosten) aus und setzt diesen im Verhältnis zwischen der im Zeitpunkt der Urteilsverkündung voraussichtlich vom Fahrzeug zurückgelegten Wegstrecke zur zu erwartenden Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs herab. Bei Fahrzeugen mit dem Motor des Typs EA 288 2,0 geht das Gericht von einer Gesamtfahrleistung von rund 250.000 km aus (vgl. auch BGH, Urteil vom 27. Juli 2021 – VI ZR 480/19 –, juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 19. November 2021 – 3 U 350/20, Rn. 97, juris). Das ergibt bei einer Bemessungsgrundlage von 44.078,62 Euro eine Nutzungsentschädigung von 20.618,04 Euro und einen verbleibenden Schadensbetrag von 23.460,58 €

II.

Die Beklagte war auch spätestens durch Zurückweisung der Ansprüche in der Klageerwiderung in Annahmeverzug geraten (§§ 294, 295, 298 BGB). Auf die Zuvielforderung der Klagepartei kommt es nicht an, da die Beklagte auch nicht bereit war, den geschuldeten Betrag zu zahlen (vgl. Grüneberg/Grüneberg, BGB, 82. Aufl., § 298 Rn. 2).

III.

Der Feststellungsantrag war unbegründet, weil keine deutlich überwiegende, auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit besteht, dass ein (weiterer) Schaden entstanden ist (vgl. BGH, Urteil vom 3. Dezember 2019 – KZR 23/17) oder entstehen wird. Anders als bei der Verletzung absoluter Rechte (vgl. BGH, Urteil vom 17. Oktober 2017 – VI ZR 423/16 –, BGHZ 216, 149-174, Rn. 49) ist es bei reinen Vermögensschäden – wie hier – nicht bereits ausreichend,

dass künftige Schadensfolgen (wenn auch nur entfernt) möglich, ihr Eintritt aber noch ungewiss ist. Das gilt auch im Rahmen von § 826 BGB (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 397/19, NJW 2020, 2806 Rn. 29).

Schäden durch eine Pflicht zur Entfernung der Abschaltvorrichtung mittels Software- oder Hardwareausrüstung sind nicht zu erwarten, da die im Übrigen obsiegende Klagepartei das Fahrzeug zurückgeben kann. Auch ein künftiger Nutzungsausfall oder Reparaturkosten im Zusammenhang mit verschmutzten („Versottung und Verlackung“) Motorteilen können damit nicht mehr entstehen. Greifbare Anhaltspunkte, dass auf die Klagepartei Steuernachforderungen zukommen, sind nicht ersichtlich. Bußgelder hat die Beklagte nicht zu ersetzen.

IV.

Der Anspruch auf Prozesszinsen ergibt sich aus § 291 in Verbindung mit § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

V.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO, die zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf §§ 709, 708, 711 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 genann-

ten 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.

Seeger
Richter am Landgericht