



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

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

gegen

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 8. Zivilkammer - durch [REDACTED]
[REDACTED] aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 08.03.2023 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 31.044,02 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 12.01.2023 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes V 250 BT Avantgarde Lang mit der Fahrzeugidentifikationsnummer
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges Mercedes V 250 BT Avantgarde Lang mit der Fahrzeugidentifikationsnummer in Annahmeverzug befindet.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 19 % und die Beklagte 81 % zu tragen.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger darf die Vollstreckung durch die Beklagte durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Streitwert: Der Streitwert wird auf 38.470,23 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines PKW mit Dieselmotor.

Der Kläger erwarb am 13.01.2020 einen PKW Mercedes V 250 BT Avantgarde Lang mit der Fahrzeugidentifikationsnummer . zu einem Kaufpreis von 38.000,00 Euro. Der Kilometerstand des Fahrzeugs betrug zum Zeitpunkt der Übergabe 81.600 km.

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor ausgestattet, der von der Beklagten entwickelt und hergestellt wurde. Der Motor hält die auf Grundlage der VO (EG) Nr. 715/2007 für die Schadstoffnorm Euro 6 angeordneten Emissionsgrenzwerte bezüglich der Masse der Stickoxide (NOx) von 80 mg/km auf dem Prüfstand unter Laborbedingungen (u.a. 20-30 °C Außentemperatur) im sogenannten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ein. Unter Bedingungen des realen Straßenbetriebs (u.a. Temperaturen unter 20 °C) überschreitet er jedoch diesen Grenzwert, dies auch nach einem am 28.10.2019 – somit vor Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch den Kläger – aufgespielten Software-Updates. Zudem wird das von der Beklagten entwickelte Emissionskontrollsystem temperaturbedingt reguliert, dies auch nach Aufspielen des Software-Updates. Im Einzelnen erfolgt die Emissionskontrolle bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug dergestalt, dass ein Teil des Abgases zur erneuten Verbrennung in den Motor zurückgeführt wird (System der sog. Abgasrückführung). Auf diese Weise wird die Sauerstoffkonzentration der Zylinderladung sowie die Verbrennungstemperatur gesenkt, was zu einer Reduktion des Stickoxidausstoßes führt. Die Rate der Abgasrückführung wird – u.a. – temperaturabhängig gesteuert, was bei niedrigen Temperaturen zu einem erhöhten Stickoxidausstoß führt.

Der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs betrug zum Schluss der mündlichen Verhandlung unstrittig 112.426 km.

Der Kläger ist der Auffassung, dass ihm ein Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB zustehe. Er trägt im Wesentlichen vor, dass sein Fahrzeug mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen iSv Art. 5 EG-VO 715/2007 ausgestattet sei. Der Vorstand sowie weitere Mitarbeiter der Beklagten von der Installation einer solchen Kenntnis gehabt, so dass der geltend gemachte Anspruch bestehe.

Der Kläger beantragt, für Recht zu erkennen:

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 38.000,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes V 250 BT Avantgarde Lang, FIN: , abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 0,1193465 EUR pro gefahrenen Kilometer seit dem 20.01.2020, die sich nach folgender Formel berechnet: (38.000,00 EUR x gefahrene Kilometer) : 318.400 km;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkw des Klägers, Mercedes V 250 BT Avantgarde Lang, , in Annahmeverzug befindet;
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für weitere Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes V 250 BT Avantgarde Lang, , mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu leisten.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt im Wesentlichen vor, dass die Emissionsgrenzwerte der Euro-Normen untrennbar mit detaillierten Prüfbedingungen verknüpft seien. Für den vorliegenden Rechtsstreit sei es daher ohne Relevanz, welches Emissionsverhalten das Fahrzeug außerhalb der maßgeblichen gesetzlichen Prüfbedingungen habe; daher halte das Fahrzeug die gesetzlichen Grenzwerte für NOx-Emissionen ein. Zudem sei das streitgegenständliche Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung iSv Art. 5 EG-VO 715/2007 ausgestattet. Der Klägervortrag sei nicht hinreichend substantiiert, ein Schadensersatzanspruch bestehe nicht.

Zur Ergänzung des Parteivorbringens wird auf sämtliche Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll zur mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist – mit Ausnahme von Klageantrag Ziffer 3, der unzulässig ist, (vgl. sub II. 3.) – zulässig und – soweit die Klage zulässig ist – im tenorierten Umfang begründet.

I.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB auf Erstattung des für den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs verauslagten Kaufpreises abzüglich Vorteilsausgleich für die Nutzung Zug um Zug gegen Übereignung dieses Fahrzeugs zu.

1. Die Beklagte haftet dem Grunde nach aus §§ 826, 31 BGB.

Das streitgegenständliche Fahrzeug entsprach zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007, so dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen. Das Inverkehrbringen eines solchen Fahrzeugs stellt eine konkludente Täuschung dar. Durch dieses Verhalten ist bei der Klagepartei kausal ein Schaden verursacht worden, der im Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug zu sehen ist. Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig zu beurteilen. Auch liegen die subjektiven Voraussetzungen einer Haftung nach § 826 BGB vor.

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

Voraussetzung für die Erteilung einer (für den Betrieb von Fahrzeugen erforderlichen) EG-Typgenehmigung 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. 1 UAbs. 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. 2 UAbs. 2 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 konkretisierend,

- 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 UAbs. 2 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 (zur Beachtlichkeit der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen vgl. bereits BGH, Beschluss v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 10, juris; EuGH, Urteil v. 17.12.2020 – C-693/18 = NJW 2021, 1216 Rn. 97 f.; ausdrücklich auch EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622 im Anschluss an die Schlussanträge des Generalanwalts Athanasios Rantos v. 23.09.2021 in den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, Rn. 88 ff., 92). Diese Verpflichtung darf 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 (vgl. auch EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622).

Vorliegend hat die Beklagte gegen diese beiden, ihr nach der EG-VO 715/2007 obliegenden Verpflichtungen verstoßen.

a. Zunächst 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 (zur Beachtlichkeit der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen vgl. die zuvor genannten Nachweise).

i. Die Beklagte hält dem Vortrag des Klägers, das streitgegenständliche Fahrzeug halte die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgrenze an Stickoxiden unter normalen Betriebsbedingungen, d.h. bei Temperaturen unter 20 °C, nicht ein, entgegen, dass die Grenzwerte im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests eingehalten werden. Diskrepanzen zwischen Emissionen im realen Fahrbetrieb und den für die Zertifizierung maßgeblichen Grenzwerten nach Anhang I der VO (EG) Nr. 715/2007 seien unerheblich. Die NOx-Grenzwerte der einschlägigen Euro-Normen seien untrennbar mit den detailliert normierten Prüfbedingungen (u.a. Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C) verknüpft; dem Unionsgesetzgeber sei durchaus bewusst gewesen, dass die bei der Typengenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen nicht vollständig denen im praktischen Fahrbetrieb entsprächen.

Dieser – rein auf die rechtliche Relevanz der klägerischen Behauptung abzielende – Vortrag stellt, worauf bereits mit Verfügung v. 16.02.2023 (Bl. 42 d.A.) hingewiesen wurde, kein hinreichendes Bestreiten der entsprechenden klägerischen Behauptung, das streitgegenständliche Fahrzeug halte die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgrenze an Stickoxiden unter normalen Betriebsbedingungen, d.h. auch bei Temperaturen unter 20 °C, nicht ein, dar. Der entsprechende Tatsachenvortrag war einlassungsfähig, wurde aber nur bezüglich seiner rechtlichen Relevanz, nicht jedoch im Tatsächlichen bestritten, obwohl die Beklagtenseite bereits mit genannter Hinweisverfügung auf die Streiterheblichkeit dieses tatsächlichen Umstandes ausdrücklich hingewiesen wurde. Damit ist der Umstand, dass das

streitgegenständliche Fahrzeug die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgrenze an Stickoxiden zwar unter Laborbedingungen (also u.a. im Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C), nicht jedoch auch unter den Bedingungen des realen Straßenbetriebs (also u.a. auch Temperaturen unter 20 °C) einhält, als unstreitig zu behandeln.

ii. Ein derart konstruiertes Emissionskontrollsystem verstößt gegen Art. 5 Abs. 1 iVm Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2, Abs. 2 UAbs. 2 EG-VO 715/2007. Auch wenn der Begriff „normale Betriebsbedingungen“ (nach anderen, ebenfalls verbindlichen Sprachfassungen etwa: „normal use“, „utilisation normale“, „uso normale“, „funcionando normalmente“) auslegungsbedürftig ist, ergibt sich bereits aus dem natürlichen Wortsinn, dass unter diesem Rechtsbegriff keinesfalls (nur) Laborbedingungen gemeint sind, sondern vielmehr real existierende, d.h. im Straßenverkehr konkret auftretende Bedingungen (vgl. hierzu bereits BGH, Beschluss v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 10, juris; EuGH, Urteil v. 17.12.2020 – C-693/18 = NJW 2021, 1216 Rn. 97 f.; ausdrücklich auch EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622 im Anschluss an die Schlussanträge des Generalanwalts Athanasios Rantos v. 23.09.2021 in den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, Rn. 88 ff., 92). Hierfür spricht nicht nur der – u.a. in Erwägungsgrund 1 S. 2 sowie insbesondere in den Erwägungsgründen 4 bis 6 zum Ausdruck kommende – allgemeine Sinn und Zweck der Verordnung, der darauf gerichtet ist, eine *effektive* Emissionsreduktion zu bewirken (die freilich nicht bewerkstelligt werden könnten, wenn die Emissionswerte nur im Labor eingehalten werden müssten), sondern konkret auch Erwägungsgrund 12 der EG-VO 715/2007, nach welchem mit der Verordnung sichergestellt werden sollte, dass sich die Grenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen“ (vgl. BGH, Beschluss v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 10, juris; vgl. zudem EuGH, Urteil v. 17.12.2020 – C-693/18 = NJW 2021, 1216 Rn. 97 f.; ausdrücklich auch EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622 im Anschluss an die Schlussanträge des Generalanwalts Athanasios Rantos v. 23.09.2021 in den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, Rn. 88 ff., 92).

Ein Emissionskontrollsystem, das bereits bei Außentemperaturen unter 20 °C nicht in der Lage ist, die gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte einzuhalten, wird den Anforderungen der EG-VO 715/2007 nicht gerecht. Zwar bestehen bei der Konkretisierung des Begriffs „normale Betriebsbedingungen“ im Hinblick auf die Umgebungstemperatur gewisse Schwierigkeiten, da die klimatischen Verhältnisse innerhalb des

Geltungsbereiches der EG-VO 715/2007 sehr unterschiedlich ausgeprägt sind, jedoch sind Temperaturen innerhalb der EU – und konkret auch in Deutschland – von unter 20 °C der Regelfall. Eine Auslegung der EG-VO 715/2007 dahingehend, dass die gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte nur in einem Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C eingehalten werden müssen, scheidet damit von vornherein aus. Vielmehr ergibt sich aus Art. 3 Nr. 9 der – die EG-VO 715/2007 konkretisierenden – Durchführungsverordnung VO (EG) Nr. 692/2008, dessen Aussagegehalt im Wege einer systematischen, rechtsaktübergreifenden Auslegung auf Art. 5 EG-VO 715/2007 übertragen werden kann, dass die Hersteller bei der Beantragung einer Typgenehmigung der Genehmigungsbehörde belegen müssen, „dass die NOx-Nachbehandlungseinrichtung nach einem Kaltstart bei - 7 °C innerhalb von 400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Arbeiten ausreichend hohe Temperatur erreicht, wie in der Prüfung Typ 6 beschrieben“. Damit wird hinreichend deutlich, dass selbst Temperaturen von - 7 °C nach Auffassung des Gesetzgebers noch „normale Betriebsbedingungen“ darstellen und Emissionskontrollsysteme auch unter einer solchen Bedingung – jedenfalls nach 400 Sekunden – ordnungsgemäß arbeiten und damit die gesetzlichen vorgeschriebenen Grenzwerte einhalten müssen.

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 hier konkret im Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C 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 Geltungsbereiches 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.

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 einführte, 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.

b. Im Übrigen hat die Beklagte auch gegen Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 verstoßen. Entgegen der Auffassung der Beklagten war das streitgegenständliche Fahrzeug auch nach Aufspielen des Softwareupdates mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattet.

i. Das Vorhandensein eines sog. „Thermofensters“ auch nach Aufspielen des Software-Updates ist unstrittig. Zwar fügt die Beklagte aus, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nach Aufspielen des Software-Updates „über praktisch kein Thermofenster“ verfüge „und die verbleibenden außentemperaturbezogenen Korrekturen der Abgasrückführung (...) aus Motorschutzgründen notwendig seien, bestreitet jedoch hiermit nicht den klägerischen Vortrag, dass die Abgasrückführungsrate bei Temperaturen um 7 °C erheblich reduziert ist. Damit ist unstrittig, dass die Rate der Abgasrückführung auch nach Aufspielen des Softwareupdates weiterhin –

u.a. – temperaturabhängig gesteuert, was bei niedrigen Temperaturen zu einem erhöhten Stickoxidausstoß führt.

- ii. Bei einem – seitens der Beklagten nicht näher beschriebenen – Mechanismus, welcher eine temperaturabhängige Steuerung der – das Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs beeinflussenden – Abgasrückführung bewirkt, handelt es sich um ein – eigenständiges, funktional von anderen Bauteilen abgrenzbares – Konstruktionsteil, das bestimmte Betriebsbedingungen selbstständig ermittelt und auf Grundlage dieser erhobenen Daten steuernd in die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eingreift, mithin um eine Abschalteinrichtung iSv Art. 5 Abs. 2 iVm Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 (vgl. insoweit auch OLG Stuttgart, Urteil v. 30.07.2019 – 10 U 134/19; ausdrücklich EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622 im Anschluss an die Schlussanträge des Generalanwalts *Athanasios Rantos* v. 23.09.2021 in den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, Rn. 81 ff.).

Eine solche ist ausschließlich unter den von Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007 genannten Voraussetzungen zulässig. Hierbei handelt es sich um eine Ausnahmevorschrift, die eng auszulegen (vgl. BGH, Urteil v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20 ausführlich hierzu auch Schlussanträge der Generalanwältin *Eleanor Sharpston* v. 30.04.2020 in der Rechtssache C-693/18, Rn. 128 ff.; dieser folgend EuGH, Urteil v. 17.12.2020 – C-693/18 = NJW 2021, 1216; vgl. auch EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622) und insbesondere im Zusammenhang mit Art. 5 Abs. 1 EG-VO zu verstehen ist. Hinsichtlich des Sinn und Zwecks der EG-VO 715/2007, eine effektive Emissionsreduktion zu bewirken, kann Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 nicht herangezogen werden, um die gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte zu umgehen, so dass die Verpflichtung der Hersteller, die von ihm produzierten Fahrzeuge derart auszurüsten, dass sie unter normalen Bedingungen die Emissionsgrenzwerte einhalten, nicht relativiert wird. Eine Rechtfertigung für eine Funktion, welche die Effizienz eines – bereits im Temperaturbereich von unter 20 °C nicht ordnungsgemäß arbeitenden (vgl. sub. a.) – Emissionskontrollsystems weiter mindert, kann daher von vornherein nicht mittels des Ausnahmetatbestands des Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007 gerechtfertigt werden (hierzu auch EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622 im Anschluss an die Schlussanträge des Generalanwalts *Athanasios Rantos* v. 23.09.2021 in

den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, Rn. 105 ff.). Insoweit ist die Vorschrift teleologisch zu reduzieren.

Im Übrigen wurde auch nicht hinreichend dargelegt, dass die beschriebene Funktion aus Gründen des Motorschutzes zwingend erforderlich war. Der Ausnahmetatbestand ist, wie bereits geschildert, eng auszulegen und beschreibt nach den zutreffenden Ausführungen des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages lediglich „technisch gerechtfertigte Ausnahmefälle bzw. Privilegierungen“ für einen „punktuell[e], vorübergehende[n] Einsatz von Abschaltvorrichtungen“ (*Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages*, Manipulation von Emissionskontrollsystemen durch Autohersteller – Mögliche zivil- und strafrechtliche Implikationen, Gutachten v. 15.10.2015 (Az. WD 7 – 3000 – 031/16), S. 12; dem folgend *Führ*, Gutachterliche Stellungnahme für den Deutschen Bundestag – 5. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode (Gutachten v. 19.11.2016), S. 6). Eine Durchbrechung des grundsätzlichen Verbots von Abschaltvorrichtungen ist vor diesem Hintergrund nur gerechtfertigt, wenn sich eine solche auch mit fortgeschrittenen technischen Lösungen nicht vermeiden lässt (*Führ*, a.a.O., S.7). Andernfalls läge es – wie *Führ* a.a.O. zutreffend anmerkt – in der Macht der Automobilhersteller, „zwecks Selbstbefreiung von den Hemmnissen der Emissionskontrollsysteme Motoren sehenden Auges so suboptimal zu konstruieren, dass sie bei vollem Greifen des Emissionskontrollsystems drohen Schaden zu nehmen“. Die Gefahr einer Versottung ohne Darlegung des Umstandes, dass andere (ggf. teurere) technische Lösungen von vornherein nicht möglich waren, genügt jedenfalls nicht, sich erfolgreich auf den Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007 zu berufen. Von dem Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung war damit auszugehen (ausdrücklich EuGH, Urteil v. 14.07.2022 – C-128/20 = BeckRS 2022, 16622 im Anschluss an die Schlussanträge des Generalanwalts *Athanasios Rantos* v. 23.09.2021 in den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, Rn. 81 ff.).

- b) 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 sowie die Implementierung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprachen (vgl. sub a), 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.

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

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.

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 Abschalteneinrichtung 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.

- d) Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten.

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).

- e) Die Täuschungshandlung ist als sittenwidrig im Sinne 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.

Die berechtigten Verkehrserwartungen gehen dahin, dass ein Hersteller sich gewissenhaft an die Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt. Dabei wird eine sehr hohe Sorgfalt erwartet, wenn das Handeln von einer großen Tragweite ist und Verstöße zu hohen Schäden führen können. Dies ist in der Automobilindustrie, die in tausendfacher Stückzahl hochwertige Güter mit langer Lebensdauer herstellt, welche für die Mobilität der Kunden von großer Bedeutung sind, der Fall. In der Automobilindustrie spielt zudem die Einhaltung von Umweltstandards eine große Rolle, da systematische Abweichungen bei in großer Stückzahl produzierten Fahrzeugen eine entsprechend hohe Auswirkung auf die Umweltbelastung hat. Den europäischen Normen entsprechend erwartet der Verbraucher objektive und genaue, folglich also wahrheitsgemäße Informationen. Verbrauchs- und Emissionswerte haben allgemein eine hohe Bedeutung bei den Anschaffungsentscheidungen. An die Redlichkeit werden besonders hohe Erwartungen gestellt, da der Verbraucher auf die Richtigkeit der

Angaben durch den Hersteller angewiesen ist, weil er zu einer eigenen Überprüfung nicht in der Lage ist.

- b. Gegen diese berechnigte Verkehrserwartung hat die Beklagte verstoßen.
- i. Der Umstand, dass das Fahrzeug die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen nicht auch unter normalen Betriebsbedingungen einhält und zudem noch über eine unzulässige Abschaltanlage verfügt, stellt einen Verstoß gegen die EG-VO 715/2007 dar (vgl. hierzu ausführlich sub a). Zwar dürfte dieser Gesetzesverstoß nach aktueller Rechtsprechung des BGH, Urteil v. 13.7.2021 – VI ZR 128/20, für sich genommen wohl noch nicht ausreichen, den Sittenwidrigkeitsvorwurf im Sinne des § 826 BGB zu begründen (vgl. hierzu BGH, Urteil v. 13.7.2021 – VI ZR 128/20, BeckRS 2021, 21371 Rn. 13); vielmehr wird als weitere Voraussetzung gefordert, dass die Verantwortlichen in dem Bewusstsein eines Gesetzesverstoßes handelten und diesen billigend in Kauf nahmen (BGH a.a.O.).
 - ii. Hiervon ist indes im vorliegenden Fall auszugehen. Die Entwicklung und der Einsatz einer Emissionskontrollstrategie, welche nicht geeignet ist, die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen auch unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten, zudem die Implementierung einer unzulässigen Abschaltanlage, welche zu einer weiteren Verschlechterung des Emissionsverhaltens bei Temperaturen unter 20 °C führt, widerspricht offensichtlich den Vorgaben der EG-VO 715/2007. Diese hat zum Ziel, bestimmte umweltrelevante Emissions- und Verbrauchswerte in einem normierten Prüfverfahren festzustellen, die den Werten im normalen Fahrzeugbetrieb entsprechen sollen. Die Beklagte hat demgegenüber eine Emissionskontrollstrategie gewählt, welche unter den Bedingungen des Prüfbetrieb (konkret im Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C) die gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte einhält und die zudem im Normalbetrieb aufgrund einer Abschaltanlage zu einer weiteren Verschlechterung der Emissionswerte führt. Damit lassen die im Prüfverfahren festgestellten Werte keinen Rückschluss auf die tatsächlichen Werte im praktischen Betrieb (außerhalb des Temperaturfensters zwischen 20 °C und 30 °C) zu. Eine derartige Emissionskontrollstrategie ist ersichtlich nicht dazu geeignet, die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte im realen Fahrbetrieb zu erreichen, sondern vielmehr dazu, die genehmigenden Behörden sowie die Käufer über den wahren Stickoxidausstoß zu täuschen. Bei der Produktion eines derart hochwertigen und strengsten Qualitätsanforderungen unterliegenden Produkts erscheint es dem

Gericht für ausgeschlossen, dass die Bedeutung der eindeutigen Vorschriften missverstanden worden sein könnten, mag man auch im Einzelnen über die Bedeutung des Rechtsbegriffs „normale Betriebsbedingungen“ streiten können. Den handelnden Personen musste jedenfalls klar gewesen sein, dass ein Fahrzeug, das bereits bei der in Deutschland herrschenden Durchschnittstemperatur von 10,5 °C nicht mehr in der Lage ist, die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen einzuhalten, offensichtlich nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007 entspricht. Jedenfalls dieser Gesetzesverstoß wurde billigend in Kauf genommen. Zuletzt war der Beklagten als Automobilhersteller auch die Gefahr eines etwaigen Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs sowie des dadurch drohenden Schadens bewusst. Die Inkaufnahme eines derartigen Schadens aus Gründen des Gewinnstrebens – ein anderer Grund ist jedenfalls nicht ersichtlich – offenbart ein hohes Maß an Skrupellosigkeit und ist in der Gesamtschau als sittenwidrig zu bewerten.

- f) 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. 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).

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.
- i. Der Kläger behauptet, dass die Vorstände sowie weitere Mitarbeiter der Beklagten Kenntnis von dem Einbau unzulässiger Abschaltvorrichtungen gehabt hätten. Dieser Vortrag ist zur Behauptung eines Vorsatzes bei Repräsentanten der Beklagten ausreichend. Insofern greifen die Grundsätze der sekundären Darlegungslast.
 - ii. 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 (bereits BGH, Urteil v. 28.06.2016 – VI ZR 559/14; zur Abgasproblematik vgl. BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19).
 - iii. Diese Voraussetzungen liegen vor. Der Kläger hat bereits mit seiner Behauptung, die Vorstände der Beklagten sowie weitere Mitarbeiter hätten Kenntnis von dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt, den maßgeblichen Personenkreis der Repräsentanten der Beklagten auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne bezeichnet. Eine namentliche Benennung war nicht erforderlich gewesen, weil er als Nichtkonzernangehöriger außerhalb des Geschehensablaufs steht. Insbesondere kann von ihm nicht die Kenntnis verlangt werden, wie die interne Zuständigkeitsverteilung der Beklagten zum Zeitpunkt der Entwicklung war. Dass ein Weltkonzern wie die Beklagte auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne Personen wesensmäßige Aufgaben wie die Entwicklung von Motoren, den Einkauf, die Entwicklung einer Marke etc. zur selbständigen und eigenverantwortlichen Erledigung überträgt, ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Organisation und Überwachung des großen Geschäftsbetriebs, die nicht allein von wenigen Personen des

Konzernvorstands geleistet werden kann. Demgegenüber ist es der Beklagten ohne weiteres möglich und zumutbar, die in den Entwicklungsprozess des streitgegenständlichen Motors eingebundenen Verantwortlichen bis zu den Bereichsvorständen und den Vorständen im aktienrechtlichen Sinn zu benennen. Es ist keinesfalls aus der Luft gegriffen, dass jedenfalls die aus Repräsentanten bestehende Unternehmensführung unterhalb der Ebene des Konzernvorstands Kenntnis von den Vorgängen gehabt hat.

Die Beklagte hat die Kenntnis ihrer Repräsentanten nicht ausreichend bestritten und zudem ihrer diesbezüglichen sekundären Darlegungslast nicht genügt, so dass der Vortrag des Klägers als unstreitig zu behandeln ist. Da die gewählte Emissionskontrollstrategie, insbesondere auch die Implementierung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht zufällig auftreten kann, sondern geplant, beschlossen und ausgeführt werden muss, ist eine Kenntnis der Umstände innerhalb des Unternehmens der Beklagten denknotwendig. Es ist dann an der Beklagten, die üblichen Kommunikationswege im Unternehmen darzulegen und insbesondere die Stelle zu bezeichnen, an der die Kommunikation in die Führungsebene des Unternehmens bis zu den Organen der Beklagten abgebrochen ist. Es wäre sodann die Aufgabe des Klägers, diesen Abbruch durch den Nachweis einer Befassung mit diesen Umständen in höheren Hierarchiestufen zu widerlegen. Da die Beklagte dem nicht nachkommen kann oder will, ist der klägerische Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden zu behandeln.

- c. Die Repräsentanten der Beklagten handelten vorsätzlich. Ein vorsätzliches Handeln erfordert ein Wissens- und ein Wollenselement bezogen auf die maßgeblichen Umstände, hier die Schädigung des Klägers. Der Handelnde muss die Schädigung gekannt oder zumindest vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Beim bedingten Vorsatz muss er die relevanten Umstände jedenfalls für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen haben. Da es sich beim Vorsatz um eine innere Tatsache handelt, lässt sich diese nur aus äußeren Umständen folgern. Hierbei kann beispielsweise die Leichtfertigkeit des Handelns oder die starke Gefährdung des betroffenen Rechtsguts die Schlussfolgerung im Einzelfall rechtfertigen. Allerdings ist der Grad der Wahrscheinlichkeit des Schadens kein alleiniges Kriterium für die Frage, ob der Handelnde mit dem schädigenden Erfolg einverstanden ist. Maßgeblich sind sämtliche Umstände des Einzelfalls (BGH, Urteil v. 20.12.2011 – VI ZR 309/10).

Aus den geschilderten Umständen des Einzelfalls lässt sich ein Vorsatz der handelnden Personen feststellen. In Bezug auf den Verstoß gegen die Vorgaben

der EG-VO 715/2007 wird auf die Ausführungen sub e) b. Bezug genommen. Auch war der Beklagten als Automobilhersteller bekannt, dass Fahrzeuge, die über keine EG-Typgenehmigung verfügen, ihre allgemeine Betriebserlaubnis verlieren und stillgelegt werden können, zudem, dass ein möglicher Schaden für die Fahrzeugeigentümer in der Form eines Wertverlustes eintreten kann.

2. Lediglich anzumerken ist, dass der geltend gemachte Anspruch im Wege der Anspruchskonkurrenz zudem auch auf § 823 Abs. 2 BGB iVm Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG gestützt werden kann (vgl. hierzu nunmehr EuGH, Urteil v. 21.03.2023 – C-100/21 = BeckRS 2023, 4652 im Anschluss an die Schlussanträge des Generalanwalts *Athanasios Rantos* v. 02.06.2022 in den Rechtssachen C-100/21). Die genannten Normen der Richtlinie 2007/46/EG schützen neben den allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist (vgl. EuGH, Urteil v. 21.03.2023 – C-100/21 = BeckRS 2023, 4652). Dies ist nach den obigen Ausführungen sub 1. a) der Fall. Auch erfolgte der Verstoß gegen die genannten Vorschriften schuldhaft iSv § 823 Abs. 2 S. 2 BGB (vgl. hierzu sub 1. f)).
3. In der **Rechtsfolge** hat die Beklagte den Kläger so zu stellen, als ob er den ihn schädigenden Kaufvertrag nicht geschlossen hätte. Der Kläger hat daher einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von 38.000,00 Euro. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat er das erworbene Fahrzeug sowie die gezogenen Nutzungen herauszugeben (BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19). Die Anrechnung der Nutzungen, also der vom Kläger mit dem PKW gefahrenen Kilometer, widerspricht auch im Fall der sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung nicht dem Zweck der Haftungsnorm.

Bei der Berechnung des Nutzungsvorteils ist die von dem Kläger gefahrene Laufleistung in Verhältnis zu setzen zu der Gesamtlauflistung, die von ihm bei Kauf zu erwarten war; der Kaufpreis ist sodann mit diesem Faktor zu multiplizieren. Der Kläger hat den PKW mit einem Kilometerstand von 81.600 km erworben, der Kilometerstand betrug zum Schluss der mündlichen Verhandlung unstreitig 112.426 km; damit hat der Kläger mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine Fahrstrecke von 30.826 km zurückgelegt. Gemäß § 287 ZPO schätzt das Gericht weiter, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs eine zu erwartende Gesamtlauflistung von 250.000 km hat. Von der Gesamtlauflistung von 250.000 km standen dem Kläger noch eine zu erwartende Restgesamtlauflistung von 168.400 km zu. Somit ist dem Kläger ein Nutzungsvorteil von

$$38.000,00 \text{ Euro} \times 30.826 \text{ km} / 168.400 \text{ km}$$

anzurechnen, mithin 6.955,98 Euro. Diesen Betrag muss sich der Kläger von dem zu erstattenden Betrag abziehen lassen, so dass ein Anspruch nur in Höhe von **31.044,02 Euro** besteht. Insoweit war die Klageforderung teilweise abzuweisen.

II.

1. Der Anspruch auf Zinsen ergibt sich aus § 291 BGB.
2. 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.
3. Feststellungsantrag Ziffer 3 ist unzulässig. Es fehlt ein Feststellungsinteresse i.S.d. § 256 Abs. 1 ZPO. Dazu bedarf es einer gegenwärtigen Gefahr der Unsicherheit über ein Rechtsverhältnis (Zöller/Greger, § 256 ZPO Rn. 7). Eine solche ist nicht ersichtlich. Der geltend gemachte Antrag ist auf die Feststellung gerichtet, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für weitere Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes V 250 BT Avantgarde Lang, | mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu leisten. Allerdings hat der Kläger keine konkreten Umstände vorgetragen, die das Risiko einer weiteren Schädigung des Klägers bergen. Da der Kläger bereits mit diesem Urteil als Schadensersatz die Rückabwicklung des Kaufs durch die Beklagte entsprechend Klageantrag Ziffer 1 erreicht, er dann nicht mehr über das Fahrzeug verfügt und nicht mehr Eigentümer und Halter des Fahrzeugs ist, ist nicht zu erkennen, wodurch eine weitere Schädigung des Klägers eintreten könnte. Damit fehlt es an einem Feststellungsinteresse i.S.d. § 256 Abs. 1 ZPO.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO, die Entscheidung hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.

IV.

Der Streitwert war nach §§ 39 Abs. 1, 48 Abs. 1, 43 Abs. 1 GKG, 3 ZPO festzusetzen.

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

einzu legen.

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 sechsmönatigen 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.

