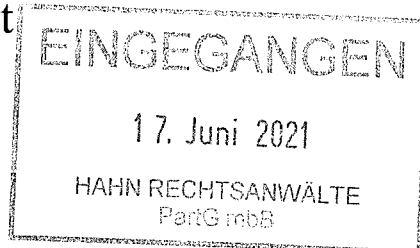


Aktenzeichen:
20 O 1/21



Landgericht Stuttgart



Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:
027648-19

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand Herbert Diess (Vorsitzender), Oliver Blume, Jochem Heizmann, Gunnar Kilian, Andreas Renschler, Rupert Stadler, Hiltrud D. Werner, Frank Witter, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Rowedder Zimmermann Hass**, Augustaanlage 59, 68165 Mannheim, Gz.:
06769/21HG/ne

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 20. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Häberlein als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 29.04.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 19.203,13 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.02.2021 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Audi Q5 2.0 TDI, Fahrzeugidentifizierungsnummer
nebst Fahrzeugschlüssel.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 27 % und die Beklagte 73 %.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf 26.384,26 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche im Zusammenhang mit einem Fahrzeugkauf geltend. Er kaufte am 04.05.2018 bei der Audi Stuttgart GmbH, 70447 Stuttgart, das streitgegenständliche Fahrzeug Audi Q5 2.0 TDI für 27.720,00 €. Damals betrug der Kilometerstand 54.795. Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vom 29.04.2021 betrug der Kilometerstand 114.771 km. Das Fahrzeug unterliegt der Euro-6-Norm. In ihm ist ein von der Beklagten hergestellter Motor des Typs VW EA 288 (Euro 6) verbaut. Der Motor ist mit einer SCR-Anlage ausgestattet.

Der Kläger behauptet, der Motor EA 288 sei als Nachfolgemodell des Motors EA 189 nahezu baugleich mit dem Motor EA 189. In dem Motor sei mindestens eine Abschaltvorrichtung verbaut, die im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringere. Die in dem Fahrzeug werkseitig verbaute Software (= Zykluserkennung) aktiviere einen speziellen Betriebsmodus, der dazu führe, dass auf dem Prüfstand eine erhöhte Einspritzung von Harnstoff (AdBlue) erfolge, im normalen Straßenbetrieb hingegen eine deutlich verminderte Einspritzung von Harnstoff. Die zu sparsame Dosierung bis hin zur Abschaltung der AdBlue-Einspritzung erfolge durch die Software der Motorsteuerung in Abhängigkeit von der Außenlufttemperatur und der Motordrehzahl. Außerhalb des Temperaturfensters von 20° C bis 30° C des Thermofensters und bei einer Motordrehzahl von circa über 2.400 Umdrehungen / Minute erfolge eine zu sparsame AdBlue-Einspritzung bis hin zu deren Abschaltung, wodurch die Stickoxidemissionen ansteigen würden. Aufgrund der in dem Fahrzeug verbauten unzulässigen Abschaltvorrichtung sei das streitgegenständliche Fahrzeug zum Erwerbszeitpunkt nicht in der Lage gewesen, den Grenzwert der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 von 80 mg/km für Stickoxide einzuhalten und hätte deshalb nicht zugelassen werden dürfen. Dass das streitgegenständliche Fahrzeug unter Bedingungen eines NEFZ-Testzyklus in der Lage ist, den Abgastest zu bestehen, lasse sich nur dadurch erklären, dass das streitgegenständliche Fahrzeug über Funktionen verfü-

ge, die das Fahrzeug so konditionieren, dass es unter den Testbedingungen eines NEFZ-Testzyklus in der Lage ist, die Grenzwerte einzuhalten, außerhalb dieser Bedingungen, also insbesondere unter normalen Betriebsbedingungen, aber nicht. Die unzulässige Abschaltvorrichtung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug bewirke, dass die Stickoxidemissionen des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen den gesetzlich festgelegten Grenzwert von 80 mg / km deutlich überschreiten würden.

Angesichts der Tragweite der zu treffenden Entscheidungen erscheine es lebensfern, dass diese unterhalb einer Ebene des Vorstands der Beklagten getroffen wurden. Über die Entscheidung, die unzulässige Motorsteuerungssoftware zu verwenden, um die Abgaswerte auf dem Prüfstand „vermeintlich“ einhalten zu können, sei der Vorstand der Beklagten von Anfang an jedenfalls informiert gewesen.

Der Kläger hätte den streitgegenständlichen Kaufvertrag nicht abgeschlossen, wenn er gewusst hätte, dass in dem Pkw eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut ist, das Fahrzeug also nicht vorschriftsgemäß ist, sondern diese Normkonformität nur mittels einer Software unter bestimmten, von dieser Software erkannten Testbedingungen vortäusche.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 27.720,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Euro pro gefahrenem Kilometer seit dem 14.05.2018, die sich nach der Formel $27.720,00 \text{ €} \times \text{gefahrte Kilometer} : (500.000 \text{ km} - 54.795 \text{ km})$ berechnet, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Audi Q5 2.0 TDI, Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) _____ nebst Fahrzeugschlüssel;
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges Audi Q5 2.0 TDI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) _____ in Annahmeverzug befindet;
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Audi Q5 2.0 TDI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) _____, mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

Die Beklagte beantragt

Klagabweisung.

Sie hebt hervor, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug kein von der sog. Diesel-Thematik betroffener Motor des Typs EA 189 verbaut ist, sondern ein Motor des Typs EA 288. Weiter hebt sie hervor, dass es für sämtliche Fahrzeuge des Motortyps EA 288 der Marken Volkswagen, Audi, Seat und Skoda keinen amtlichen Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamts im Zusammenhang mit ihrem Emissionsverhalten gibt - insbesondere nicht wegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung.

Der streitgegenständliche Motor enthalte auch keine unzulässige Abschalteneinrichtung.

Die klägerische Behauptung, im streitgegenständlichen Fahrzeug komme eine unzulässige Abschalteneinrichtung in Form eines unzulässigen Thermofensters zum Einsatz, sei unzutreffend. Der Kläger verkenne die konkrete Funktionsweise des Thermofensters bzw. stelle diese unrichtig dar. Aus rechtlicher Sicht sei das in dem streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommende Thermofenster schon nicht als unzulässige Abschalteneinrichtung zu qualifizieren. Jedenfalls läge keine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung vor. Der Einsatz von Thermofenstern sei technischer Standard in jedem modernen Dieselfahrzeug und dem Kraftfahrtbundesamt und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur generell bekannt. Eine Abgasrückführung, die in allen Temperaturbereichen identisch wäre, könne zu plötzlichen, ggf. erheblichen, auch durch Wartungen nicht vermeidbaren Motorschäden und Risiken für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs führen. Deshalb sei der Einsatz von Thermofenstern zum Schutz des Motors und des sicheren Fahrzeugbetriebs technisch erforderlich und notwendiger Bestandteil eines jeden Dieselfahrzeugs. Im Übrigen sei im streitgegenständlichen Fahrzeug die Abgasrückführung bei einer Außentemperatur zwischen -24°C bis zu $+70^{\circ}\text{C}$ zu 100 % aktiv.

Die Messungen des Kraftfahrtbundesamtes hätten gezeigt, dass das bei den EA-288-Motoren verwendete Abgasnachbehandlungssystem bei voller Funktionsfähigkeit aller abgasbehandelnden Bauteile die gesetzlich vorgegebenen Abgasgrenzwerte einhalte. Dies erfolge unabhängig von einer Fahrkurvenerkennung. Prüfungen im Kraftfahrtbundesamt hätten gezeigt, dass auch bei Deaktivierung der Funktion der Fahrkurvenerkennung die Grenzwerte in den Prüfverfahren zur Untersuchung der Auspuffemissionen nicht überschritten werden, so dass es sich nicht um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handele.

Nach der geltenden Rechtslage zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung für den streitgegenständlichen Motortyp EA 288 seien die hierfür maßgeblichen Abgaswerte unter Laborbedingungen gemessen worden. Hierbei würden die Testfahrzeuge den NEFZ durchlaufen. Auf die tatsächlichen Werte im realen Fahrbetrieb auf der Straße komme es für das streitgegenständliche Fahrzeug nach der Entscheidung des Gesetzgebers nicht an, wie sich aus Erwägungsgrund Nr. 15 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergebe. Emissionswerte, die im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens gemessen worden seien, seien reine Laborwerte, die naturgemäß von denjenigen Werten abweichen würden, die das Fahrzeug im normalen Straßenbetrieb aufweise. Das liege unter anderem daran, dass die Emissionen im normalen Straßenbetrieb stark vom individuellen Fahrverhalten und den Nutzungsumständen (wie zum Beispiel Straßenverkehr, Landstraße oder Autobahn bei hohen Geschwindigkeiten) wie auch weiteren Faktoren wie etwa den Wetterverhältnissen abhängen würden.

Die AdBlue-Dosierung werde nicht unterschiedlich angesteuert, je nachdem, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im realen Fahrbetrieb befinde, um die Emissionsgrenzwerte in der Homologation einzuhalten. Dass es zu keiner unzulässigen Einwirkung auf die AdBlue-Einspritzung auf dem Prüfstand komme, würden auch die Ergebnisse des Untersuchungsbereichs der Kommission „Volkswagen“ vom April 2016 zeigen.

Auch sei die klägerische Behauptung, dass in dem streitgegenständlichen Motor eine Abschalt-einrichtung verbaut sei, weil die Abgasrückführungsrate bei Überschreiten einer bestimmten „Drehzahl-Schwelle“ grundsätzlich abgeschaltet werde, unzutreffend. Es sei unzutreffend, dass die Abgasrückführungsrate bei Erreichen der vom Kläger genannten Drehzahl-Schwellen zwischen 2.500 und 3.000 Umdrehungen pro Minute vollständig deaktiviert werde. Soweit der Kläger suggeriere, dass eine volle Abgasreduzierung lediglich unter Prüfbedingungen erfolge, was eine unzulässige Abschalt-einrichtung darstelle, sei dies unzutreffend. Die drehzahl- und lastbezogenen Anpassungen der Abgasrückführungsrate erfolgten vielmehr auf Rolle und im Normalbetrieb in identischer Weise.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 29.04.2021 verwiesen.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Zahlungsanspruch in der tenorierten Höhe gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Er hat einen Schaden in Form der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung - dem Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Audi Q5 2.0 TDI - erlitten (1.). Dieser Schaden ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (2.). Dieses Verhalten war jedenfalls fahrlässig (3.). Bei den genannten Bestimmungen handelt es sich um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (4.). Aufgrund dessen hat der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz, gerichtet auf Zahlung, wobei sich der Kläger die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile in Höhe von 8.516,87 € (für vom Kläger gefahrene Kilometer) anrechnen lassen muss (5.). Die Beklagte befindet sich nicht im Annahmeverzug (6.). Der Kläger kann Zinsen in der tenorierten Höhe verlangen (7.). Sein Feststellungsantrag hat keinen Erfolg (8.).

1. Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Der Schaden liegt in der unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises von 27.720,00 €. Ein Schaden kann auch in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder in der Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts bestehen (vgl. Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., Einf. v. § 823 Rn. 24). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt. Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft ist bei ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten.

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

aa) Die Beklagte beruft sich darauf, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhalte. Sie reklamiert nicht, dass das Fahrzeug die Stickoxidgrenzwerte im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen generell einhalte. Die Beklagte hat ausgeführt, dass soweit sie davon spreche, dass „(d)er streitgegenständliche EA288-Motor ... bei allen vom KBA untersuchten Fahrzeugen bei voller Funktionsfähigkeit aller abgasbehandelnden Bauteile die gesetzlich vorgegebenen Abgasgrenzwerte ein(hält)“ und „dies ... unabhängig von der Fahrkurvenerkennung (gilt)“, ihre Ausführungen wie folgt zu verstehen seien: Der Passus „bei voller Funktionsfähigkeit aller abgasrelevanten Bauteile“ sei so zu verstehen, dass das Kraftfahrtbundesamt den überprüften EA288-Motoren die volle Funktionsfähigkeit der abgasrelevanten Bauteile positiv bescheinigt habe. Damit solle „nicht ... beschrieben werden, dass die volle Funktionsfähigkeit aller abgasbehandelnden Bauteile nur unter bestimmten, ausgewählten Betriebsbedingungen gewährleistet ist; die abgasbehandelnden Bauteile sind auch im realen Fahrbetrieb funktionsfähig“. Mit diesen Ausführungen hat die Beklagte zwar in Abrede gestellt, dass die volle Funktionsfähigkeit aller abgasbehandelnden Bauteile nur unter bestimmten, ausgewählten Betriebsbedingungen gewährleistet ist. Sie hat aber gerade nicht geltend gemacht, dass die volle Funktionsfähigkeit generell (ausgenommen lediglich die Situationen des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 705/2007) gegeben sei, und bei ihrer Formulierung, „die abgasbehandelnden Bauteile sind auch im realen Fahrbetrieb funktionsfähig“ gerade nicht ihre Wortwahl der „volle(n) Funktionsfähigkeit“ wieder aufgenommen.

bb) Nach der zutreffenden höchstrichterlichen Rechtsprechung sind die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (EuG, Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 und 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10; OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 - 8 U 68/20, S. 7; vgl. auch zutreffend Schlussanträge der Generalanwältin Eleanor Sharpston vom 30.04.2020 in der Rechtssache des EuGH C-693/18, juris Rn. 126 und LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2021 - 29 O 674/20, S. 9 ff.).

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

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

sondern die Vorschrift ist so formuliert, dass

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

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

(3) Ergänzend spricht für die hier vorgenommene Auslegung der Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der die Befugnisse der nationalen Behörden bei der Gewährung einer Typgenehmigung regelt und dabei ausdrücklich nicht nur auf die Durchführungsmaßnahmen der Verordnung abstellt, sondern auch auf die Verordnung selbst. In dieser Bestimmung hat der europäische Ordnungsgeber ausdrücklich die in Anhang I Tabelle 1 aufgeführten Euro-5-Grenzwerte und die in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerte in Bezug genommen und damit

wie bereits Art. 4 und Art. 5 der Verordnung die besondere Bedeutung dieser Grenzwerte unterstrichen. Dieser herausragenden Bedeutung, die der europäische Ordnungsgeber bei Erlass der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 den in deren Anhang I festgelegten Grenzwerten beigemessen hat, liefe ein Verständnis entgegen, wonach sich ein Hersteller mit Verweis auf ggf. weniger strenge Durchführungsvorschriften der Pflicht zur Einhaltung der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Grenzwerte bei normalen Betriebsbedingungen entziehen könnte.

(4) Dabei kann nicht angenommen werden, dass mit der Erwähnung von „normalen Betriebsbedingungen“ in Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 lediglich auf die Bedingungen eines Prüfstandsbetriebs Bezug genommen werden soll. Wäre dies zutreffend, wären auch Abschalt-einrichtungen nur im Prüfstandsbetrieb unzulässig, nachdem in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Begriff der Abschalt-einrichtung unter anderem dahingehend definiert wird, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

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

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

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

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

(c) Entgegen der Ansicht der Beklagten stützt Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ihre Rechtsansicht nicht. Im Gegenteil: Nach Satz 3 dieses Erwägungsgrundes können Überprüfungen (gemeint: der Europäischen Kommission) erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im prak-

tischen Fahrbetrieb entsprechen. Damit hat der hier in Gestalt des Europäischen Parlamentes und des Rates sprechende europäische Gesetzgeber einen Auftrag an die Europäische Kommission dahingehend erteilt, dass die Prüfstandsituation die Situationen außerhalb des Prüfstands im realen Fahrbetrieb angemessen abbildet. Damit hat der europäische Gesetzgeber die Wertungen in Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung unterstrichen, wonach bei normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte laut Anhang I der Verordnung eingehalten werden müssen.

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

(2) Weiter kann der Beklagten nicht gefolgt werden, soweit sie ausführt, dass eine Auslegung, wonach die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für EU5-Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte für den tatsächlichen Fahrbetrieb festlegte, die gesetzliche Festlegung der detaillierten technischen Prüfbedingungen aushebeln und entwerten würde. Die Beklagte hat dazu weiter ausgeführt, dass durch eine zusätzliche Vorgabe zur Einhaltung der Grenzwerte nicht nur im NEFZ, sondern auch im tatsächlichen Fahrbetrieb, egal unter welchen Umständen und mit welchem Fahrprofil, den Vorgaben zur Prüfung der Grenzwerte im NEFZ letztlich keine Bedeutung mehr zukäme. Das Gebot, dass die Grenzwerte für Stickoxide gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 generell, also auch im realen Fahrbetrieb, eingehalten werden müssen, macht Emissionsmessungen auf dem Prüfstand nach näher geregelten Bedingungen aber nicht überflüssig. Vielmehr ist dieses Gebot gerade vereinbar mit einem Verfahren (nämlich einer sich auf das Verhalten des Fahrzeugs im realen Fahrbetrieb beziehenden Emissionsmessung auf dem Prüfstand nach näher geregelten Bedingungen), mit welchem belastbar überprüft wird, ob die Grenzwerte für Stickoxide gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 generell, also auch im realen Fahrbetrieb, eingehalten werden. Das Gebot, dass die Grenzwerte für Stickoxide gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 generell, also auch im realen Fahrbetrieb, eingehalten werden müssen, steht damit keinesfalls im Widerspruch zu dem im europäischen Recht vorgesehenen Erfordernis des erfolgreichen Durchlaufens einer Emissionsmessung auf dem Prüfstand für die Erteilung der Typgenehmigung.

(3) Soweit die Europäische Kommission in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ein Prüfverfahren bestimmt hat, welches ggf. weniger strenge Anforderungen an die Emissionsbegrenzung stellt als die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ändert dies nichts daran, dass daneben die Bestimmungen der zuletzt genannten Verordnung einzuhalten waren. Aus dem Wortlaut von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2, Art. 5 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 er-

gibt sich ausdrücklich, dass ein Fahrzeug nicht nur den Durchführungsmaßnahmen der Verordnung entsprechen muss, sondern auch der Verordnung und ihrem Anhang I selbst. Daraus erhellt, dass ein Fahrzeug nicht allein deswegen gesetzeskonform ist, weil für den betreffenden Fahrzeugtyp ein offizieller Emissionstest auf dem Prüfstand erfolgreich durchlaufen wurde.

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

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

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

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

schens der allgemeinen Betriebserlaubnis nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar.

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

3. Das Verhalten der Beklagten war zumindest fahrlässig.

a) Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 42 i.V.m. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 276 Rn. 12). Nach den Verkehrsgepflogenheiten wäre angesichts der Bedeutung der Verordnung für das Funktionieren des Binnenmarkts im Sinne harmonisierter Rechtsvorschriften und ein hohes Umweltschutzniveau (Erwägungsgrund 1 der Verordnung), aber auch für die korrekte Information von Verbrauchern und Anwendern (Erwägungsgrund 17 der Verordnung), eine eingehende Befassung der Beklagten mit den oben erörterten Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrem rechtlichen Rahmen erforderlich gewesen. Nicht diesem hohen Sorgfaltsmaßstab genügend war, dass sich die Beklagte auf die Überlegung zurückzieht, dass es genüge, die Prüfstandtests zu bestehen. Für die Richtigkeit dieser Überlegung liefert die genannte Verordnung und ihr rechtlicher Rahmen wie dargestellt keine Anhaltspunkte.

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

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

Eine Norm ist nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung dann Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll,

den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits soll der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb reicht es nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann, er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Zudem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 13.12.2011 - XI ZR 51/10, juris Rn. 21).

Diese Vorgaben sind vorliegend erfüllt.

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

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

„Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 06.02.1970 zur Angleichung der Rechts-

vorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ... ein umfassendes System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.“

Nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Erwägungsgrund 1 gehört zum Schutzzweck der Verordnung also auch derjenige eines Binnenmarkts ohne Binnengrenzen, in welchem unter anderem der freie Warenverkehr gewährleistet wird (vgl. auch Art. 26 AEUV). Dieses Ziel soll offensichtlich durch die Harmonisierung der Emissionswerte erreicht werden, denn eine Vielzahl unterschiedlicher - nationaler - Vorschriften würde den freien, grenzenlosen Warenverkehr behindern und folglich dem Binnenmarkt, der ein Raum ohne Binnengrenzen ist, widersprechen. Begünstigte dieses Raums ohne Binnengrenzen sind unter anderem diejenigen, die von der Möglichkeit des grenzenlosen Warenverkehrs Gebrauch machen wollen. Dies können unzweifelhaft auch Verbraucher wie vorliegend der Kläger sein, der ein Interesse daran haben kann, Waren wie vorliegend das streitgegenständliche Fahrzeug später grenzüberschreitend an einen Dritten zu verkaufen, ohne diesbezüglich wegen Nichteinhaltung der Emissionsgrenzwerte durch das streitgegenständliche Fahrzeug daran gehindert zu sein. Zutreffend hat das Landgericht Ravensburg (EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 82) in diesem Zusammenhang hervorgehoben, dass die Europäische Union ausweislich Art. 114 Abs. 1 und Abs. 3 i.V.m. Art. 26 AEUV bei der Verwirklichung des Binnenmarkts von einem hohen Verbraucherschutzniveau ausgeht.

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

wirksam und abschreckend sein. Auch dieser gesetzgeberischen Intention wird die Verleihung eines deliktsrechtlich vermittelten Individualrechtsschutzes für Autokäufer gerecht.

5. Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen. Er hat einen Anspruch so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung nicht hätte erteilt werden dürfen und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden. Dabei ist unerheblich, dass das Kraftfahrtbundesamt bisher die Zulassung nicht widerrufen hat.

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

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

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

8. Der Feststellungsantrag ist unzulässig, da er nicht gemäß der Vorgabe des § 253 Abs. 2 Nr. 2 (dort am Ende) hinreichend bestimmt ist. Der Begriff der in dem Feststellungsantrag verwendeten „unzulässigen Abschaltvorrichtung“ ist zu vage. Es wäre angesichts der zahlreichen vom Kläger beanstandeten Abschaltvorrichtungen Sache des Klägers, diese in seinen Anträgen präzise zu benennen.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit findet ihre Grundlage in § 709 ZPO. Bei der Streitwertfestsetzung wurden § 3 ZPO, § 48 Abs. 1 GKG herangezogen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

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

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

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

Dr. Häberlein
Richter am Landgericht

Verkündet am 10.06.2021

Lutz, JOSEkr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 10.06.2021



Lutz
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig