

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 25.984,52 EUR nebst Zinsen von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 26.08.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: [REDACTED].
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 816,49 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz hieraus seit 26.08.2019 zu zahlen.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.474,89 EUR freizustellen.
4. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.
5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
6. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 1/3 und die Beklagte 2/3.
7. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger gegen Sicherheitsleistung von 115 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung durch die Beklagte mit Sicherheitsleistung von 115 % des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit von 115 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
8. Der Streitwert wird auf 40.501,23 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung und Betrug geltend.

Mit Kaufvertrag vom 18.08.2016 erwarb die Klagepartei von der Firma [REDACTED], Leipzig, den gebrauchten Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: [REDACTED], Herstelldatum 11.12.2014 und Erstzulassung 11.02.2015, mit einem Kilometerstand von 22.280 km und dem Motor OM 651 für 34.350,00 €. Das Fahrzeug ist in die Schadstoffklasse Euro 5 eingestuft. Am 25.02.2020 betrug der Tachostand 89.915 km. Mit Schreiben vom 24.04.2019 machte die Klagepartei Schadensersatzansprüche gegenüber der Beklagten geltend und forderte sie zur Rücknahme des Fahrzeugs auf. Die Beklagte kam dieser Aufforderung nicht nach.

Der Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: [REDACTED] wird vom amtlichen Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes vom 21.06.2019 erfasst.

Die Klagepartei behauptet, bei dem Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: [REDACTED] werde die Abgasreinigung durch eine unzulässige Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im Prüfbetrieb heruntergeregelt, um während des Prüfzyklus die Grenzwerte einzuhalten. Der Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes sei wegen der Entfernung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung bzw. der unzulässigen Reduzierung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems erfolgt. Dabei habe das Kraftfahrtbundesamt bestätigt, dass es sich bei der Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handle. Dem Vorstand der Beklagten sei dies bekannt gewesen und von ihm gebilligt worden. Daraus ergebe sich das vorsätzliche sittenwidrige Verhalten, welches einen deliktischen Schadensersatzanspruch rechtfertige und eine arglistige Täuschung durch die Beklagte. Er habe eine Rückfahrkamera sowie einer Webasto Standheizung für insgesamt 2.716,23 € in das Fahrzeug einbauen lassen.

Die Klagepartei beantragt:

1.

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 34.350,00 EUR nebst Zinsen von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes FIN: [REDACTED], abzüglich

der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Euro pro gefahrenem Kilometer seit dem 18.08.2016, die sich nach folgender Formel berechnet: „(34.350,00 € x gefahrene Kilometer) : 500.000 km“, zu zahlen.

2.

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 2.716,23 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz hieraus seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

3.

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4 % aus 34.350,00 EUR vom 18.08.2016 bis Rechtshängigkeit zu zahlen.

4.

Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.474,89 EUR freizustellen.

5.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs der Klagepartei, Mercedes, FIN: [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.

6.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes FIN: [REDACTED], mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung resultieren.

Die Beklagte beantragt:

Klagabweisung.

Die Beklagte behauptet, das Kraftfahrtbundesamt habe den Rückruf angeordnet, weil es normale Betriebsbedingungen gebe, unter denen die Regelung der Kühlmittel-Solltemperatur nicht eingreife. Die Beklagte teile diese Auffassung nicht und habe daher gegen den Bescheid des Kraftfahrtbundesamts Widerspruch eingelegt. Die Kühlmittel-Solltemperaturregelung habe den Zweck, die Emissionen im Warmlauf gering zu halten. Das Absenken der Kühlmittel-Solltemperatur führe dazu, dass die Verbrennungstemperatur im angrenzenden Zylinder niedriger sei. Dies reduziere die NOx-Emissionen. Gleichzeitig komme es zu einer besseren Füllung des Zylinderraums, weil bei kälteren Temperaturen dichtere Umgebungsluft und damit mehr Sauerstoff angesaugt werde. Dadurch werde auch die Verbrennung von Rußpartikeln relativ verbessert. Der Kraftstoff könne zu

einem höheren Anteil reagieren, weil mehr Sauerstoff zur Verfügung stehe. Dadurch würden die Verbrennungstemperaturen ansteigen. Es werde eine günstige Balance für NO_x-Emissionen und Dieselpartikel hergestellt. Dies sei sowohl im Prüfstand als auch im Realbetrieb bei gleichen Rahmendaten der Fall.

Diese Balance funktioniere aber nur für die Phase des Motorwarmlaufs und nicht für den warmen Motor. Wenn der Motor „warm“ sei, habe die indirekte Kühlung durch die abgesenkte Kühlmitteltemperatur praktisch keinen Effekt mehr. Vielmehr würde die dauerhaft abgesenkte Kühlmitteltemperatur die Wahrscheinlichkeit reduzieren, dass Kraftstoff aus dem Motoröl wieder verdampfe und somit die Ölverdünnung erhöhen. Ferner mache die Regelung im hohen Drehzahl- und Lastbereich keinen Sinn, weil dann das Luft-Kraftstoff-Gemisch zu kurz im Zylinder verweile, um in emissionsrelevantem Maß gekühlt zu werden. Deshalb sei die Kühlmittelsollwertabsenkung nicht über alle Betriebszustände hinweg aktiviert. Dies würde dem regulatorischen Ziel entsprechen, für repräsentativ gehaltene Szenarien eine Emissionsreduzierung zu bewirken. Denn Kern des NEFZ sei die Prüfung der durchschnittlichen Emissionen von luftverunreinigenden Gasen in Stadtbereichen mit hoher Verkehrsdichte nach Kaltstart gewesen. Tatsächlich sei der Kaltstart und der Warmlauf auch heute für einen Großteil der mit einem Pkw zurückgelegten Fahrten repräsentativ.

Die Klagepartei trage nicht vor, welches konkrete Verhalten sie welchem verfassungsmäßigen Organ vorwerfe. Daher treffe die auch keine sekundäre Darlegungslast.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 12.03.2020 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aufgrund vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB wegen des Einbaus der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im Abgasreinigungssystem des Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY mit der FIN: [REDACTED].

1.

Der Kläger hat durch den Erwerb des Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY einen Schaden erlitten.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs 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 vom 21.12.2004 – VI ZR 306/03, BGHZ 161, 361 [Rn. 16]; Urteil vom 28.10.2014 – VI ZR 15/14, juris, Rn. 18; MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 41 ff.). 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.

a)

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. Das Fahrzeug verfügte über eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007, die einer Zulassung entgegenstand, zumindest aber die konkrete Gefahr begründete, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge droht dem Kläger in Bezug auf sein Fahrzeug ein Wertverlust.

b)

Gemäß Art. 10 Abs. 1 EG-VO 715/2007 erteilt die nationale Zulassungsbehörde die Typgenehmigung, wenn das betreffende Fahrzeug den Vorschriften der Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen entspricht. Gemäß § 4 Abs. 4 der Verordnung über die EG-Genehmigung für

Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) darf eine EG-Typgenehmigung nur erteilt werden, wenn die erforderlichen Prüfverfahren ordnungsgemäß und mit zufriedenstellenden Ergebnis durchgeführt wurden. Nach Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 hat der Hersteller 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. Gemäß Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Nach Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 ist eine „Abschaltvorrichtung“ 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.

c)

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte über eine derartige unzulässige Abschaltvorrichtung, so dass das Prüfverfahren und somit die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen. Nach dem Vortrag der Beklagten erfolgte mittels der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in der Warmlaufphase des Motors eine besondere zusätzliche NO_x- und Rußemissionsverringern. Eine solche Steuerung ist Teil eines Emissionskontrollsystems im Sinne von Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007. Die Emissionen werden kontrolliert und gesteuert.

Nach dem weiteren Vortrag der Beklagten wirkt diese Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nur in der Warmlaufphase des Motors und wird bei Erreichen einer bestimmten Motortemperatur deaktiviert. Grund hierfür sei, dass ab dieser Motortemperatur und bei besonderen Lastsituationen des Motors die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung keinen Effekt mehr habe.

Das Abschalten der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung aus diesem Grund ist jedoch nicht von der Ausnahme des Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 gedeckt. Danach darf eine Abschaltung einzelner Komponenten des Emissionskontrollsystems nur erfolgen, wenn dies für den Motorschutz erforderlich ist. Nach der Einlassung der Beklagten ist das bei der Deaktivierung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung bei Erreichen einer bestimmten Motortemperatur nicht der Fall, weil die Deaktivierung wegen der dann eintretenden Wirkungslosigkeit erfolgen soll. Konsequenterweise hat das Kraftfahrtbundesamt diesen Abschaltmechanismus als unzulässige Abschaltvorrichtung, be-

ziehungsweise als unzulässige Reduzierung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eingestuft und den amtlichen Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeugs veranlasst (Anlage K 11).

d)

Der Wertverlust droht hier auch dann, falls die Umschaltlogik zwischenzeitlich durch das Software-Update beseitigt worden sein sollte. Denn in diesem Fall wäre die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nach der Einlassung der Beklagten in der mündlichen Verhandlung vom 12.03.2020 durch das Update beseitigt worden. Dann existiert zwar die unzulässige Abschaltvorrichtung nicht mehr. Jedoch ist dann davon auszugehen, dass das Fahrzeug beim Warmlaufen deutlich mehr NOX- und Rußemissionen produziert als mit der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung. Da der NEFZ insbesondere die Prüfung der durchschnittlichen Emissionen von luftverunreinigenden Gasen in Stadtbereichen mit hoher Verkehrsdichte nach Kaltstart zum Inhalt hat, ist bei ersatzlosem Wegfall der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung zu befürchten, dass die dafür geltenden Grenzwerte des NEFZ durch das streitgegenständliche Fahrzeug sowohl im Prüf- als auch im Realbetrieb nicht mehr eingehalten werden. Dies wird im allgemeinen Geschäftsverkehr als Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Betriebserlaubnis und der Werthaltigkeit des Fahrzeugs angesehen werden. Diese konkrete Möglichkeit reicht aus, die Nachfrage nach diesem Fahrzeug und damit den Wert des Fahrzeugs zu reduzieren.

2.

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 vom 03. März 2008 – II ZR 310/06 –, Rn. 15, juris; MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 45 ff.). 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 die Fahrzeuge dieser Baureihe zwischen 2012 und 2015 mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung produziert und in Verkehr gebracht. Dabei hat sie durch Verschweigen der unzulässigen Abschaltvorrichtung gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt scheinbar zulässige Emissionswerte vorgespiegelt und sich die EG-Typgenehmigung erschlichen. Sonst wäre es nicht zum amtlichen Rückruf des Fahrzeugs durch das Kraftfahrt-Bundesamt gekommen. Der Fortbestand der allgemeinen Betriebserlaubnis auf der Grundlage der

EG-Typgenehmigung hing wesentlich an den Eigenschaften des Motors und seiner Steuerung sowie der Rechtmäßigkeit des Zulassungsverfahrens. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt 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 der Täuschungen bei der Typgenehmigungsprüfung bedroht. Die Fahrzeuge werden von der Beklagten als Herstellerin entweder selbst, oder durch selbständige Verkäufer vertrieben. 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 Erlöschens 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 Fahrzeugkäufer von dem Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs absieht, wenn er weiß, dass das Zulassungsverfahren nicht ordnungsgemäß betrieben wurde. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts und die Ungewissheit, ob es der Beklagten gelingen wird, ein Software-Update zu entwickeln, mit dem die Voraussetzungen des Zulassungsverfahrens erfüllt werden, ohne dass die Eigenschaften des Fahrzeugs nachteilig verändert werden. 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.

Eine Zurechnung besteht hier auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm. Die EG-Typgenehmigung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit eines Fahrzeugs. Das Prüfverfahren dient dem Nachweis, dass das Fahrzeug den allgemeinen Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Emission- und Verbrauchswerte entspricht. Gleichzeitig hat es den Zweck, Verbrauchswerte (Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch) nach einem geregelten Verfahren zu ermitteln und dem Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu geben (Art. 1 Abs. 2, Art. 4 Abs. 3, 4, Erwägungsgrund Nr. 17 EG-VO 715/2007). Derartige Informationen sind nicht nur bei der Erstanschaffung, sondern auch bei einem Folgerwerb von Gebrauchtfahrzeugen von Bedeutung.

3.

Das Verhalten der Beklagten war sittenwidrig.

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. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 16, juris). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (Staudinger/Oechsler BGB [2014] § 826, Rn. 31).

Die berechtigten Verkehrserwartungen gehen dahin, dass ein Autohersteller 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 zig-tausendfacher Stückzahl hochwertige Güter mit langer Lebensdauer herstellt, die 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, und somit wahrheitsgemäße Informationen. Verbrauchs- und Emissionswerte haben allgemein eine hohe Bedeutung bei den Anschaffungsentscheidungen. Die allgemeine Verkehrserwartung geht auch dahin, dass sich ein Hersteller nicht durch falsche Angaben oder durch Manipulationen mit Auswirkungen auf das Prüfverfahren mit nicht vergleichbaren Werten Wettbewerbsvorteile verschafft. 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.

Gegen diese berechnete Verkehrserwartung hat die Beklagte in einem erheblichen Maße verstoßen. Die Installation der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung widersprach – wie dargelegt - den Vorgaben der EG-VO 715/2007.

Bei der Beurteilung der Verwerflichkeit des Handelns ist der hohe Schaden, den die Beklagte verursacht hat, sowie das hohe Risiko für die zahlreichen Fahrzeugkäufer zu berücksichtigen, das die Beklagte in Kauf genommen hat. Die Inkaufnahme eines derartigen Schadens zum Zwecke des Gewinnstrebens enthält ein hohes Maß an Skrupellosigkeit. Gleichzeitig hat sich die Beklagte gegenüber ihren Mitbewerbern, die auf ordnungsgemäße Weise die Einhaltung der Anforderungen der EG-VO 715/2007 nachgewiesen haben, einen unerlaubten Wettbewerbsvorteil verschafft. Sie hat sich die Kosten der Entwicklung einer Technik gespart, die den Anforderungen der Vorschriften gerecht geworden wäre.

Die Beklagte kann sich nicht erfolgreich auf den Standpunkt stellen, dass die Abschaltung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ab einer bestimmten Motortemperatur erfolgt, weil sie dann nicht mehr effektiv sei. Das mag technisch so sein. Allerdings stellt dies eine sehr raffinierte und bewusste Umgehung des Grundgedankens der EG-VO 715/2007 dar. Denn nach dem Erwägungsgrund 12 soll mit dieser Verordnung die Reduktion der Schadstoffe bei Betrieb von Kraftfahrzeugen insgesamt und nicht nur im Bereich des Prüfrahmens erreicht werden. Zwar benötigt jeder Grenzwert einen Rahmen, in dem er gelten soll. Die Beklagte konterkariert das Ziel der Verordnung aber bewusst, wenn sie eine spezielle Emissionssteuerung beim streitgegenständlichen Fahrzeug einbaut, die im Wesentlichen nur innerhalb des Prüfrahmens wirkt und dafür sorgt, dass die dort vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden. Auf den ersten Blick klingt es zwar sehr vernünftig, gerade die Schadstoffe in der Warmlaufphase zu minimieren. Jedoch folgt daraus, dass die Beklagte bewusst nach der Warmlaufphase und damit im Wesentlichen außerhalb des Prüfungsrahmens des NEFZ die Emissionswerte deutlich über die – dann nicht mehr geltenden - Grenzwerte ansteigen lässt. Folglich dient die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in der Form, wie sie die Beklagte dargestellt hat, vor allem dem Erreichen der Grenzwerte innerhalb des Prüfungsrahmens des NEFZ. Außerhalb des Prüfungsrahmens ist sie nicht mehr nötig und wird abgeschaltet. Genau das soll aber nach Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 nicht erfolgen.

4.

Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Sie muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten zurechnen lassen. Diese haben mit Vorsatz gehandelt.

Grundsätzlich haftet eine juristische Person gemäß § 31 BGB für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter. Entgegen der Auffassung der Beklagten beschränkt sich die Zurechnung im Rahmen des § 826 BGB nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn. Dies ergibt sich nicht aus der von ihr zitierten Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 13, juris).

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs trifft eine juristische Person über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus eine Repräsentantenhaftung für solche 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 (BGH, Urteil vom 14. März 2013 – III ZR 296/11 –, BGHZ 196, 340, Rn. 12). Entgegen der weiteren Auffassung der Beklagten gilt die Repräsentantenhaftung nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung. In der von der Beklagten zum Beleg des Gegenteils zitierten Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 13, juris) hat dieser im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB ausdrücklich auf die weite Auslegung des Begriffs des verfassungsmäßigen Vertreters hingewiesen und die hierzu ergangene Grundsatzentscheidung zitiert (BGH, Urteil vom 30. Oktober 1967 – VII ZR 82/65 –, BGHZ 49, 19, Rn. 11).

Es ist im Hinblick auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung davon auszugehen, dass der im Zeitpunkt der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zuständige Vorstand für die Entwicklung der Motoren bei der Beklagten Kenntnis hiervon hatte und den Einbau wollte. Die von der Beklagten beschriebene Funktionalität der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ist aufgrund ihrer zeitweisen Wirkungsweise beim Warmlaufen des Motors etwas so Besonderes, dass dies bei der streitgegenständlichen Modellreihe im Produktionszeitraum 2012 bis 2015 vom zuständigen Vorstand der Beklagten abgesegnet worden sein muss. Dass es hier zu einem Exzess nachgeordneter Mitarbeiter gekommen ist, wird von der Beklagten nicht vorgetragen und ist auch in einem straff hierarchisch organisierten und geführten Industriekonzern wie die Beklagte sehr unwahrscheinlich.

Im Gegensatz zur Situation beim sogenannten „Thermofenster“, also der durchgängigen Abgassteuerung mittels des Emissionskontrollsystems, liegt hier die Besonderheit der gezielten Abschaltung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung bei Erreichen einer bestimmten Motortemperatur vor. Während die Vereinbarkeit des „Thermofensters“ mit den Vorgaben der EB-VO 715/2007 nach hier vertretener Auffassung streitig ist und zumindest im Zeitpunkt der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs als vertretbar erscheint, stellt das Abschalten der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung außerhalb der Ausnahmeregelung des Art. 5 Abs. 2 EG-VO

715/2007 einen Verstoß gegen diese Verordnung dar. Dies ist dem juristisch durch die Rechtsabteilung der Beklagten gut beratenen zuständigen Entwicklungsvorstand bewusst, weil es sich bereits unschwer aus dem Wortlaut der Verordnung ablesen lässt. Trotzdem wurde die unzulässige Abschalteneinrichtung eingebaut und gegenüber dem Kraffahrtbundesamt verschleiert.

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.

a)

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 von der Beklagten unter Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung erschlichen wurde 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. Maßgeblich ist auf den Zeitpunkt abzustellen, bei dem aufgrund der Handlung der Beklagten bei dem Kläger der Schaden eingetreten ist. Das ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses.

b)

Der Kläger kann daher den von ihm zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Kaufpreis von der Beklagten verlangen. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat er das erworbene Fahrzeug und die gezogenen Nutzungen herauszugeben.

Unstreitig hat das Fahrzeug bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung am 12.03.2020 eine Fahrstrecke von 89.915 km zurückgelegt, von denen 67.635 km auf den Kläger entfallen. Gemäß § 287 ZPO ist davon auszugehen, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY Baujahr 2014 eine Gesamtfahrleistung von 300.000 km hat. Hiervon waren durch den Voreigentümer nach dem unstreitigen Vortrag des Klägers bereits 22.280 km gefahren worden, so dass noch 277.720 km verbleiben. Dies bedeutet, dass der Kläger einen **Nutzungsvorteil von 8.365,48 €** (34.350,00 € Kaufpreis : 277.720 km x 67.635 km) bezogen hat. Diesen Betrag muss er sich vom Kaufpreis abziehen lassen, so dass ein **Erstattungsanspruch von 25.984,52 €** verbleibt.

Bezüglich der vermutlichen Gesamtleistung des Fahrzeugs ist nicht von einer mutmaßlichen (Rest-) Nutzungsdauer durch den Kläger selbst auszugehen, sondern von der voraussichtlichen Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Denn wenn der Kläger selbst das

Fahrzeug nicht „zu Ende fährt“, wird er es weiterverkaufen und damit den Wert der restlichen Fahrleistung liquidieren.

6.

Der Anspruch auf die geltend gemachten Verzugszinsen ergibt sich aus §§ 291, 288 BGB.

7.

Der Kläger kann auf der Grundlage von § 826 BGB ferner 816,49 € für den Einbau der Rückfahrkamera verlangen. Den behaupteten Einbau der „WEBASTO“ Standheizung hat der Kläger nicht nachgewiesen.

a)

Der Schadensersatzanspruch des Klägers erfasst auch die frustrierten Aufwendung in Form eines – wertsteigernden – Einbaus von Fahrzeugzubehör. Der Kläger hat diesen Einbau im Vertrauen auf den Bestand des Kaufvertrages vorgenommen. Bei der sittenwidrigen Schädigung musste der Beklagten klar sein, dass solche Einbauten vorgenommen werden würden. Sie kann sich daher nicht auf den Standpunkt stellen, hiervon keine Kenntnis zu haben. Vielmehr muss sie das Fahrzeug so, wie es sich bei der Rückgabe darstellt, entgegennehmen und für die Einbauten Ersatz leisten.

Der Kläger hat den Einbau der Kamera und die Höhe der dafür aufgewendeten Kosten mit der Rechnung vom 09.09.2016 hinreichend nachgewiesen (Anlage 1 b).

Ein Ausbau vor der Rückgabe ist dem Kläger nicht zumutbar, weil er mit der Kamera nichts mehr anfangen kann. Er ist nicht verpflichtet, ein anderes Fahrzeug zu kaufen, in das der Einbau möglich wäre. Vielmehr hat die Beklagte als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs die Möglichkeit, das Fahrzeug mit der Kamera entsprechend teurer wieder zu verkaufen oder die Kamera auszubauen und anderweitig zu nutzen.

b)

Bezüglich der WEBASTO Standheizung fehlt der Nachweis durch den Kläger z. B. in Form einer Rechnung. Die Anlage 1 b enthält nur die Rechnung für die Kamera.

8.

Dem Kläger steht gegenüber der Beklagten kein weiterer Zinsanspruch von 4 % p.a. aus dem Kaufpreis für den Zeitraum zwischen Kaufpreiszahlung bis zur Rechtshängigkeit der Klage zu, weil der Kläger im Gegenzug für die Hingabe des Kaufpreises die als gleichwertig anzusehende Nutzungsmöglichkeit bezüglich des streitgegenständlichen Fahrzeugs erhalten hat (vgl. OLG

Stuttgart, Urteil vom 30.01.2020 – 2 U 306/19 m.w.N.). Der Kläger durfte und konnte das Fahrzeug ohne Einschränkungen im Verkehr bewegen.

9.

Der Kläger hat gemäß §§ 826, 249 BGB einen Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten von 1.474,89 €. Hierbei ist der Kaufpreis als Gegenstandswert zu Grunde zu legen. Bei einer 1,3-fache Geschäftsgebühr, der Auslagenpauschale und der Umsatzsteuer ergeben sich daraus die 1.474,89 €.

10.

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. Dieser besteht gemäß §§ 293, 295 BGB. Der Kläger hat der Beklagten die Herausgabe des Fahrzeugs angeboten, was diese jedoch abgelehnt hat.

11.

Der Feststellungsantrag zu 6) ist unzulässig, weil dem Kläger hierzu das hinreichende Rechtsschutzinteresse fehlt.

Der Kläger hat die Rückzahlung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeugs beantragt. Es ist nicht ersichtlich, warum er daneben Schäden wegen des Updates oder hinsichtlich einer wie auch immer gearteten „Hardware-Nachrüstung“ erleiden sollte.

Nachdem das Update kostenfrei ist und die Beklagte sogar damit wirbt, bei Durchführung des Updates zusätzlich 100,00. € zu bezahlen, ist nicht ersichtlich, wodurch dem Kläger während des Rechtsstreits ein zusätzlicher Schaden entstehen sollte.

12.

Die Kostenentscheidung folgt § 92 Abs. 1 ZPO. Dabei wurde das Obsiegen des Klägers ins Verhältnis zum Streitwert gesetzt. Der Zug-um-Zug geltend gemachte Nutzungersatz war nicht zu berücksichtigen (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 31.07.2017 - 6 U 154/17)

Für die vorläufige Vollstreckbarkeit gelten §§ 709 S. 2, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Beim Streitwert wurde der Kaufpreis und der geltend gemachte Aufwendungsersatz angesetzt. Der Feststellungsantrag zu 6 wurde mit 10 % des Kaufpreises berücksichtigt, wie vom Kläger vorgeschlagen.

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.

Müller-Deppisch
Vorsitzender Richter am Landgericht

Verkündet am 14.05.2020

Schürrie, JHSekr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle