Landgericht Stuttgart

EINGEGANGEN
16. OKT. 2019
Andreas Paul
Rechtsanwalt

Landgericht Stuttgart, Urbanstraße 20, 70182 Stuttgart

Herrn Rechtsanwalt
Andreas H. Paul
Im Steinigen Graben 28a
63571 Gelnhausen

Datum: 10.10.2019
Durchwahl: 0711 212-3679
Aktenzeichen: **29 O 121/19**
(Bitte bei Antwort angeben)

In dem Rechtsstreit
[redacted]./. Daimler AG
wg. Schadensersatzes

Ihr Zeichen: [redacted]

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt Paul,

anbei erhalten Sie eine beglaubigte Abschrift des Urteils vom 10.10.2019 und eine Abschrift des Urteils vom 10.10.2019.

Mit freundlichen Grüßen

Auf Anordnung

Kunow
Justizangestellter
Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung durch die Justiz nach Artikel 13 und Artikel 14 der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung finden sich auf der Internetseite des Gerichts unter dem Menüpunkt „Service" / „Informationen zum Datenschutz in der Justiz". Auf Wunsch übersenden wir diese Informationen auch an Verfahrensbeteiligte in Papierform.

Beglaubigte Abschrift

Aktenzeichen:
29 O 121/19

Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[redacted]
- Kläger -

Prozessbevollmächtigter:
Rechtsanwalt Andreas H. **Paul**, Im Steinigen Graben 28a, 63571 Gelnhausen, Gz.: 304-18/Pa

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand Dieter Zetsche, Martin Daum, Renata Jungo Brüngger, Ola Källenius, Wilfried Porth, Britta Seeger, Hubertus Troska, Bodo Uebber und Manfred Bischoff, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:
[redacted]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 29. Zivilkammer - durch den Richter Dr. Köhler als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 12.09.2019 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 29.154,51 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 15.10.2018 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs der Marke Mercedes-Benz des Typs CLA 220 CDI Coupé mit der FIN: [redacted]

2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Rechtsschutzversicherung R+V Rechtsschutz-Schadenregulierungs-GmbH, Raiffeisenplatz 1, 65189 Wiesbaden zur Schadensnummer [redacted] vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.358,86 Euro nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 26.04.2019 zu zahlen.

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Klageantrag 1. bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 13 % und die Beklagte 87 % zu tragen.

6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Streitwert: Der Streitwert wird auf bis zu 35.000,00 Euro festgesetzt.

Tatbestand

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

Der Kläger erwarb im Dezember 2015 einen gebrauchten PKW Mercedes-Benz CLA 220 CDI Coupé zu einem Kaufpreis von 33.500,00 Euro. Der Kilometerstand des PKW betrug zum Zeitpunkt der Übergabe 8.229 km (Anlage K1, Bl. 36 d.A.).

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor Typ OM 651 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. Im realen Straßenverkehr überschreitet er jedoch diesen Grenzwert. Zudem wird das von der Beklagten entwickelte Emissionskontrollsystem temperaturbedingt reguliert. Im Einzelnen erfolgt die Emissionskontrolle bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug u.a. 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 am 11.09.2019 unstreitig 55.070 km (Bl. 393 d.A.).

Mit Schreiben seiner Prozessbevollmächtigten v. 16.09.2018 forderte der Kläger die Beklagte mit Fristsetzung bis zum 15.10.2018 zur Zahlung eines Schadensersatzes in Höhe von 29.193,48 Euro gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf (Anlage K2, Bl. 41 d.A.).

Der Kläger ist der Auffassung, dass er wirksam von dem Kaufvertrag zurückgetreten sei, zudem, dass ihm ein Schadensersatzanspruch u.a. nach § 826, 31 BGB zustehe. Er trägt im Wesentlichen vor, dass sein Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung iSv Art. 5 EG-VO 715/2007 ausgestattet sei. Der Vorstand hätte von der Installation einer solchen Kenntnis gehabt, so dass der geltend gemachte Anspruch bestehe.

Der Kläger beantragt, für Recht zu erkennen (Bl. 393, 1 d.A.):

1. Die Beklagte wird verurteilt, 33.500,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 29.06.2015 Zug-um-Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs der Marke Mercedes-Benz des Typs CLA 220 CDI Coupé mit der FIN: [redacted] an die Klagepartei zu zahlen,
2. die Beklagte wird verurteilt, an die Rechtsschutzversicherung R+V Rechtsschutz-Schadenregulierungs-GmbH, Raiffeisenplatz 1, 65189 Wiesbaden zur Schadensnummer [redacted] vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.508,86 Euro nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Klageantrag 1. bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte beantragt (Bl. 394 d.A.),

die Klage abzuweisen.

Sie trägt im Wesentlichen vor, dass die Emissionsgrenzwerte der Euro-Normen mit detaillierten Prüfbedingungen verknüpft seien. Für den vorliegenden Rechtsstreit sei es daher ohne Relevanz, welches Emissionsverhalten das Fahrzeug außerhalb der maßgeblichen gesetzlichen Prüfbedingungen habe. Zudem sei das streitgegenständliche

Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung iSv Art. 5 EG-VO 715/2007 ausgestattet. Die temperaturabhängige Einstellung des Systems erfolge aus Gründen des Motorschutzes (Gefahr der „Versottung"). Der Klägervortrag sei nicht hinreichend substantiiert, zudem rügt sie vorsorglich die Aktivlegitimation des Klägers; ein Schadensersatzanspruch bestehe nicht.

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

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage 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) An der Aktivlegitimation des Klägers bestehen keine Zweifel. Ein Vortrag der Klägerseite dahingehend, dass das streitgegenständliche Fahrzeug finanziert (und daher sicherungsübereignet) wäre, erfolgte nicht, vielmehr dürfte die Passage auf Seite 32 der Klageschrift versehentlich in den Text aufgenommen worden sein; dies bestätigte der Klägervertreter im Rahmen der mündlichen Verhandlung.

b) 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-Typengenehmigung 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 Abschalteinrichtungen, welche die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zu verwenden (Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007).

Bei einer Abschalteinrichtung (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 (vgl. hierzu auch EuG, Urteil v. 13.12.2018 – T-339/16, juris Rn. 116 ff., 117; zur Beachtlichkeit der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen vgl. zudem BGH, Beschluss v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 10, juris). Diese Verpflichtung darf nicht dadurch umgangen werden, dass eine – den genannten Anforderungen grundsätzlich gerecht werdende – emissionsmindernde Einrichtung implementiert wird, deren Wirksamkeit durch eine unzulässige Abschalteinrichtung (Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007) beeinträchtigt wird.

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.

   i. Die Beklagte trägt vor, dass das Emissionsverhalten eines Fahrzeugs auf der Straße generell von demjenigen im Labor abweicht; dass es bei + 5 °C oder bei -7 °C ein anderes ist als bei 20 °C bis 30 °C, sei offensichtlich (Bl. 73 d.A.). Dieser – nach dem Kontext auf das streitgegenständliche Fahrzeug bezogene – Vortrag lässt sich nur dahingehend verstehen, dass das Fahrzeug die in Anhang I und in den in Artikel 5 genannten Durchführungsmaßnahmen festgelegten

Grenzwerte nur unter den – engen – Laborbedingungen (also u.a. im Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C), nicht jedoch auch unter den Bedingungen des realen Straßenbetriebs, also u.a. Temperaturen unter 20 °C, einhält.

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. 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 könnte, 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).

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 Emissionskontroll-systeme 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 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 Geltungsbereichs 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 bei seinem Inverkehrbringen mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet.

   i. Nach dem Vortrag der Beklagten 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 eine Reduktion des Stickoxidausstoßes bewirkt. Die Rate der Abgasrückführung wird – 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. hierzu auch LG Stuttgart, Urteil v. 17.01.2019 – 23 O 172/18; LG Stuttgart, Urteil v. 26.07.2019 – 12 O 377/18).

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 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. Insoweit ist die Vorschrift telelogisch zu reduzieren.

Im Übrigen wurde auch nicht hinreichend dargelegt, dass die Reduktion der Abgasrückführung aus Gründen des Motorschutzes zwingend erforderlich war. Der Ausnahmetatbestand ist, wie bereits geschildert, eng auszulegen und beschreibt nach den zutreffenden Ausführungen des Wissenschaftliche Dienstes des Deutschen Bundestages lediglich „technisch gerechtfertigte Ausnahmefälle bzw. Privilegierungen“ für einen „punktuelle[n], vorübergehende[n] Einsatz

von Abschalteinrichtungen" (*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 Abschalteinrichtungen ist vor diesem Hintergrund nur gerechtfertigt, wenn sich eine solche auch mit fortgeschrittenen technischen Lösungen nicht vermeiden lässt (*Führ*, a.a.O., S.7; vgl. hierzu auch LG Stuttgart, Urteil v. 17.01.2019 – 23 O 172/18). 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 drohten Schaden zu nehmen". Der allgemeine Vortrag der Beklagten auf 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.

c) 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 Abschalteinrichtung nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprachen, 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.

d) 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 Abschalteinrichtung 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.

e) 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 Folgeerwerber, und begründet somit einen Vermögensschaden durch den Abschluss eines ungünstigen Vertrages (OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18).

f) Die Täuschungshandlung ist als sittenwidrig im Sinn des § 826 BGB zu qualifizieren.

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). 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.

Gegen diese berechtigte Verkehrserwartung hat die Beklagte verstoßen. Der Umstand, dass das Fahrzeug die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen unter normalen Betriebsbedingungen nicht einhält und zudem noch über eine unzulässige Abschalteinrichtung verfügt, widerspricht offensichtlich den Vorgaben der EG-VO 715/2007. Bei der Beurteilung der Verwerflichkeit des Handelns ist das hohe Risiko für die zahlreichen Fahrzeugkäufer zu berücksichtigen, welches die Beklagte in Kauf genommen hat. Der Beklagten war bewusst, dass sie die Anforderungen der Abgasnormen nicht erfüllen konnte. Eine Emissionskontrollstrategie, die nur auf die Laborbedingungen ausgerichtet ist, 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. Hinzu kommt, dass die Implementierung einer unzulässigen Abschalteinrichtung, welche das – bereits nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprechende – Emissionsverhalten des Fahrzeugs außerhalb der Laborbedingungen weiter verschlechtert, den Gesetzesverstoß weiter vertieft und ein planmäßiges Vorgehen offenbart. Als Automobilhersteller war der Beklagten weiter 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.

g) 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 der Beklagten Kenntnis von dem Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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 (BGH, Urteil v. 28.06.2016 – VI ZR 559/14; zur Abgasproblematik vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18; OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019 – 18 U 70/18, Beschluss v. 16.07.2018 – 27 U 10/18; OLG Oldenburg, Beschluss v. 05.12.2018 – 4 U 60/18; ablehnend jedoch OLG München, Beschluss v. 25.07.2017 – 13 U 566/17).

iii. Diese Voraussetzungen liegen vor. Der Kläger hat bereits mit seiner Behauptung, die Vorstände der Beklagten hätten Kenntnis von dem Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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 Abschalteinrichtung 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 (vgl. LG Freiburg, Urteil v. 04.04.2019 – 11 O 186/18 mit Verweis auf LG Kleve, Urteil v. 31.03.2017 – 3 O 252/16 und LG Hildesheim, Urteil v. 17.01.2017 – 3 O 139/16).

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. Die Entwicklung einer Emissionskontrollstrategie, die nicht geeignet ist, die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxidemissionen unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten, zudem die Implementierung einer unzulässigen Abschalteinrichtung widerspricht offensichtlich der Vorgabe 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 wissentlich und willentlich eine Emissionskontrollstrategie gewählt, welche nur im Prüfbetrieb (konkret im Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C) die gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte einhält und die zudem im Normalbetrieb aufgrund einer Abschalteinrichtung 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. 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 konnten, 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. 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. 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 von 33.500,00 Euro. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat er das erworbene Fahrzeug sowie die gezogenen Nutzungen herauszugeben (vgl. hierzu OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019 – 13 U 142/18). 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 vom Kläger gefahrene Laufleistung in Verhältnis zu setzen zu der Gesamtlaufleistung, die von ihm beim Kauf zu erwarten war. Der Kaufpreis ist sodann mit diesem Faktor zu multiplizieren.

   Der Kläger hat das Fahrzeug mit einem Kilometerstand von 26.073 km erworben, der Kilometerstand betrug am 11.09.2019 – ein Tag vor Schluss der mündlichen Verhandlung – unstreitig 55.070 km. Gemäß § 287 ZPO schätzt das Gericht, dass der Kläger bis zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung maximal weitere 50 km gefahren ist, so dass der Kläger mit dem Fahrzeug eine Fahrstrecke von 55.070 km + 50 km – 26.073 km = 29.047 km zurückgelegt hat. Gemäß § 287 ZPO schätzt das Gericht weiter, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs eine zu erwartende Gesamtlaufleistung von 250.000 km hat. Von der Gesamtlaufleistung von 250.000 km standen dem Kläger, der das Fahrzeug gebraucht erwarb, noch eine zu erwartende Restgesamtlaufleistung von 223.927 km zu. Bei einem Kaufpreis von 33.500,00 Euro ist ihm also ein Nutzungsvorteil von

33.500,00 Euro x 29.047 km ./. 223.927 km

anzurechnen, mithin 4.345,49 Euro. Diesen Betrag muss sich der Kläger von dem zu erstattenden Kaufpreis in Höhe von 33.500,00 Euro abziehen lassen, so dass ein Anspruch nur in Höhe von **29.154,51 Euro** besteht. Insoweit war die Klageforderung teilweise abzuweisen.

3. Ob der geltend gemachte Anspruch im Wege der Anspruchskonkurrenz zudem auf § 823 Abs. 2 BGB iVm Art. 5 Abs. 1 iVm Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2, Abs. 2 UAbs. 2 EG-VO 715/2007 bzw. iVm Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 gestützt werden kann (zu einem möglichen Schutzgesetzcharakter der genannten Bestimmungen der EG-VO 715/2007 vgl. Erwägungsgrund 17 S. 2 EG-VO 715/2007; zu einer etwaigen Entbehrlichkeit des Erfordernisses eines Individualschutzes vor dem Hintergrund einer effektiven Durchsetzung des EU-Rechts im Sinne des *private enforcement* vgl. MüKoBGB/*Wagner*, § 823 BGB Rn. 481 mit Verweis auf die entsprechende EuGH-Rechtsprechung; vgl. hierzu im Einzelnen Landgericht Stuttgart, Urteil v. 26.09.2019 – 20 O 39/19), bedarf vorliegend keiner Entscheidung.

II.

1. Der Anspruch auf Rechtshängigkeitszinsen ergibt sich aus §§ 286, 288 BGB.

   Eine Verzinsung nach § 849 BGB schuldet die Beklagte hingegen nicht. Bereits nach dem Wortlaut ist kein Wertersatz und keine Wertminderung zu ersetzen. Der Normzweck des § 849 BGB besteht darin, dem Geschädigten eine pauschale Nutzungsausfallentschädigung zu gewähren, weil er durch die Entziehung gehindert war, die Sache zu nutzen. Hat der Geschädigte indes – wie vorliegend – als Gegenleistung eine Sache erhalten, die er ohne nennenswerte Einschränkung nutzen konnte, greift dieser Schutzzweck nicht. Denn in diesem Fall besteht eine Nutzungsmöglichkeit des aufgewendeten Geldbetrages, nunmehr in Form der Nutzung der Gegenleistung, fort.

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. Der Kläger hat gemäß §§ 826, 249 BGB einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von **1.358,86 Euro**. Hierbei hat das Gericht einen Gegenstandswert in Höhe der zugesprochenen Klageforderung (29.154,51 Euro) zu Grunde gelegt und eine 1,3-fache Geschäftsgebühr (Ziff. 2300 VV RVG), die Auslagenpauschale in Höhe von 20 Euro (Ziff. 7002 VV RVG) sowie die Umsatzsteuer (Ziff. 7008 VV RVG) angesetzt. Vor dem Hintergrund, dass es sich vorliegend um ein

Massenverfahren handelt, bei dem der wesentliche Aufwand beim Klägervertreter gleichzeitig für mehrere Verfahren anfällt, erscheint ein höherer Ansatz als der Mittelsatz von 1,3 für die Geschäftsgebühr nicht gerechtfertigt.

III.

Der Schriftsatz der Beklagten v. 04.10.2019 gab keine Veranlassung, die Verhandlung gemäß § 156 ZPO wiederzueröffnen, da insoweit kein erheblicher Vortrag gehalten wurde, der eine andere Entscheidung gerechtfertigt hätte (vgl. BGH Beschl. v. 20.09.2011, VI ZR 5/11, wonach eine Wiedereröffnung nach § 156 Abs. 1 ZPO nur erforderlich ist, wenn im nachgelassenen Schriftsatz entscheidungserheblicher Prozessstoff vorgetragen wird).

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO, die Entscheidung hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 S. 1, § 708 Nr. 11, § 711 ZPO.

V.

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

Der Streitwert des Zahlungsantrags war mit 33.500,00 Euro, entsprechend der begehrten Zahlung, zu beziffern. Klageantrag Ziffer 2 betraf hingegen eine Nebenforderung, die nicht streitwerterhöhend wirkt. Ebenfalls nicht streitwerterhöhend wirkte Klageantrag Ziffer 3.

Dr. Köhler
Richter

Verkündet am 10.10.2019

Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, den 10. Okt. 2019
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle des Landgerichts