

Aktenzeichen:
14 O 74/20



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dr. Stoll & Sauer Rechtsanwalts-gesellschaft mbH**, Einsteinallee 1/1, 77933
Lahr, Gz.:

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 14. Zivilkammer - durch die Richterin am Landgericht Möser als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 13.03.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 31.793,33 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 02.04.2019 abzüglich eines weiteren auf die zweite Nachkommastelle gerundeten Betrags für jeden weiteren über 80.000 km hinaus bis zum Zeitpunkt der Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs gefahrenen Kilo-

meters multipliziert mit dem Faktor 0,18702 €/km zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Mercedes-Benz GLC 220d 4Matic mit der Fahrzeugidentifikationsnummer

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.474,89 € freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 27 % und die Beklagte 73 % zu tragen.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
6. Der Streitwert wird auf 43.500,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei begehrt Schadensersatz wegen behaupteter unzulässiger Abschaltvorrichtungen in einem von ihr bei der Beklagten gekauften und von dieser hergestellten Kraftfahrzeug.

Die Klagepartei erwarb am 21.11.2016 von der Beklagten das gebrauchte Fahrzeug GLC 220d 4 Matic zum Preis von 43.500,00 € mit 17.404 km. Die Übergabe erfolgte am 30.11.2016.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von einem verpflichtenden Rückruf betroffen, bei dem ein Softwareupdate aufgespielt werden soll, wobei bei Nichtteilnahme die Stilllegung des Fahrzeugs

droht.

Die Abgasrückführung wird beim streitgegenständlichen Fahrzeug unter anderem temperaturabhängig gesteuert. Für die Dosierung von AdBlue im SCR-Katalysator bestehen zwei unterschiedliche Berechnungsmodelle.

Mit vorgerichtlichem Rechtsanwaltsschreiben hat der Kläger den Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung angefochten und hilfsweise den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt und dies in der Klageschrift wiederholt. Zudem verlangte er die Rückzahlung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeugs.

Die Klagepartei ist zu einer Anrechnung der Nutzungen nur bei kaufrechtlichen Ansprüchen auf Basis einer Gesamtleistung von 500.000 km bereit und lehnt einen Vorteilsausgleich bei deliktischen Ansprüchen ab.

Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung in Bezug auf kaufrechtliche Ansprüche erhoben und sich im Hinblick auf den Rücktritt auf § 218 BGB berufen.

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vom 05.07.2019 wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 72.484 km auf.

Die Klagepartei trägt vor, dass die Motorsteuerungssoftware den Prüfstand erkenne und dafür Sorge, dass nur auf dem Prüfstand die Stickoxidwerte optimiert würden, so durch eine Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und die Dosierung von AdBlue, die nur auf dem Prüfstand bedarfsgerecht sei und im übrigen nur so dosiert werde, dass eine Auffüllung von AdBlue erst beim nächsten Service-Termin erfolgen müsse. Hierfür seien Mitarbeiter der Beklagten verantwortlich.

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei 43.500,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 28.11.2018 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes Benz GLC 220 d 4MATIC mit der Fahrzeugidentifikationsnummer) sowie Zug-um Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des

Pkw.

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klägerpartei für über Klageantrag Ziffer 1 hinausgehende Schäden, die aus der Manipulation des in Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs durch die Beklagtenpartei resultieren Schadensersatz zu leisten.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.613,24 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte trägt vor, dass durch die Abgasrückführung die Verbrennungstemperatur verringert werde, wodurch einerseits Stickoxidemissionen verringert, andererseits weniger Partikel verbrannt würden. Die Regulierung der Abgasrückführungsrate erfolge für einen Ausgleich gegenläufiger Ziele. Bei niedrigen Verbrennungstemperaturen bestehe eine Verlackungs- und Versottungsgefahr.

Die NOx-Sensoren könnten nicht zwischen NOx und Ammoniak unterscheiden, weshalb der NH3-Füllstand des SCR-Katalysators nicht gemessen werden könne. Zur Vermeidung einer Überladung mit NH3 und dem Austritt überschüssigen Ammoniaks aus dem Auspuff, seien unterschiedliche Berechnungsmodelle für die Dosierung von AdBlue erforderlich. Ammoniak sei ein Umweltgift.

Mit dem Rückruf habe das KBA das SCR-System beanstandet und verlange eine optimierte Aussteuerung der komplementäre Berechnungsmodelle.

Ergänzend wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

A))

Der Klage ist zulässig und weitgehend begründet.

I.

Die Klagepartei hat Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung und Rückgabe des Fahrzeugs im Sinne eines Vorteilsausgleichs.

Die Beklagte haftet wegen der behaupteten Prüfstanderkennung und Optimierung der Abgasrückführung lediglich auf dem Prüfstand gemäß §§ 826, 31 bzw. 831, 249 BGB auf Schadensersatz in Form der Rückgängigmachung des Kaufvertragsabschlusses, denn das Bestreiten der Beklagten ist insoweit unbeachtlich.

1.

Der Entscheidung ist die von der Klagepartei behauptete Optimierung der NOx-Emissionen lediglich auf dem Prüfstand zugrunde zu legen.

a)

Dabei kann dahinstehen, was die Klagepartei mit dem mit „Klage“ überschriebenen Schriftsatz, auf dessen Inhalt verwiesen wird, tatsächlich vorbringen wollte, denn der Schriftsatz soll auf sämtliche Sachverhaltsvarianten sämtlicher Dieselmotorklagen gegen die Beklagte passen, enthält unterschiedlichste, sich zum Teil widersprechende Sachverhalte und behauptet verschiedenste Abschalteinrichtungen in verschiedensten Fahrzeugen, wobei in den seitenweisen Auflistungen der betroffenen Fahrzeuge das klägerische Fahrzeug schon nicht auffindbar ist.

Denn jedenfalls hat die Klagepartei mit Schriftsatz vom 21.06.2019 klargestellt, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug neben einem Thermofenster jedenfalls die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung mit einer Stickoxidemissionsoptimierung nur auf dem Prüfstand und eine ordnungsgemäße Dosierung von AdBlue nur auf dem Prüfstand zum Einsatz komme.

Die Behauptung solcher Motorsteuerungsfunktionen durch die Klagepartei ist weder unsubstantiiert noch als Vortrag ins Blaue hinein unbeachtlich.

Der Pflicht zur Substantiierung ist nur dann nicht genügt, wenn das Gericht aufgrund der Darstellung nicht beurteilen kann, ob die gesetzlichen Voraussetzungen der an eine Behauptung geknüpften Rechtsfolgen erfüllt sind, vgl. BGH, Beschluss vom 09. Februar 2009 – II ZR 77/08 –, juris.

Die Behauptung der Funktion der Optimierung der NOx-Reduktion nur auf dem Prüfstand ist verständlich und nachvollziehbar, sie entspricht einer Funktion, die vom Volkswagenkonzern im Hinblick auf die Abgasrückführung tatsächlich eingesetzt wurde und ist ausreichend für die Vorahme einer rechtlichen Prüfung.

Technische Details oder die Darlegung der Steuerung im einzelnen ist für eine Substantiierung nicht erforderlich, da die Klagepartei dies aus tatsächlichen Gründen nicht leisten kann: diese Details sind gegen den Einblick und Zugriff Dritter zur Wahrung der Betriebsgeheimnisse besonders geschützt.

Einer Partei ist es nicht verwehrt werden, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Punkte zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann. Unzulässig wird ein solches prozessuales Vorgehen erst dort, wo die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen "aufs Geratewohl" oder "ins Blaue hinein" aufstellt. vgl. BGH, Beschluss vom 16. April 2015 – IX ZR 195/14 –, juris m.w.N..

Nachdem ein Rückruf erfolgt ist und die Beklagte nicht darlegen will, inwiefern genau die Konditionierung der Warmlauffunktion im Straßenbetrieb nicht ausreichend war bzw. nicht näher ausführte, was mit einer zu seltenen Funktion im Straßenbetrieb genau gemeint sei, liegen die Voraussetzungen einer Behauptung ins Blaue hinein nicht vor.

b)

Die Beklagte hat eine lediglich auf dem Prüfstand aktive Funktion nicht hinreichend bestritten.

Das Bestreiten der Beklagten nur dann beachtlich, wenn sie substantiierte Angaben dazu macht, welche ursprünglich geltenden Funktionen bzw. Parameter mit dem rückrufbedingten Update beseitigt oder geändert werden.

Anhand dieser Daten wäre jedenfalls für einen Sachverständigen ersichtlich gewesen, ob und in welchem Umfang die Funktion auch außerhalb des Prüfstand greift. Diese unterlassene Substantiierung führt jedenfalls dazu, dass das Bestreiten der Beklagten nicht hinreichend und damit un-

beachtlich ist.

Ob die Partei substantiiert erwidern muss, wird in der Rechtsprechung des BGH nicht ganz einheitlich beantwortet. Zum Teil wird § 138 Abs. 2 ZPO entnommen, dass die Partei, wenn der Gegner seiner Erklärungslast nachgekommen ist, erläutern muss, von welchem Sachverhalt sie ausgeht (BGH, Urteil vom 31. Mai 2017 – VIII ZR 181/16 –, juris, BGH, Urteil vom 04. April 2014 – V ZR 275/12 –, BGHZ 200, 350-362; BGH, Urteil vom 11. März 2010 – IX ZR 104/08 –, juris). Zum Teil wird der Partei ein substantiiertes Bestreiten nur abverlangt, wenn der darlegungspflichtige Gegner außerhalb des von ihm darzulegenden Geschehensablaufs steht und die maßgeblichen Tatsachen nicht kennt, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen (BGH, Urteil vom 13. Januar 2011 – III ZR 146/10 –, juris; BGH, Urteil vom 19. April 1999 – II ZR 331/97 –, BGH, Urteil vom 07. Dezember 1998 – II ZR 266/97 –, BGHZ 140, 156-166).

Nachdem die Klagepartei außerhalb des darzulegenden Geschehensablaufs steht und die Beklagte zu der entsprechenden Offenlegung der Änderungen gegenüber dem KBA verpflichtet ist, sie diese Änderungen vornehmen (lassen) muss, ist es an der Beklagten darzulegen, was sie an dem klägerischen Fahrzeug, das nicht in ihrem Eigentum steht, mit dem Update ändern möchte bzw. welche Funktionen mit dem Update beseitigt oder geändert werden sollen bzw. hier mit dem etwaigen Aufspielen des Updates schon beseitigt oder geändert wurden. Dies ist der Beklagten auch zumutbar. Sie musste den maßgeblichen Sachverhalt bereits gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt vorbringen, da dieses das Update zulassen musste.

Die Klagepartei und auch das Gericht können den maßgeblichen Sachverhalt auch mit Hilfe von Sachverständigen kaum ermitteln, denn die Software ist gegen Zugriffe Dritter geschützt, die Steuerung ist hoch komplex, zudem können die Zusammenhänge ohne Einblick in die Programmierung und ohne Kenntnisse der Steuerung wenn überhaupt nur durch kostspielige und zeitaufwändige Forschungsarbeit ermittelt werden.

Die Klagepartei hat ein besonderes Auskunftsinteresse, nachdem mit dem Update auch in ihr Eigentum eingegriffen wird und bei möglichen Mangelsymptomen nach dem Update für die Klagepartei bei Kenntnis der Änderungen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenhangs mit dem Update abgeschätzt werden kann.

Auch Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse stehen der Zumutbarkeit der Offenbarung nicht entgegen. Die Motorsteuerung dürfte auf dem Stand von 2014/2015 sein. Für eine Steuerung, die wegen des Rückrufs nicht mehr verwendet werden darf und nicht mehr dem Stand der Technik ent-

spricht, ist jedoch ein Geschäftsgeheimnis nicht erkennbar.

Darüber hinaus berechtigt selbst eine drohende Verfolgung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit nicht zum wahrheitswidrigem oder unvollständigem Vortrag. Anders als beim strafprozessualen Schweigerecht gibt es im Zivilprozess keine Belehrungspflicht und aus dem Schweigen dürfen nachteilige Schlüsse gezogen werden (vgl. §§ 138, 466 ZPO), insbesondere führt bei schlüssigem Klagevortrag das zivilrechtliche Schweigerecht gem. § 138 Abs. 3 ZPO zum Verlust des Prozesses, vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 01. Februar 2001 – 24 W 5/01 –, juris; BVerfG, Beschluss vom 13. Januar 1981 – 1 BvR 116/77 –, BVerfGE 56, 37-54.

Damit stehen auch etwaige Rechtsverstöße durch die eingebauten Motorsteuerungsfunktionen der Zumutbarkeit nicht entgegen. Die Beklagte hat die Wahl, entweder die mit dem Update entfallenden Funktionen zu benennen und diesen Sachverhalt rechtlich überprüfen zu lassen oder je nach Zulässigkeit der Klage und Schlüssigkeit des Klagevortrags den Prozess zu verlieren.

Die Pflicht, die mit dem Update geplanten Änderung bzw. nur die mit dem Update wegfallenden Funktionen preiszugeben oder bei entsprechendem klägerischen Vortrag den Prozess zu verlieren, führt insgesamt zu einem angemessenen Ergebnis: Der relevante Sachverhalt kann nach Vortrag der Beklagten mit einer bestätigenden Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes geklärt werden und sodann einer rechtlichen Prüfung unterzogen werden.

Auf die Substantiierungslast hat die Einzelrichterin hingewiesen.

Aus den auszugsweise von der Beklagten vorgelegten Bescheiden des KBA (Anlagen B 14 und B 15, Bl. 260 ff.) geht hervor, dass das KBA wegen mehrerer unzulässiger Abschaltvorrichtungen den Rückruf angeordnet hat, wobei sich die konkreten gerügten Funktionen nicht aus den vorgelegten und lesbaren Teilen der Bescheide ergeben.

Die Beklagte hat nur eingeräumt, dass das KBA eine optimiertere Aussteuerung der Berechnungsmodelle verlangt habe. Dazu, wie die Aussteuerung zwischen den beiden Berechnungsmodellen ursprünglich programmiert war, hat die Beklagte keine Angaben gemacht.

Die Funktion eines Berechnungsmodells auf dem Prüfstand und des anderen im Straßenbetrieb ist damit nicht ausgeschlossen, auch wenn die Beklagte dies bestreitet.

Nachdem die Beklagte die mit dem rückrufbedingten Update zu beseitigende oder zu ändernde Funktionen nicht offen gelegt hat, war ihr etwaiges Bestreiten einer nur aus dem Prüfstand bezogenen Optimierungsfunktion nicht ausreichend und damit unbeachtlich.

Daher geht die Einzelrichterin im vorliegenden Verfahren mangels substantiierten Bestreitens auch von einer Optimierung der NOx-Emissionen durch die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und die angemessene Dosierung von AdBlue lediglich auf dem Prüfstand aus.

2.

Die Voraussetzungen der Haftung gem. § 826 BGB sind erfüllt.

Die Klagepartei hat durch ein Verhalten, nämlich den Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, (a) der Beklagten (b) einen zurechenbaren (d) Schaden (c) erlitten. Die Schadenszufügung erfolgte in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise (e) und mit Schädigungsvorsatz (f).

a)

Das von der Klagepartei erworbene Fahrzeug verstieß jedenfalls zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags einerseits wegen der Motorsteuerungsfunktion gegen die EG-Fahrzeugemissions-Verordnung, die Abschalteinrichtungen (mit hier nicht einschlägigen Ausnahmen) verbietet, andererseits fehlt der Nachweis, dass es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags im normalen Betrieb die Anforderungen der Fahrzeugemissions-Verordnung erfüllte.

Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 715/2007 (Fahrzeugemissions-VO) verlangt, dass der Hersteller das Fahrzeug so ausrüstet, 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.

Nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 (Fahrzeugemissions-VO) ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:

- a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;*
- b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;*
- c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.*

Gem. Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) 715/2007 ist eine „Abschalteinrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getrie-

begang, 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 Motorsteuerungsfunktion, die die Abgasrückführung und / oder die Abgasreinigung durch den SCR-Katalysator nur auf dem Prüfstand optimiert, stellt eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

Die Motorsteuerungssoftware ermittelt die Parameter im Sinne der Verordnung, die das Durchlaufen des NEFZ erkennen lassen, was zu einer Verbesserung der NOx-Emissionen nur auf dem Prüfstand führt, sei es durch Aktivierung einer Funktion auf dem Prüfstand oder Deaktivierung einer Funktion außerhalb des Prüfstandes, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems zur Reduzierung von NOx bei normalem Fahrbetrieb verringert wird.

Eine der in Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 genannten Ausnahmen liegt nicht vor.

Nach Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 715/2007 zielt die Verordnung darauf ab, dass Fahrzeuge auch unter normalen Betriebsbedingungen den Vorschriften der Verordnung entsprechen und zwar - wie sich aus Art. 1 Abs. 2 und 4 VO (EG) 715/2007 ergibt - auch dauerhaft.

Aus Art. 4 Abs. 1 S. 3 der VO (EG) 715/2007 ergibt sich zudem, dass der Hersteller nachweisen muss, dass die festgelegten Grenzwerte auch beim Verkauf und bei der Zulassung der Fahrzeuge eingehalten werden.

b)

Die Beklagte hat den Motor einschließlich der Motorsteuerungssoftware mit unzulässiger Abschaltvorrichtung, die zudem eine Überprüfung der normalen Funktion im Straßenbetrieb verhindert, nach ihren Vorgaben entwickelt und eingebaut.

Das Handeln ihrer Mitarbeiter ist der Beklagten über § 31 BGB bzw. § 831 BGB zurechenbar.

Für den Einsatz der Abschaltvorrichtung sind Mitarbeiter der Beklagten verantwortlich.

Der klägerische Vortrag ist ausreichend, die einzelnen Mitarbeiter müssen von Klägerseite nicht benannt werden, das wäre vielmehr Aufgabe der Beklagten im Rahmen des Entlastungsbeweises, vgl. BGH, Urteil vom 19. Juni 1973 – VI ZR 178/71 –, juris.

Der Einsatz der Motorsteuerungssoftware erfolgte im Verantwortungsbereich der Beklagten. Hier greift zugunsten des Klägers die tatsächliche Vermutung, dass bei Mitarbeitern der Beklagten die relevanten Kenntnisse der Steuerung, die Gegenstand langjähriger und umfassender Entwicklungsarbeit sind, bekannt sind und zwar im Hinblick auf die Funktionsweise und den Einsatz.

Hier wäre es an der Beklagten substantiiert zu bestreiten, wie es geschehen sein soll, dass - obwohl das Emissionskontrollsystem vor dem Hintergrund der steigenden gesetzlichen Anforderungen zentraler Gegenstand der Entwicklung ist - die tatsächliche Steuerung und Funktion der Beklagten unbekannt geblieben sein soll.

Die Haftung gemäß § 31 BGB umfasst nicht nur die Verantwortlichkeit für den Vorstand, da der Begriff des verfassungsmäßig berufenen Vertreters weit auszulegen ist und insbesondere rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht hierfür nicht erforderlich ist. Es genügt, dass nach den allgemeinen Betriebsregelungen und Handhabung in der Person bedeutsame wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind (vergleiche Palandt, § 31 BGB Rn. 6 m.w.N.).

Nachdem für die Entwicklung der Motorsteuerungssoftware die Zusammenarbeit mehrerer Mitarbeiter erforderlich war, spricht vieles dafür, dass Mitarbeiter mit Leitungsfunktionen hieran beteiligt waren, damit eine solche Teamarbeit funktioniert, zumal im Entwicklungsprozess immer wieder grundlegende Entscheidungen getroffen werden müssen.

Letztlich kann dies jedoch dahinstehen, denn die Mitarbeiter, die von der Software sowie Funktion und Einsatz Kenntnis hatten, haben alle auch den Tatbestand der unerlaubten Handlung, hier §§ 826, 831 BGB, erfüllt und für den ggf. nach § 831 BGB möglichen Entlastungsbeweis hat die Beklagte nichts vorgetragen.

c)

Der Abschluss des Kaufvertrages stellt einen von der Beklagten verursachten Schaden dar.

aa)

Bei Offenlegung der nur auf dem Prüfstand wirksamen Funktionen hätte die Klagepartei den Kaufvertrag nicht abgeschlossen.

Hätte die Beklagte bei dem EG-Typengenehmigungsverfahren offengelegt, dass das Fahrzeug über eine Funktion verfügt, die die NOx-Emissionen nur auf dem Prüfstand verbessert und die re-

gulären NOx-Emissionen im Straßenverkehr auf dem Prüfstand gar nicht überprüfbar sind, da extra hierfür eine Motorsteuerungssoftware installiert wurde, die den Prüfzyklus erkennt und zur Verbesserung der Stickoxide auf dem Prüfstand eine Funktion aktiviert oder deaktiviert, die zu besseren NOx-Emissionen auf dem Prüfstand führt, hätte sie die EG-Typengenehmigung für das Fahrzeug nicht erlangt.

Dann wäre das Fahrzeug nicht marktgängig gewesen, denn ohne EG-Typengenehmigung, hätte es nicht verkauft werden können. Dann hätte der Kläger auch nicht den entsprechenden Kaufvertrag abgeschlossen.

Gleiches gilt, nachdem die reguläre Warmlaufphase außerhalb des Prüfstands nicht getestet wurde bzw. nachdem das Fahrzeug außerhalb des Prüfstandes nicht mit dem getesteten Warmlaufmodus läuft, denn bei korrekter Handhabung wäre auch insoweit der Nachweis der Beklagten der EG-Typengenehmigung mangels übereinstimmendem Betrieb nicht möglich gewesen, damit wäre kein Verkauf möglich gewesen.

Ohne den vor dem Inverkehrbringen vorliegenden Nachweis der Übereinstimmung mit der VO (EG) 715/2007 und zwar im deaktivierten Warmlaufmodus, hätte der Kaufvertrag nicht abgeschlossen werden können.

bb)

Allein die Nichteingehung eines Vertrages stellt bloß eine Beeinträchtigung der Entschließungsfreiheit dar, die über § 123 BGB geschützt ist. Ein Schadensersatzanspruch setzt einen Vermögensschaden voraus. Ein solcher liegt vor, wenn der Vertragsschluss für den Betroffenen wirtschaftlich nachteilig ist, insbesondere das Vertragsobjekt entweder nicht werthaltig ist oder wenn mit dem Vertrag verbundene Verpflichtungen / Nachteile nicht durch Vorteile ausgeglichen werden, vgl. BGH, Urteil vom 26. September 1997 – V ZR 29/96 –, juris.

Ein solcher Nachteil liegt darin, dass bei nur auf bzw. nur außerhalb des Prüfstands wirksamen Funktionen der Rückruf und die Stilllegung des Fahrzeugs droht, diese Nachteile werden nicht durch Vorteile ausgeglichen.

d)

Der Schaden ist der Beklagten auch zurechenbar, er ist vom Schutzzweck der Norm umfasst, da die EG-Typengenehmigung gerade sicherstellen soll, dass nur Fahrzeuge auf den Markt kommen, die die geltenden Umweltstandards nachgewiesen einhalten.

e)

Die Schadenszufügung erfolgte zudem in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise.

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.

Die Beklagte hat veranlasst, dass das Fahrzeug mit einem Betriebsmodus zur Prüfung vorgestellt wird, mit der das Fahrzeug sonst nicht läuft.

Die Beklagte hat erhebliche Energie aufgewendet, um die Prüfung der von ihr beabsichtigten Funktionsweise des Fahrzeugs ohne die Kühlmittel-Solltemperaturregelung und die vom Prüfstand abweichende Dosierung von AdBlue im Straßenbetrieb zu umgehen und den Nachweis der geltenden Umweltstandards mit einer nur und ausschließlich für die Prüfung wirksamen Funktionsweise zu erschleichen. Auch wenn die von der Beklagten eingesetzte Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung wohl nur in der Warmlaufphase Auswirkungen auf die Stickstoffemissionen hat und sich dies bei längerem Betrieb nivelliert, handelt es sich um erheblich verstärkte Emissionen ohne diese Funktion, da zahlreiche Fahrzeuge insbesondere für Kurzstrecken eingesetzt werden und Fahrzeuge nach einem Kaltstart besonders hohe Emissionen ausstoßen, weshalb der NEFZ gerade einen solchen mitabildete.

Nachdem dies nicht nur für einen Einzelfall gilt, sondern auf eine über Jahre hinweg ausgelegte Massenproduktion bestimmt war, hierdurch die Umwelt und damit der Lebensraum für die nachfolgenden Generationen, die Gesundheit aller Menschen betroffen ist und die Beklagte all diese, die gesamte Gesellschaft betreffenden Belange hinter ihr eigenes Gewinnstreben angestellt hat, verstößt das Inverkehrbringen der Fahrzeuge gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden. Die ergriffenen Mittel, nämlich die Manipulation ist ebenso verwerflich wie die Mittel-Zweck-Relation, nämlich durch eine Manipulation zur Gewinnerzielung ein Fahrzeug auf den Markt zu bringen, das ohne die Manipulation keine Typengenehmigung erhalten hätte.

f)

Die für die Entwicklung und den Einsatz der Motorsteuerungssoftware mit dem Warmlaufmodus verantwortlichen Mitarbeiter handelten vorsätzlich.

Jeder Mitarbeiter der Beklagten, dem bekannt war, dass die Software eingesetzt wird, die dazu führt, dass nur und ausschließlich auf dem Prüfstand die Warmlauffunktion aktiviert wird, die zu

einer Verbesserung der NOx-Emissionen führt, während das Fahrzeug im Normalbetrieb mit schlechteren NOx-Emissionen läuft, für den die Einhaltung der Anforderungen der Fahrzeugemissions-Verordnung nicht nachgewiesen ist, erfüllt durch seinen Beitrag, dass die so manipulierten Fahrzeuge eine EG-Typengenehmigung erhalten und auf den Markt gebracht werden, obwohl sie die in der Typengenehmigung zugrunde gelegten Werte bei ihrem Betrieb gar nicht nachweisbar erfüllen, den Tatbestand des § 826 BGB.

Sie haben alle die maßgeblichen Kenntnisse der Manipulation sowie der allein auf die Situation der Prüfung beschränkten Verbesserung der NOx-Emissionen sowie der Umstände, dass bei Offenlegung dieser Manipulation keine Typengenehmigung erteilt worden wäre und die Fahrzeuge mangels Erfüllung der bei der Prüfung vorgetäuschten Werte nicht auf den Markt gebracht werden könnten. Darüber hinaus war den Mitarbeitern bekannt, dass dies für alle Dieselfahrzeuge mit entsprechender Motorisierung gilt, dass also massenhaft Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, deren NOx-Ausstoß nur und ausschließlich für eine Prüfung optimiert wird und im normalen Fahrbetrieb das Fahrzeug in einem anderen Betriebsmodus ohne NOx-Emissionen-Optimierung läuft.

Damit haben die jeweiligen Mitarbeiter auch alle Umstände gekannt, die zur Bewertung der Sittenwidrigkeit führen. Für den Vorsatz ist es nicht erforderlich, dass die Mitarbeiter diese Wertung selbst treffen. Der Vorsatz erstreckt sich auch auf die ohne Manipulation nicht erfolgten Vertragsschlüsse sei es durch die Beklagte oder durch belieferte Händler einschließlich etwaiger Weiterverkäufe.

Diese Mitarbeiter haben auch bei ihrer auf Vermarktung, Vertrieb und Fortentwicklung gerichteten Mitwirkung am Entwicklungs- und Produktionsprozess diese Umstände billigend in Kauf genommen.

Dies ist nicht mit der Situation der mosaikartigen Zusammenrechnung von Kenntnissen zu vergleichen, bei der die einzelnen Personen die Gesamtzusammenhänge nicht erfassen.

Jeder Mitarbeiter, dem die manipulative Software bekannt ist und auch deren Zweck kennt, kennt alle maßgeblichen Umstände und nimmt diese bei seiner weiteren Mitwirkung billigend in Kauf.

3.

Die Klagepartei hat daher Anspruch auf Schadensersatz.

Sie ist so zu stellen als hätte die Beklagte nicht am Erschleichen der Typengenehmigung und der Ausnutzung der Typengenehmigung für die Fahrzeuge, die tatsächlich nicht in dem überprüften

Betriebsmodus laufen, mitgewirkt. Dann wäre es nicht zum Vertragsschluss gekommen.

Die Klagepartei ist daher so zu stellen, als hätte sie den Vertrag nicht abgeschlossen, dann hätte sie einerseits den Kaufpreis nicht bezahlt und andererseits das Fahrzeug nicht erhalten. Sie kann daher den Kaufpreis herausverlangen.

Nach der Differenzhypothese sind zur Schadensermittlung das reale Vermögen mit der Vermögenssituation ohne den Vertragsabschluss zu vergleichen. Sind nicht nur Nachteile sondern auch Vorteile entstanden, sind diese bei Bestehen eines adäquaten Kausalzusammenhangs dann ersatzfähig, wenn die Anrechnung dem Zweck des Schadensersatzes entspricht.

Dies hat von Amts wegen (vgl. BGH, Urteil vom 12. März 2009 – VII ZR 26/06 –, juris) zu erfolgen, weshalb auch das Fahrzeug, das aufgrund des Vertrages übereignet wurde, zurückzübereignen ist.

Mit dem Kauf des Fahrzeugs hat die Klagepartei auch die Möglichkeit erhalten, das Fahrzeug als Eigentümer zu nutzen und hat dies auch getan.

Eine Anrechnung der Nutzungen ist auch nicht unbillig, denn sie erhält den vollen Kaufpreis zurück und gibt selbst ein über drei Jahre von ihr genutztes Fahrzeug zurück.

Unabhängig von der erfüllten Anspruchsgrundlage der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung geht der Anspruch lediglich auf Schadensersatz, die Klagepartei hat keinen Anspruch auf einen besonderen Gewinn. Sie hat das Fahrzeug ohne Beanstandungen genutzt und hat erst aufgrund des Rückrufs bzw. aufgrund von Pressemitteilungen einen Mangelverdacht erlangt. Bei ordnungsgemäßen Verhalten der Beklagten hätte die Klagepartei den vollen Wertverlust des Fahrzeugs durch Abnutzung und Zeitablauf tragen müssen. Zudem ist davon auszugehen, dass die Klagepartei, wenn sie nicht das streitgegenständliche Fahrzeug hätte erwerben können, ein anderes Fahrzeug ohne entsprechende Software erworben hätte, auch dann hätte sie den vollen Wertverlust dieses Fahrzeugs tragen müssen.

Es sind die Nutzungsvorteile bis zur Rückgabe zu berücksichtigen.

Das Gericht schätzt die Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps entsprechend § 287 ZPO unter Berücksichtigung der in der Rechtsprechung angenommenen Laufleistung für vergleichbare Fahrzeuge (vergleiche Auflistung in Reinking / Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl. 2017, Rn. 3574) auf 250.000 km.

Danach errechnet sich der Gebrauchsvorteil aus dem Bruttokaufpreis multipliziert mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer geteilt durch die verbleibende Gesamtlauflistung.

Die Einzelrichterin schätzt die aktuelle Lauflistung auf mindestens 80.000,00 km.

Konkret bedeutet dies $43.500,00 \text{ €} \times (80.000 \text{ km} - 17.404 \text{ km}) / (250.000 \text{ km} - 17.404 \text{ km}) = 11.706,67 \text{ €}$. Unter Abzug von dem Kaufpreis ergibt sich daher eine Forderung des Klägers gegen die Beklagte von noch 31.793,33 €.

Jeder darüber hinausgehende Kilometer führt multipliziert mit einem Faktor von 0,18702 € / km zu einem weiteren abziehbaren Nutzungsersatz gerundet auf die zweite Nachkommastelle.

Hinsichtlich der weitergehenden Rückzahlungsforderung war die Klage abzuweisen.

Das etwaig später durchgeführte Update bleibt unberücksichtigt, es ändert an dem erfolgten früheren Kaufvertragsschluss, also an dem Schadenseintritt nichts.

4.

Der Zinsanspruch in Bezug auf die Hauptforderung folgt aus § 291 BGB.

Der Zeitpunkt eines etwaig vorgerichtlich eingetretenen Verzugsintritts wurde nicht dargetan.

II.

Der weitergehende Feststellungsantrag ist zulässig, jedoch unbegründet.

Eine Feststellungsklage ist gemäß § 256 Abs. 1 ZPO zur Feststellung des Bestehens eines Rechtsverhältnisses zulässig, wenn der Kläger ein rechtliches Interesse daran hat, dass das Rechtsverhältnis alsbald festgestellt werde.

Bei der Feststellung der Schadensersatzpflicht aus einem konkreten Schadensereignis handelt es sich um ein feststellungsfähiges Rechtsverhältnis.

Soweit der Kläger einen um 10 % erhöhten Kraftstoffverbrauch auch auf dem Prüfstand verbunden mit einem höheren CO₂-Ausstoß behauptet, ist der Feststellungsantrag zulässig, jedoch unbegründet.

1.

Etwaige kaufrechtliche Mängelansprüche sind verjährt, zwei Jahre ab Übergabe des Fahrzeugs

waren bereits vor Klagereinreichung abgelaufen, § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB. Ein arglistiges Verschweigen gem. § 438 Abs. 3 S. 1 BGB ist in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch nicht dargetan, hierfür genügt eine bloße Falschangabe nicht.

2.

Deliktische Ansprüche im Zusammenhang mit der etwaigen Falschangabe des Kraftstoffverbrauchs sind nicht dargetan.

a)

Für eine Haftung gem. §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 StGB fehlt es an der Darlegung einer Täuschung, die für den Kaufvertragsabschluss kausal geworden ist.

b)

Für einen Anspruch aus § 826 BGB fehlt es an der Darlegung des Zusammenhangs zwischen den behaupteten Abschaltvorrichtungen und dem CO₂-Ausstoß.

Im Übrigen entwickeln sich die NO_x-Werte und die CO₂-Werte grundsätzlich eher gegensätzlich. Bei einer effizienten Verbrennung bei hohen Temperaturen beim Dieselmotor entsteht im Vergleich zum Benziner zwar deutlich weniger CO₂, jedoch umso mehr NO_x, wobei im Rahmen der Steuereinstufung gerade die CO₂ Werte auf dem Prüfstand relevant sind. Nachdem die Klagepartei der Beklagten gerade vorwirft, die NO_x-Werte auf dem Prüfstand zu verbessern, geht damit eher eine Verschlechterung der CO₂ Werte einher, die dann jedoch im Typengenehmigungsverfahren bereits berücksichtigt wurden. Eine mögliche Steuernachzahlung ist daher nicht ersichtlich.

3.

Soweit die Beklagte nach den Ausführungen unter I. auf Schadensersatz haftet, sind keine weiteren Schäden ersichtlich.

a)

Der Schaden ist insbesondere nicht in der Fortentwicklung begriffenen.

Durch die weitere Nutzung des Fahrzeugs verringert sich der Schadensersatzanspruch, jedoch entstehen keine weitergehenden Schäden. Darüber hinaus hat sich die Klagepartei dahingehend positioniert, dass keine Abzüge vorzunehmen sind.

b)

Bei etwaig anfallenden Wartungs- oder Rechtsverfolgungskosten handelt es sich nicht um Schadenspositionen, sondern um freiwillige Aufwendungen, die nicht unmittelbar auf den rückabzuwickelnden Vertragsschluss sondern auf eine gesonderte Willensentscheidung zurückzuführen sind.

Aufwendungen sind jedoch keine unfreiwilligen Vermögensopfer und daher grundsätzlich keine Schäden.

Eine Ausnahme gilt nur für solche fehlgeschlagenen Aufwendungen, die vor dem Schadensereignis geleistet werden und infolge des schädigenden Ereignisses nutzlos geworden sind, vgl. Palandt-Grüneberg, BGB, 77. Auflage 2018, Vor § 249 Rn. 19, § 249 Rn. 60 f. m.w.N..

Solche Aufwendungen liegen jedoch nicht vor.

Der Feststellungsantrag ist daher abzuweisen.

III.

Der Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten folgt aus §§ 826, 31 bzw. 826, 831 BGB.

Der Höhe nach ist der Anspruch auf 1,3 Gebühren beschränkt, eine besondere Schwierigkeit und ein besonderer Umfang sind nicht erkennbar. Der besondere Umfang oder die besondere Schwierigkeit lassen sich insbesondere nicht damit begründen, dass Schriftsätze entworfen werden, die auf sämtliche Fallkonstellationen und Fahrzeuge der Beklagten passen sollen und in weiten Teilen den Bezug zum konkreten Fall vermissen lassen.

1,3 Gebühren aus dem berechtigten Gegenstandswert von bis zu 35.000,00 € zuzüglich Auslagenpauschale und Umsatzsteuer sind 1.474,89 €

B)

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 709, 708, 711 ZPO.

Nachdem die Klagepartei gerade den vollen Kaufpreis zurückverlangt, u.a. deliktische Ansprüche geltend macht und im Rahmen dieser die Anrechnung von Nutzungen ablehnt, war der Gegen-

standswert auf 43.500,00 € festzusetzen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzu legen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der 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.

Möser
Richterin am Landgericht

Verkündet am 08.05.2020

Zagarella, JAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 11.05.2020



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