

Beglaubigte Abschrift

Aktenzeichen:
19 O 109/19



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

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

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertr.d.d. Vorstandsvorsitzenden, Mercedesstra-
ße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 19. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Brand als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.02.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klagepartei 53.497,78 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.07.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Mercedes-Benz ML 350 CDI 166 (Fahrzeugidentifikationsnummer:
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei für über Klageantrag Ziffer 1 hinausgehende Schäden Schadensersatz zu leisten, die aus dem Einbau einer Einrichtung resultieren, die das Prüfverfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus erkennt und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems außerhalb des Prüfverfahrens reduziert.
3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.642,40 freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klagepartei 35 % und die Beklagtenpartei 65 %.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 84.059,90 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei verlangt von dem beklagten Automobilhersteller die Rückzahlung des Kaufpreises und Schadensersatz, weil sie der Ansicht ist, in dem Fahrzeug habe die Beklagte vorsätzlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut, mit der allein auf dem Prüfstand die zulässigen Abgaswerte eingehalten werden, während im Normalbetrieb außerhalb des Prüfstands in unzulässiger Weise höhere Emissionen erzeugt werden.

Die Klagepartei erwarb von der Beklagten am 08.10.2012 einen neuen Pkw Mercedes Benz ML 350 CDI BlueTec 4Matic zum Preis von 82.059,90 €. Die Übergabe erfolgte am 09.11.2012. In dem Fahrzeug ist ein Dieselmotor OM 642 826 verbaut, der unter die Emissionsnorm Euro 6 fällt. Das Fahrzeug ist Gegenstand eines Rückrufs des Kraftfahrtbundesamts, gegen das die Beklagte allerdings Widerspruch eingelegt hat. Das Fahrzeug hatte am 19.02.2020 eine Laufleistung von 104.380 km.

Bei dem Fahrzeug wird die Reduktion der Stickoxidemissionen unter anderem durch eine Abgasrückführung erreicht. Bei dieser wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Der normalerweise in der Umgebungsluft vorhandene Luftsauerstoff wird zum Teil durch Kohlendioxid ersetzt. Dies verändert die chemischen und physikalischen Eigenschaften des angesaugten Luftgemisches, so dass die für die Entstehung von Stickoxidemissionen erforderliche Verbrennungsspitzen temperatur verringert wird. Durch eine Kühlung der Abgasrückführung wird dieser Effekt verstärkt. Findet die Rückführung bei zu niedrigen Temperaturen statt, kommt es zur Kondensation der Abgasbestandteile im Abgasrückführkühler und damit zur Versottung. Bei wiederholtem Betrieb des Motors in diesem Zustand setzt sich das Abgasrückführsystem zu und führt zu einer dauerhaften Schädigung bis hin zum totalen Motorausfall. Der SCR-Katalysator erfordert eine bestimmte Mindestabgastemperatur von ca. 180° C, bevor er seine Wirkung entfaltet, was bei einem Kaltstart tendenziell zu höheren Stickoxidemissionen führen kann. Dieser Kaltstart ist Bestandteil des so genannten Neuen Europäischen Fahrzyklus, der im Rahmen der Typgenehmigung eines Fahrzeugs zum Nachweis der Konformität mit der einschlägigen Emissionsnorm auf einem Prüfstand durchlaufen werden muss (sog. NEFZ-kalt). Die Fahrzeuge unterliegen vor Durchlaufen des Prüfzyklus einer in den einschlägigen Normen beschriebenen Vorkonditionierung.

Die Klagepartei macht Rückzahlungs- und Schadensersatzansprüche geltend und hat den Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung angefochten, sowie vorsorglich den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt.

Die Klagepartei trägt vor:

Das Motorsteuergerät sei mit einer unzulässigen Abschalt einrichtung ausgestattet. Eine Software erkenne die Prüfungssituation und fahre dann eine besondere Abgasreinigungsstrategie. Im Realbetrieb würden die Fahrzeuge ein Vielfaches der zulässigen Emissionen ausstoßen und auch einen höheren Dieselverbrauch haben, als auf dem Rollenprüfstand. Ohne die Abschalt einrichtung

hätten die Fahrzeuge auch auf dem Prüfstand die vielfach höheren, unzulässigen Emissionen. Diese Strategie werde unter anderem durch ein so genanntes Thermofenster zwischen 17° C und 30°C erreicht, innerhalb dessen die Abgasreinigung vollständig funktioniere, während sie außerhalb dieses Fensters herunterfahre oder vollständig abgeschaltet werde. Auch bei der Dosierung der wässrigen Harnstofflösung „AdBlue“ im Zusammenhang mit dem SCR-Katalysator falle die Abweichung zwischen Prüfstand und Realbetrieb auf. Der Tank sei so dimensioniert, dass AdBlue nur bei jedem Service (Ölwechsel) nachgefüllt werden müsse. Auf dem Prüfstand funktioniere die Einspritzung optimal, während sie im Realbetrieb reduziert werde, damit die Füllmenge bis zum nächsten Service ausreiche.

Die Prüfstanderkennung funktioniere so, dass die Abgasreinigung geändert werde ab einem Lenkwinkelschlag von mehr als 15°, nach 1.200 bzw. 2.000 Sekunden Betriebsdauer (was in etwa der Dauer eines Prüfzyklus entspreche), nach der Emission von 17,6g Stickoxid oder nach 26 gefahrenen Kilometern.

Das Fahrzeug verfüge zudem über eine Prüfstanderkennung anhand der Vorkonditionierung, die bei jedem Fahrzeug vor Durchlaufen des NEFZ vorgeschrieben sei. Der Zeuge Axel Friedrich habe nahezu alle Motorenfamilien der Beklagten getestet. Dabei habe er festgestellt, dass die Fahrzeuge bei einem Warmstart (NEFZ-warm) massiv höhere Emissionen verursachten als bei einem Kaltstart. So sei es auch bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Erkannt werde der Warmstart über die Kühlmitteltemperatur und andere Parameter wie zum Beispiel Neigungswinkel oder zeitliche Faktoren. Lagen die mit einer Vorkonditionierung verbundenen Bedingungen, zu denen der Kaltstart gehöre, nicht vor, gehe das Fahrzeug davon aus, sich nicht auf einem Prüfstand zu befinden. Ein Warmstart führe bei allen Fahrzeugen der Beklagten zu deutlich erhöhten Emissionen, weil das Fahrzeug in diesem Zustand die Abgasreinigung runterfahre bzw. ausschalte.

Die Beklagte habe zudem das Fahrzeug in Abweichung von der Typgenehmigung produziert. Es erreiche, anders als in der Übereinstimmungserklärung angegeben, nicht die Werte im maßgeblichen Testzyklus. Sie lägen um 10 % über den vom Hersteller angegebenen Werten.

Die Beklagte berufe sich dabei zu Unrecht auf einen Ausnahmegrund zur Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung zum Zwecke des Motorschutzes. Die Ausnahmenvorschrift sei eng auszulegen und die Voraussetzungen nicht einschlägig. Insbesondere sei der Bauteilschutz nicht in Abhängigkeit der Umgebungstemperatur erforderlich und werde dahingehend auch nicht von der Be-

klagen gerechtfertigt.

Der Beklagten, namentlich den beteiligten Ingenieuren, aber auch dem damaligen Vorstandsvorsitzenden Zetsche sei es um Gewinnmaximierung und Wettbewerbsvorteile gegangen, weshalb sie sich für eine unzureichende Abgasreinigung entschieden habe. Dies habe der Vorstand entschieden, nachdem er von seinen Ingenieuren entsprechende Berichte erhalten habe. Sowohl dem Vorstand, der Führungsebene und den Mitarbeitern sei bekannt gewesen, dass die Methoden illegal seien und die Käufer dadurch geschädigt würden. Hochrangige Repräsentanten der Beklagten hätten die Manipulation zu verantworten.

Der Klagepartei sei es bei Erwerb des Fahrzeuges auf die mit der Emissionsnorm verbundenen Emissions- und Verbrauchswerte angekommen, mit denen er Hersteller auch werbe. Die Beklagte habe über die tatsächlich höheren Werte getäuscht.

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klägerpartei € 82.059,90 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 23.05.2019 zu bezahlen, Zug um Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Mercedes-Benz ML 350 CDI 166 (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 I hinausgehende Schäden, die aus der Manipulation des in Klageantrag Ziffer I genannten Fahrzeuges durch die Beklagtenpartei resultieren, Schadensersatz zu leisten.
3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 3.398,64 freizustellen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte trägt vor:

Im streitgegenständlichen Fahrzeug werde keine Programmierung, insbesondere keine „Manipulations- Software“ verwendet, die - manipulativ - so gestaltet worden wäre, dass auf der Straße unter „normalen Betriebsbedingungen“ (i. S. v. Art. 5 Abs. 1 bzw. Art. 3 Nr. 10 Verordnung (EG) Nr. 715/2007) ein anderes Emissionsverhalten des Emissionskontrollsystems angestrebt wird, als auf dem Prüfstand (also im Prüflabor).

Die Behauptungen der Klagepartei zu einer Abschaltung der Abgasreinigung unter 17 Grad Celsius und über 30 Grad Celsius seien in der Sache nicht richtig. Die Außentemperatur sei nur einer von vielen Faktoren, die bei der Steuerung der Abgassysteme eine Rolle spielen können. Die Emissionskontrolle sei ein hochkomplexes System, das je nach Umgebungsbedingungen, Lastanforderungen und Betriebszuständen unterschiedliche Abgasrückführungsraten und AdBlue-Dosierungen erfordere. Daher lasse sich keine allgemeingültige Aussage darüber treffen, welcher Wirkungsgrad der Emissionsminderungssysteme bei bestimmten Außentemperaturen erreicht würden.

Wesentlich für die Reduktion von NO_x-Rohemissionen sei das Verhältnis von Kraftstoff zu Luft im Brennraum (insgesamt und insbesondere auch im Hinblick auf eine optimale Durchmischung). Einen erheblichen Einfluss hätten dabei: Betriebsarten, Gang sowie Schaltprogramm (sie führten zu unterschiedlichen Lasten und Drehzahlen), der Ladedruck und die Ladelufttemperatur (sie beeinflussten insbesondere die Dichte der Luft im Verbrennungsraum), die Position von Drallklappe und Drosselklappe, der Beginn, die Dauer und die Anzahl von Vor- und Nacheinspritzungen, der Einspritzdruck (sie beeinflussen die Vermischung von Kraftstoff und Luft im Verbrennungsraum), das Verdichtungs-Verhältnis, die Motortemperatur und Last- und Drehzahleinflussungen, Z.B. durch die Klimaanlage. Hinzu kämen konstruktive Merkmale, wie die Ein- und Auslasskanalgestaltung, die Muldengeometrie, das Verdichtungsverhältnis, die Auslegung des Einspritzsystems, speziell dem Injektor (Anzahl und Durchmesser der Einspritzlöcher, dem Strahlkegelwinkel, der Lochzahl). Der Anteil rückgeführten Abgase sei nur ein Einflussparameter von vielen. Insbesondere Aussagen aus x% AGR-Rate folgten y% Stickoxid-Emissionen seien damit nicht möglich.

Aus den Ausführungen der Klägerin gehe hervor, dass der Zeuge Friedrich so genannte „Real-Driving-Messungen“ vorgenommen habe, die für das streitgegenständliche Fahrzeug ohnehin

unerheblich seien. Da sie nicht in das Verfahren eingeführt worden seien, könne auch nicht auf sie eingegangen werden. Die Behauptung, der Warmstart werde durch den Neigungswinkel oder zeitliche Faktoren erkannt, sei nicht einlassungsfähig. Ebenso werde bestritten, dass die Abgasreinigung bei einem Warmstart ausgeschaltet werde.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist teilweise zulässig (I.) und begründet (II.).

I. Die Klage ist überwiegend zulässig.

1. Der Klageantrag Ziff. 1 ist nur teilweise zulässig. Er ist unzulässig, soweit er die Verurteilung Zug um Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des PKW beantragt. Bereits in der Klageschrift führt die Klagepartei widersprüchlich aus, sie mache Schadensersatzansprüche geltend (Satz 1 der Begründung), um anschließend zuerst Bereicherungsansprüche nach Anfechtung des Kaufvertrages anzuführen und erst nachrangig vertragliche und deliktische Schadensersatzansprüche sowie kaufrechtliche Mängelrechte. Nach § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO muss die Klageschrift neben der bestimmten Angabe des Gegenstands und des Grundes des erhobenen Anspruchs auch einen bestimmten Antrag enthalten. Damit wird der Streitgegenstand abgegrenzt und zugleich eine Voraussetzung für die etwa erforderlich werdende Zwangsvollstreckung geschaffen. Daran gemessen ist ein Klageantrag grundsätzlich hinreichend bestimmt, wenn er den erhobenen Anspruch konkret bezeichnet, dadurch den Rahmen der gerichtlichen Entscheidungsbefugnis (§ 308 ZPO) absteckt, Inhalt und Umfang der materiellen Rechtskraft der begehrten Entscheidung (§ 322 ZPO) erkennen lässt, das Risiko eines Unterliegens des Klägers nicht durch vermeidbare Ungenauigkeit auf den Beklagten abwälzt und schließlich eine Zwangsvollstreckung aus dem Urteil ohne eine Fortsetzung des Streits im Vollstreckungsverfahren erwarten lässt. Welche Anforderungen an die Konkretisierung des Streitgegenstands in einem Klageantrag zu stellen sind, hängt von den Besonderheiten des anzuwendenden materiellen Rechts und den Umständen des Einzelfalls ab (so OLG Karlsruhe, Urteil vom 09. Januar 2020 – 17 U 133/19 –, Rn. 22, juris).

Diesen Anforderungen wird der Klageantrag Ziff. 1 nicht vollständig gerecht. Zwar lässt sich das Leistungsbegehren der Klagepartei einwandfrei ermitteln. Die Einschränkung um die Zahlung ei-

ner noch von der Beklagtenpartei darzulegenden Nutzungsentschädigung ist hingegen unbestimmt. Es ist nicht klar, in welcher Höhe die Klagepartei Gegenansprüche für berechtigt hält und bei der Antragstellung berücksichtigt, so dass sie insoweit kein Teilunterliegen mit ihrem Antrag riskiert. Die Klagepartei ist auch nicht zu einer derart unbestimmten Antragstellung gezwungen. Sie wäre ohne weiteres in der Lage, den Nutzungsvorteil zu beziffern. Anders als die Beklagtenpartei kennt sie alleine den kilometerabhängig gezogenen Nutzen. Sie ist in der Lage, den Vorteil zu beziffern. Auf die Darlegungs- und Beweislast bei der Berücksichtigung des Gegenanspruchs kommt es nicht an. Es kann zudem nicht angenommen werden, dass die Klagepartei bei Klageeinreichung bereit gewesen wäre, jede beliebige Bezifferung des Nutzungsvorteils durch die Gegenseite zu akzeptieren. Bei der Frage, wie der Nutzungsvorteil zu berechnen ist, kommt es auf tatsächliche und rechtliche Fragen an, zu denen sich die Klagepartei bereits bei Klageeinreichung positionieren kann. Die Unbestimmtheit dieser „Zug um Zug-Einschränkung“ führt jedoch nicht zu einer Unbestimmtheit des gesamten Klageantrages. Aus dem Gesamtzusammenhang ergibt sich nämlich, dass die Klagepartei insoweit der Sache nach keine Zug-um-Zug-Verurteilung begehrt, sondern sich auf ihren Zahlungsanspruch eine Nutzungsentschädigung im Wege des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen möchte und meint, diese nicht beziffern zu können. Dies ergibt sich unter anderem auch daraus, dass bei einem Bereicherungsanspruch die Vor- und Nachteile zu saldieren sind (BGH, Urteil vom 10. Februar 2004 – X ZR 117/02 –, BGHZ 158, 63-69, Rn. 15; Palandt/Sprau, BGB, 78. Aufl., § 818 Rn. 28). Die Einschränkung des Klageantrags geschieht somit lediglich vorsorglich im Hinblick auf die Kostenentscheidung (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 09. Januar 2020 – 17 U 133/19 –, Rn. 23, juris).

2. Der Feststellungsantrag ist zulässig. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Kläger einer Schadensersatzklage nicht gehalten, eine Leistungsklage zu erheben, wenn er den Schaden noch nicht abschließend beziffern kann, weil dieser noch nicht abgeschlossen ist (vgl. nur: BGH, Urteil vom 15. Januar 2008 – VI ZR 53/07 –, Rn. 7, juris). War ein Schadensereignis zum Zeitpunkt der Klageerhebung noch nicht abgeschlossen, vermag der Kläger jedoch im Laufe des Verfahrens den Schaden abschließend zu beziffern, ist er hierzu ebenfalls nicht verpflichtet, sondern kann weiterhin seinen Feststellungsantrag aufrechterhalten (BGH, Urteil vom 04. November 1998 – VIII ZR 248/97 –, Rn. 15, juris).

Eine Feststellungsklage, mit der die Ersatzpflicht für reine Vermögensschäden festgestellt werden soll, ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs allerdings nur zulässig, wenn zumindest eine hinreichende Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts besteht. Daran fehlt es, wenn der Eintritt irgendeines Scha-

dens noch ungewiss ist; der Kläger muss die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts substantiiert dartun (BGH, Beschluss vom 04. März 2015 – IV ZR 36/14 –, Rn. 15, juris).

Dies hat die Klagepartei getan. Das Fahrzeug unterliegt einem amtlichen Rückruf durch das Kraftfahrtbundesamt. Zum Zeitpunkt der Klageerhebung war das Fahrzeug der Klagepartei noch nicht nachgerüstet. Es bestand daher die Gefahr, dass ihm im Falle der Verweigerung der Nachrüstung der Betrieb des Fahrzeugs durch die Zulassungsstelle gemäß § 5 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (im Folgenden: FZV) untersagt und das Fahrzeug stillgelegt wird. Der Zeitpunkt des damit verbundenen weiteren Schadens wegen des Nutzungsausfalls sowie etwaiger Rechtsverteidigungskosten gegen das Vorgehen der Zulassungsstelle etc. stand noch nicht fest. Der Schadenseintritt war jedoch ausreichend wahrscheinlich.

Zwar wäre der Schaden abschließend bezifferbar gewesen, wenn die Beklagtenpartei sich sofort auf die auch von der Klagepartei primär begehrte Rückabwicklung eingelassen hätte. Die Klagepartei musste jedoch - wie sich herausgestellt hat zu Recht - damit rechnen, dass sie nicht sofort zu ihrem Recht kommt und ihr daher im Laufe des Gerichtsverfahrens bis zum Eintritt der Rechtskraft einer Entscheidung ein weiterer Schaden entstehen kann. Eine zwischenzeitliche Nachrüstung des Klägerfahrzeugs lässt zwar diese Gefahr entfallen, berührt aber nicht die Zulässigkeit der Feststellungsklage.

3. Der Feststellungsantrag Ziff. 1 war zudem auszulegen, dass es dem Kläger um die Erstattung von Schäden geht, die im Zusammenhang mit der Manipulation der Abgasbehandlung durch eine Steuerung in Abhängigkeit von einer Prüfstandserkennung geht und nicht, wie pauschal im Antrag formuliert, um irgendwelche anderen, unbenannten Manipulationen. Dies geht aus dem gesamten Vorbringen des Klägers hervor, der sich ausschließlich mit dieser Thematik befasst. Entsprechend war dies bei der Tenorierung klarzustellen (s. hierzu auch (OLG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2019 – 17 U 160/18 –, Rn. 66, juris).

II. Die Klage ist teilweise begründet.

1. Der Klageantrag Ziff. 1 ist nur teilweise begründet. Die Klagepartei hat gegen die Beklagte einen Bereicherungsanspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises nach erfolgreicher Anfechtung des Kaufvertrages wegen arglistiger Täuschung (a.). Sie muss im Gegenzug neben dem Fahrzeug auch die gezogenen Nutzungen an die Beklagte herausgeben (b.).

a. Die Klagepartei hat gegen die Beklagte einen Anspruch gemäß § 812 Abs. 1 S. 1 Alt. 1, § 142 BGB, § 123 BGB auf Rückzahlung des Kaufpreises. Die Beklagte hat den Kaufpreis rechtsgrundlos erhalten, weil der Kaufvertrag nach Anfechtung gemäß § 142 Abs. 1 BGB unwirksam ist. Die von der Klagepartei erklärte Anfechtung ist begründet, weil das Fahrzeug über eine unzulässige Abschaltvorrichtung in der Form einer Prüfstanderkennung verfügt, mit der die Gefahr einer Betriebsuntersagung verbunden ist (aa.). Hierüber hat die Beklagte die Klagepartei getäuscht (bb.). Dabei hat die Beklagte arglistig gehandelt (cc.). Die Täuschung war für den Abschluss des Kaufvertrages kausal (dd.). Die Klagepartei hat die Anfechtung rechtzeitig erklärt (ee.).

aa. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet, mit der bei Abschluss des Vertrages die Gefahr der Betriebsuntersagung des Fahrzeugs verbunden war.

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29. Juni 2007; nachfolgend: VO 715/2007/EG), in deren Anwendungsbereich auch das Fahrzeug der Klagepartei fällt (Art. 2 Abs. 1, Art. 10 VO 715/2007/EG), legt gemeinsame technische Vorschriften der Mitgliedstaaten für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest (Art. 1 Abs. 1 VO 715/2007/EG). Dabei regelt sie unter anderem auch die Anforderungen, die die Hersteller von Neufahrzeugen zu erfüllen haben, um eine EG-Typgenehmigung zu erhalten (Art. 5 VO 715/2007/EG). Die genannte Verordnung wird unter anderem ergänzt durch die Verordnung 692/2008/EG der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28. Juli 2008). Diese "Durchführungsverordnung" regelt in Art. 3 Abs. 1, dass der Hersteller für die Erlangung der EG-Typgenehmigung die Übereinstimmung mit den in den Anhängen im Einzelnen konkretisierten Prüfbedingungen nachzuweisen hat, und verlangt in Art. 3 Abs. 9 Unterabs. 3 bei Dieselfahrzeugen zusätzlich weitere Nachweise im Hinblick auf Stickoxid-Emissionen, unter anderem auch "zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems".

Nach Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007/EG hat der Hersteller von ihm gefertigte Neufahrzeuge dergestalt auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen den

Vorgaben der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (vgl. Erwägungsgrund 12 der VO 715/2007/EG) und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche erhebliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 der VO 715/2007/EG) erreicht wird. Folgerichtig sieht die Verordnung die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, strikt als unzulässig an (Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG), sofern nicht die ausdrücklich normierten Ausnahmetatbestände (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG) greifen (s. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 10, 11 juris).

Dies bedeutet, dass die im NEFZ gemessenen Emissionswerte repräsentativ für das Emissionsverhalten des Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen sein muss. Eine beliebige, oder allein zweckmäßige Änderung der Abgasreinigungsstrategie für andere, immer noch normale Betriebsbedingungen ist nicht zulässig, wenn dies mit einer Verringerung der Wirkung von Emissionskontrollsystemen einhergeht. Dabei ist eine "Abschaltvorrichtung" gemäß Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG definiert als jedes Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten 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.

(2) Aus dem insoweit unstreitigen Sachvortrag der Parteien ergibt sich, dass in dem Fahrzeug eine offensichtlich unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007/46 verbaut ist, die nicht durch einen Ausnahmetatbestand gerechtfertigt ist. Das streitgegenständliche Fahrzeug bzw. die Motorsteuerungssoftware erkennt anhand von Parametern, die die Beklagte nicht offengelegt hat, dass es sich in einer Prüfungssituation für den NEFZ befindet. Es erkennt offenbar, ob es entsprechend den Prüfvorschriften vorkonditioniert wird, wie sie insbesondere in Anhang 4a der Regelung Nr. 83 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Emission von Schadstoffen aus dem Motor entsprechend den Kraftstoffanforderungen des Motors [2015/1038] festgelegt sind. Durchläuft es den Test regulär, also vorkonditioniert und mit einem Kaltstart (sog. NEFZ-kalt), hält es die Grenzwerte der einschlägigen Emissionsnorm ein. Wird hingegen der NEFZ ohne Vorkonditionierung durchlaufen (sog. NEFZ-warm) bzw. liegen die Prüf-

bedingungen nicht vor, emittieren die Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs ein Vielfaches der zulässigen Grenzwerte.

Dies steht aufgrund des beidseitigen Parteivortrages fest. Im vorliegenden Verfahren hat die Klagepartei vorgetragen, der Zeuge Axel Friedrich habe nahezu alle Motorenfamilien der Beklagten getestet. Dabei habe er festgestellt, dass die Fahrzeuge bei einem Warmstart (NEFZ-warm) massiv höhere Emissionen verursachten als bei einem Kaltstart. So sei es auch bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Erkannt werde der Warmstart über die Kühlmitteltemperatur und andere Parameter wie zum Beispiel Neigungswinkel oder zeitliche Faktoren. Lügen die mit einer Vorkonditionierung verbundenen Bedingungen, zu denen der Kaltstart gehöre, nicht vor, gehe das Fahrzeug davon aus, sich nicht auf einem Prüfstand zu befinden. Ein Warmstart führe bei allen Fahrzeugen der Beklagten zu deutlich erhöhten Emissionen, weil das Fahrzeug in diesem Zustand die Abgasreinigung runterfahre bzw. ausschalte.

Die Beklagte hat diesen Klagevortrag nur selektiv bestritten. Sie hat zunächst die - unzutreffende und nicht durch den Klägervortrag begründbare - Auffassung vertreten, aus den Ausführungen der Klagepartei gehe hervor, der Zeuge Friedrich habe so genannte „Real-Driving-Messungen“ vorgenommen. Hinsichtlich der Erkennung des Warmstarts - in Abweichung zum Kaltstart, der zum NEFZ gehört - hat die Beklagte lediglich sich auf den Standpunkt gestellt, der Warmstart werde durch den Neigungswinkel oder zeitliche Faktoren erkannt, sei „nicht einlassungsfähig“. Warum die Behauptung, ein Warmstart (und somit ein NEFZ-kalt) werde am Neigungswinkel oder anhand zeitlicher Faktoren erkannt, nicht einlassungsfähig sein soll, erschließt sich. Hier hätte die Beklagte schlicht bestreiten können, wenn dies der Wahrheit entsprochen hätte. Zudem hat sie durch ihr selektives Bestreiten unstreitig gelassen, dass das Fahrzeug den Warmstart anhand der Kühlmitteltemperatur erkenne. Hinsichtlich der Änderung der Abgasreinigung hat sie lediglich die Behauptung der Klagepartei bestritten, bei Erkennung eines Warmstarts werde die Abgasreinigung abgeschaltet. Nicht bestritten hat sie die ebenfalls aufgestellte Behauptung, die Abgasreinigung werde bei Erkennen eines Warmstarts (gegenüber derjenigen bei einem Kaltstart) runtergefahren.

Demnach ist unstreitig, dass das Fahrzeug, wenn es nicht entsprechend dem NEFZ-Prüfzyklus vorkonditioniert wird, was unter anderem am Warmstart erkannt wird, beim NEFZ-warm eine um ein Vielfaches höhere Menge an Stickoxid emittiert als beim NEFZ-kalt. Ebenfalls ist unstreitig, dass - im Gegensatz zu diesem Phänomen - prinzipiell bei einem Kaltstart mit höheren Emissionen zu rechnen ist, als bei einem Warmstart.

Das von der Klagepartei vorgetragene Phänomen einer höheren Emission im Falle des Durchlaufens des NEFZ-warm wurde auch bereits im Rahmen der Begutachtung durch den Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des Bundesverkehrsministeriums vom April 2016 bei Fahrzeugen der Beklagten festgestellt. Beispielsweise wurde beim Mercedes C 220 2,1l beim NEFZ-warm eine 3,3-fache Überschreitung der im NEFZ-kalt gemessenen Emissionen gemessen (144 mg/km gegenüber 43 mg/km; das BMVI hat lediglich die Abweichung nicht in Relation von der tatsächlich gemessenen Emission, sondern vom Grenzwert dargestellt, was die Abweichung als nicht so krass erscheinen lässt). Dieses Phänomen wurde im Bericht als nicht nachvollziehbar bezeichnet. Die Untersuchungskommission ist dem jedoch nicht nachgegangen. Beim Mercedes S 350 Bluetec 3.0 l Euro 6 lag die Überschreitung beim 4,1-fachen und beim Mercedes Sprinter 2.1 l Euro 5 bei knapp dem 5-fachen.

Da beim NEFZ-warm der identische Fahrzyklus gefahren wird, wie beim NEFZ-kalt, und die Rahmenbedingungen ohne Kaltstart eher niedrigere Emissionen zur Folge haben müssten, ist vernünftigerweise zu erwarten, dass die Emissionswerte nicht wesentlich abweichen. Tatsächlich übersteigen die im NEFZ-warm erzeugten Emissionswerte die im NEFZ-kalt nachgewiesenen Emissionswerte um ein Vielfaches. Die nicht nachvollziehbare Überschreitung der Emissionswerte belegt, dass die im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens NEFZ-kalt gemessenen Werte, und somit die dort angewandte Abgasreinigungsstrategie, entgegen Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007/EG nicht repräsentativ für das Fahrzeug sind. Da zudem die anderen Rahmenbedingungen, insbesondere die konkrete Fahrzeug- und Motorbelastung im Fahrzeug nicht geändert werden, steht fest, dass das Fahrzeug über eine Prüfstanderkennung verfügt, die bewusst genutzt wird, um willkürlich die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems zu verringern.

Dabei ist nicht erforderlich, die einzelnen Parameter oder die Kombination der Parameter zu identifizieren, an die die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems geknüpft wird. Ein solcher Vortrag kann die Klagepartei mangels eigener Kenntnis von der hochkomplexen Motorsteuerung nicht halten. Ohne Vortrag der Beklagten – wie hier – lassen sich die konkreten Parameter auch kaum systematisch ermitteln. Es genügt – ausgehend vom NEFZ-kalt – die Feststellung der Emissionswerte, bei normalem Fahrzeugbetrieb in einer bestimmten Situation zu erwarten sind und die hiervon nicht nachvollziehbare deutliche Abweichung.

Die Beklagte hat für die ungewöhnlich hohen Unterschiede der Emissionswerte im NEFZ-kalt und NEFZ-warm keine Ausnahmetatbestände angeführt, die diese erklären oder gar rechtfertigen

könnten. Sie sind auch nicht erkennbar.

(3) Mit dem Einbau dieser prüfstandabhängigen Abschaltelinrichtung ist die Gefahr verbunden, dass die Zulassungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 FZV den Betrieb des Fahrzeugs beschränkt oder untersagt, wenn die nach Unionsrecht unzulässige Abschaltelinrichtung nicht entfernt wird (BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 19, juris). Zudem bestand – jedenfalls zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages – die Gefahr, dass die Typgenehmigung von der Genehmigungsbehörde widerrufen wird, wenn eine technische Nachbesserung zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich gewesen wäre.

(4) Entgegen der Auffassung der Beklagten entfaltet die EG-Typgenehmigung keine Tatbestandswirkung in einer hier entscheidungserheblichen Weise. Es ist nicht Regelungsgehalt der Typgenehmigung festzustellen, dass das Fahrzeug über keine unzulässige Abschaltelinrichtung verfügt und daher bei nachträglicher Entdeckung einer solchen weder mit einem Rückruf noch mit etwaigen Betriebsstilllegungen zu rechnen sei. Im Gegenteil zeigt gerade die Praxis des Kraftfahrt-Bundesamtes, dass die Hersteller und Fahrzeughalter mit Reaktionen und Sanktionen zu rechnen haben, wenn sich herausstellt, dass die Typgenehmigung unter Einsatz von unzulässigen Abschaltelinrichtungen erlangt wurde.

bb. Die Beklagte hat die Klagepartei arglistig i.S.v. § 123 BGB über die bestehende Gefahr des Widerrufs der EG-Typgenehmigung und der Betriebsstilllegung getäuscht (1). Weiter hat die Beklagte auch über die fehlende Aussagekraft der Emissionswerte in der Herstellerbescheinigung gemäß § 4 Abs. 3 VO 715/2007/EG getäuscht (2).

(1) Die Beklagte hat die Klagepartei getäuscht, indem sie die Tatsache verschwiegen hat, dass in dem Fahrzeug eine evident unzulässige Abschaltelinrichtung eingebaut ist, die bei Bekanntwerden das Risiko der Betriebsstilllegung durch die Zulassungsbehörde mit sich bringt. Eine Täuschung durch Verschweigen bzw. Unterlassen liegt vor, wenn der andere Teil nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrsanschauung redlicherweise eine Aufklärung erwarten durfte (vgl. nur Palandt/Ellenberger, aaO., § 123 Rn. 5 m.w.N.). Ein Käufer geht bei Erwerb eines Fahrzeugs davon aus, dass das Genehmigungsverfahren ordnungsgemäß und ohne Täuschung der Genehmigungsbehörde über wesentliche technische Eigenschaften und Zulassungsvoraussetzungen durchgeführt wurde. Er rechnet damit, dass er das Fahrzeug dauerhaft und ohne Einschränkungen nutzen kann (vgl. a. OLG Köln, Urteil vom 06. September 2019 – 19 U 51/19 –, Rn. 28, juris). Vor diesem Hintergrund ist der Einbau einer unzulässigen Abschaltelinrichtung, die zu

einer Verwendungseinschränkung führen kann, vom Verkäufer offenzulegen. Dies hat die Beklagte als Verkäuferin unterlassen.

(2) Die Beklagte hat zudem über die Richtigkeit der Emissionswerte in der Herstellerbescheinigung arglistig getäuscht.

Gemäß § 4 Abs. 3 VO 715/2007/EG ist der Hersteller verpflichtet, in einem für den Fahrzeugkäufer bestimmten Schriftstück Angaben über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch zu machen. Aus Erwägungsgrund Nr. 17 zu der o.g. Verordnung ergibt sich, dass der Verkäufer dadurch objektive und genaue Informationen erhalten soll. Diese dienen erkennbar als Entscheidungshilfe für den Käufer, um sich über bestimmte Umwelteigenschaften zu informieren und diese mit den Umwelteigenschaften von Fahrzeugen von Wettbewerbern zu vergleichen. Auch hierzu wurde ein einheitliches Messverfahren entwickelt und folgerichtig ein Verbot von Abschaltvorrichtungen, die zu schlechteren, nicht repräsentativen Emissionswerten außerhalb des Prüfverfahrens führen, festgelegt.

Gibt ein Hersteller in diesem Schriftstück die Emissionswerte an, die im NEFZ-kalt ermittelt wurden, obwohl er eine Abschaltvorrichtung verbaut hat, die zu einem erheblich abweichenden Emissionsverhalten außerhalb des NEFZ-kalt führt, täuscht er über die Repräsentativität der im NEFZ-kalt ermittelten Emissionswerte. Besonders deutlich wird dies am Vergleich der Werte zwischen NEFZ-kalt und NEFZ-warm. Da im normalen Betrieb die Fahrzeuge nur selten die Vorkonditionierung durchlaufen, sind die Emissionswerte des NEFZ-warm eher repräsentativ als die durch eine besondere Abgasreinigungsstrategie erzielten Emissionswerte des NEFZ-kalt. Wird ein Fahrzeug anhand der Emissionswerte der Wettbewerber verglichen, würden die hohen (und unzulässigen) Emissionswerte negativ auffallen.

Es liegt nahe, dass sich auch hierüber die Klagepartei getäuscht hat. Dies hat das Gericht allerdings nicht abschließend festgestellt, da bereits eine Täuschung über die dauerhafte Verwendbarkeit des Fahrzeugs vorliegt.

cc. Die Beklagte hat bei Abschluss des Kaufvertrages die Klagepartei arglistig gehandelt.

Bei einer Täuschung durch Verschweigen eines offenbarungspflichtigen Umstands handelt arglistig, wer diesen mindestens für möglich hält und gleichzeitig weiß oder damit rechnet und billigend in Kauf nimmt, dass der Erklärungsgegner den Umstand nicht kennt und bei Offenbarung den

Vertrag nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte (vgl. nur BGH, Urteil vom 13. Juni 2007 – VIII ZR 236/06 –, Rn. 29, juris; BGH, Urteil vom 11.05.2001, V ZR 14/00, NJW 2001, 2326; MünchKommBGB/Armbrüster, 8. Aufl., § 123 Rn. 14). Das Tatbestandsmerkmal der Arglist erfasst damit nicht nur ein Handeln des Veräußerers, das von betrügerischer Absicht getragen ist, sondern auch solche Verhaltensweisen, die auf bedingten Vorsatz im Sinne eines „Fürmöglichhaltens“ reduziert sind und mit denen kein moralisches Unwerturteil verbunden sein muss.

Das Gericht ist davon überzeugt, dass die Beklagte die zum Einsatz kommende Technik, die von der Prüfstanderkennung abhängige Abgasreinigung, sowie deren Reduzierung bei Nichtvorliegen einer Prüfung kannte. Ebenso ist das Gericht davon überzeugt, dass der Beklagten die Konsequenzen aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, namentlich in die Gefahr der Betriebsstilllegung, bekannt war und sie diese Gefahr billigend in Kauf genommen hat. Schließlich war ihr bewusst, dass ein Käufer in Kenntnis des Risikos der Betriebsstilllegung ein Fahrzeug nicht erworben hätte.

Die Beklagte verfügt bekanntermaßen über eine langjährige Erfahrung und hohe Expertise in dem Bau und der Entwicklung hochkomplexer und leistungsstarker Motoren. Auch die Darstellung über die Funktionsweise des Motors belegt, wie differenziert und mit hohem technischen Sachverstand die Beklagte in der Lage ist, sich den zahlreichen technischen Herausforderungen zu stellen und passgenaue Lösungen zu entwickeln. Das Gericht hat keinen Zweifel daran, dass die Beklagte daher die differenzierte Steuerung der Abgasreinigung in sämtlichen Betriebszuständen sehr genau kennt und durch zahlreiche Versuche eine optimale Bedatung für die verschiedenen Betriebszustände und Anforderungen vorgenommen hat. Es ist nicht vorstellbar, dass der Beklagten das auffällig abweichende Emissionsverhalten unbekannt geblieben ist. Das behauptet sie auch nicht. Die hohen Unterschiede zwischen den Emissionen beim NEFZ-kalt und NEFZ-warm, die nicht ansatzweise erklärbar sind, belegen ohne Zweifel den Vorsatz der Beklagten, auf dem Prüfstand sehr gute und normgerechte Emissionswerte zu erzeugen, die allerdings nicht repräsentativ für das allgemeine Fahrverhalten des Fahrzeuges sind. Die ungewöhnlichen Differenzen belegen, dass die Beklagte auf dem Prüfstand eine besondere Abgasreinigungsstrategie entwickelt hat, die sie für den Normalbetrieb nicht angewendet hat.

Es bestehen auch keine Zweifel, dass der Beklagten die Unrechtmäßigkeit ihres Verhaltens bekannt war. Die Intention der einschlägigen VO 715/2007/EG war ihr bekannt und aus dem Normtext und seinen Erwägungsgründen ohne Zweifel erkennbar. Die Festlegung von Emissions-

grenzwerten sowie die Verpflichtung zur Abgabe von Herstellerinformationen für Käufer zielten einerseits darauf, durch eine Reduzierung der Schadstoffemissionen den Gesundheits- und Umweltschutz zu fördern und andererseits den Wettbewerb zwischen den Herstellern durch objektive und vergleichbare Informationen zu verbessern. Wer eine Abgasstrategie entwickelt, die alleine für den Prüfstand Anwendung findet, um besonders günstige Werte vorzuweisen, und die beim Normalbetrieb nur in modifizierter und reduzierter Weise zum Einsatz kommt, erkennt die offensichtliche Zweckverfehlung seines Vorgehens, die damit verbundene Täuschung der Genehmigungsbehörden und Käufer sowie den Verstoß gegen das ausdrückliche Verbot, eine Abschalt-einrichtung zu verwenden.

Es ist unstrittig, dass die Organe der Beklagten und die verantwortlichen Mitarbeiter die eingesetzte Technik kannten. Soweit die Beklagte im Prozess die rechtliche Auffassung vertritt, es liege keine unzulässige Abschalt-einrichtung vor, stellt dies die Tatsachenkenntnis der Beklagten nicht infrage. Es lassen sich angesichts der Evidenz der unzulässigen Steuerung der Abgasreinigung auch keine Umstände finden, die dafür sprächen, die Beklagte hätte sich in einem Rechtsirrtum hinsichtlich der Zulässigkeit der Abschalt-einrichtung oder des Vorliegens eines Ausnahmetatbestands befinden können.

dd. Es steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass die Klagepartei in Kenntnis der verschwiegenen Abschalt-einrichtung und der damit verbundenen Gefahr der Betriebsstilllegung von dem Kauf Abstand genommen hätte. Es entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass Fahrzeugwerber mit dem Kauf eines hochwertigen Fahrzeuges, zumal als Neufahrzeug, die dauerhafte Nutzbarkeit erwarten und ein Fahrzeug nicht kaufen, wenn mit diesem die Gefahr des jederzeitigen Zulassungswiderrufs verbunden ist.

ee. Die Klagepartei hat die Anfechtung rechtzeitig erklärt. Gemäß § 124 Abs. 1, 2 BGB muss die Anfechtung nach § 123 BGB binnen Jahresfrist erfolgen. Die Frist beginnt zu dem Zeitpunkt, in welchem der Anfechtungsberechtigte die Täuschung entdeckt. Hierzu verweist die Beklagtenseite lediglich pauschal auf Zeitungsartikel oder Dokumente, die im Rahmen der Klagebegründung vorgelegt wurden und älter als ein Jahr vor Abgabe der Anfechtungserklärung vom 24.05.2019 sind. Die Beklagte hat jedoch nicht vorgetragen, dass genau diese Dokumente der Klagepartei, und nicht nur ihrem Parteivertreter vor Mandatierung durch die Klagepartei, bekannt waren. Noch hat sie konkret vorgetragen, dass aus diesen Dokumenten eine – auch in diesem Verfahren bestrittene – Prüfstanderkennung mit Auswirkung auf die Abgasreinigung im streitgegenständlichen Fahrzeug hervorging. Wie dem Gericht aus zahlreichen Verfahren gegen die Beklagte bekannt ist,

wendet diese regelmäßig ein, dass die Motorsteuerung bei jedem Fahrzeugtyp unterschiedlich sei. Dann muss sie auch vortragen, dass die Klagepartei bezüglich des in ihrem Fahrzeug verbauten Motortyps Kenntnis von der arglistigen Täuschung hatte.

b. Die Klagepartei hat einen Anspruch nur in Höhe von 53.497,78 €

€. Neben der Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs, die die Klagepartei bei ihrer Antragstellung bereits wirksam berücksichtigt hat, hat sie der Beklagten die gezogenen Nutzungsvorteile herauszugeben. Diese belaufen sich auf 51.993,50 €. Die Ansprüche der Klagepartei auf Herausgabe des Kaufpreises sind zu saldieren mit dem Gegenanspruch der Beklagten auf Herausgabe der gezogenen Nutzungen und führen zu einer entsprechenden Entreicherung der Beklagten (BGH, Urteil vom 10. Februar 2004 – X ZR 117/02 –, BGHZ 158, 63, Rn. 15).

Unstreitig hat die Klagepartei bis zum 19.02.2020, einem Tag vor Schluss der mündlichen Verhandlung, mit dem Fahrzeug eine Fahrstrecke von 104.380 km zurückgelegt. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Fahrleistung von 39 km. Hochgerechnet auf den Tag der mündlichen Verhandlung ergibt sich eine Laufleistung von 104.419 km. Der Nutzungsvorteil je gefahrenem Kilometer errechnet sich aus dem Kaufpreis dividiert durch die von dem Fahrzeug zu erwartende Restlaufleistung nach vertraglicher Fahrzeugübergabe. Das Gericht schätzt gemäß § 287 ZPO, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs eine Gesamtfahrleistung von 300.000 km hat. Die Klägerin hat das Fahrzeug mit einem Kilometerstand von 0 km erworben, so dass es noch eine zu erwartende Restlaufleistung von 300.000 km hatte. Dies bedeutet, dass die Klagepartei, bezogen auf den Kaufpreis von 82.059,90 € einen Nutzungsvorteil von 0,27 €/km, insgesamt also 28.562,12 € (104.419 km x 0,27 €/km) gezogen hat.

Die von der Klagepartei gewählte Form der Rückabwicklung des wegen arglistiger Täuschung angefochtenen Kaufvertrages führt zu der Verpflichtung der Klagepartei, gemäß § 818 Abs. 1 BGB die gezogenen Nutzungen herauszugeben. Auch wenn sich die Klagepartei letztendlich auf einen Verstoß von unionsrechtlichen Vorschriften über das Typgenehmigungsverfahren beruht, richtet sich die Rückabwicklung nach nationalem Recht. Dieses sieht vor, dass bei einer Rückabwicklung eines Vertrages grundsätzlich keine Seite bereichert bleiben soll und gezogene Nutzungen herauszugeben sind. An diese Vorschriften ist das Gericht gebunden.

II. Der Feststellungsantrag der Klagepartei ist – nach interessengerechter Auslegung – in dem zugesprochenen Umfang begründet. Zum Zeitpunkt der Klageeinreichung, und auch jetzt noch, ist

es hinreichend wahrscheinlich, dass Ihr noch weitere Schäden entstehen, die sie gemäß § 311 Abs. 2, § 280 Abs. 1 BGB von der Beklagten erstattet verlangen kann. Das arglistige Verschweigen einer aufklärungspflichtigen Tatsache stellt zugleich eine Pflichtverletzung im vorvertraglichen Schuldverhältnis dar. Durch die Anfechtung werden solche Schadensersatzansprüche nicht ausgeschlossen (vgl. nur Palandt/Grüneberg, aaO, § 311 Rn. 13).

Während der Dauer des Rechtsstreits kann bei der Klagepartei ein weiterer Schaden entstehen. Beispielsweise kann eine Betriebsstilllegung durch die Zulassungsstelle, und damit verbunden ein Nutzungsausfall, erfolgen, wenn die Klagepartei trotz Rückruf des Fahrzeuges das erforderliche Software-Update nicht aufspielen lässt. Weiter entstehen ihr Aufwendungen auf das Fahrzeug, wie die regelmäßige Wartung oder die TÜV-Prüfung.

III. Die Klagepartei hatte einen Anspruch auf Erstattung ihrer vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten gemäß § 311 Abs. 2, § 280 Abs. 1 BGB. Zu erstatten sind allerdings nur die zur Rechtsverfolgung erforderlichen Anwaltskosten. Hier ist beim Gegenstandswert zu berücksichtigen, dass sowohl bei der Anfechtung als auch bei einem im Raum stehenden Schadensersatz die berechtigten Gegenforderungen der Beklagten zu berücksichtigen sind. In Ermangelung anderer Ansatzpunkte setzt das Gericht den zugesprochenen Betrag von 53.497,78 € als Wert für den Gegenstandswert an. Das Gericht hält den Ansatz einer 1,3-fachen Geschäftsgebühr einschließlich der Kostenpauschale für angemessen. Für den Ansatz eines höheren Gebührensatzes sieht das Gericht im Hinblick auf die massenhaft parallel vorkommenden Verfahren keinen Anlass. Da es sich bei der Klagepartei um eine juristische Person handelt und das Fahrzeug offensichtlich zum Gewerbebetrieb gehört, kann eine Umsatzsteuer nicht angesetzt werden. Ausgehend von dem o.g. Gegenstandswert kann die Klagepartei daher 1.642,40 € erstattet bzw. Freistellung verlangen.

Der Anspruch aus Prozesszinsen ergibt sich aus § 291 Abs. 1, § 2 Abs. 2 BGB. Einen darüber hinausgehenden Anspruch hat die Klagepartei nicht dargelegt.

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 91 ZPO und diejenige über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 S. 1 ZPO. Beim Streitwert hat das Gericht neben dem Zahlungsantrag noch den Feststellungsantrag mit ca. 2.000 € berücksichtigt.

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.

Brand
Vorsitzender Richter am Landgericht

Verkündet am 14.05.2020

Langer, JAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 14.05.2020



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