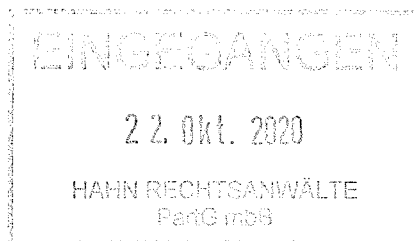


Landgericht Fulda
Aktenzeichen:
2 O 187/20

Verkündet am: 15.10.2020

Lehmann, Justizobersekretärin
Urkundsbeamtin/-beamter der Geschäftsstelle




Im Namen des Volkes Urteil

In dem Rechtsstreit



- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen Hahn Rechtsanwälte PartG mbB, Marcusallee
38, 28359 Bremen
Geschäftszeichen: 

gegen

Daimler AG, vertr. dr. d. Vorstand, d. vertr. durch den Vorstandsvors. Ola
Källenius, Mercedesstraße 120, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte Flashar | Dr. Hahn, Friedrich-Ebert-Straße 110, 34119 Kassel
Geschäftszeichen: 

hat das Landgericht Fulda – 2. Zivilkammer – durch die Richterin am Landgericht Kraus als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 15.10.2020 für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 15.994,50 Euro nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 24.06.2020, Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes SLC 250 D, FIN [REDACTED], zu zahlen, unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung von 2.169,78 Euro.

Die Beklagte wird weiter verurteilt, den Kläger von den Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Mercedes-Benz Bank AG vom 23.08.2018 zur Darlehens-Nr. [REDACTED] in Höhe von derzeit 21.437,92 Euro freizustellen.

Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.336,90 Euro nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 24.06.2020 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits hat die Beklagte 96 Prozent, der Kläger 4 Prozent zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Dem Kläger wird nachgelassen die Vollstreckung durch die Beklagte gegen Leistung einer Sicherheit von 110 Prozent des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand:

Der Kläger macht gegenüber der Beklagten Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Kauf eines Pkw geltend.

Der Kläger ist Käufer des streitgegenständlichen Fahrzeugs Mercedes SLC 250 D, FIN: [REDACTED]. Das Fahrzeug wurde von der Beklagten hergestellt und in den Verkehr gebracht. Der Kläger schloss mit der [REDACTED] unter dem 22.08.2018 einen Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug (Anlage K 1a, Bl. 30 d.A.). Unter dem 28.08.2018 stellte die [REDACTED] dem Kläger den Kaufpreis in Höhe von 36.000,00 Euro in Rechnung und lieferte das Fahrzeug am gleichen Tag aus. Die Laufleistung des Fahrzeugs lag bei Übergabe an den Kläger bei 9.250 km.

Im Rahmen der Abwicklung des Kaufvertrages leistete der Kläger eine Anzahlung in Höhe von 11.000,00 Euro aus Eigenmitteln. Zur weiteren Finanzierung des Kaufpreises schloss der Kläger unter dem 23.08.2018 mit der Mercedes-Benz Bank AG einen Verbraucherdarlehensvertrag zur Vertrags-Nr. [REDACTED] über einen Nettodarlehensbetrag in Höhe von 25.000,00 Euro (Anlage K 1c, Bl. 35 d.A.). Der Kläger zahlt seit Oktober 2018 vereinbarungsgemäß die Darlehensraten in Höhe von monatlich 199,78 Euro. Vorgesehen sind ausweislich des Darlehensvertrages 36 entsprechende Raten und eine Schlussrate von 19.800,- Euro fällig in September 2021. Das Darlehen valutiert derzeit noch in Höhe von 21.437,92 Euro. Der Pkw ist sicherungsübereignet. Zudem heißt es in den Darlehensbedingungen, dass der Darlehensnehmer etwaige Ansprüche aus dem Kaufvertrag und der Sicherungsübereignung an die Darlehensgeberin abtritt, ebenso diverse Ansprüche, die unter sonstige Ansprüche aufgeführt werden. Es wird auf die Darlehensbedingungen verwiesen (Bl. 145 d.A.).

Das Fahrzeug unterliegt der Euro-Norm 6. In dem Pkw ist der Motor OM 651 verbaut.

Im streitgegenständlichen Fahrzeug wird eine Software-Funktionalität verwendet, die im Weiteren als „Thermofenster“ bezeichnet wird.

Ferner verfügt der Motor über eine Kühlmittel-Sollmittel-Regelung, die bewirkt, dass unter Bedingungen auf dem Prüfstand die Kühlmitteltemperatur künstlich niedrig gehalten wird, wodurch sich die Aufwärmung des Motoröls verzögert. Die Stickoxidwerte auf dem Prüfstand sicher unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes bleiben; im Straßenbetrieb wird diese Funktion hingegen oft deaktiviert und der Grenzwert überschritten.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) erließ gegenüber der Beklagten für bestimmte Modelle nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typengenehmigung, wonach bestimmte Fahrzeuge nachzurüsten sind. Hinsichtlich des streitgegenständlichen Pkw liegt ein solcher Rückruf durch das KBA vor. Mit Schreiben vom 20.01.2020 (Anlage K 1e, Bl. 42 d.A.) unterrichtet die Beklagte den Kläger von dem Erfordernis, ein entwickeltes Software-Update auf das Fahrzeug aufspielen lassen zu müssen. Der Rückruf des KBA zum streitgegenständlichen Fahrzeug wurde in der Rückrufdatenbank am 07.01.2020 veröffentlicht. Die KBA-Referenznummer lautet 009595 und der Hersteller-Code der Rückrufaktion 5499303 (Anlage K 12b). Zur Beschreibung des Rückrufs durch das KBA heißt es dort wie folgt: *„Entfernung unzulässiger Abschaltvorrichtungen bzw. der unzulässigen Reduzierung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems“*. Die Beklagte hat Widerspruch gegen den Bescheid eingelegt.

Die Beklagte wurde mit außergerichtlichem Schreiben vom 03.03.2020 aufgefordert, Schadensersatz in der Form zu leisten, als dass sie dem Kläger die seinerzeit geleisteten

Darlehensraten sowie die Anzahlung von 11.000,- Euro erstatte und ihn von den weiteren Darlehensverpflichtungen freistelle (Anlage K 1f, Bl. 44 ff. d.A.). Dem ist die Beklagte nicht nachgekommen.

Der Kläger wurde mit weiterem Schreiben von Juni 2020 an die Durchführung der Rückrufaktion erinnert, welche auf Anordnung des KBA erfolge und bei welcher es sich um einen verpflichtenden Rückruf handele.

Nunmehr begehrt der Kläger von der Beklagten die Zahlung seiner geleisteten Anzahlung auf den Kaufpreis sowie die bisher im Rahmen der Finanzierung geleisteten Raten. Zudem begehrt er die Freistellung von der weiteren Zahlungspflicht im Zusammenhang mit der Pkw-Finanzierung sowie Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

Der Kläger legt der Beklagten arglistiges Handeln und eine sittenwidrige Schädigung zur Last.

Der Kläger führt an, so wie bei der Volkswagen AG betreffend den Motor EA 189 sei mittlerweile auch bei den Fahrzeugen der Beklagten mit den verbauten Motoren OM 651 und OM 642 nachgewiesen, dass zur vordergründigen Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte Abschalteinrichtungen implementiert worden seien. Sämtliche Fahrzeuge, bei denen ein Pflichtrückruf vom KBA angeordnet wurde, und solche, bei denen vorgelagert eine sog. freiwillige Kundendienstmaßnahme der Beklagten angeboten werde, würden die Stickoxid-Grenzwerte im realen Straßenverkehr nicht einhalten, so dass ein Verstoß gegen die EU-Verordnung Nr. 715/2007 vorliege. In allen Fahrzeugen sei eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut. Mit dem Thermofenster, der Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung und den AdBlue Funktionen seien jedenfalls unzulässige Abschalteinrichtungen im streitgegenständlichen Fahrzeug gegeben.

Der Kläger ist der Auffassung, bei der sogenannten Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung handele es sich um eine von mehreren (unzulässigen) Abschalteinrichtungen. Diese Abschalteinrichtung „Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung“ verfüge über zwei Betriebsmodi, deren wesentlicher Unterschied in der Steuerung der AGR-Rate liege (unterschiedliche AGR-Kennfelder). Im Prüfstandmodus werde die AGR-Rate nicht heruntergefahren, so dass Stickoxidemissionen auf das gesetzlich zulässige Maß abgesenkt werden würden. Im Normalbetrieb werde bei der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ein Betriebsmodus (bzw. ein anderes AGR-Kennfeld) eingeschaltet, der im Ergebnis zu einer Reduzierung der AGR-Rate und damit zwangsläufig zu wesentlich höheren Stickoxidemissionen führe. Wäre dieser Betriebsmodus (bzw. dieses AGR-Kennfeld) im Prüfstand aktiv, so hätte der streitgegenständliche Fahrzeugtyp den für die Typengenehmigung notwendigen Abgastest nicht bestanden. Unzulässig sei dabei die von der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung beinhaltete Funktion einer verzögerten Aufwärmung des Motoröls, welche dafür Sorge, dass jedenfalls beim gesetzlichen Prüfzyklus der Grenzwert für Stickoxide (180 mg/km) eingehalten werde. Im Straßenbetrieb werde die Funktion laut KBA dagegen deaktiviert und der Grenzwert deutlich überschritten. Der Kläger zitiert dabei aus einer Stellungnahme der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen im deutschen Bundestag vom 20.11.2019, ausweislich welcher das in Euro-5-Fahrzeuge mit dem Motor 651, der bis Juni 2016 produziert wurde, enthaltene Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung eine unzulässige Abschalteinrichtung darstelle.

Der Kläger führt, zitierend aus dem Urteil des OLG Naumburg vom 18.09.2020 (8 U 8/20) an, dass die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung von Seiten des KBA wie folgt beschrieben werde:

„Die von Daimler applizierten Schaltkriterien sind so gewählt, dass wesentliche Randbedingungen des gesetzlichen Prüfverfahrens erkannt werden können und die Sollwertabsenkung mit Sicherheit bei der gesetzlichen Prüfung Typ 1 im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) aktiv ist. Demgegenüber wird sie schon bei normalen Abweichungen von den Prüfbedingungen des NEFZ, die im realen Verkehr unter Bedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind (normale Betriebsbedingungen), oft abgeschaltet. Bei der Sollwertabsenkung handelt es sich um eine Einrichtung, die die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems beeinflusst.“

Weiter handele es sich bei dem sog. Thermofenster um eine illegale Abschaltvorrichtung.

Unzulässig sei ferner, dass auf dem Prüfstand eine erhöhte Menge an benötigtem Harnstoff (AdBlue) im SCR-System beigemischt werde, während dies im realen Fahrbetrieb nicht der Fall sei. Dies resultiere aus den verwandten Softwareprogrammierungen Bit 13, Bit 14 und Bit 15, welche auf die Regeneration von SCR-Katalysatoren, die für die Effizienz der Abgasreinigung erforderlich ist, einwirkten. Wegen deren Wirkungsweise im Einzelnen wird auf die Schriftsätze verwiesen. Dabei gebe es auch unerklärliche Abweichungen zwischen NEFZ-kalt und NEFZ-warm. So verfüge das Fahrzeug über eine Prüfstanderkennung anhand einer Vorkonditionierung, die bei jedem Fahrzeug vor dem Durchlaufen des NEFZ vorgeschrieben ist. Diese Prüfstanderkennung funktioniere so, dass die Abgasreinigung geändert werde ab einem Lenkwinkelschlag von mehr als 15 Grad, nach 1.200 Sekunden Betriebsdauer bzw. nach der Emission von 17,6 g Stickoxiden. Liegen entsprechende Bedingungen vor, gehe das Fahrzeug davon aus, sich nicht auf dem Prüfstand zu befinden, werde die Abgasreinigung herunter gefahren und es komme zu deutlich erhöhten Emissionen. Zudem verwende die Beklagte eine AdBlue Dosierungsstrategie, die eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstelle. Dabei gebe es einen Modus „Alternative Vorsteuerung“, bei welchem der Verbrauch an Harnstoff-Wasser-Lösung drastisch reduziert werde.

Mit dem Inverkehrbringen eines manipulierten Motors bzw. Fahrzeugs habe die Beklagte sittenwidrig gehandelt und dabei konkludent arglistig getäuscht.

Der Kläger ist der Auffassung, einen Schaden im Sinne des § 826 BGB erlitten zu haben, da er mit dem streitgegenständlichen Kaufvertrag und dem zur Finanzierung des Kaufes abgeschlossenen Kreditvertrag ungewollte Verpflichtungen eingegangen sei.

Hätte der Kläger gewusst, dass in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthalten ist, aufgrund derer die Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, hätte er den Kaufvertrag und den Kreditvertrag nicht abgeschlossen.

Mit der Verwendung der Software habe die Beklagte eine strategische Unternehmensentscheidung getroffen, die Behörden und Kunden arglistig über die Zulassungsfähigkeit der verkauften Fahrzeuge zu täuschen mit dem Ziel und der Gesinnung, die Fahrzeuge kostengünstiger als es sonst möglich gewesen wäre zu produzieren und damit den Gewinn zu erhöhen. Die Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten resultiere auch daraus, dass sie die Gefahr der Fahrzeugkäufer in Kauf genommen habe, dass diesen die Stilllegung ihrer Fahrzeuge widerfahre.

Die Beklagte habe auch vorsätzlich gehandelt. Dem Vorstand seien die unzulässigen Abschaltvorrichtung(en) sowie Dosierstrategien bekannt gewesen und dass die von ihnen produzierten Dieselfahrzeuge die zulässigen EU-Grenzwerte (Euronorm 5 und 6) tatsächlich im realen Straßenverkehr nicht einhalten würden.

Der Kläger behauptet unter Vorlage eines Lichtbildes eines Tachos mit seinem Personalausweis sowie einer Tageszeitung vom 15.10.2020, dass der Tachostand des streitgegenständlichen Pkw am 15.10.2020 26774 km betragen habe.

Die zunächst mit Klageschrift vom 03.06.2020 angekündigten weiteren Anträge, die Beklagte zur Zahlung von Deliktzinsen seit Zahlung des Kaufpreises zu verurteilen sowie eine weitere Einstandspflicht feststellen zu lassen, hat der Kläger nicht aufrechterhalten.

Die Klageschrift ist der Beklagten am 23.06.2020 zugestellt worden.

Der Kläger beantragt zuletzt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 15.994,50 Euro nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes SLC 250 D, FIN [REDACTED], zu zahlen, unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 28.08.2018, die sich nach folgender Formel berechnet: $(36.000,00 \text{ EUR} \times \text{gefahrne Kilometer}) : 340.750 \text{ km}$,
2. die Beklagte weiter zu verurteilen, den Kläger von den Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Mercedes-Benz Bank AG vom 23.08.2018 zur Darlehens-Nr. [REDACTED] in Höhe von derzeit 21.437,92 EUR freizustellen,
3. die Beklagte weiter zu verurteilen, an den Kläger die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.336,90 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte bestreitet die Aktivlegitimation des Klägers sowie das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung.

Der Kläger sei nicht aktivlegitimiert, da er etwaige Rückabwicklungsansprüche an die Mercedes-Benz Bank AG wirksam abgetreten habe.

Die klägerseits behaupteten Funktionen namens Bit 13 – 15 seien im Fahrzeug nicht vorhanden, bzw. aktiv.

Die Kühlmitteltemperaturregelung sei sowohl im Prüfstand als auch im Straßenbetrieb aktiviert. Der Vortrag des Klägers, es seien „zwei verschiedene Betriebsmodi“ vorhanden, sei schlicht falsch. In jedem Fall fehle es aber an einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung. Die Kühlmittelsolltemperaturregelung habe nicht den Zweck einer allein auf die Prüfbedingungen bezogenen Emissionsverringerung. Das zeige sich schon darin, dass die Kühlmittelsolltemperaturregelung in einer Reihe von Fahrzeugen vom KBA gerade nicht als problematisch bewertet worden ist.

Das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung habe der Kläger im Übrigen nicht ausreichend dargelegt.

Zur Ergänzung des Tatbestandes wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen und sonstige Aktenteile verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig und begründet.

Der Kläger ist insbesondere aktivlegitimiert.

Zunächst setzt die Haftung nach § 826 BGB nicht am Eigentum, sondern an einer sittenwidrigen Schädigung an (OLG Stuttgart, Urteil vom 16.06.2020 – 16a U 228/19, BeckRS 2020, 15982).

Auch die in den AGB zum Finanzierungsdarlehen vereinbarte Abtretung hindert die Geltendmachung der vorliegenden Ansprüche nicht. Die Abtretung von Ansprüchen im Zusammenhang mit dem Kauf- oder dem Darlehensvertrag umfasst etwaige deliktische Ansprüche nicht. Zudem würde die Abtretung etwaiger deliktischer Ansprüche eine unangemessene Benachteiligung des Verbrauchers darstellen, da es ihm vollumfänglich verwehrt wäre, einen etwaigen von jedermann verursachten Schaden geltend zu machen.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte zunächst ein Anspruch aus § 826 BGB auf Zahlung von 15.994,50 Euro, Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeugs Mercedes SLC 250 D, FIN [REDACTED] zu.

Die Beklagte hat potentielle Erwerber des Typs des streitgegenständlichen Fahrzeugs – so auch den Kläger – getäuscht und dabei sittenwidrig gehandelt. Sie hat mit dem Inverkehrbringen dieses mit dem Motor OM 651 ausgestatteten Fahrzeugs konkludent erklärt, dass das Fahrzeug im Zeitpunkt des Vertragsschlusses über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügen würde, deren Fortbestand nicht dadurch gefährdet sein würde, dass die erforderliche EG-Typengenehmigung durch eine Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes erschlichen worden sei. Diese Erklärung war jedoch unzutreffend. Denn in dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor OM 651 befindet sich eine gem. Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, durch welche der Betrieb des streitgegenständlichen Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr gefährdet wird, weil die zuständige Zulassungsbehörde dem Eigentümer oder Halter gem. § 5 Abs. 1 FZV eine angemessene Frist zur Mängelbeseitigung setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen kann. Das KBA hat betreffend das streitgegenständliche Fahrzeug einen verpflichtenden Rückruf angeordnet und geht insofern von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung aus.

Die grundsätzliche Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in dem Motor OM 651 hat der Kläger hinreichend substantiiert dargelegt. Er führt an, dass diese Einrichtung über zwei Betriebsmodi verfüge, deren wesentlicher Unterschied in der Steuerung der AGR-Rate liege (unterschiedliche AGR-Kennfelder). Im Prüfstandmodus werde die AGR-Rate nicht heruntergefahren, so dass Stickoxidemissionen auf das gesetzlich zulässige Maß abgesenkt werden würden. Im Normalbetrieb werde bei der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ein Betriebsmodus (bzw. ein anderes AGR-Kennfeld) eingeschaltet, der im Ergebnis zu einer Reduzierung der AGR-Rate und damit zwangsläufig zu wesentlich höheren Stickoxidemissionen führe. Wäre dieser Betriebsmodus (bzw. dieses AGR-Kennfeld) im Prüfstand aktiv, so hätte der streitgegenständliche Fahrzeugtyp den für die Typengenehmigung notwendigen Abgastest nicht bestanden. Unzulässig sei dabei die von

der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung beinhaltet eine verzögerte Aufwärmung des Motoröls, welche dafür Sorge, dass jedenfalls beim gesetzlichen Prüfzyklus der Grenzwert für Stickoxide (180 mg/km) eingehalten werde. Im Straßenbetrieb werde die Funktion laut KBA dagegen deaktiviert und der Grenzwert deutlich überschritten. Der Kläger zitiert dabei aus einer Stellungnahme der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen im deutschen Bundestag vom 20.11.2019, ausweislich welcher das in Euro-5-Fahrzeuge mit dem Motor 651, der bis Juni 2016 produziert wurde, enthaltene Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstelle. Dem Kläger ist es nicht verwehrt, sich auf öffentliche Angaben zu ähnlichen Motoren zu berufen, da ihm insoweit weitere Einblicke verwehrt bleiben. Ein insofern technischer Laie kann aber aus dem Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen in ähnlichen Motoren auf das Vorliegen eben solcher im eigenen schließen. Weiter macht der Kläger sich die Ausführungen aus dem Urteil des OLG Naumburg vom 18.09.2020 (8 U 8/20) zu eigen. Dabei führt er an, dass die von der Beklagten applizierten Schaltkriterien so gewählt seien, dass wesentliche Randbedingungen des gesetzlichen Prüfverfahrens erkannt werden können und die Sollwertabsenkung mit Sicherheit bei der gesetzlichen Prüfung Typ 1 im NEFZ aktiv sei. Demgegenüber werde sie schon bei normalen Abweichungen von den Prüfbedingungen des NEFZ, die im realen Verkehr unter Bedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind (normale Betriebsbedingungen), oft abgeschaltet.

Dies reicht nach Auffassung der Kammer aus. Entscheidend ist dabei, dass die bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug in dem Motor OM 651 aktivierte Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung außerhalb der auf einem Prüfstand herrschenden Bedingungen oft abgeschaltet wird, mit der Folge, dass der vorgeschriebene Stickoxid-Grenzwert nur auf dem Prüfstand sicher eingehalten wird. Wie genau der Abschaltmechanismus funktioniert, kann der Kläger als Außenstehender und technischer Laie naturgemäß nicht wissen. Auch kann der Kläger nicht näher zu einem etwaigen Zusammenhang zwischen dem Gegenstand des Rückrufes des KBA und der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung vortragen.

Um ihrer aufgrund des substantiierten Klägervortrags bestehenden sekundären Darlegungslast zu genügen, hätte die Beklagte daher nachvollziehbar darlegen müssen, dass und warum sich die Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung anders darstellt als vom Kläger behauptet, wobei sie in diesem Zusammenhang gehalten war, zu den genauen Bestimmungen des angeordneten Rückrufs vorzutragen. Hierzu bedurfte es im Hinblick auf die bereits einschlägige Rechtsprechung in diesem Zusammenhang auch keines weiteren Hinweises.

Insoweit kann sich die Beklagte auch nicht auf den Schutz von Betriebsgeheimnissen berufen (vgl. OLG Naumburg, a.a.O.). Abverlangt wurde von der Beklagten lediglich ein substantiiertes Vortrag zur Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung sowie zu den genauen Bestimmungen des angeordneten Rückrufs. Im Übrigen besteht jedenfalls dem Gericht gegenüber kein schützenswertes Interesse an der Bewahrung von Betriebsgeheimnissen, welche illegale Abschaltvorrichtungen betreffen.

Der Vortrag der Beklagten zur Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in der Klageerwiderung sowie auf S. 12 f. des Schriftsatzes vom 07.10.2020 ist vollkommen vage. Sie führt insofern lediglich im Kern an, dass die technischen Ausführungen des Klägers unzutreffend seien. Es liege keine Regelung vor, aufgrund derer auf dem „Prüfstand“ eine andere „Abgasreinigungsstrategie“ bzw. „Emissionskontrollstrategie“ angewendet werde als im realen Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen. Dies kann dergestalt zutreffen. Doch sind die Betriebsbedingungen im realen Straßenbetrieb selten wie diejenigen auf dem

Prüfstand. Dass der Regelung jeweils „aktiv“ sei, sagt genauso wenig über die tatsächliche Anwendung/Funktionsweise aus.

Ebenso zieht sich die Beklagte hinsichtlich der verpflichtenden Rückrufaktion des KBA im Wesentlichen darauf zurück, die bei der Beklagten erfolgten Rückrufe durch das KBA betreffen „lediglich unterschiedliche Auffassungen zu technischen Details des Emissionskontrollsystems in bestimmten, zeitlich abgegrenzten Software-Ständen bei einzelnen Fahrzeugmodellen“. Dies ist wenig konkret und stellt keinen einlassungsfähigen Vortag dar, dem der Kläger hätte entgegentreten könne.

Sämtliche der vorstehenden Einwände widerlegen demnach nicht das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung.

Der Unterschied der Steuerungssoftware des VW-Motors EA 189 und derjenigen des Mercedes-Motors OM 651 besteht lediglich darin, dass die Steuerungssoftware des EA 189 registrierte, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befand, und die zur Einhaltung der Grenzwerte notwendige Abgasrückführung erst dann überhaupt aktivierte, wohingegen bei der streitgegenständlichen Steuerungssoftware des OM 651 die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, welche die sichere Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet, sich außerhalb von Regelungsbedingungen, wie sie auf dem Prüfstand, unter realen Fahrbedingungen aber nicht vorkommen, oft abschaltet. Einen durchgreifenden Unterschied zwischen der „Prüfstanderkennung“ des VW EA 189 und dem Erkennen „wesentlicher Randbedingungen des gesetzlichen Prüfverfahrens“ durch den OM 651 vermag die Kammer nicht zu erkennen. Für die Beurteilung eines Konstruktionselements als unzulässige Abschaltvorrichtung kommt es nämlich nicht darauf an, ob dieses die Funktion der Abgasreinigungsanlage unter Normalbedingungen dadurch verringert, dass es die Abgasreinigungsanlage aktiviert, oder dadurch, dass es diese deaktiviert. Der Unterschied zwischen beiden Motoren besteht letztlich also nur darin, dass das gleiche Ziel, nämlich die Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte (nur) auf dem Prüfstand durch die im OM 651 eingesetzte, durch verschiedene Schaltkriterien aktivierte Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung auf technisch raffiniertere Art und Weise erreicht wird als durch die vergleichsweise einfachen Erkennungsmechanismen des EA 189.

Sachliche Gründe für diese entsprechende Sollwerttemperaturregelung sind nicht dargetan.

Durch die Verwendung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im Mercedes Motor OM 651 wurden die Erwerber eines Mercedes Benz im Ergebnis daher genauso getäuscht wie die Erwerber eines Fahrzeugs, in dem ein mit Kippschalterlogik versehener VW-Motor EA 189 verbaut ist.

Der dadurch verursachte Schaden liegt bereits im Abschluss des Kaufvertrages sowie des Finanzierungsgeschäfts als ungewollte Verbindlichkeiten, weshalb es auch nicht auf die Eigentümerstellung des Klägers ankommt, sondern maßgeblich um seine Stellung als Käufer/Darlehensnehmer und damit als derjenige, der die maßgeblichen vertraglichen Verbindlichkeiten eingegangen ist.

Die Täuschung war auch ursächlich für den Schaden. Dass der Kläger vom Erwerb des Fahrzeugs Abstand genommen hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass das Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typengenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen, liegt auf der Hand.

Die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten ergibt sich aus dem Ausmaß an betroffenen Fahrzeugen und damit betroffenen Kunden. Der besonders verwerfliche Charakter folgt auch aus der Täuschung unter Ausnutzung des Vertrauens der Käufer in eine öffentliche Institution, nämlich das KBA, und unter Inkaufnahme nicht nur der Schädigung der Käufer, sondern auch der Umwelt (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 53; OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, 13 U 37/19, Rn. 43-46; jeweils zitiert nach juris).

Das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist der Beklagten entsprechend § 31 BGB bzw. § 831 BGB zurechenbar. Auch hier ist die Beklagte, der insofern eine sekundäre Darlegungslast obliegt, dem Vortrag des Klägers nicht hinreichend entgegengetreten. Nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast wäre es jedoch Sache der Beklagten gewesen, vorzutragen, wie der Entscheidungsprozess hinsichtlich der Motorkonzeption abgelaufen ist, welche Mitarbeiter, die nicht als verfassungsmäßig berufene Vertreter anzusehen sind, hieran beteiligt waren (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 53, zitiert nach juris), und wie dem Vorstand bzw. ihren Abteilungsleitern die Verwendung der manipulativen Software gleichwohl entgehen konnte (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 25.10.2019, 3 U 819/19, 62-69, zitiert nach juris).

Der Schädigungsvorsatz der Beklagten bzw. ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter bzw. ihrer Verrichtungsgehilfen ergibt sich bereits aus der heimlichen und manipulativen Vorgehensweise (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 25.10.2019, 3 U 819/19, 90, 91, zitiert nach juris). Die Software wurde zur Überzeugung der Kammer (§ 286 ZPO) gezielt zur Beeinflussung des Emissionsverhalten im Prüfzyklus programmiert unter Inkaufnahme eines Widerrufs der Typengenehmigung und der Stilllegung der Fahrzeuge (vgl. OLG Naumburg, a.a.O.). Von einem Handeln aufgrund vertretbarer Rechtsansicht kann bei der Verwendung einer Einrichtung zur Emissionskontrolle, welcher nur auf dem Prüfstand stets durchgreifend wird, sodass die Grenzwerte sicher auch nur dort eingehalten werden, unter realen Fahrbedingungen aber oft abgeschaltet wird, auch unter keinem darzulegenden Gesichtspunkt gesprochen werden.

Bei der streitgegenständlichen Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung handelt es sich auch nicht um eine dem Thermofenster vergleichbare Einrichtung, bei der eine Kühlung der rückgeführten Abgase nur in einem bestimmten, auch unter normalen Betriebsbedingungen vorkommenden Temperaturbereich stattfindet.

Dem Kläger steht daher, Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeugs, ein Anspruch auf Rückzahlung des bereits geleisteten Kaufpreises sowie der geleisteten Darlehensraten zu.

Dabei hat er sich auf den Einwand der Beklagtenseite hin wegen des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsentschädigung anrechnen zu lassen. Dies erfolgt unter Anwendung der bewährten und praktikablen Formel $\text{Bruttokaufpreis} \times \frac{\text{gefahrte Kilometer}}{\text{voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}}$. Die Gesamtlauflistung schätzt die Kammer auf 300.000 km. Die Nutzungsentschädigung beträgt demnach 2.169,78 Euro (36.000,- Euro Kaufpreis x 17.524 km / 290.750 km). Da der Anspruch auf Berücksichtigung der gezogenen Nutzungen im Rahmen der Schadensermittlung nicht von Amts wegen, sondern nur auf entsprechende Geltendmachung im Prozess berücksichtigt wird, oblag der Beklagten insofern die Darlegung der für die Anspruchsminderung maßgeblichen Umstände. Gleichwohl hat der Kläger konkret zu den maßgeblichen Umständen vorgetragen, indem er mittels eines Lichtbildes den Kilometerstand zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung mit 26.774 km angegeben hat. Trotz des Bestreitens der Beklagtenseite legte die Kammer diesen daher im Rahmen der erfolgten

Schätzung zugrunde, da die Beklagte für darüberhinausgehende anzurechnende Nutzungen nichts Substantielles vorgetragen hat.

Hinsichtlich der Hauptforderung stehen dem Kläger Zinsansprüche ab Rechtshängigkeit zu.

Dem Kläger steht ferner der geltend gemachte Anspruch auf Freistellung von weiteren Darlehensverpflichtungen aus § 826 BGB zu. In Fällen, in denen getäuschter Käufer und Darlehensnehmer personenidentisch sind, wird auch die Verpflichtung aus dem Darlehensvertrag mit der Begründung, der Abschluss eines Darlehensvertrages zur Finanzierung des Kaufpreises eines Fahrzeugs liege nicht außerhalb aller Wahrscheinlichkeit, als kausal-adäquate Folge der sittenwidrigen Handlung angesehen (s. dazu OLG Karlsruhe, Urteil v. 19.11.2019 - 17 U 146/19 - juris Rn. 65, 66, 81). Aus diesem Grund steht dem Kläger auch ein entsprechender Freistellungsanspruch zu.

Die vorgerichtlichen Anwaltskosten sind erstattungsfähig. Der diesbezügliche Zinsanspruch ergibt sich aus der Rechtshängigkeit der Forderung.

Die Kostenentscheidung erfolgt unter Berücksichtigung der teilweisen Klagerücknahme. Denn die Gebühren waren aufgrund der zunächst rechtshängig gewordenen höheren Klageforderung um 337,04 Euro höher als sie angefallen wären, wären bereits von Beginn des Rechtsstreits an lediglich die in der mündlichen Verhandlung noch beanspruchte Forderungen geltend gemacht worden.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 709 S. 1 und 2, 711 ZPO.

Kraus
Richterin am Landgericht

Beglaubigt
Fulda, 22.10.2020

Aap
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle