

Aktenzeichen:  
19 O 76/21

SolA 11.11.2021

FR TB 25.11.2021

FR BS 13.12.2021

FR BB 11.01.2022

FR JW 11.05.2022



Landgericht Stuttgart

**Im Namen des Volkes**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg, Gz.:  
I/Ha/Lö

gegen

**Daimler AG**, vertreten durch d. Vorstand, dieser wiederum vertr. d. d. Vorsitzenden, Mercedes-  
straße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatz u.a.

hat das Landgericht Stuttgart - 19. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht  
Brand als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22.09.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 31.660,06 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 31.944,06 € vom 22.06.2021 bis zum

22.09.2021 und aus 31.660,06 € ab dem 23.09.2021 Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes Benz, GLC 220 d 4MATIC, FIN  
zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ihrer Prozessbevollmächtigten in Höhe von 825,15 € freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klagepartei 5 % und die Beklagte 95 % zu zahlen.
5. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, es sei denn, die Beklagte leistet vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 33.110,50 € festgesetzt.

## Tatbestand

Die Klagepartei verlangt von dem beklagten Automobilhersteller u.a. Rückzahlung des Kaufpreises und Schadensersatz, weil sie der Ansicht ist, in dem Fahrzeug habe die Beklagte vorsätzlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut, mit der beim Testzyklus NEFZ, der für die Typgenehmigung zum Nachweis der vorschriftskonformen Emissionswerte durchfahren werden muss, die zulässigen Abgaswerte eingehalten würden, während im Normalbetrieb außerhalb des Testzyklus in unzulässiger Weise höhere Emissionen erzeugt werden.

Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug mit folgenden Daten

Fahrzeugtyp	GLC 220 d 4MATIC
Motor-Typ	OM 651
Emissionsnorm Euro	6
Baujahr	2017
FIN	
Verkäufer	Beklagte
Kaufdatum	08.11.2018
Kaufpreis	35.599,16 €
Kilometerstand bei Übergabe	17.982 km
Datum Übergabe	06.11.2018
Kilometerstand bei Klageeinreichung	44.688 km
Datum Klageeinreichung	01.06.2021
Letzter Kilometerstand	49.158 km
Datum der Ablesung	21.09.2021
Rückruf	nein

Die Motorsteuerung und Emissionskontrolle verwendet einen sog. SCR-Katalysator, in den eine Harnstofflösung (AdBlue) eingespritzt wird. Dabei setzt die Beklagte verschiedene Berechnungsmodelle (Füllstandsmodus und Online-Modus) zur Steuerung der Einspritzung ein. In der Motorsteuerung existiert eine Funktion namens „Slipguard“, die anhand von Geschwindigkeit, Beschleunigung und Straßenneigung erkennt, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand steht und führt dort eine optimale Schadstoffreduktion zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte und zur Generierung eines besonders niedrigen Ausstoßes durch.

Die Klagepartei trägt vor:

Das Fahrzeug halte nur während des Prüfverfahrens die Grenzwerte ein, während es dies im Realbetrieb praktisch nie schaffe, sondern um ein Vielfaches überschreite. Die Motorsteuerung mit den Funktionen, namentlich der Funktion Slipguard, sei ausschließlich mit dem Ziel eingebaut worden, den Prüfstand zu erkennen und den Stickoxidausstoß beim Durchfahren des NEFZ zu optimieren, so dass ein besonders niedriger NOx-Ausstoß generiert werde, gegebenenfalls auch im Zusammenspiel mit anderen Abschaltvorrichtungen, während dies außerhalb des Prüfzyklus nicht der Fall sei. Die konkrete Softwareprogrammierung beinhalte, dass die Regeneration von SCR-Katalysatoren, die für die Effizienz der Abgasreinigung erforderlich ist, beinahe ausschließlich in den ersten rund 20 Minuten des Fahrzeugbetriebes erfolge, also der Zeit, die der übliche NEFZ-Zyklus brauche. Der Wirkungsgrad der Abgasreinigung verschlechtere sich auf Grund der Funktion Bit 13, wenn eine dem NEFZ entsprechende Menge an Stickoxiden nach dem Start ausgestoßen worden sei. In den USA würde die Funktion nach einem Ausstoß von 17,6 g Stickoxid greifen, was dem Ausstoß nach der Länge des highway Testzyklus entspreche. Die Funktion sei auf die Länge des NEFZ angepasst. Mit der Funktion Bit 14 wechsele die Abgasreinigung nach 1200 Sekunden in den schmutzigen Modus. Mit dem Modus Bit 15 werde nach einer Strecke von 11 km die Abgasreinigung ausgeschaltet bzw. zurückgefahren.

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 35.599,16 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Mercedes GLC 220 d 4MATIC, FIN: \_\_\_\_\_, abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 0,0931872 EUR pro gefahrenen Kilometer seit dem 06.11.2018, die sich nach folgender Formel berechnet:

$$(35.599,16 \text{ EUR} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 382.018 \text{ km.}$$

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 887,80 EUR freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws des Klägers,

Mercedes GLC 220 d 4MATIC, FIN: \_\_\_\_\_, in Annahmeverzug befindet.

4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes GLC 220 d 4MATIC, FIN: \_\_\_\_\_ mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte trägt vor:

Das SCR-System im streitgegenständlichen Fahrzeug enthalte keine manipulative Prüfstandserkennung, wie sie die Rechtsprechung in Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns festgestellt habe. Die Dosierung von AdBlue beruhe – unstrittig – teilweise auf Berechnungsmodellen. Um trotz wechselnder Bedingungen und möglicher Abweichungen der Modelle sicher zu vermeiden, dass das bei der Reaktion benötigte Umweltgift Ammoniak aus dem System austrete, müsse das System das Dosierverhalten an die jeweiligen Umstände anpassen. Ein Wechsel zwischen den Modellen bedeute nicht, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt reduziert würde. Dies erkenne auch das Kraftfahrtbundesamt ausdrücklich an.

Die Berechnung der AdBlue-Dosierung anhand zweier komplementärer Modelle sei dabei auch nicht mit der Sachverhaltskonstellation vergleichbar, die dem Urteil des BGH i.S. Volkswagen zugrunde gelegen habe. Vor diesem Hintergrund liege der Vortrag des Klägers hinsichtlich einzelner Funktionalitäten, genannt „Bit 13“, „Bit 14“ und „Bit 15“, neben der Sache. Es treffe nicht zu, dass die Abgasreinigung abgeschaltet bzw. reduziert werde, weil das Fahrzeug eine Fahrtstrecke von 11 km zurückgelegt habe. Es treffe nicht zu, dass das streitgegenständliche Fahrzeug die Abgasnachbehandlung entsprechend dem klägerischen Vortrag steuere, weil das Fahrzeug 17,6 g NO<sub>x</sub> ausgestoßen habe. Die vom Kläger kritisierte Softwarefunktion sei nicht ausschließlich auf prüfstandsbezogene Parameter ausgerichtet. Der Kläger spekuliere pauschal zu einer Softwarefunktion „Slipguard“, die er offenbar der Presseberichterstattung zu US-Untersuchungen entnommen habe. Dieser Vortrag, der sich nahezu wortgleich in allen Klagen der Prozessvertreter des Klägers finde, sei unsubstantiiert und erfolge ins Blaue hinein. Der Kläger bezeichne keinerlei greifba-

re Anhaltspunkte für sein Vorbringen. Zudem fußten diese Spekulationen auf der Mutmaßung des Klägers, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Umschaltlogik enthalten sei, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße. Dies sei im streitgegenständlichen Fahrzeug jedoch nicht der Fall.

## Entscheidungsgründe

Die Klage ist überwiegend begründet. Der Kläger hat gemäß § 826 BGB einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich der gezogenen Nutzungsvorteile und Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs.

I.

Die Klagepartei hat einen Anspruch gegen die Beklagte wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB. Das Verhalten der Beklagten gegenüber der Klagepartei ist als sittenwidrig zu qualifizieren (1.). Dabei muss sich die Beklagte das Verhalten ihrer Mitarbeiter zu-rechnen lassen (2.). Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstan-den (3.). Die Beklagte hat mit Schädigungsvorsatz gehandelt (4.). Bei der Schadenshöhe muss sich die Klagepartei im Wege des Vorteilsausgleichs die von ihr gezogenen Nutzen sowie die sonstigen Vorteile anrechnen lassen (5.). Die Ansprüche auf Zinsen sind zum Teil erstattungsfähig (6.). Die Ansprüche sind nicht verjährt (7.). Die Klagepartei hat in diesem Zusammenhang auch einen Anspruch auf Freistellung von ihren vorgerichtlich entstandenen Rechtsverfolgungskosten (8.). Die Ansprüche auf Feststellung des Annahmeverzuges (9.) und einer weitergehenden Schadensersatzverpflichtung (10.) sind hingegen unbegründet bzw. unzulässig.

1. Die Beklagte hat objektiv sittenwidrig gehandelt. In dem Fahrzeug befinden sich unzulässige Abschalt-einrichtungen nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeu-gen 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 S. 1 ff.; im Folgenden: VO 715/2007/EG) (a.). Aus der Art der evident un-zulässigen Abschalt-einrichtung ergibt sich, dass den handelnden Personen die Unzulässigkeit bewusst war und diese daher hat dem für die Typp Genehmigung zuständigen Kraftfahrtbundesamt vorgespiegelt haben, das Fahrzeug werde bei der Prüfung Typ I (NEFZ) unter den Motorbedingun-gen betrieben, die auch im normalen Fahrbetrieb zum Einsatz kommen (b.).

a. Der Klägervortrag, wonach in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung i. S. v. Art. 3 Nr. 10 i. V. m. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 eingebaut ist, gilt als zugestanden, § 138 Abs. 3 ZPO.

(1) Nach dem – insoweit unstrittigen – Klägervortrag verwendet die Motorsteuerung die Funktion Slipguard, die anhand der Parameter Geschwindigkeit, Beschleunigung und Straßenneigung den Prüfzyklus erkennt. Die Klagepartei hat vorgetragen, die Steuerung wechsele nach Ablauf oder Nichtvorliegen der für den NEFZ typischen Bedingungen die Intensität der Abgasreinigung. Insbesondere erfolge nach dem Ausstoß Stickoxidmenge, die einer dem NEFZ entsprechenden Strecke entspreche keine optimierte Abgasreinigung mehr. Die Grenzwerte würden ohne die illegale Beeinflussung um ein Vielfaches überschritten werden.

(2) Diesen Vortrag hat die Beklagte nicht wirksam bestritten, so dass der Klägervortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen ist.

(a) Die Beklagte hat nicht konkret bestritten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug – faktisch – im Rahmen des NEFZ-Prüfzyklus eine besonders effektive Emissionsminderung durchführt, während diese Emissionsminderungsstrategie nicht repräsentativ für das Fahrzeugverhalten im Normalbetrieb ist. Dies steuert der Motor über die Funktion Slipguard, die das Vorliegen des Prüfzyklus anhand Geschwindigkeit, Beschleunigung, und Straßenneigung erkennt, sowie einer weiteren Funktion, die nach Erreichen einer der Länge des NEFZ entsprechenden Stickoxid-Menge die Optimierung der Abgasreinigung reduziert.

Die Klagepartei hat konkret behauptet, dass die Funktion Slipguard in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut sei. Dem ist die Beklagte nur ausweichend begegnet und hat insbesondere die auf den NEFZ ausgerichtete Steuerung nicht bestritten, was ihr ohne weiteres möglich gewesen wäre. In der Klageerwiderung mutmaßt sie lediglich – ohne dass dies in der Klage vorgetragen worden wäre – dass die Klagepartei ihre Behauptung aus einer US-Presseberichterstattung entnommen hätte und moniert, dass die Klagepartei keine greifbaren Anhaltspunkte für ihr Vorbringen bezeichne. Für die Schlüssigkeit eines Sachvortrages kommt es jedoch überhaupt nicht darauf an, aus welcher Quelle eine Partei ihre Informationen zieht und deshalb ohne Verstoß gegen die prozessuale Wahrheitspflicht eine vermutende Tatsachenbehauptung aufstellen darf. Sie muss noch nicht einmal darlegen, welche Anhaltspunkte sie für die Richtigkeit der in die Sachkenntnis des Sachverständigen gestellten Behauptung hat (BGH, Urteil vom 16. September

2021 – VII ZR 286/20 –, Rn. 22, juris). Ein wirksames Bestreiten der Beklagten liegt daher nicht vor, sondern lediglich die Kundgabe einer Rechtsauffassung, der Vortrag der Klagepartei sei unbeachtlich. Diese Auffassung teilt das Gericht nicht. Der Vortrag der Klagepartei ist ausreichend substantiiert. Der NEFZ weist eine signifikante Fahrkurve auf, die aus vier dem Stadtverkehr nachgebildeten Fahrzyklen und einem außerstädtischen Fahrzyklus besteht. Damit sind bestimmte Höchstgeschwindigkeiten, maximale (tatsächlich sehr niedrige) Beschleunigungswerte und – auf dem Prüfstand – auch eine Straßenneigung verbunden, die auch in den einschlägigen Genehmigungsvorschriften genannt werden.

(b) Die Beklagte hat auch nicht bestritten, dass nach dem Ausstoß einer für den NEFZ typischen Stickoxidmenge die Emissionsminderungsstrategie nicht mehr optimal erfolge. Die Klagepartei hat ausdrücklich zur Funktion Bit 13 vorgetragen, dass diese in den USA entdeckt worden sei und zu einer Reduzierung der Abgasreinigung nach dem Ausstoß von 17,6 g Stickoxid führe. Diese Menge ergebe sich aus der Länge des Prüfzyklus in den USA (highway Testzyklus). Sodann hat sie vorgetragen, dass die Beklagte eine entsprechende Steuerung anhand der emittierten Stickoxidmenge in Abhängigkeit des kürzeren europäischen NEFZ eingebaut habe. Die Beklagte hat lediglich bestritten, dass eine Änderung der Emissionsminderung nach der Emission von 17,6 g Stickoxid erfolge, nicht jedoch dass sie die Steuerung auf den europäischen NEFZ angepasst habe, sodass nach der Emission einer solchen Menge, die nach dem Durchfahren des NEFZ erreicht sein muss, die Abgasreinigung zurückgefahren werde. Der Vortrag der Beklagten, die Funktion sei „nicht ausschließlich“ auf den Prüfstand bezogen, lässt aber den Kern des klägerischen Vorbringens unstrittig, dass die Funktion auf prüfstandbezogene Funktionen abstellt.

Auch ist die Behauptung der Klagepartei ausreichend schlüssig. Der Euro-6-Emissionsgrenzwert für NO<sub>x</sub> beträgt 80 mg/km und die im Rahmen des NEFZ durchfahrene Strecke ist bekannt. Demnach könnte eine in Abhängigkeit der Länge des NEFZ definierten Emissionsmenge als Schaltkriterium programmiert werden. Die daran anknüpfende Behauptung der Klagepartei hat die Beklagte nicht bestritten.

b. Den bei der Entwicklung und Verwendung der o.g. Abschaltvorrichtung beteiligten Personen der Beklagten war die Unzulässigkeit derselben und somit die damit verbundene Täuschung der Genehmigungsbehörde bewusst, auch weil die Unzulässigkeit evident ist.

(1) Das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung als solcher genügt noch nicht für die Annahme eines objektiv sittenwidrigen Verhaltens. So setzt die Annahme von Sittenwidrigkeit in diesen Fäl-



len jedenfalls voraus, dass die maßgeblichen Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (BGH, Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, Rn. 16, juris). Bei einer Abschaltvorrichtung, die im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise arbeitet wie im realen Fahrbetrieb und bei der die Frage der Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantwortet werden kann, kann bei Fehlen sonstiger Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen, so dass es bereits an der objektiven Sittenwidrigkeit fehlt (BGH, a.a.O., Rn. 30). Etwas anderes gilt jedoch insbesondere dann, wenn die Abschaltvorrichtung evident unzulässig ist, so dass von einem entsprechenden Bewusstsein auszugehen ist (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, Rn. 17, juris).

(2) Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

(a) Es ist unstreitig, dass die Beklagte eine Steuerung namens Slipguard einsetzt, die den Prüfzyklus anhand der typischen Geschwindigkeits- und Beschleunigungswerte sowie der Straßenneigung erkennt. Es ist evident, dass eine auf den NEFZ ausgerichtete optimierte Emissionsstrategie, die dadurch nicht repräsentativ für das Fahrverhalten ist, unzulässig ist. In diesem Zusammenhang versucht die Beklagte den Vortrag der Klagepartei entstehend dahingehend zu missinterpretieren, dass er allein auf eine Prüfstanderkennung im engen Sinne ausgerichtet sei, der zu einem unterschiedlichen Emissionsverhalten auf dem Prüfstand und im Straßenbetrieb führt. Die im Zusammenhang mit der Funktion Slipguard klägerseits vorgetragenen Parameter Geschwindigkeit, Beschleunigung und Straßenneigung sind nicht spezifisch auf einen technischen Prüfstand begrenzt, sondern auf den auf dem Prüfstand typischerweise gefahrene Fahrzyklus. Dieser kann theoretisch auch auf der Straße gefahren werden, kommt aber faktisch nicht vor. Die von der Beklagten suggerierte Begrenzung des Klägervortrages lässt sich aus der Gesamtheit des klägerischen Vorbringens nicht entnehmen.

Die Beklagte spitzt ihren Vortrag auf eine zu enge Definition einer als sittenwidrig zu qualifizierenden Abschaltvorrichtung zu. Sie weist primär darauf hin, dass die bei der Prüfung Typ I (NEFZ) angewandte Emissionsstrategie bei identischen Fahrbedingungen auch im Straßenbetrieb zum Einsatz komme und daher keine Prüfstanderkennung (im engeren Sinn) vorliege. Damit bestreitet

die Beklagte nicht den klägerischen Sachvortrag, der inhaltlich und sinngemäß darauf abzielt, dass das Fahrzeug im Prüfverfahren (Fahrzyklus) zur Täuschung der Zulassungsbehörden eine optimierte Emissionsstrategie anwendet, die im normalen Fahrbetrieb nicht, oder jedenfalls nicht in einem beachtlichen – und sachlich nachvollziehbaren – Umfang zum Einsatz kommt.

Es macht im Ergebnis keinen Unterschied, ob die Motorsteuerung einen technischen Prüfstand als solchen erkennt (z.B. an der Vorkonditionierung, dem Stillstand einer Achse oder dem Fehlen typischer Fahrzeugbewegungen) oder eine besondere Emissionsstrategie an so viele einzelne oder kumulative Aktivierungs- und Deaktivierungsbedingungen geknüpft ist, dass sie zuverlässig und dauerhaft nur im NEFZ funktioniert, während wegen der Vielzahl der Bedingungen die Wahrscheinlichkeit sehr hoch ist, dass diese Strategie im normalen Betrieb nicht in dem gleichen Maße dauerhaft oder in einem nennenswerten Umfang zum Einsatz kommt, insbesondere wenn vergleichbare Betriebsbedingungen außerhalb der NEFZ-typischen Parameter vorliegen. Dass es – vorübergehend – auch im Realbetrieb und etwa in Randbereichen auch außerhalb der exakten Rahmenbedingungen des NEFZ (Toleranzkorridor) zum Einsatz der besonders effektiven Emissionsstrategie kommen kann, schließt das Vorliegen einer vor allem auf den Prüfzyklus ausgerichteten Emissionsminderungsstrategie nicht aus, wenn sich aus den Parametern ergibt, dass die Strategie in vielen vergleichbaren Situationen nicht greift oder deaktiviert wird. Dann wird immer noch ihr vordergründiger Zweck deutlich, den Genehmigungsbehörden ein für das Fahrzeug repräsentatives effektives Emissionsminderungssystem mit Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ vorzutäuschen, das außerhalb der Prüfsituationen nur in einem untergeordneten Maße funktioniert.

Die Gleichsetzung einer sittenwidrigen Prüfstanderkennung im engeren Sinne mit einer Prüfzyklus- bzw. Fahrkurvenerkennung des NEFZ im weiteren Sinne steht auch nicht im Widerspruch zu der vorzitierten Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, Rn. 30, juris). Entscheidend ist, ob bei einer Abschalteneinrichtung, die sowohl auf dem Prüfstand als auch im Straßenbetrieb gleichermaßen funktioniert, zusätzliche Anhaltspunkte hinzukommen, die auf ein entsprechendes Bewusstsein der handelnden Personen hindeuten. Hiervon ist auszugehen, wenn die Abschalteneinrichtung evident unzulässig ist (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, Rn. 17, juris). Dann können keine Zweifel bestehen, dass dies auch den verantwortlich handelnden Personen bewusst war.

Dies ist dann der Fall, wenn eine Steuerung eng auf den Fahrzyklus des NEFZ ausgerichtet ist, ohne dass es für diese begrenzte, besonders effektive Emissionsminderung einen nachvollzieh-

baren sachlichen Grund gibt und es nicht nachvollziehbar ist, warum in vergleichbaren Betriebszuständen diese Emissionsminderungsstrategie nicht zum Einsatz kommt, obwohl dies vernünftigerweise zu erwarten ist. Dann wird offensichtlich gegen die Anforderung verstoßen, eine Emissionsminderungsstrategie im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorzuführen, die für den Fahrzeugbetrieb repräsentativ ist. Dabei ist es nicht zwingend erforderlich, auf exakte oder ausschließliche prüfstandsbezogene Parameter, wie beispielsweise der Vorkonditionierung, abzustellen, wenn durch andere direkte oder indirekte Parameter im Wesentlichen der gleiche Erfolg des Vortäuschens einer effektiven Emissionsminderungsstrategie erzielt wird und außerhalb der engen NEFZ-Bedingungen frei eine andere Strategie gewählt wird, die beispielsweise nicht genauso effektiv die Stickoxid-Emissionen reduziert.

(b) Das Bestreiten der Beklagten, soweit es überhaupt erfolgt, genügt nicht, um den Vortrag der Klagepartei zu entkräften, das Emissionsminderungssystem sei auf den Prüfzyklus des NEFZ optimiert, damit im Wesentlichen innerhalb dieses die Grenzwerte nachgewiesen werden, die aber für den Fahrbetrieb nicht repräsentativ sind.

Teilweise bestreitet die Beklagte den Klägervortrag nur selektiv und insbesondere ohne Darstellung der richtigen Parameter.

Zwar hat die Beklagte ausführliche technische Beschreibungen für die Schwierigkeiten bei der Emissionsminderungsstrategie mithilfe des SCR-Katalysators abgegeben und dargestellt, welchen Zweck die eine und die andere Strategie verfolge. In ihrer Abstraktheit sind diese jedoch nicht geeignet, den konkreten Vortrag der Klägerseite substantiiert zu bestreiten. Die konkreten Umstände, die für den Wechsel der Modi verantwortlich sind, benennt die Beklagte ebensowenig wie eine Begründung, für die - unstreitige - Ausrichtung der Emissionsminderung auf die für den NEFZ typischen Parameter Geschwindigkeit, Beschleunigung und Straßenneigung (Slipguard). Erst wenn die Beklagte die konkreten Strategiebedingungen aufführt, besteht die Möglichkeit, ein ausreichendes Bestreiten des Klägervortrages zu erkennen und konkrete Beweisthemen für ein Sachverständigengutachten herauszuarbeiten oder der Klagepartei eine erhöhte Darlegungslast aufzuerlegen. Es kann von der Klägerseite nicht erwartet werden, dass sie die unzulässigen Parameter, mit denen die Beklagte einzeln oder kumulativ erreicht, dass im Wesentlichen im NEFZ eine besonders effektive Emissionsminderung stattfindet, während in vergleichbaren Situationen diese nicht zum Einsatz kommt oder frühzeitig abgeschaltet wird, benannt werden. Dies ist unmöglich, weil die Klagepartei als Laie keinen Einblick in die zahlreichen Möglichkeiten der direkten und indirekten Steuerung hat und auch solche allenfalls durch Zufall oder in Abhängigkeit von Un-

tersuchungen Dritter kennen kann. So ist auch nicht bekannt, ob das Kraftfahrtbundesamt die maßgeblichen Schaltkriterien überhaupt kennt. Die bisher bekannt gewordenen Methoden der Fahrzeughersteller zur Manipulation und zur differenzierten Motorsteuerung, sowie zahlreiche Rückrufe auch Fahrzeuge der Beklagten betreffend, verdeutlichen, dass ein technischer Laie nicht in der Lage ist - und offenbar auch nicht immer das Kraftfahrtbundesamt selbst -, die Funktionsweisen, die die Abschaltvorrichtungen ausmachen, annähernd zu beschreiben.

Die abstrakten Ausführungen der Beklagten erlauben keine Bewertung, ob die konkret zum Einsatz kommende Strategie den sachlichen Kriterien für eine differenzierte Steuerung des Emissionsminderungssystems korrekt Rechnung trägt. Die Begründungen können in ihrer Abstraktheit ebenso lediglich zum Vorwand genommen werden, um zu verschleiern, dass in einem evident unvertretbaren Maß die Steuerung überzogen wird und eine tatsächlich nicht dauerhaft einsetzbare effektive Emissionsminderung im Wesentlichen - und für das Emissionsverhalten des Fahrzeuges nicht repräsentativ - nur auf den NEFZ ausgerichtet ist, während dieses in anderen Betriebssituationen, die durchaus vergleichbar sind, nicht zum Einsatz kommt.

Insbesondere hat die Beklagten nicht konkret bestritten, dass tatsächlich der Einsatz der unterschiedlichen Berechnungsmodi zu einer Verschlechterung der NO<sub>x</sub>-Emissionen führe. Dem klägerischen Einwand der deutlich schlechteren Effektivität des nicht im NEFZ angewandten Berechnungsmodus begegnet sie nicht konkret. Die Beklagte beschränkt sich demgegenüber auf pauschale Ausführungen über technische Notwendigkeiten oder den Hinweis, dass der Wechsel des Berechnungsmodells nicht bedeute, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt reduziert würde. Die Beklagte betont, dass die Verwendung unterschiedlicher Berechnungsmodelle grundsätzlich zulässig sei, was auch das Kraftfahrtbundesamt bestätigt habe. Damit bestreitet sie nicht die Behauptung, dass das Fahrzeug eine auf den NEFZ ausgerichtete besonders effektive Emissionsminderungsstrategie verwende, die u.a. nach Ausstoß einer für den NEFZ typischen Stickoxidmenge und auch bei einer Abweichung von dem für den NEFZ typischen Fahrprofil abschalte.

(c) Dadurch hat die Beklagte über die Einhaltung der gesetzlichen Abgaswerte getäuscht, um die Typgenehmigung auf kostengünstigem Weg zu erhalten. Mit der Abschaltvorrichtung war die Gefahr der Betriebsuntersagung gemäß § 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung verbunden. Dabei hat sie ihr Ziel der Gewinnerzielung mit dem verwerflichen Mittel der Täuschung der Zulassungsbehörden verfolgt und sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechts-

vorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig gezeigt. Ein solches Vorgehen verstößt derart gegen die Mindestanforderungen im Rechts- und Geschäftsverkehr auf dem hier betroffenen Markt für Kraftfahrzeuge, dass ein Ausgleich der bei den einzelnen Käufern verursachten Vermögensschäden geboten erscheint. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 – Rn. 13 ff., juris) Bezug genommen.

2. Die Beklagte muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten und verfassungsmäßig berufenen Vertreter zurechnen lassen und hat nicht wirksam deren Kenntnis bestritten. Im Übrigen muss sie sich das Verhalten ihrer Verrichtungsgehilfen auch gemäß § 831 BGB zurechnen lassen.

Die Beklagte bestreitet nicht, dass der Einsatz der unterschiedlich effektiven in der konkreten Funktionsweise und Bedienung mit Wissen und Wollen der verfassungsmäßigen Vertreter zum Einsatz gekommen ist. Im Übrigen obliegt ihr im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast die Darstellung, welche Person die Entscheidung über die Steuerung getroffen hat und ob der Vorstand hiervon Kenntnis hatte (BGH, Urteil vom 27.07.2021 – VI ZR 151/20 –, juris).

3. Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden. Dieser besteht in dem Abschluss des Kaufvertrages, weil im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs die objektive Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung nicht gegeben war und der Vertragsschluss als für die Klagepartei unvernünftig anzusehen ist. Dies liegt darin, dass mit dem Erwerb des Fahrzeugs die Gefahr der Betriebsuntersagung und somit des Ausfalls der Nutzungsmöglichkeit verbunden war. Aus der maßgeblichen ex ante Sicht des Käufers hing es letztlich vom Zufall ab, ob der unerkannt bestehende Mangel aufgedeckt und die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs in der Folge eingeschränkt wird. Spätere Umstände, insbesondere das Aufspielen des Software-Updates sowie damit verbunden der Wegfall der Gefahr der Betriebsuntersagung lassen den Schaden normativ nicht entfallen, da er bereits bei Abschluss des Vertrages eingetreten ist. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 44 ff., juris) Bezug genommen. Auf die Eigentümerstellung des Klägers, der das Fahrzeug unstreitig gekauft hat, kommt es nicht an, da der Schaden in dem Abschluss des Vertrages liegt.

4. Auf Grund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts die Schädigungsabsicht der handelnden Personen der Beklagten fest. Den handelnden Personen war bewusst, dass die Konstruktion bzw. Gestaltung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung speziell zur Täuschung der

Typgenehmigungsbehörde im Falle der Entdeckung zu einer Betriebsuntersagung führen können und jeder Erwerber dieser Gefahr arglos ausgesetzt wird. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 60 ff., juris) Bezug genommen. Aus dem sehr begrenzten Anwendungsbereich der im Wesentlichen auf den NEFZ ausgerichteten Emissionsminderungsstrategie folgt, dass den Verantwortlichen die Täuschung und die Tragweite ihres Handelns bewusst war. Ein vertretbares Normverständnis liegt einer derartigen Steuerung nicht zu Grunde, weil die Beklagte gerade keine Emissionsminderungsstrategie implementiert hat, die wesentlich außerhalb des NEFZ eine nennenswerte Anwendung findet.

5. Der Klagepartei ist durch das Verhalten der Beklagten kausal ein Schaden in Höhe von 31.660,06 € entstanden.

Die Klagepartei ist gemäß § 249 BGB so zu stellen, wie sie gestanden hätte, wenn das schädigende Ereignis, hier der Abschluss des Kaufvertrages, nicht eingetreten wäre. In diesem Fall hätte sie den Kaufpreis nicht bezahlt.

Die Klagepartei muss sich jedoch die durch den Abschluss des Vertrages und die Nutzung des Fahrzeugs erzielten Vorteile anrechnen lassen. Insofern ist sie zur Herausgabe und Rückübergabe des Fahrzeuges verpflichtet und muss sich die aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Wegen der näheren Begründung wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 64 ff., juris) Bezug genommen.

Das Gericht schätzt den Nutzungsvorteil nach der Formel Bruttokaufpreis für das Fahrzeug, geteilt durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt und multipliziert mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern zum Schluss der mündlichen Verhandlung (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19 –, Rn. 12, juris). Bei Dieselfahrzeugen des streitgegenständlichen Typs schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO die zu erwartende Gesamtlauflistung auf 300.000 km. Für die Annahme einer höheren zu erwartenden Gesamtlauflistung hat das Gericht keine ausreichenden Anhaltspunkte. Dies ergibt im konkreten Fall folgende Rechnung:

Kaufpreis	35.599,16 €
Datum Übergabe	06.11.2018
Gesamtlauflistung	300.000
KM-Stand bei Übergabe	17.982

Restlaufleistung	282.018
Nutzungsvorteil/km in €	0,1262 €
Datum Klage	01.06.2021
KM-Stand bei Klage	44.688
gefahrene KM bei Klage	26.706
Nutzungsvorteil bei Klage	3.371,10 €
Kaufpreis ./ . Vorteil bei Klage	32.228,06 €
Datum KM bei letzter Ablesung	21.09.2021
KM-Stand bei letzter Ablesung	49.158
gefahrene KM letzte Ablesung	31.176
gefahrene KM/Tag	30
Datum mV	22.09.2021
gesch. KM-Stand mV	49.188
gesch. gefahrene KM mV	31.206
Nutzungsvorteil ges.	3.939,10 €
Kaufpreis ./ . Vorteil	31.660,06 €

Die Klagepartei hat den Rechtsstreit im Hinblick auf die zwischen Rechtshängigkeit und Tag der letzten mündlichen Verhandlung gezogenen Nutzungsvorteile nicht für erledigt erklärt. Diesbezüglich war die Klage als unbegründet abzuweisen. Soweit die Klagepartei die Nutzungen zu niedrig auf der Basis einer angenommenen höheren Gesamtleistung berechnet hat, war die Klage von vorneherein unbegründet.

6. Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Prozesszinsen gemäß §§ 288, 291 BGB ab Eintritt der Rechtshängigkeit. Die Zustellung des bezifferten Antrages erfolgte am 21.06.2021, so dass ein Zinsanspruch ab dem 22.06.2021 besteht.

Im Hinblick auf die nach Rechtshängigkeit von der Klagepartei erzielten Nutzungsvorteile ist es angemessen, die Prozesszinsen auf der Grundlage des Mittelwertes zwischen berechtigtem Anspruch bei Klageeinreichung und Anspruchshöhe zum Schluss der mündlichen Verhandlung zu berechnen. Nach dem Schluss der mündlichen Verhandlung bleibt der ausgeurteilte Betrag als Basis maßgeblich (vgl. a. OLG Stuttgart, Urteil vom 13.04.2021 – Az. 16a U 718/20 –, n.v.). Zum Zeitpunkt der Klageeinreichung betrug die berechnete Klageforderung 32.228,06 € (s.o.). Der Mittelwert aus diesem Betrag und dem zum Schluss der mündlichen Verhandlung begründeten Betrag beträgt demnach 31.944,06 €.

7. Die Ansprüche der Klagepartei sind nicht gemäß §§ 195, 199 BGB verjährt. Die Beklagte hat nicht dargelegt, dass die Klagepartei vor 01.01.2018 Kenntnis von den anspruchsbegründenden Umständen oder hierüber in grob fahrlässiger Unkenntnis war. Allein die Kenntnis von einem irgendwie gearteten Dieselskandal, bei dem auch die Beklagte beteiligt sein soll, gibt keine hinreichende Tatsachenkenntnis von der konkreten Betroffenheit der Klagepartei und des Fahrzeugs. Anders als der Volkswagenkonzern hat die Beklagte nie öffentlich und umfassend eingeräumt, bewusst unzulässige Abschaltvorrichtungen der hier streitgegenständlichen Art verbaut zu haben.

8. Der Kläger hat gemäß §§ 826, 249, 257 BGB einen Anspruch Freistellung hinsichtlich der vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 825,15 €. Hierbei hat das Gericht einen Gegenstandswert in Höhe des Kaufpreises abzüglich eines geschätzten Nutzungsvorteils bei Mandatierung angesetzt (unter 35.000 €). Eine 1,3-fache Geschäftsgebühr, die Auslagenpauschale und die Umsatzsteuer sind als erforderlich anzusetzen, wobei der Kläger sich eine 0,65-fache Gebühr anrechnen lässt.

9. Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges ist unbegründet, weil die Klagepartei ihr Angebot ihrerseits bis zum Schluss des Prozesses an eine überhöhte Klageforderung geknüpft hat, indem sie von einer Gesamtleistung von 400.000 km ausgegangen ist und sich daher nur weniger Nutzungsvorteile anrechnen lassen wollte.

10. Der Antrag auf Feststellung einer weiteren Schadensersatzverpflichtung ist unzulässig. Der Kläger kann seine Ansprüche im Wege der Leistungsklage beziffern und hat keine erstattungs- und feststellungsfähige Ansprüche im Hinblick auf gewöhnliche Unterhaltskosten (BGH, Urteil vom 05. Oktober 2021 – VI ZR 136/20 –, juris)

II.

Die Nebenentscheidungen beruhen hinsichtlich der Kosten auf § 92 ZPO und hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 S. 1, § 708 Nr. 11, § 711 ZPO. Der Streitwert wurde nach der Klageforderung festgesetzt. Den Feststellungsanträge kommt kein wesentlicher Mehrwert zu. Der Streitwert war im Hinblick auf die klägerseits zu niedrig angesetzten Nutzungsvorteile (auf Basis einer Gesamtleistung von 400.000 km) auf 33.110,50 € anzusetzen. Da die Klagepartei den Rechtsstreit hinsichtlich der ab Rechtshängigkeit gezogenen Nutzungsvorteile nicht für erledigt erklärt hat, sind die Kosten im Verhältnis zum ausgerichteten Betrag zu verteilen.



### **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](http://www.ejustice-bw.de) beschrieben.

Brand  
Vorsitzender Richter am Landgericht

**Vermerk:**

Verkündet am 03.11.2021

Langer  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle