

Aktenzeichen:  
56 O 17/23



Landgericht Stuttgart

**Im Namen des Volkes**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

██  
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wawra & Gaibler**, Maximilianstraße 51, 86150 Augsburg, Gz.: 14191-22

gegen

**Mercedes Benz Group AG**, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch, Ola Källenius (Vorsitzender), Martin Daum, Renata Jungo Brüngger, Wilfried Porth, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

██  
██

wegen Schadensersatz

hat das Landgericht Stuttgart - 56. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht ██████████  
als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 07.07.2023 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von 6.149,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 08.07.2023 zu zahlen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits hat der Kläger 85 % und die Beklagte 15 % zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf 42.665,35 EUR festgesetzt.

## Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem sog. „Abgasskandal“ geltend.

Die Parteien schlossen am 27.02.2015 einen Kaufvertrag über das von der Beklagten hergestellte streitgegenständliche Gebrauchtfahrzeug, einen Mercedes-Benz E E350 BlueTec, Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN): [REDACTED]. Das Fahrzeug gehört der Schadstoffklasse EURO 6 an und hat einen Motor Typ OM 642 verbaut. Der Kaufpreis für das Fahrzeug betrug 61.490,00 EUR. Zum Zeitpunkt der Übergabe lag die Laufleistung des Fahrzeugs bei 4.000 km; am 07.07.2023 117.771 km.

Die Kontrolle der Stickoxidemissionen erfolgt im streitgegenständlichen Fahrzeug unter anderem durch die sogenannte Abgasrückführung. Bei dieser wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Jedenfalls bei betriebswarmen Motor wird die Abgasrückführung bei betriebswarmen Motor unterhalb von etwa 10° Celsius schrittweise reduziert. Das Fahrzeug verfügt auch über ein sogenanntes SCR-System (selective catalytic reduction), im Rahmen dessen Stickoxidemissionen dadurch reduziert werden, dass dem Abgas eine wässrige

Harnstofflösung (AdBlue) beigemischt wird und durch die sodann ausgelöste chemische Reaktion die Stickoxide im Wesentlichen zu Stickstoff und Wasser abgebaut werden.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat verschiedene Fahrzeuge der Beklagten wegen vermeintlicher unzulässiger Abschaltvorrichtungen zurückgerufen. Ein entsprechender Rückruf für das klägerische Fahrzeug ist zurückgenommen worden. Die Beklagte bietet für das streitgegenständliche Fahrzeug eine freiwillige Kundendienstmaßnahme an, in der ein Software-Update der Abgassteuerung auf das Fahrzeug aufgespielt wird.

Die Beklagte beruft sich auf die Einrede der Verjährung.

Der **Kläger** behauptet, im streitgegenständlichen PKW seien unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut, über die man die für die Typenzulassung zuständigen Stellen getäuscht habe. Dabei handele es sich unter anderem um eine Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung sowie eine Kühlerjalousie, die nur unter Prüfstandsbedingungen aktiviert sei. Diese Sorge dafür, dass der gesamte Kühlmittelkreislauf kälter bleibe und somit die Temperatur des Motoröls nur langsam ansteige. Auf dem Prüfstand würden weniger Stickoxide ausgestoßen als im normalen Straßenbetrieb, bei dem die Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung nahezu ausnahmslos abgeschaltet sei.

Der Kläger behauptet außerdem, das Abgasreinigungssystem arbeite Temperaturen wenigstens bei Temperaturen unter + 17° Celsius nicht vollständig (sog. „*Thermofenster*“). Hintergrund sei, dass der Prüfstand Temperaturen zwischen 20° und 30° vorschreibe. Eine technische Rechtfertigung gebe es hierfür nicht.

Schließlich sei das SCR-System derart programmiert, dass bei Prüfbedingungen ein „sauberer Modus“ zur Anwendung komme, bei dem durch erhöhte AdBlue-Einspritzung der Stickoxid-Ausstoß erheblich vermindert wird, außerhalb dieser Bedingungen jedoch in einen „dreckigen Modus“ geschaltet werde, bei dem die Stickoxid-Grenzwerte überschritten würden.

Der Kläger weist darauf hin, dass das Fahrzeug im Normalbetrieb – also nicht unter Prüfstandsbedingungen – die gesetzlichen Grenzwerte für Stickoxid nicht einhalte.

Der Kläger hätte das Fahrzeug bei Kenntnis der Abschaltvorrichtungen nicht gekauft.

Die Beklagte habe die geltend gemachten Abschaltvorrichtungen im Typengenehmigungsverfahren nicht offengelegt. Der Vorstand der Beklagten habe vorsätzlich gehandelt und Kenntnis von allem gehabt.

Hilfsweise macht der Kläger geltend, dass ihm zumindest ein Anspruch auf Ersatz des Differenzhypothesenvertrauensschadens in Höhe von 15 % des Kaufpreises zustehe.

Die Klägerin beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 61.490,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 20.219,01 EUR Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes-Benz E 350 BlueTec mit der Fahrgestellnummer [REDACTED] zu zahlen.

Hilfsweise hierzu beantragt er:

2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von EUR 9.223,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die **Beklagte** beantragt:

Klageabweisung.

Sie behauptet, dass in dem Fahrzeug des Klägers keine manipulative Umschaltlogik verbaut sei, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße. Das Fahrzeug halte die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-6-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests ein. Welche Stickstoffemissionen das Fahrzeug außerhalb dieser Tests aufweise, sei rechtlich unbeachtlich. Außerhalb der Tests ermittelten Werte könnten nicht einmal als Indiz für das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung dienen.

Stattdessen werde die Abgasrückführung anhand von verschiedenen Optimierungsparametern im Wege einer dynamischen Berechnung gesteuert, in die notwendigerweise eine Vielzahl von Parametern und Sensordaten einfließen. Demzufolge hänge die Abgasreinigung im streitgegenständlichen Fahrzeug in physikalischer Hinsicht vom konkreten Betriebszustand des Fahrzeugs, seine Einzelteile und der Umgebungsbedingungen ab. Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasreinigung und das KBA genehmige laufend solche Systeme. Im Übrigen sei das verbaute Thermofenster zum Schutz des Motors vor Beschädigung und zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs gerechtfertigt.

Schließlich habe die Beklagte nicht fahrlässig gehandelt, sondern sei einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen. Die Beklagte habe der Übereinstimmungsbescheinigung nicht die Bedeutung zugemessen, dass damit auch eine materielle Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den entsprechenden EU-Normen versichert worden wäre. Die Beklagte habe sich auf die Genehmigung des Thermofensters, das vom KBA auch konkludent genehmigt hatte, verlassen dürfen. Es habe auch dem einhelligen Rechtsverständnis in der relevanten Fachwelt der Genehmigungsbehörden und Motorenentwicklung dahingehend gegeben, dass der Einbau eines Thermofensters nicht rechtswidrig sei. Maßgeblich für die Beurteilung des Verbotsirrtums sei die objektive Bewertung durch das KBA zum maßgeblichen Zeitpunkt, da im Rahmen des Verbotsirrtums wertungsmäßig maßgeblich sei, ob das KBA die Abschaltvorrichtung tatsächlich oder hypothetisch genehmigt hätte. Hinsichtlich des SCR-Systems sei davon auszugehen, dass – da das KBA die freiwillige Servicemaßnahme diesbezüglich gebilligt habe – jedenfalls von einer hypothetischen Genehmigung des Funktionsumfangs des streitgegenständlichen Fahrzeugs (also auch der Ausgestaltung der Steuerung des SCR-Systems) auszugehen.

Schließlich liege kein Schaden des Klägers vor.

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird im Übrigen auf den Akteninhalt Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Die Klage ist hinsichtlich des hilfsweise gestellten Anspruch auf Ersatz der Differenz zwischen dem tatsächlich gezahlten Kaufpreis und der Differenz zum tatsächlichen Wert des Autos unter Berücksichtigung auf das Rückrufrisiko, mit dem das Fahrzeug belastet ist. Das Gericht geht dabei von einer Differenz von 10 %, also 6.149,00 EUR aus. Im Hinblick auf den Hauptantrag ist die Klage jedoch unbegründet, da keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Beklagte das KBA arglistig getäuscht hat.

**A**

Dem Kläger stehen Schadensersatzansprüche gemäß § 823 Abs. II in Verbindung mit Art. 3 Nr. 36, 18 I, 26 I und 46 RL 2007/46/EG; Art. 5 II 1 VO (EG) 715/2007 zu, weil das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007 entsprach (I.). Diese Vorschriften sind drittschützend (II.). Die Beklagte kann sich diesbezüglich auch nicht auf einen Verbotsirrtum berufen (III. 1.). Umgekehrt ist jedoch auch nicht erkennbar, dass die Beklagte nicht nur fahrlässig, sondern vorsätzlich und damit sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB und § 438 Abs. 3 BGB gehandelt hat (III. 2.), weshalb dem Kläger als Rechtsfolge nicht die Rückabwicklung des Vertrags, sondern nur der Ersatz des Differenzhypothesevertrauensschadens zusteht (IV.). Im Einzelnen:

I. Das streitgegenständliche Fahrzeug entsprach zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens nicht den Vorgaben der EG-VO 715/2007. Erforderlich hierfür wäre, dass es die gesetzlichen Grenzwerte in einem normalen Fahrzeugbetrieb, der vernünftigerweise zu erwarten ist (Realbetrieb) – also auch außerhalb des Prüfstands – grundsätzlich einhält und keine Funktionen verbaut sind, die zu einer Verschlechterung des Emissionsverhaltens im Realbetrieb führen.

1. Die EG-VO 715/2007 verlangt, dass ein zugelassenes Fahrzeug die entsprechenden Grenzwerte nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im Realbetrieb einhält (vgl. hierzu grundlegend EuGH (2. Kammer), Urteil vom 17.12.2020 – C-693/18 (CLCV ua); EuGH (Große Kammer) Urteil vom 14.7.2022 – C-128/20 (GSMB Invest GmbH & Co. KG/Auto Krainer GesmbH), Rn. 40 für das Thermofenster, dies fortführend EUGH (Große Kammer) Urteil vom 21.3.2023 – C-100/21 (QB/Mercedes-Benz Group AG, ihm folgend BGH Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21 Rn. 50f).

Dies ergibt sich aus Auslegung der Vorschriften der EG-VO 715/2007. Diese verpflichtet Hersteller von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen u.a. dazu,

- die von ihnen hergestellten Fahrzeuge so auszurüsten, dass „die in Anhang I und in den in Artikel 5 genannten Durchführungsmaßnahmen festgelegten Grenzwerte eingehalten werden“ (Art. 4 Abs. 2 EG-VO 715/2007),

- mittels technischer Maßnahmen sicherzustellen, „dass die Auspuff- und Verdunstungsemissionen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen entsprechend dieser Verordnung wirkungsvoll begrenzt werden“ (Art. 4 Abs. EG-VO 715/2007),
- das Fahrzeug so auszurüsten, „dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht“ (Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007).

In diesem Rahmen ergibt schon der Wortlaut, dass die festgelegten Grenzwerte bei „normalen Nutzungsbedingungen“ maßgeblich sind.

Auch der Sinn und Zweck der Vorschrift – nämlich die Reduktion der Grenzwerte – wäre nicht erfüllt, wenn die Grenzwerte letztendlich nur unter Laborbedingungen, also konkret im Temperaturfenster zwischen 20 °C und 30 °C und für die Dauer des Prüfverfahrens eingehalten werden. Dass die dem Prüfverfahren des NEFZ zugrundeliegenden Bedingungen (u.a. Umgebungstemperatur zwischen 20 °C und 30 °C) durchaus „normale“, also keinesfalls außergewöhnliche Betriebsbedingungen darstellen, ist unzweifelhaft, jedoch decken diese standardisierten Bedingungen – ohne weiteres erkennbar – keineswegs das gesamte denkbare Spektrum real existierender Betriebsbedingungen ab, die unter „normalen“ Umständen bei dem Betrieb eines Fahrzeugs innerhalb des Geltungsbereichs der EG-VO 715/2007 erwartet werden können

Schließlich kann auch systematisch nicht angenommen werden, dass dem im Rahmen der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 692/2008 näher geregelte Prüfverfahren normkonkretisierende Bedeutung zukommt, weil die Durchführungsverordnung (EG) Nr. 692/2008 keine (nachträgliche) Modifikation der dem Hersteller obliegenden Verpflichtungen nach der EG-VO 715/2007 vornimmt, sondern vielmehr nur deren Durchführung bezweckt (vgl. insoweit auch Erwägungsgrund 3 der EG-VO 715/2007); die grundlegenden Vorschriften zu Fahrzeugemissionen werden demgegenüber, wie genannter Erwägungsgrund *expressis verbis* formuliert, in der EG-VO 715/2007 festgelegt.

2. Diesen Anforderungen genügt das streitgegenständliche Fahrzeug nicht. Es hält die entsprechenden Stickoxid-Grenzwerte im Realbetrieb nicht ein (a)). Die Diskrepanz zu den Emissionen bei Prüfstandsbedingungen beruht auf verbauten Abschaltvorrichtungen in Form des Thermofensters und der Programmierung des SCR-Katalysators (b)).

a) Das streitgegenständliche Fahrzeug hält die Stickoxid-Grenzwerte im Realbetrieb unstreitig nicht ein.

Die Beklagte hält dem Vortrag des Klägers, das streitgegenständliche Fahrzeug halte die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgrenze an Stickoxiden unter normalen Betriebsbedingungen nicht ein, lediglich entgegen, dass Werte im Realbetrieb nicht maßgeblich seien. Entscheidend seien ausschließlich die Werte unter Prüfstandsbedingungen. Für den Rechtsstreit sei es daher ohne Relevanz, welches Emissionsverhalten das Fahrzeug außerhalb der maßgeblichen gesetzlichen Prüfbedingungen habe. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit der Behauptung des Klägers im Tatsächlichen erfolgte damit nicht, weshalb der entsprechende Vortrag des Klägers gem. § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu behandeln.

b) Diese Diskrepanz beruht auf im Fahrzeug verbauten Abschaltvorrichtungen.

i) Bei einer Abschaltvorrichtung (defeat device) gemäß Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 handelt es sich gem. der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 um

- „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.“

Die Implementierung eines derartigen Konstruktionsteils ist gem. Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen von diesem grundsätzlichen Verbot bestehen gem. Art. 5 Abs. 2 S. 2 EG-VO 715/2007 nur, wenn

- die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a EG-VO),
- die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. b EG-VO),
- die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind (Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c EG-VO).



ii) Unter Anwendung dieser Grundsätze ist sowohl das Thermofenster als auch die Steuerung des SCR-Systems als unzulässige Abschaltvorrichtung einzustufen.

aa) Für das Thermofenster ergibt sich dies bereits daraus, dass es bereits bei 10° Celsius Außentemperatur – die im EU-Raum keine Ausnahme darstellt, sondern absolut üblich ist – schrittweise die Effektivität des Emissionskontrollsystems verringert.

bb) Gleiches gilt für die Ausgestaltung des SCR-Systems im vorliegenden Fahrzeug. Dies beruht entscheidend darauf, dass dieses außerhalb des Prüfstands, aber gleichwohl in einem üblichen Betrieb, zu einer Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems und damit zu höheren Stickoxidemissionen und dem Überschreiten der Grenzwerte führt.

Die Beklagte führt selbst aus, dass das System zu einer „*Varianz der Wirkungsgrade*“ führt. Die Beklagte bestreitet auch nicht, dass die vom Kläger geltend gemachte Überschreitung der Grenzwerte im Realbetrieb auf diese Varianz und damit die Verringerung der Wirkungsweise zurückzuführen sind, sondern beschränkt sich darauf, die einzelnen Ausführungen des Klägers zur konkreten Betriebsweise zu bestreiten. Diese ist aber, da gerade die Erhöhung des Stickoxidausstoßes entscheidend ist, nicht relevant. Soweit die Beklagte die technische Notwendigkeit der konkreten Ausgestaltung und der Varianz darlegt, liegt dies neben der Sache: Auch, wenn sie als wahr unterstellt werden, ändert dies nichts an dem Umstand, dass das Fahrzeug die geltenden Stickoxidwerte im Realbetrieb überschreitet und ein Einhalten nur dann gewährleistet ist, wenn bestimmte Bedingungen, die einen realen Betrieb aber eben nicht abdecken, vorliegen.

II. Die Art. 18 I, Art. 26 I und Art. 46 der Rahmenrichtlinie i. V. m. Art. 5 II VO (EG) 715/2007 sind dabei mit dem EuGH dahingehend auszulegen sind, dass sie neben den Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen (ausdrücklich, aufgrund der Vorlagefrage auf die unzulässige Abschaltvorrichtung gestützt, EUGH (Große Kammer) Urteil vom 21.3.2023 – C-100/21 (QB/Mercedes-Benz Group AG, vormals Daimler AG, Rn. 85; ihm folgend BGH Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21 Rn. 30). Inhaltliche Argumente, von dieser Entscheidung grundsätzlich abzuweichen, sind nicht ersichtlich.

III. Die Beklagte hat hinsichtlich des Verstoßes gegen Art. 5 II VO (EG) 715/2007 fahrlässig gehandelt. Sie kann sich insoweit nicht auf einen Verbotsirrtum berufen (1.). Andererseits

liegen keine ersichtlichen Umstände vor, die den Vorwurf eines vorsätzlichen sittenwidrigen Handelns rechtfertigen.

1. Die Beklagte kann sich hinsichtlich des Verstoßes nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum. Erforderlich hierfür wäre zum einen, dass tatsächlich ein Verbotsirrtum vorliegt und zum anderen, dass ein solcher unvermeidbar wäre.

a) Vorliegend scheidet der Nachweis eines tatsächlichen Verbotsirrtums schon daran, dass die Beklagte für den (streitigen) Umstand, dass sie bzw. ihre gesetzlich berufenen Vertreter tatsächlich davon ausgingen, dass die Abschaltvorrichtungen rechtmäßig sind, keinen Beweis angeboten hat.

b) Selbst wenn ein Verbotsirrtum unterstellt wird, wäre dieser jedenfalls nicht unvermeidbar berufen.

i) Voraussetzung hierfür wäre, dass die Beklagte die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte (allg. Rechtsprechung, vgl. BGH Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21 Rn. 64 mwN.). Bezogen auf Abschaltvorrichtungen kann kommt ein solcher zum einen in Frage, wenn die entsprechende Typengenehmigung sich auf die Abschaltvorrichtung in ihrer konkreten Ausführung und auch unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschaltvorrichtungen erstreckt (BGH aaO. Rn. 65). Der Hersteller kann sich jedoch auch darauf berufen, dass der Aussteller der Typengenehmigung, das KBA, die Rechtmäßigkeit der konkreten Abschaltvorrichtung bestätigt hätte, wenn der Hersteller nachgefragt hätte (hypothetische Genehmigung), wobei der Nachweis für jede einzelne unzulässige Abschaltvorrichtung geführt werden muss (BGH aaO. Rn. 66).

ii) Bezogen auf den konkreten Fall ist der Vortrag der Beklagten nicht ausreichend, um eine solche hypothetische Genehmigung anzunehmen (vgl. ebenso zum Thermofenster mit einem Wirkungsbereich von 17° bis 33 Grad Celsius des Herstellers VW OLG Karlsruhe, Urteil vom 22.08.2023 – 8 U 86/21, 21335, Rn 117ff).

aa) Schon der Vortrag zum Thermofenster reicht hier insoweit nicht aus. Die Beklagte führt zwar aus, dass die Implementierung von Thermofenster zum Zeitpunkt der Genehmigung grundsätzlich gängiger Industriestandard war. Die Beklagte führt jedoch nicht aus, dass das KBA auch die hier konkrete Ausgestaltung des Thermofensters genehmigt hätte, sondern bezieht sich auf allgemeine Antworten des KBA. Auch jedweder Vortrag dazu, dass das KBA

bei Kenntnis der Auswirkungen des Thermofensters auf den Stickoxidausstoß dieses gleichwohl genehmigt hätte, fehlen.

Auf eine nachträgliche Genehmigung kann sie sich schon deshalb nicht berufen, da schon nicht vorgetragen wird, die Beklagte habe das streitgegenständliche Thermofenster dem KBA vollständig offen gelegt.

bb) Entscheidend ist jedoch, dass die Beklagte im Hinblick auf das SCR-System sich nicht auf eine hypothetische Genehmigung berufen kann. Zwar weist die Beklagte darauf hin, dass ein verpflichtender Rückruf nicht vorliegt und dass das KBA eine freiwillige Servicemaßnahme diesbezüglich genehmigt hat. Dies lässt jedoch schon deshalb keinen Schluss auf eine hypothetische Genehmigung zu, da nicht vorgetragen, ersichtlich oder unter Beweis gestellt wurde, dass die Beklagte das KBA in diesem Rahmen sämtliche Funktionen des streitgegenständlichen Systems mit seinen Auswirkungen offen gelegt hat.

2. Andererseits ist es dem Kläger wiederum nicht der Nachweis gelungen, dass die Beklagte vorsätzlich sittenwidrig oder arglistig gehandelt hat, weshalb Ansprüche auf eine Rückabwicklung des Vertrags gemäß § 826 BGB ausscheiden und entsprechende kaufrechtliche Ansprüche jedenfalls gemäß § 438 BGB verjährt sind.

a) Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Verhalten (nur) dann sittenwidrig, wenn es nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Hierfür reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertraglichen Pflicht nicht aus. Auch hier müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden verwerflich machen (statt vieler: BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 526/15, Rn. 16).

b) Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze haftet die Beklagte vorliegend nicht wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung nach § 826 BGB. Die Mangelhaftigkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs allein rechtfertigt nicht die Annahme einer sittenwidrigen Schädigung (vgl. hierzu grundsätzlich BGH BeckRS 2021, 847). Weitere, für die Annahme einer sittenwidrigen Schädigung zwingend erforderliche Umstände liegen nicht vor. Diese

können nach Auffassung des Gerichts nur darin liegen, dass die Beklagte das Thermofenster konstruiert hat, um den Kontrollmechanismus des KBA in Form des NEFZ bewusst zu umgehen und das KBA hierdurch getäuscht hat und die Typenzulassung erschlichen hat. Konkrete Anhaltspunkte hierfür liegen – insbesondere vor dem Hintergrund, dass das KBA bislang keinen verpflichtenden Rückruf für das streitgegenständliche angeordnet hat – nicht vor. Die Erklärungen des Klägers erschöpfen sich insoweit in allgemeinen Behauptungen ins Blaue hinein, die unzulässig sind. Insbesondere unter Berücksichtigung der Ausführungen des BGH in den Urteilen vom 23.06.2023 kann mit dem Vortrag der Kläger ein sittenwidriges Handeln nicht angenommen werden.

**IV.** Als Rechtsfolge des Verstoßes gegen Art. 3; 5 VO (EG) 715/2007 steht dem Kläger jedoch kein Anspruch auf Rückabwicklung des Vertrags zu, sondern lediglich der Ersatz des Schadens, der in der Form eingetreten ist, dass der Kläger angesichts dessen, dass das Fahrzeug schon bei Erwerb mit der Gefahr eines Rückrufs belastet war, zu viel bezahlt hat (BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21). Dieser Schaden beträgt 6.149,00 EUR.

1. Das Gericht geht dabei gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses und die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, davon aus, dass wegen der geltend gemachten Abschaltvorrichtungen und dem daraus folgenden Verstoß gegen grundsätzlich ein Schaden in Höhe von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 II 1VO (EG) 715/2007 in Höhe von 10 % des Kaufpreises, mithin 6.149,00 EUR entstanden ist (vgl. zu den Bemessungsgrundlagen im Einzelnen BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21 Rn. 76). Tatsächliche Anhaltspunkte die ein Abweichen des vom BGH vorgegebenen Mittelwerts rechtfertigen, sind nicht ersichtlich.

2. Es ist schließlich weder erkennbar noch vorgetragen, dass der Schaden durch nachträgliche Umstände weggefallen ist.

3. Der Zinsanspruch folgt aus § 291 BGB.

**B**

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 92 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.

**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.

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, die durch einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind als elektronisches Dokument zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

  
Richter am Landgericht