

Aktenzeichen:
53 O 96/23



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wawra & Gaibler**, Maximilianstraße 51, 86150 Augsburg, Gz.: 7897-21

gegen

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch d. Vorstand Ola Källenius (Vorsitzender), Renata Jungo Brüngger, Jörg Burzer, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Tro-ska, Harald Wilhelm, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 53. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht [REDACTED] als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.07.2023 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 9.169,50 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweils gültigen Basiszinssatz seit dem 13.06.2023 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 80 und die Beklagte 20 zu tragen.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags; für die Beklagte ist das Urteil im Kostenpunkt gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert wird auf 46.284,14 EUR festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei erhebt im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal gegenüber der Beklagten Ansprüche infolge des Erwerbs eines von dieser hergestellten Kraftfahrzeugs.

Die Klagepartei kaufte am 17.01.2014 bei der Beklagten einen von dieser hergestellten Mercedes-Benz E 350 BlueTEC Limousine, Fahrgestellnummer [REDACTED] zu einem Kaufpreis von 61.130,00 EUR ("Fahrzeug", Anlage K1). Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor OM 642 ausgestattet und wurde der Klagepartei am 11.02.2014 geliefert. Zum Zeitpunkt der Fahrzeugübergabe betrug die Laufleistung 0 Kilometer; per 19.07.2023 betrug diese 88.712 Kilometer.

Die Kontrolle der Stickoxidemissionen in dem Fahrzeug erfolgt unter anderem durch die sogenannte Abgasrückführung (nachfolgend: AGR). Bei dieser wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (nachfolgend: KBA) hat verschiedene von der Beklagten hergestellte Fahrzeuge mit der Begründung zurückgerufen, in den betroffenen Fahrzeugen seien unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut worden. Es hat deshalb auch nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typengenehmigung angeordnet. Ein verpflichtender Rückruf zu dem Fahrzeug ist zwischen den Parteien streitig; es wurde auf das Fahrzeug jedoch ein Update aufgespielt.

Die Klagepartei behauptet, in dem Fahrzeug seien unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut. Dazu bringt sie unter anderem vor, dass die Kontrolle der Stickoxidemissionen über die sogenannte AGR erfolge, bei der ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt werde und dort erneut an der Verbrennung teilnehme, wobei die Abgasrückführung bei bestimmten Außentemperaturen zumindest reduziert werde („Thermofenster“) mit der Folge, dass die Stickoxidemission erheblich anstiegen. Bei normaler Betriebstemperatur und normalen Fahrverhalten werde die Abgasrückführungsrate reduziert. Zudem seien weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen in dem Fahrzeug verbaut. Insbesondere arbeite der SCR-Katalysator in zwei Modi - einem Ammoniaklastmodus und einem Alternativmodus und es würden auch unterschiedliche Mengen AdBlue (unterschiedliche Dosierstrategien, bei denen insbesondere auf dem Prüfstand eine optimierte Menge an AdBlue beigemischt würde) beigemischt. Die Motorsteuerung schalte automatisch in den Alternativmodus mit der Folge höherer Emissionen, sobald der durchschnittliche Ad-Blue-Verbrauch überschritten werde. Auch erzwingt die Motorsteuerung abhängig von unterschiedlichen Parametern eine Umschaltung in den Alternativmodus, was die Wirksamkeit des SCR-Katalysators verringere. Der Betrieb des SCR-Katalysators sei bei Temperaturen

oberhalb eines Schwellenwerts eingeschränkt, was bei normalen Fahrten bei mittleren bis hohen Geschwindigkeiten häufig der Fall sei. Darüber hinaus sei eine Softwarefunktion vorhanden, die dafür Sorge, dass das Fahrzeug nach 1200 Sekunden nach Motorstart (solange dauere die Prüfung des neuen Europäischen Fahrzyklus - "NEFZ") in einen anderen Betriebsmodus (den „schmutzigen“ Abgasmodus) wechsele und in diesem ein Vielfaches mehr an Stickoxid ausstoße als zulässig.

Zudem sei auch das „OnBoard-Diagnose-System“ ("OBD-System") manipuliert.

Zumindest sinngemäß behauptet die Klagepartei, dass die (unzulässigen) Abschaltvorrichtungen so konfiguriert seien, dass erkannt werde, wann sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand des NEFZ befinde bzw. auf die Verhältnisse des NEFZ „zugeschnitten“ seien, sodass die Abgasgrenzwerte (nur) dort eingehalten würden, weshalb auch eine manipulative Prüfstandserkennung vorliege.

Ein Software-Update, das dauerhaft zur Einhaltung der NEFZ-Vorgaben führe, sei aus technischer Sicht nicht anwendbar und auch nach Aufspielen eines solchen werde der zulässige Grenzwert von 80 mg/km Stickoxidausstoß überschritten und es werde bestritten, dass nach dem Software-Update keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen (mehr) vorlägen.

Die Beklagte bzw. für sie handelnde Personen hätten auch vorsätzlich gehandelt und die Klagepartei getäuscht

Wenigstens sinngemäß trägt die Klagepartei vor, dass die in Kenntnis der unzulässigen Abschaltvorrichtungen das Fahrzeug nicht gekauft hätte.

Die Klagepartei ist der Ansicht, ihr stünde gegen die Beklagte ein Anspruch Rückabwicklung des Vertrages im Wege des Schadenersatzes gegen Anrechnung einer Nutzungsentschädigung, hilfsweise auf teilweise Erstattung des Kaufpreises gegen die Beklagte zu.

Die Klagepartei hat den Rechtsstreit im Hinblick auf weiterhin zurückgelegte Kilometer wegen der Differenz zur anzurechnenden Nutzungsentschädigung (teilweise) für erledigt erklärt, der die Beklagte widersprochen hat, und beantragt zuletzt wie folgt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 61.130,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 15.494,18 EUR Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes-Benz E 350

BlueTEC mit der Fahrgestellnummer [REDACTED] zu zahlen.

Hilfsweise beantragt die Klagepartei wie folgt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von EUR 9.169,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte beruft sich auf Verjährung und ist der Auffassung, dass im Fahrzeug eine manipulative Prüfstandserkennung nicht verbaut sei. Es gebe keine Funktion, bei der manipulativ allein bei erkanntem Prüfstand die Steuerung eines der beiden Bestandteile des Emissionskontrollsystems (Abgasrückführung und Abgasnachbehandlung) zur Erhöhung von dessen Leistung geändert werde. Unzulässige Abschaltvorrichtungen seien in dem Fahrzeug nicht verbaut und die Klagepartei habe tatsächlich keinen Schaden erlitten. Das Fahrzeug schalte auch nicht in einen "dreckigen Modus" mit reduzierter Abgasreinigung.

Auch mit Blick auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs ergebe sich ein Anspruch der Klagepartei nicht. Sie habe weder einen tatsächlichen Schaden i.S. dieser Entscheidung erlitten, noch habe sie einen Schaden geltend gemacht, der vom Schutzbereich der Norm erfasst wäre. Ihr – der Beklagten – falle auch ein Verschulden nicht zur Last. Die Tatbestandsvoraussetzungen der Regelungen der RL 2007/46/EG und der VO 715/2007/EG sowie der §§ 6, 27 EG-FGV seien schon deshalb nicht erfüllt, weil tatsächlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht vorliege. Den genannten Normen komme auch nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs eine Schutzgesetzqualität im spezifischen Sinne von § 823 Abs. 2 BGB nicht zu.

Schäden seien zudem aufgrund einer vorzunehmenden Vorteilsausgleichung (Nutzungsvorteile und Software-Update) kompensiert.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlungen verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

I.

Der Klagepartei steht ein Anspruch auf Schadenersatz gegen die Beklagte nur in dem tenorierten Umfang zu.

1. Der Klagepartei steht kein Anspruch auf (teilweise) Erstattung des Kaufpreises nach §§ 437 Nr. 2, 441, 434 Abs. 1, BGB zu. Ein evtl. Anspruch ist verjährt, nachdem sich die Beklagte auf Verjährung berufen hat.

a) Ob das von der Klagepartei erworbene Fahrzeug bei Gefahrübergang (§ 446 BGB) unzulässige Abschaltinrichtungen aufgewiesen hat kann in diesem Zusammenhang dahinstehen. Auch wenn deren Vorliegen unterstellt wird, stehen der Klagepartei vertragliche Ansprüche wegen Verjährung gegen die Beklagte nicht zu.

Die Regelverjährung nach § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB beträgt 2 Jahre nach Ablieferung der Sache (§ 438 Abs. 2 BGB). Der Klagepartei wurde das Fahrzeug am 11.02.2014 übergeben (Anlage K1). Da die Beklagte sich auf Verjährung berufen hat, erfolgte die hier ersichtliche Geltendmachung des Anspruches auf Rückzahlung (eines Teils) des Kaufpreises zu einem Zeitpunkt, in dem Verjährung bereits eingetreten war; dementsprechend wurde die Verjährung auch nicht durch Klageerhebung (24.05.2023) gehemmt. Dass zu einem früheren Zeitpunkt Verjährungshemmung, zum Beispiel durch Verhandlungen zwischen den Parteien, eingetreten wäre, ist nicht ersichtlich und auch nicht (ausreichend) vorgetragen.

Gemäß §§ 438, 218 BGB sind Ansprüche auf Rückabwicklung (Rücktritt vom Kaufvertrag) sowie auf Erstattung zu viel bezahlten Kaufpreises (Minderung) verjährt.

b) Die Klagepartei kann sich auch nicht auf § 438 Abs. 3 BGB berufen, da der Beklagten Arglist im Hinblick auf den Einbau / die Verwendung von unzulässigen Abschaltinrichtungen in dem Fahrzeug nicht zur Last gelegt werden kann.

Arglist setzt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zumindest Eventual-

vorsatz voraus; leichtfertige oder grob fahrlässige Unkenntnis genügt dagegen nicht. Ein arglistiges Verschweigen ist danach nur gegeben, wenn der Verkäufer den Mangel kennt oder ihn zumindest für möglich hält und zugleich weiß oder doch damit rechnet und billigend in Kauf nimmt, dass der Käufer den Mangel nicht kennt und bei Offenbarung den Vertrag nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte. Dagegen genügt es nicht, wenn sich dem Verkäufer das Vorliegen aufklärungspflichtiger Tatsachen hätte aufdrängen müssen, weil dann die Arglist vom Vorsatz abgekoppelt und der Sache nach durch leichtfertige oder grob fahrlässige Unkenntnis ersetzt würde. Dabei hat der Bundesgerichtshof auch bereits entschieden, dass selbst ein bewusstes Sichverschließen nicht den Anforderungen genügt, die an die Arglist zu stellen sind. Erforderlich ist die Kenntnis der den Mangel begründenden Umstände zumindest in der Form des Eventualvorsatzes. Diese Kenntnis muss festgestellt werden; sie kann nicht durch wertende Überlegungen ersetzt werden. Liegt eine solche Kenntnis vor, ist es allerdings unerheblich, ob der Käufer daraus den Schluss auf einen Mangel im Rechtssinne (§ 434 Abs. 1 BGB) zieht.

aa) Der Gesichtspunkt, dass im Fahrzeug die AGR bei bestimmten Temperaturen reduziert wird, stellt keinen arglistig verschwiegenen Mangel dar.

Zwar wird davon auszugehen sein, dass die Beklagte darum wusste, dass im klägerischen Fahrzeug die AGR bei bestimmten Temperaturen reduziert wird. Allein ein – insofern zu unterstellendes – Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S. von Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG als solches ist jedoch – wie auch der Bundesgerichtshof ausgeführt hat (Beschluss vom 08.01.2019 – VIII ZR 225/17) – nicht ausreichend für das Vorliegen eines Sachmangels i.S. von § 434 Abs. 1 BGB. Hinzutreten muss vielmehr der weitere Umstand, dass aufgrund dessen der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs der Klagepartei im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet und sich das Fahrzeug somit nicht zur gewöhnlichen Verwendung i.S. von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB eignet. Auch hierauf muss sich mithin die – von der Klagepartei darzulegende – Kenntnis der Beklagten (zumindest in Form des Eventualvorsatzes) bezogen haben, um zur Annahme eines arglistigen Verschweigens eines aufklärungsbedürftigen Mangels zu gelangen.

Die Klagepartei hat ein arglistiges Verhalten von Vorstandsmitgliedern oder anderen leitenden Angestellten der Beklagten i.S. von § 31 BGB durch Täuschung des KBA oder der Klagepartei über das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen nicht schlüssig vorgetragen. Hierzu wäre erforderlich gewesen, dass die Beklagte – in Gestalt ihrer Vorstände oder leitenden Mitarbeiter – nicht nur Kenntnis von der konkret installierten Abschaltvorrichtung gehabt hätte, sondern auch davon, dass diese technische Einrichtung eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S. von Art. 5 der VO (EG) Nr. 715/2007 darstellt; es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte die mögliche Un-

zulässigkeit der temperaturabhängigen Steuerung erkannt, dies gegenüber dem KBA verschwiegen und hierbei bewusst rechtswidrig zum Nachteil ihrer Kunden gehandelt hat. Nach dem derzeitigen Sach- und Streitstand kann der Beklagten hinsichtlich der temperaturabhängigen Steuerung der Abgasreinigungsanlage – sofern das KBA eine solche rechtsfehlerhaft nicht als Abschaltvorrichtung einordnet – wohl eine rechtsfehlerhafte Auslegung und der Ausnahmevorschrift des Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 vorgeworfen werden, was allein Fahrlässigkeit, nicht jedoch Arglist zu begründen vermag.

bb) Des Weiteren ist auch nicht anzunehmen, dass der Beklagten hinsichtlich der weiteren, von der Klagepartei gerügten Abschaltvorrichtungen, so diese als solche zu qualifizieren sind, Arglist zur Last fällt.

Es kann hinsichtlich dieser schon nicht angenommen werden, dass diese nur auf dem Prüfstand zum Einsatz kommen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass diese sowohl auf dem Prüfstand als auch im realen Straßenverkehr bei vergleichbaren Bedingungen zum Einsatz kommen. Darin liegt kein gezielter Zuschnitt auf die Verhältnisse auf dem Prüfstand. Wenn aufgrund der Vorrichtung im Straßenverkehr „meist“ mehr Stickoxide ausgestoßen werden sollten, bedeutet dies zwar gegebenenfalls, dass sie sich dort in vielen Fällen und/oder zu vielen Zeitpunkten nachteilig auf die Stickoxidemissionen auswirken, allerdings im Umkehrschluss ebenso, dass sie sich nicht etwa nahezu ausschließlich nur auf dem Prüfstand wirken, sondern vielmehr in einigen Fällen und/oder zu einigen Zeitpunkten auch im Straßenverkehr keine Auswirkungen auf die Stickoxidemissionen haben (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 23.03.2022 – 23 U 458/21, juris Rn. 45).

Deshalb kann auch insoweit nicht von der Funktionsweise der Regelungen auf Arglist begründenden Umstände geschlossen werden. Hierzu hätte es vielmehr konkreten Vortrag der Klagepartei, insbesondere zum gezielten Zuschnitt der behaupteten Abschaltvorrichtungen auf den Prüfstand, bedurft, der nicht erfolgt ist. Die Beklagte hat bestritten, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen in dem gegenständlichen Fahrzeug verbaut sind. Dass die Beklagte solche Einrichtungen arglistig verschwiegen hätte, ist jedenfalls von der insofern darlegungs- und beweisbelasteten Klagepartei nicht ausreichend substantiiert vorgetragen. Der Verweis auf Unterlagen aus Ermittlungen bzw. Erhebungen vermag keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Arglist der Beklagten zu begründen.

2. Sonstige Ansprüche, insbesondere deliktische Ansprüche auf Erstattung (eines Teils) des Kaufpreises, stehen der Klagepartei nur in dem tenorierten Umfang gegen die Beklagte zu.

a) Der Klagepartei steht kein Anspruch gemäß §§ 826, 31 BGB gegen die Beklagte zu, da die Beklagte durch die Herstellung und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs die Klagepartei nicht in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt hat.

aa) Das hier evtl. tatsächlich vorliegende Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen hat zunächst lediglich zur Folge, dass ein entsprechendes Fahrzeug einen Sachmangel i.S. von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB aufweist, welcher – bei Vorliegen der übrigen (hier nicht gegebenen, vgl. oben) Voraussetzungen – gewährleistungsrechtliche Ansprüche des Käufers gegen den Verkäufer begründen kann.

bb) Der von der Klagepartei gegen die Beklagte geltend gemachte Schadensersatzanspruch gemäß §§ 826, 31 BGB ist nicht gegeben.

Die Klagepartei vermag nicht darzulegen, inwiefern ihr die Beklagte durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs oder sonst in einer gegen die Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt haben könnte (vgl. auch OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19, juris Rn. 76 ff.).

(1) Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs 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 (vgl. zum Ganzen BGH, Urteile vom 28.06.2016 – VI ZR 526/15 Rn. 16 und vom 07.05.2019 – VI ZR 512/17 Rn. 8).

Diese Grundsätze gelten auch für Ansprüche, die im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal geltend gemacht werden (BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 Rn. 15). Der

Bundesgerichtshof betont insoweit in besonderem Maße das Verhältnis zwischen der vertraglichen und der deliktischen Haftung. Denn eine unbeschränkte und vorschnell bejahte Deliktshaftung für Vermögensschäden birgt die Gefahr, die Risikozuweisungen des jeweils einschlägigen Vertragsrechts zu unterlaufen. Allein die Verletzung vertraglicher Leistungspflichten stellt deshalb grundsätzlich keine sittenwidrige Schädigung dar, selbst wenn sie im Einzelfall vorsätzlich erfolgen sollte.

(2) Danach kommt hier ein Schadensersatzanspruch der Klagepartei nicht in Betracht.

Eine etwaige Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs allein rechtfertigt aus den genannten Gründen nicht die Annahme einer sittenwidrigen Schädigung und eine daraus resultierende Haftung der Beklagten gegenüber (sämtlichen späteren) Erwerbem betroffenen Fahrzeuge. Hierfür müssten vielmehr weitere, besondere Umstände im Verhalten der Beklagten bzw. ihrer Vertreter hinzutreten, die es ausnahmsweise rechtfertigen, die vom Gesetzgeber im Rahmen des Gewährleistungsrechts vorgenommene Risikozuweisung zugunsten der Klagepartei zu überschreiben.

Solche sind aber nicht ersichtlich.

a) Der Gesichtspunkt, dass im Fahrzeug die AGR bei niedrigen Temperaturen reduziert wird, stellt keine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung dar.

Die Klagepartei hat ein arglistiges Verhalten von Vorstandsmitgliedern oder anderen leitenden Angestellten der Beklagten i.S. von § 31 BGB durch Täuschung des KBA oder der Klagepartei über das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen nicht schlüssig vorgetragen (vgl. auch oben unter 1.).

Der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems ist auch nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen, die dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) zugrunde liegt und in der das Verhalten des beklagten Automobilherstellers gegenüber dem klagenden Fahrzeugkäufer als sittenwidrig qualifiziert hat (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19 Rn. 16).

Dort hatte der Automobilhersteller die grundlegende strategische Frage, mit welchen Maßnahmen er auf die Einführung der – im Verhältnis zu dem zuvor geltenden Recht strengeren – Stickoxidgrenzwerte der Euro 5-Norm reagieren würde, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse dahingehend entschieden, von der Einhaltung dieser Grenzwerte im realen Fahrbetrieb vollständig abzu- sehen und dem KBA stattdessen zwecks Erlangung der Typgenehmigung mittels einer eigens

zu diesem Zweck entwickelten Motorsteuerungssoftware wahrheitswidrig vorzuspiegeln, dass die von ihm hergestellten Dieselfahrzeuge die neu festgelegten Grenzwerte einhalten. Die Software war bewusst und gewollt so programmiert, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden (Umschaltlogik), und zielte damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Genehmigungsbehörde ab. Die mit einer derartigen – evident unzulässigen – Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeuge hatte der Hersteller sodann unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typengenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzten, in den Verkehr gebracht. Ein solches Verhalten steht einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugkäufer in der Bewertung gleich (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 Rn. 16 ff.).

Bei dem Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems wie im hiesigen Fall fehlt es an einem derartigen arglistigen Vorgehen des beklagten Automobilherstellers, das die Qualifikation seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19 Rn. 17).

Auch ist nicht ersichtlich und zumindest nicht schlüssig dargelegt, dass die eingesetzte temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung danach unterscheidet, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet.

b) Nichts anderes resultiert unter Berücksichtigung des Vortrages der Klagepartei zu den weiteren in dem gegenständlichen Fahrzeug vorhandenen Abschaltvorrichtungen. Auch hieraus ergeben sich zumindest keine hinreichenden Anhaltspunkte für ein sittenwidriges und vorsätzliches Vorgehen der Beklagten.

Die Klagepartei macht insoweit zumindest sinngemäß geltend, dass Funktionalitäten verbaut seien, die den Prüfstand erkennen und das Emissionsverhalten des Fahrzeuges zur Einhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand optimieren würde, welche jedoch im normalen Fahrbetrieb nicht greifen würden. Die Beklagte hat bestritten, dass das Fahrzeug über solche manipulative Prüfstandserkennungsfunktionen verfügt bzw. solche überhaupt verbaut seien bzw. es sich um unzulässige Abschalttechnologien handle. Die Klagepartei hat hierauf keine greifbaren Anhaltspunkte dafür mitgeteilt, wie sie zu der Annahme kommt, dass diese Funktionen als unzulässige Abschaltvorrichtungen einzustufen sind und der Manipulation des Prüfstands dienen. Der Verweis auf Testergebnisse / Unterlagen betreffend andere Fahrzeuge genügt nicht. Es fehlt an substantiiertem Vortrag zu einer Prüfstandbezogenheit, gerade auch in Ansehung des Vortrages der Klage-

partei zu dem SCR-Katalysator und den Bit-Funktionen sowie dem OnBoardDiagnose-System ("OBD"). Bei dem OBD handelt es sich schon gar nicht um eine Abschaltvorrichtung, da diese der Information des Fahrers dient und sich - eine Manipulation unterstellt - von vorneherein nicht erschließt, dass und wie diese das Emissionsverhalten des Fahrzeuges selbst in irgendeiner Hinsicht beeinflussen können soll. Die weiteren Funktionalitäten bewirken zwar möglicherweise die Umschaltung zwischen verschiedenen Modi - dies jedoch nicht prüfstandbezogen, sondern in Abhängigkeit vom NOx-Ausstoß, von der Temperatur und der Fahrzeit oder von der Fahrstrecke und Geschwindigkeit. Sie arbeiten somit auf dem Prüfstand bei gleichen Bedingungen gleichermaßen wie im Realverkehr. Selbst wenn in dem Fahrzeug solche Technologien (auch nach einem Update) verwendet und unzulässig sein sollten, würde dies noch keinen Rückschluss auf ein verwerfliches Vorgehen der Beklagten rechtfertigen. Wie sich aus den Urteilsgründen anderer veröffentlichter Entscheidungen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 29.10.2021 - 23 U 165/21 -, BeckRS 2021, 33101, beck-online, OLG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 16.03.2021 - 16 U 99/20 -, juris) ergibt sind keineswegs alle Fahrzeugmodelle der Beklagten rückergriffen und das KBA hat solche Technologien nicht durchgängig als unzulässige Abschaltvorrichtung bewertet. Dies spricht aus Sicht des Gerichts gegen eine strategische Manipulationsentscheidung der Beklagten.

c) Bei dieser Sachlage wäre der Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nur gerechtfertigt, wenn zu einem Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen.

Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der gegenständlichen Emissionskontrollsysteme 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. Dabei trägt die Darlegungs- und Beweislast für diese Voraussetzung nach allgemeinen Grundsätzen die Klagepartei als Anspruchsteller (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19 Rn. 18).

Solche Umstände vermag die Klagepartei indes nicht zu benennen. Sie beruft sich zumindest sinngemäß darauf, dass sich bereits aus der Programmierung der Motorsteuerungssoftware ein entsprechender Täuschungsvorsatz ableiten lasse. Gerade eine solche Prüfstandbezogenheit kann im Einklang mit der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Stuttgart jedoch gerade nicht angenommen werden (vgl. auch OLG Celle, Urteil vom 14.04.2021 – 7 U 1955/19, juris Rn. 34 ff.;

OLG Nürnberg, Urteil vom 29.04.2021 – 5 U 3953/19, BeckRS 2021, 29934 Rn. 71 ff.).

Entsprechendes gilt auch hinsichtlich dem Vorbringen der Klagepartei zu strafrechtlichen Ermittlungen. Auch wenn gegen Personen im Zusammenhang mit dem Abgasskandal strafrechtlich vorgegangen wird/wurde resultiert hieraus keine Haftung der Beklagten gemäß §§ 826, 31 BGB bzw. es ergeben sich ebenfalls keine greifbaren Anhaltspunkte für ein sittenwidriges, verwerfliches und vorsätzliches Handeln der Beklagten bzw. derer Organe oder Mitarbeiter (vgl. hierzu auch OLG Stuttgart, Urteil vom 02.03.2022 - 23 U 852/21).

b) Der Klagepartei steht auch kein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB, § 31 BGB zu.

Ein Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB setzt haftungsbegründend voraus, dass sämtliche objektiven und subjektiven Merkmale des Betrugstatbestands i.S. von § 263 Abs. 1 StGB (als Schutzgesetz i.S. von § 823 Abs. 2 BGB) erfüllt sind.

So setzt der Tatbestand des Betruges gemäß § 263 StGB Vorsatz, insbesondere hinsichtlich einer Täuschung des Geschädigten, voraus. Die wurde von der Klagepartei jedoch nicht ausreichend dargelegt.

Zudem müssten erstrebter Vermögensvorteil und eingetretener Vermögensnachteil durch dieselbe Vermögensverfügung vermittelt sein. Danach hat die Klagepartei nur dann einen Vermögensschaden erlitten, wenn das erworbene Fahrzeug im Hinblick auf die Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung und etwaige damit verbundene Risiken den vereinbarten und gezahlten Kaufpreis nicht wert war. Es besteht jedoch keine Stoffgleichheit dieser etwaigen Vermögenseinbuße der Klagepartei mit den denkbaren Vermögensvorteilen, die ein verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten für sich oder einen Dritten erstrebt haben könnte (BGH, Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20). Der Vorteil muss dem Täter oder dem Dritten direkt aus dem geschädigten Vermögen zufließen (vgl. BGH in NSTZ 2003, 264).

c) Demgegenüber kann die Klagepartei von der Beklagten gemäß § 823 Abs.2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV Zahlung/Erstattung eines Teils des Kaufpreises, wie mit dem Hilfsantrag vom 12.07.2023 geltend gemacht, in Höhe von 9.169,50 EUR verlangen.

aa) Eine Haftung der Beklagten gegenüber der Klagepartei ist wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. den europarechtlichen Typengenehmigungsvorschriften wegen des (unstreitigen) Einsatzes eines Thermofensters in dem Fahrzeug zu bejahen.

(1) Die Funktionalität wirkt auf die Funktion des Emissionskontrollsystems ein und verringert dessen Wirksamkeit. Es handelt es sich bei ihr um ein „Konstruktionsteil“ i.S. von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 Rn. 36). Ein solches Konstruktionsteil, das die Einhaltung der in der Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur innerhalb des Thermofensters gewährleistet, ist als „Abschalteinrichtung“ i.S. dieser Regelung anzusehen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 Rn. 47).

Das führt dazu, das von der Beklagten verbaute „Thermofenster“ (bzw. die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung) als Abschalteinrichtung i.S. von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG anzusehen.

(2) Dabei kann sich die Beklagte nicht auf das Vorliegen einer Ausnahme i.S. von Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG berufen (vgl. dazu auch Gsell/Mehring, NJW 2023, 1099 Rn. 15), insbesondere kann nicht angenommen werden, dass es sich bei dem „Thermofenster“ um eine Einrichtung handelt, die notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO 715/2007/EG).

Die Bestimmung ist eng auszulegen. Um nach dieser Bestimmung zulässig zu sein, muss eine die Wirkung des Emissionskontrollsystems verringernde Abschalteinrichtung es ermöglichen, den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen. Dabei muss die Abschalteinrichtung nicht nur notwendig sein, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen, sondern auch um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Dazu ist es erforderlich, dass nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden - mithin Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 Rn. 56 ff.).

Dem vermag das „Thermofenster“ nicht zu genügen. Es dient allgemein der Verringerung von verschiedenen unerwünschten Ablagerungen in einzelnen Bauteilen, ohne dass es im Einzelnen darauf ankäme, bei welchen Temperaturen noch welcher Grad an Abgasrückführung erfolgt. Daher kann dahinstehen, in welchem konkreten Umfang z.B. bei betriebswarmem Motor auch bei niedrigen Temperaturen eine Reduzierung der Abgasrückführungsraten stattfindet.

bb) Die Regelungen in Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG stellen sich auch in Bezug auf die Klagepartei als Schutzgesetze i.S. von § 823 Abs. 2 BGB dar.

(1) Neben allgemeinen Rechtsgütern schützen sie auch die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S. von Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG ausgestattet ist (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21; BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21). Dem Erwerber eines Fahrzeuges – hier der Klagepartei – soll gewährleistet werden, dass dieses mit den maßgeblichen Rechtsvorschriften der Europäischen Union übereinstimmt.

Da der Hersteller eines Fahrzeugs bei der Aushändigung der Übereinstimmungsbescheinigung an den individuellen Käufer des Fahrzeugs für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs die sich aus Art. 5 VO 715/2007/EG ergebenden Anforderungen beachten muss, ermöglicht die für das Fahrzeug ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung insbesondere, den Käufer davor zu schützen, dass der Hersteller seine Pflicht, im Einklang mit dieser Bestimmung stehende Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, nicht einhält. Die Unzulässigkeit von Abschaltvorrichtungen kann u.a. eine Unsicherheit hinsichtlich der Möglichkeit hervorrufen, das Fahrzeug anzumelden, zu verkaufen oder in Betrieb zu nehmen, und letztlich beim Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs zu einem Schaden führen (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21 Rn. 84; BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21).

(2) Diese Möglichkeit eines Schadens der Klagepartei hat sich hier realisiert.

Aufgrund der Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung ist anzunehmen, dass auf der RL 2007/46/EG basierende Sanktionen erfolgen bzw. Maßnahmen angeordnet werden können. Dadurch steht insgesamt die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs in Frage. Davor zu schützen, sollen die Regelungen in Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG dienen.

Dabei stellt sich als Schaden – und damit als zu schützendes Interesse – auch dar, für ein solches Fahrzeug, dessen Zulassungsfähigkeit in Frage steht, keine Verbindlichkeiten einzugehen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21); er besteht eben nicht nur darin, nunmehr ein Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gekauft bzw. im Eigentum zu haben. Es kommt daher auch nicht darauf an, ob tatsächlich ein Entzug der Typengenehmigung droht bzw. gedroht hat; ebenfalls ist nicht maßgeblich, ob eine erteilte Typengenehmigung Bestand hat (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21).

cc) Der Verstoß der Beklagten gegen Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG ist auch als fahrlässig anzusehen.

(1) Zunächst liegen - entgegen der Auffassung der Klagepartei - keine Anhaltspunkte dafür vor, von einem vorsätzlichen Verstoß der Beklagten auszugehen; die Klagepartei vermag derlei nicht aufzuzeigen (vgl. oben).

(2) Der Beklagten ist jedoch ein fahrlässiger Verstoß vorzuwerfen.

a) Soweit sich die – insoweit darlegungs- und beweisbelastete (vgl. BGH, Urteil vom 12.05.2009 – XI ZR 586/07 unter II 2 c) – Beklagte auf einen möglichen unvermeidbaren Rechtsirrtum beruft, ist zu bedenken, dass an die Annahme eines solchen strenge Maßstäbe anzulegen sind, wobei der Schuldner die Rechtslage sorgfältig prüfen, soweit erforderlich, Rechtsrat einholen und die höchstrichterliche Rechtsprechung sorgfältig beachten muss (vgl. nur BGH, Urteil vom 04.07.2001 – VIII ZR 279/00, NJW 2001, 3114 unter II 3 d und vom 01.12.1981 – VI ZR 200/80, NJW 1982, 635 unter II 2 b bb). Dabei trägt der zum Schadensersatz Verpflichtete grundsätzlich das Risiko eines Irrtums über die Rechtslage selbst (vgl. BGH, Urteil vom 11.06.2014 – VIII ZR 349/13 Rn. 34). Dies gilt insbesondere bei einer unklaren Rechtslage.

Ein Fahrlässigkeitsvorwurf entfällt nicht erst dann, wenn eine dem Verpflichteten ungünstige Entscheidung der Rechtsfrage undenkbar ist; dies würde eine Entschuldigung praktisch immer ausschließen (BGH, Urteil vom 03.06.2014 – XI ZR 147/12 Rn. 25). Ein fahrlässiges Handeln ist bei einer unklaren Rechtslage bereits dann anzunehmen, wenn der Verpflichtete sich erkennbar in einem Grenzbereich des rechtlich Zulässigen bewegt, in dem er eine von der eigenen Einschätzung abweichende Beurteilung der rechtlichen Zulässigkeit des fraglichen Verhaltens in Betracht ziehen muss. Er darf das Risiko einer zweifelhaften Rechtslage nicht dem Gläubiger zuschieben (vgl. BGH, Urteil vom 11.06.2014 – VIII ZR 349/13 Rn. 36).

b) Dies zugrunde legend, ist hier ein unverschuldeter Rechtsirrtum der Beklagten nicht anzunehmen.

Das mit der VO 715/2007/EG verfolgte Ziel besteht, wie sich aus ihren Erwägungsgründen 1 und 6 ergibt, darin, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte insbesondere die Stickstoffoxid-Emissionen bei Dieselmotorkraftfahrzeugen zu mindern. Das in Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG aufgestellte Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zielt gerade darauf ab, die Emissionen von Schadstoffen zu begrenzen und auf diese Weise zu dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel des Umweltschutzes beizutragen (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21 Rn. 70).

Diesem Ziel läuft eine Abschaltvorrichtung, wie sie im von der Klagepartei erworbenen Fahrzeug verbaut ist, zuwider. Auch wenn seitens der Beklagten und anderer Automobilhersteller insofern ein anderes Verständnis der Regelung zugrunde gelegt worden sein sollte, ergibt sich nichts dafür, dass die Beklagte ihr Handeln an dem sich aus den Erwägungsgründen der VO 715/2007/EG ergebenden Zielen orientiert hätte, vielmehr stand für sie – wie sich zumindest sinngemäß aus ihrem schriftsätzlichen Vorbringen ergibt – der Motorschutz im Vordergrund. Allein dieser Umstand schließt schon aus, dass sich die Beklagte hier auf einen nicht zu vermeidenden Rechtsirrtum berufen kann.

c) Daran ändert nichts, dass sicher von einer Unschärfe der Ausnahmenvorschrift des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO 715/2007/EG auszugehen ist. Denn der Umstand, dass eine gesetzliche Regelung nicht jede Art einer technischen Entwicklung vorwegnehmen und normieren kann, ändert nichts daran, dass Schutzzweck und Erwägungsgründe der maßgeblichen Normen Beachtung zu finden haben (a.A. OLG Bamberg, Beschluss vom 28.03.2023 – 7 U 33/22, BeckRS 2023, 5900 Rn. 46).

Vor diesem Hintergrund kann auch nicht darauf abgestellt werden, dass bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 17.12.2020 (C-693/18, NJW 2021, 1216 Rn. 91 ff.), in der ein Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifiziert wurde, ein fahrlässiger Rechtsirrtum noch nicht angenommen werden kann. Auch wenn bis zu diesem Zeitpunkt die Automobilhersteller noch von einer weiten Auslegung von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO 715/2007/EG ausgegangen sein sollten, ändert das nichts an dem Umstand, dass die Erwägungsgründe der VO 715/2007/EG insoweit eindeutig in eine andere Richtung weisen. Der Europäische Gerichtshof hat auch nicht etwa (s)eine Rechtsprechung geändert, sondern sich erstmals diesbezüglich geäußert; es kann insoweit indes ein unvermeidbarer Rechtsirrtum nicht deswegen angenommen werden, weil es an einer diesbezüglichen Rechtsprechung auf europäischer Ebene gefehlt hat (a.A. OLG Brandenburg, Urteil vom 30.03.2023 – 5 U 20/22, BeckRS 2023, 6693 Rn. 34).

d) Der Annahme eines vermeidbaren Rechtsirrtums steht auch nicht entgegen, dass das KBA als für die Typzulassung zuständige deutsche Behörde von der Zulässigkeit sogenannter „Thermofenster“ ausging (vgl. dazu auch Gsell/Mehring, NJW 2023, 1099 Rn. 8; anders BGH, Urteil vom 27.06.2017 – VI ZR 424/16 Rn. 17 zur Maßgeblichkeit einer Auskunft der BaFin), weil es sich um einen „Industriestandard“ handelte (vgl. BMVI, Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen, Stand April 2016, S. 123), und selbst eine Erkundigung der Beklagten beim KBA als zuständiger Behörde zu keiner Auskunft geführt hätte, aufgrund derer die Beklagte Zweifel an der Zulässigkeit sogenannter „Thermofenster“ hätte hegen müssen (a.A. u.a. OLG Stuttgart, Urteil vom

21.12.2022 – 23 U 492/21, BeckRS 2022, 36950 Rn. 43 ff.; OLG Bamberg, Beschluss vom 28.03.2023 – 7 U 33/22, BeckRS 2023, 5900 Rn. 48; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 28.03.2023 – 7 U 95/22, BeckRS 2023, 5903 Rn. 20 m.w.N. zur Rechtsprechung anderer Oberlandesgerichte).

Denn hier steht die Auslegung europäischer Normen in Rede, die einer deutschen Behörde – auch wenn sie deren Anwendung im Einzelfall zu überwachen hat – nicht abschließend zukommt. Daher hätte sich die Beklagte auf eine entsprechende – hypothetische – Auskunft seitens des KBA angesichts des Umstandes, dass das von ihr verbaute Thermofenster gegen die Vorgaben der VO 715/2007/EG verstieß, nicht verlassen können und dürfen, so dass es mithin nicht darauf ankommt, ob das KBA das Fahrzeug der Klagepartei bei dessen Inverkehrbringen als mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen eingestuft hätte.

e) Aus alledem folgt, dass die Beklagte (§ 31 BGB) die im Verkehr erforderliche Sorgfalt bei Entwicklung und Einbau des Thermofensters in das Fahrzeug nicht in ausreichendem Maße beachtet hat.

dd) Durch dieses Verhalten ist bei der Klagepartei kausal ein Schaden verursacht worden, der bereits im Abschluss des Kaufvertrags über das Fahrzeug zu sehen ist (BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19).

ee) Im Rahmen der hier bejahten Haftung der Beklagten aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. den europarechtlichen Typengenehmigungsvorschriften hat die Beklagte demnach den sogenannten Differenzschaden zu ersetzen (vgl. BGH, Urteile vom 26.06.2023 - VIa ZR 533/21; VIa ZR 335/21; VIa ZR 1031/22).

(1) Der im Rahmen einer Haftung wegen eines fahrlässigen § 823 Abs. 2 BGB zu schätzende Schaden kann aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität nicht geringer sein als 5 % des gezahlten Kaufpreises. Anderenfalls wäre die Sanktionierung eines auch bloß fahrlässigen Verstoßes gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 im Hinblick auf die Förderung der unionsrechtlichen Ziele wegen ihrer Geringfügigkeit nicht hinreichend wirksam; ein allein nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV und nicht auch nach §§ 826, 31 BGB geschuldeter Schadensersatz kann umgekehrt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht höher sein als 15 % des gezahlten Kaufpreises (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21).

(2) Bei der Schätzung des Schadens innerhalb eines Rahmens zwischen 5 % und 15 % sind die

mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen (vgl. BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 24). Weiter ist der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus ist der der Haftung zugrundeliegende konkrete Rechtsverstoß für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen.

(3) Nachdem von der Klagepartei keine Gesichtspunkte vorgetragen wurden, aufgrund derer (ausnahmsweise) ein höherer Schaden als 15 % des Kaufpreises, mithin ein höherer Differenzschaden als 9.169,50 EUR (Kaufpreis von 61.130,00 EUR * 15 %) angesetzt werden kann, kann die Klagepartei von der Beklagten aufgrund der hier bejahten Haftung der Beklagten aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. den europarechtlichen Typengenehmigungsvorschriften nicht mehr als Erstattung dieses Betrages verlangen.

Dabei hält das Gericht selbst bei Vorliegen lediglich einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form des Thermofensters unter Berücksichtigung, dass auf Seiten der Beklagten durchaus grobe Fahrlässigkeit anzunehmen ist und eine Betriebsstilllegung und damit Nicht-Nutzbarkeit auch schon allein wegen dieser Abschaltvorrichtung droht, 15 % des Kaufpreises für angemessen.

Der Klagepartei droht im Ergebnis stets die Betriebsstilllegung wegen Verstoßes gegen die europarechtlichen Typengenehmigungsvorschriften, sofern auch nur eine (unzulässige) Abschaltvorrichtung in dem gekauften/erworbenen Fahrzeug vorhanden ist. Die Gefahr der Nicht-Nutzbarkeit ist daher unabhängig der Anzahl von ggf. vorhandenen Abschaltvorrichtungen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Beklagte bei Verwendung des Thermofensters lediglich mittel oder gar leicht fahrlässig handelte. Dass die Beklagte bzw. die für sie handelnden Personen die Typengenehmigungsvorschriften nicht kannten, ist fernliegend. Ebenso musste die Gefahr erkannt worden sein, dass ein Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifiziert werden könnte. Wenn gleich nicht angenommen werden kann, dass die Beklagte hier die mit der Verwendung der Abschaltvorrichtung einhergehenden Risiken (gerade auch zum Nachteil der Fahrzeugkäufer) billigend in Kauf nahm, liegt in der Verwendung des Thermofensters eine besonders grobe Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt durch die Beklagte bzw. der für sie handelnden Personen vor.

ff) Der hier bejahte Schadenersatzanspruch ist auch nicht im Wege einer vorzunehmenden Vorteilsausgleichung gemindert.

(1) Die Klagepartei kann, auch wenn sie eine Haftung wegen Vorsatzes aus § 826 BGB behauptet, bei Vorliegen unzulässiger Abschaltseinrichtungen sowie der weiteren den Schadenersatzanspruch begründenden Voraussetzungen wählen, ob sie im Wege des Schadenersatzes Rückabwicklung des Kaufvertrages und damit Erstattung des bezahlten Kaufpreises geltend machen oder das Fahrzeug behalten will und als Schaden denjenigen Wert begehrt, um den der Kaufpreis wegen in dem Fahrzeug verbauter, unzulässiger Abschaltseinrichtungen gemindert ist (sog. „Differenzschaden“ bzw. „kleiner Schadenersatz - vgl. BGH, Urteil vom 06.07.2021 - VI ZR 40,20, NJW 2021, 3041).

Die Beklagte trägt vor, dass ein etwaiger Vertrauensschaden ohnehin durch das von der Beklagten angebotene Software-Update vollständig kompensiert sowie ein verbleibender Rest-Schaden durch die Fahrzeugnutzung und den Fahrzeug-Restwert aufgezehrt wäre (Vorteilsausgleichung).

Nach der Rechtsprechung des BGH schließt der Umstand, dass für die Schätzung des Differenzschadens auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist, eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung, nicht aus (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21). Verlangt der Geschädigte - wie hier die Klagepartei hilfsweise - „kleinen Schadenersatz“, so sind bei der Bemessung des kleinen Schadenersatzes die vom Geschädigten gezogenen Nutzungen und der Restwert des Fahrzeugs schadensmindernd anzurechnen, allerdings erst dann und nur insofern, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 24.01.2022 - VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033). Nichts anderes gilt, soweit sich eine Haftung („nur“) wegen einer fahrlässigen Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. den europarechtlichen Typengenehmigungsvorschriften ergibt (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21). Eine Vorteilsausgleichung kann überdies auch wegen eines Updates des Fahrzeuges anzunehmen sein.

Die Voraussetzungen einer (schadensmindernd) vorzunehmenden Vorteilsausgleichung hat der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21).

(2) Eine Minderung des Anspruches wegen gezogener Nutzungen unter Addition des (Rest)Werts des Fahrzeuges kommt hier nicht in Betracht. Es sind keine Anhaltspunkte vorgetragen, dass die Summe dieser Positionen den um den hier angenommenen Schadensbetrag geminderten Kaufpreis übersteigen würde.

Die Beklagte trägt, entgegen der sie treffenden Darlegungslast, lediglich pauschal vor, dass eine Vorteilsausgleichung wegen der gezogenen Nutzungen und des Restwerts vorzunehmen wäre bzw. einen Restschaden kompensieren würden. Welchen (Rest)Wert das Fahrzeug haben soll, trägt die Beklagte nicht vor; zum (aktuellen) Wert des Fahrzeuges äußert sie sich gar nicht.

Auch wenn anhand der klägerischen Angaben zur (unstreitigen) Fahrleistung per 19.07.2023 mit 88.712 Kilometern unter Annahme einer Gesamtlauflistung des Fahrzeuges von 300.000 Kilometern nach der linearen Berechnungsmethode Nutzungsvorteile für gefahrene Kilometer von 18.076,55 EUR errechnet werden können, wurden keine Anhaltspunkte vorgetragen, dass diese Nutzungsvorteile unter Addition eines Restwerts den geminderten Kaufpreis des Fahrzeuges übersteigen. Danach kommt eine entsprechende Vorteilsausgleichung nicht in Betracht.

(3) Entsprechendes gilt hinsichtlich des Software-Updates. Zwar trägt die (darlegungs- und beweisbelastete) Beklagte vor, dass durch ein Software-Update (zuvor ggf.) unzulässige Abschalt-einrichtungen beseitigt wurden und es hat unstreitig auch ein Software-Update gegeben - ebenfalls unstreitig war ein Thermofenster in dem Fahrzeug verbaut und ein solches liegt auch nach dem weiteren Vortrag der Beklagten auch nach dem Update vor. Dass zumindest nach dem Update kein als unzulässige Abschalt-einrichtung zu qualifizierendes Thermofenster in dem Fahrzeug (mehr) vorhanden wäre, hat die Beklagte indes nicht ausreichend vorgetragen, sodass eine Vorteilsausgleichung und damit eine Minderung des hier bejahten Schadenersatzanspruches der Klagepartei wegen eines Updates ebenfalls nicht stattfindet.

gg) Dass der hier bejahte Schadenersatzanspruch verjährt wäre, hat die insofern darlegungs- und beweisbelastete Beklagte nicht ausreichend dargelegt.

3. Sonstige Anspruchsgrundlagen, aufgrund derer die Klagepartei Schadenersatz über den hier Zugesprochenen hinaus verlangen könnte, sind nicht ersichtlich bzw. deren Voraussetzungen von dieser nicht dargetan.

4. Anhand des Vorgesagten kann letztlich offenbleiben, ob neben dem Thermofenster weitere unzulässige Abschalt-einrichtungen in dem Fahrzeug verbaut sind/waren.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO, diejenige zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung kann das Rechtsmittel der Berufung eingelegt werden. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 600 Euro übersteigt oder das Gericht des ersten Rechtszuges die Berufung im Urteil zugelassen hat.

Die Berufung ist binnen einer Notfrist von **einem Monat** bei dem

Oberlandesgericht Stuttgart
Olgastraße 2
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung, spätestens mit Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung der Entscheidung.

Die Berufung muss mit Schriftsatz durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung und die Erklärung enthalten, dass Berufung eingelegt werde.

Die Berufung muss binnen zwei Monaten mit Anwaltsschriftsatz begründet werden. Auch diese Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung.

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

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

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

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 übermit-

teln. 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