

Aktenzeichen:
17 O 287/22



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wawra & Gaibler**, Maximilianstraße 51, 86150 Augsburg, Gz.: [REDACTED]

gegen

Mercedes Benz Group AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 17. Zivilkammer - durch die Richterin am Landgericht [REDACTED]
als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 19.07.2023 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Betrag in Höhe von 2.880,00 € zu bezahlen nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 20.07.2023.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Klagepartei.

4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf bis 40.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei macht Schadensersatzansprüche wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen geltend.

Die Klagepartei kaufte am 22.03.2013 von einem Dritten den von der Beklagten hergestellten PKW Mercedes-Benz GLK 250 CDI 4 MATIC zu einem Kaufpreis von 38.400,00 €, Erstzulassung am 23.08.2011. Das Fahrzeug verfügt über eine EG-Typgenehmigung nach der Schadstoffklasse 5 und ist mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 ausgestattet. Im Erwerbszeitpunkt wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 19.500 km, im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung von 97.620 km auf.

In dem Fahrzeug kommt eine Abgasrückführung (AGR) zur Anwendung, bei der das im Rahmen der Verbrennung entstandene Abgas in den Brennraum zurückgeleitet wird und somit erneut an der Verbrennung teilnimmt, was sich mindernd auf die Stickoxidemissionen (NO_x-Emissionen) auswirkt. Die AGR arbeitet bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug u.a. temperaturgesteuert, wird also beim Unter- und Überschreiten einer Schwellentemperatur reduziert (sogenanntes „Thermofenster“).

Das Fahrzeug verfügt zudem über eine sogenannte „Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung“ (KSR), auch als „geregeltes Kühlmittelthermostat“ bezeichnet, bei der es aufgrund einer früheren Zuschaltung des großen Kühlkreislaufes, welche nur beim Vorliegen bestimmter Betriebsbedingungen erfolgt, zu einer verzögerten Erwärmung des Motoröls kommt, was zu niedrigeren NO_x-Emissionen führt. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat verschiedene Fahrzeuge der Beklagten mit der Begründung, es lägen unzulässige Abschaltvorrichtungen vor, zurückgerufen. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist nicht von einem verpflichtenden Rückruf betroffen. Die Beklagte bietet für

das Fahrzeug eine freiwillige Servicemaßnahme an.

Ein SCR-System ist in dem streitgegenständlichen Fahrzeug nicht verbaut.

Die Klagepartei trägt vor,

neben dem Thermofenster und der KSR seien in dem Fahrzeug weitere unzulässige Abschalt-
einrichtungen verbaut, unter anderem schalte das Fahrzeug nach 1.200 Sekunden in einen
„schmutzigen“ Modus und verfüge das Fahrzeug über ein manipuliertes OBD-System.

Der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von den Abschalt-
einrichtungen gehabt. Indem die Be-
klagte das Fahrzeug mit den unzulässigen Abschalt-
einrichtungen in den Verkehr gebracht und
gegenüber dem KBA falsche Angaben gemacht habe, habe sie die Klagepartei vorsätzlich ge-
täuscht und sittenwidrig geschädigt, weshalb ihr Schadensersatzansprüche insbesondere nach §
826 BGB zustünden. Sie hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn sie vom Vorhandensein der
Abschalt-
einrichtungen gewusst hätte. Hilfsweise stehe ihr ein Schadensersatzanspruch in Form
eines Differenzschadens nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV zu.

Die Klagepartei beantragt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 38.400,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5
Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich einer im Termin
zur mündlichen Verhandlung zu beziffernden Nutzungsentschädigung Zug-um-Zug gegen
Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes-Benz GLK 250 CDI 4MATIC mit
der Fahrgestellnummer [REDACTED] zu zahlen.

Hilfsweise beantragt sie:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag i.H.v. 5.760,00 € nebst Zinsen
i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, eine temperaturgesteuerte Abgasreinigung stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Eine Funktion, durch die der Prüfstand erkannt und der Stickoxidausstoß manipulativ lediglich für die Zwecke des EG-Typengenehmigungsverfahrens gezielt reduziert würde, existiere in dem Fahrzeug nicht. Sämtliche Funktionen im Zusammenhang mit der Abgasregulierung funktionierten im Fahrbetrieb auf der Straße genauso wie auf dem Prüfstand. Es fehle daher jedenfalls an einem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten. Die Beklagte habe die in der Praxis des KBA erwarteten und in den gesetzlichen Mustervorgaben vorgesehenen Angaben zu den Abgasfunktionen gemacht. Ein Fahrlässigkeitsvorwurf könne der Beklagten, unabhängig davon, dass die behaupteten Funktionen auch keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen darstellen, nicht gemacht werden, nachdem sie sich in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden habe.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist im Hauptantrag unbegründet und hinsichtlich des Hilfsantrages teilweise begründet.

I.

Die Klagepartei hat unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt einen Anspruch auf die mit dem Hauptantrag begehrte Rückabwicklung des Kaufvertrages.

1.

Ein Anspruch aus § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung ist nicht gegeben.

a) Ob die Funktion des „Thermofensters“ als unzulässige Abschaltvorrichtung einzuordnen ist, kann an dieser Stelle dahinstehen. Selbst wenn man davon ausginge, die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 lägen vor und es sei kein Ausnahmetatbestand einschlägig, so fehlt es für einen Anspruch nach § 826 BGB jedenfalls am Vorliegen eines sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten und an einem Schädigungsvorsatz.

(i) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das 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. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, juris Rn. 29).

Nach diesen Maßstäben kann das Verhalten eines Fahrzeugherstellers eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung begründen, wenn dieser aufgrund einer grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch in großer Stückzahl Fahrzeuge in Verkehr gebracht hat, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgaswerte mittels einer unzulässigen Abschalteneinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962 - 1972, juris Rn. 16).

(ii) Ob das Thermofenster als unzulässige Abschalteneinrichtung zu qualifizieren ist, wurde selbst in Expertenkreisen und von Gerichten lange Zeit höchst uneinheitlich beantwortet. Die Einrichtung eines Thermofensters war zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeuges Industriestandard und dem KBA bekannt. Der Beklagten kann daher allenfalls eine rechtsfehlerhafte Auslegung der Vorschriften vorgeworfen werden, was allein für den Sittenwidrigkeitsvorwurf nicht genügt. Die vorliegende Fallkonstellation unterscheidet sich von dem Vorwurf betreffend die Motoren EA 189 der VW-Fahrzeuge insbesondere auch dadurch, dass es sich bei dem Thermofenster nicht um eine Steuerung handelt, die die Abgaswerte gezielt nur auf dem Prüfstand positiv beeinflusst. Das Thermofenster funktioniert vielmehr unabhängig von einer Prüfstandsituation in Abhängigkeit von den Außentemperaturen. Nachdem diese Funktionsweise der Abgasrückführung nicht von vorneherein und flächendeckend darauf angelegt ist, die Prüfbehörde über die wahren Emissionswerte zu täuschen, fehlt es vorliegend am Anknüpfungspunkt für eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung durch die Beklagte.

Bei einer Abschalteneinrichtung, die – beim Vorliegen der äußeren Bedingungen – 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 – insbesondere solcher für eine manipulative Ausgestaltung – nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein handeln, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen haben (vgl. BGH, Urteil vom 16.09.2021 – VII ZR 190/20, NJW 2021, 3721 Rn. 26). Weitere Umstände, die das Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen würde, sind nicht vorgetragen und nicht ersichtlich. Selbst wenn gegenüber dem KBA im Genehmigungsprozess unzureichende Angaben über die Funktionsweise des Thermofensters gemacht worden wären, wäre es ggf. Sache des KBA gewesen, vermeintlich unvollständige Angaben zu monieren, was offensichtlich nicht geschehen ist.

Ein Anspruch aus § 826 BGB scheidet daher im Ergebnis in Bezug auf das Thermofenster aus.

b) Gleiches gilt im Hinblick auf die unstreitig verbaute KSR

(i) Die Funktionsweise der KSR wurde bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug vom KBA nicht beanstandet. Ein verpflichtender Rückruf existiert nicht. Insofern fehlt es bereits an einem konkreten Anhaltspunkt dafür, dass die behauptete Funktion klar unzulässig ist und einer Prüfstanderkennung gleichkommt. Wie aus den Bescheiden des KBA in anderen Fällen betreffend die KSR bekannt ist, unterscheidet die Regelung nicht zwischen Prüfstand und realem Straßenbetrieb, sondern funktioniert in beiden Situationen gleichermaßen, sodass es jedenfalls an dem für die Annahme einer objektiven sittenwidrigen Schädigung erforderlichen manipulativen Element fehlen würde. Mangels sonstiger Umstände, die für den Vorwurf eines objektiv sittenwidrigen Verhaltens nach der Rechtsprechung gefordert werden, scheidet auch in Bezug auf die KSR – welche bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug noch nicht einmal vom KBA beanstandet wurde – ein Anspruch nach § 826 BGB aus.

(ii) Bei der von der Klagepartei als „Kühlerjalousie“ bezeichneten, weiteren Abschaltvorrichtung, die ihrer Behauptung nach bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug gekoppelt an die Kühlmitteltemperatur vorliegen und als unzulässig zu qualifizieren sein soll, fehlt es – das Vorhandensein einer solchen Einrichtung unterstellt - ebenfalls mangels prüfstandserkennendem Element jedenfalls an einem objektiv verwerflichen Verhalten der Beklagten.

(iii) Die von der Klagepartei behauptete Manipulation des OBD-Systems begründet ebenfalls keinen Vorwurf der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung im Sinne des § 826 BGB. Sie stellt für sich genommen schon keine Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 dar,

da sie nicht geeignet ist, Einfluss auf die Abgasreinigung zu nehmen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 12.05.2021 – 9 U 17/21 –, BeckRS 2021, 12662, Rn. 50, beck-online). Selbst wenn das OBD-System so programmiert wäre, dass dauerhafte Überschreitungen der geltenden Grenzwerte nicht angezeigt werden, wäre diese Programmierung ein notwendiger Teilaspekt im Zusammenhang mit dem Verheimlichen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung. Ihr kommt keine eigenständige Bedeutung zu.

(iv) Dafür, dass in dem Fahrzeug die pauschal behauptete Funktion des Umschaltens in einen schmutzigen Modus nach 1.200 Sekunden vorliegt, fehlt es bereits an konkreten Anhaltspunkten.

Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil das KBA für das vorliegende Fahrzeug eine freiwillige Software-Maßnahme genehmigt hat und freiwillige Maßnahmen nur bei Fahrzeugen durchgeführt werden, bei deren amtlicher Untersuchung von Seiten des KBA keine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt wurde (vgl. die vorgelegten Bescheide des KBA, u.a. Anlage B 2).

Ein Anspruch aus § 826 BGB besteht daher nicht.

2.

Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB ist ebenfalls nicht begründet. Aus den oben genannten Gründen fehlt es an einer vorsätzlichen Täuschung durch die Beklagte. Zudem fehlt es an der Stoffgleichheit des angestrebten Vermögensvorteils im Sinne von § 263 StGB und dem verursachten Vermögensschaden.

Die Klage hat daher im Hauptantrag keinen Erfolg.

II.

Der Klagepartei steht aber unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des BGH (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 34) ein sogenannter Differenzschaden nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 S. 1 EG-FGV zu. Der mit dem hierauf gerichteten Hilfsantrag geltend gemachte Anspruch ist teilweise, nämlich in Höhe von 2.880,00 € begründet.

1.

Die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sind erfüllt. Das streitgegenständliche Fahrzeug hat im Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages über zwei unzulässige Abschaltvorrichtungen verfügt, so dass die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeuges eine unzutreffende Übereinstimmungserklärung erteilt und damit ge-

gen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FVG verstoßen hat. Ein schuldhaftes Handeln der Beklagten liegt indes nur hinsichtlich der KSR vor.

a) Sowohl das Thermofenster als auch die KSR stellen unzulässige Abschaltvorrichtungen gem. Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 dar.

(i) Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 definiert eine Abschaltvorrichtung als ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten Getriebegang, den Unterdruck im Einlass 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. Deshalb bedarf es insoweit nur eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet; ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des NEFZ auch bei veränderter Funktion eingehalten wurden, ist mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 nicht von Bedeutung (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21 – juris, Rn. 51).

(ii) Das sog. Thermofenster, das unstreitig die Abgasrückführung abhängig von der Außentemperatur steuert und ggf. reduziert, stellt eine solche Abschaltvorrichtung dar (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 Rn. 36, 47). Ein solches Bauteil, das die Einhaltung der in der Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur innerhalb des Thermofensters gewährleistet, ist als eine „Abschaltvorrichtung“ i.S. dieser Regelung anzusehen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 Rn. 47).

(iii) Gleiches gilt im Hinblick auf die unstreitig verbaute KSR.

Nach dem zugrunde zu legenden Vortrag der Beklagten kann die KSR während des Warmlaufs des Fahrzeugs die Sollwerttemperatur für das Kühlmittelthermostat von 100 °C auf 70 °C absenken und die Emissionen verringern. Eine Deaktivierung der KSR erfolgt z.B. bei Überschreiten bzw. Unterschreiten eines bestimmten Umgebungsdrucks, einer maximalen Motoröltemperatur und Überschreiten eines Zeitraums, der in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur bei Motorstart festgelegt wird; eine erneute Aktivierung der Funktion findet im laufenden Betrieb nicht statt.

Da die KSR in ihrer Wirkweise auf die Warmlaufphase begrenzt ist, genügt sie erkennbar nicht Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007, wonach der Hersteller sicherzustellen hat, dass die ergriffenen technischen Maßnahmen die Emissionen während der gesamten Lebensdauer des Fahr-

zeugs und bei normalen Nutzungsbedingungen, also auch bei betriebswarmem Motor, wirksam begrenzen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 – 24 U 103/22, Rn. 41 ff., 70).

(iv) Die beiden Abschaltvorrichtungen Thermofenster und KSR sind auch als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu qualifizieren. Eine Ausnahme i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 liegt nicht vor.

Zwar hat sich die – darlegungsbelastete (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 53) – Beklagte auf Motorschutz berufen, was grundsätzlich die Verwendung einer Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchstabe a Verordnung (EG) Nr. 715/2007 rechtfertigen kann. Die Voraussetzungen hierfür lassen sich ihrem Vortrag jedoch nicht entnehmen.

Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dahin auszulegen, dass eine Abschaltvorrichtung nur dann nach dieser Bestimmung zulässig sein kann, wenn 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. Die Verschmutzung und der Verschleiß des Motors können nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ im Sinne der genannten Bestimmung angesehen werden, denn sie sind im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent (OLG Celle, Urteil vom 22. November 2023 – 7 U 40/23 –, juris mit Verweis auf EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 – C-693/18, Rn. 110; Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20, Rn. 54). Bereits aus diesem Grund liegt der Ausnahmetatbestand nicht vor.

Gleiches gilt für die KSR. Die von der Beklagten angeführten Gefahren der Ölverdünnung, des Verlusts der Schmierfähigkeit und von Ablagerungen an den Wänden der Abgasrückführung erfüllen die Ausnahmetatbestandsvoraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 nicht. Auf die vorstehenden Ausführungen bei der AGR kann insoweit Bezug genommen werden. Es ist daher in beiden Fällen von unzulässigen Abschaltvorrichtungen auszugehen.

(v) Die Beklagte hat auch schuldhaft gehandelt. Hiervon geht das Gericht zwar nicht hinsichtlich der Verwendung des Thermofensters, jedoch hinsichtlich der Verwendung der KSR aus.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist das Verschulden des Fahrzeugherstellers, der eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung in Verkehr bringt, weil das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen ist, zu vermuten (BGH, Urteil vom

26.06.2023 – VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 59). Der Fahrzeughersteller muss daher, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalt einrichtung ausgegeben und dadurch §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen. Er kann sich insofern entlasten, als er darlegt und im Bestreitensfall nachweist, dass er sich hinsichtlich der Zulässigkeit der eingesetzten Abschalt einrichtung in einem Verbotsirrtum befand und dieser Irrtum bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbar war (BGH Ur t. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 63, juris; OLG Stuttgart, Ur t. v. 28.09.2023 – 24 U 2504/22, Rn. 61, juris).

Nach dem Vortrag der Beklagten steht im Hinblick auf das Thermofenster zur Überzeugung des Gerichts fest, dass die Beklagte (im Sinne von allen mit den Fragen der Zulässigkeit des Emissionskontrollsystems befassten Personen, vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023, 24 U 103/22, juris Rn. 52, 54) davon ausgegangen ist, dass das in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte Thermofenster nicht als unzulässige Abschalt einrichtung zu beurteilen sei und dieser Irrtum unvermeidbar war.

Thermofenster wurden und werden von vielen Automobilherstellern seit Jahren flächendeckend eingesetzt. Selbst nach Bekanntwerden des „Dieselskandals“ im September 2015 hat das KBA die Verwendung von Thermofenstern nicht als kritisch angesehen. Erst weit nach dem hier relevanten Zeitpunkt des Erwerbs im Jahr 2013 sind Bescheide des KBA bekannt, in welchen das Thermofenster beanstandet wurde (vgl. hierzu die Ausführungen im Urteil des OLG Stuttgart vom 09.11.2023, 24 U 4/21, Rn. 109). Obwohl die Beklagte die in der Praxis des KBA erwarteten Angaben im Typgenehmigungsverfahren gemacht hat, gab es von Seiten des KBA keine Nachfragen und Beanstandungen, sodass die bei der Beklagten mit den Fragen der Zulässigkeit des Emissionskontrollsystems befassten Personen keinen Anhaltspunkt hatte, an ihrer Auffassung, die viele andere Automobilhersteller teilten, das Thermofenster sei zulässig, zu zweifeln. Es ist vielmehr auch unter Berücksichtigung der zahlreichen, im Rahmen von Gerichtsverfahren eingeholten Bestätigungen des KBA, die weit über den Erwerbszeitpunkt hinausreichen, wonach es sich bei dem Thermofenster nicht um eine unzulässige Abschalt einrichtung handele, davon auszugehen, dass das KBA auch bei Kenntnis der konkreten Ausgestaltung des Thermofensters dieses im vorliegenden Erwerbszeitpunkt genehmigt hätte. Steht somit fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums aus, auch wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat (hypothetische Genehmigung, vgl. BGH Urteil vom 26.06.2023, NJW 2023, 2259, Rn. 65).

Hinsichtlich des KSR kann indes nicht von einem unvermeidbaren Verbotsirrtum ausgegangen werden. Auch wenn das KBA die KSR im streitgegenständlichen Fahrzeug nicht beanstandet hat, steht vorliegend bereits nicht zur hinreichenden Überzeugung des Gerichts fest, dass sich die Beklagte in einem Irrtum befunden hat, jedenfalls war dieser angesichts des Umstandes, dass – anders als bei der Abschaltvorrichtung des Thermofensters – die KSR nicht jahrelang flächendeckend auch von anderen Herstellern und ohne Beanstandung durch das KBA verwendet wurde – nicht unvermeidbar. Nachdem das KBA die KSR in anderen Modellen der Beklagten sehr wohl als unzulässige Abschaltvorrichtung angesehen und beanstandet hat, fehlt es für die Annahme eines unvermeidbaren Verbotsirrtums zur Entlastung der Beklagten von dem Fahrlässigkeitsvorwurf an einem ausreichenden Vertrauenstatbestand.

Der Klagepartei steht danach dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens zu.

2.

Das Gericht schätzt den nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV zu gewährenden Schadensersatz auf 7,5 % des Kaufpreises, somit im vorliegenden Fall auf 2.880,00 €.

a) Der Differenzschaden ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auf eine Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises begrenzt (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, juris, Rn. 73). Bei der Schätzung sind unter anderem die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, den 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 (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, juris, Rn. 73). Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus hat der Tatrichter das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes 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 (BGH, a.a.O.).

b) Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze schätzt das Gericht den Differenzschaden vorliegend auf 7,5 % des Kaufpreises. Berücksichtigt wurde, dass zwei unzulässige Abschaltvorrich-

tungen vorliegen, wobei wegen keine der beiden Abschaltseinrichtungen tatsächlich von Seiten des KBA eine Beanstandung erfolgt ist und das Verschulden hinsichtlich der KSR eher im unteren Bereich anzusiedeln ist und hinsichtlich des Thermofensters kein Verschuldensvorwurf gemacht werden kann.

3.

Eine Anrechnung der gezogenen Nutzungsvorteile und des Restwertes des Fahrzeugs kommt vorliegend nicht in Betracht.

a) Beim Differenzschadensersatz nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sind wie auch beim kleinen Schadensersatz nach § 826 BGB die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeuges nur insoweit und erst dann schadensmindernd anzurechnen, wenn sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris, Rn. 44, 80 unter Verweis auf BGH, Urteil vom 4.01.2022 – VIa ZR 100/21, juris, Rn. 22).

b) Dies ist vorliegend nicht der Fall:

(i) Das Gericht berechnet die Nutzungsentschädigung gemäß § 287 ZPO anhand der üblichen Formel für gezogene Nutzungen (Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer / erwartete Restlaufleistung des Fahrzeugs im Erwerbszeitpunkt) und veranschlagt die Gesamtlauflistung eines Fahrzeugs wie des streitgegenständlichen auf 250.000 km, § 287 ZPO (vgl. BGH, Beschluss vom 09.12.2014 – VIII ZR 196/14, juris Rn. 3; OLG Stuttgart, Beschluss vom 12.3.2021 – 23 U 728/21, BeckRS 2021, 23205, Rn. 17 ff.; OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 - 24 U 103/22, juris, Rn. 76).

Unter Berücksichtigung des Kilometerstandes beim Erwerb des Fahrzeuges (19.500 km) und zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung (97.620 km) ergibt sich als Nutzungsentschädigung ein Betrag von 13.014,35 € (Kaufpreis 38.400 x gefahrene Kilometer 78.120 / Restlaufzeit 230.500).

(ii) Den Restwert des Fahrzeugs schätzt das Gericht auf maximal 22.000 €.

Vergleichbare, erstmals im Jahr 2011 zugelassene Fahrzeuge des Typs Mercedes Benz GLK 250 CDI 4MATIC mit vergleichbarer Laufleistung werden auf Gebrauchtwagenbörsen wie

www.mobile.de und www.autoscout.24.de zu Preisen zwischen 19.000,00 € bis 26.000,00 € angeboten. Da davon auszugehen ist, dass Verkaufspreise auf Online-Verkaufsbörsen als Verhandlungsgrundlage dienen, so dass der Kaufvertrag in der Regel zu einem etwas niedrigeren Preis zustande kommt und zudem, dass es sich weit überwiegend bei den Angeboten um Angebote von Händlern handelt, bei deren Preisen ein nicht unerheblicher Teil auf den Umstand entfällt, dass die Händler zur Gewährleistung verpflichtet sind, ist ein Abschlag vorzunehmen und hier der Restwert des Fahrzeugs auf jedenfalls nicht höher als 22.500,00 € zu schätzen. Dieser Betrag stellt auch in etwa die Mitte der von den Parteien behaupteten Restwerte dar.

Werden der Restwert von 22.500,00 € und die Nutzungsentschädigung in Höhe von 13.014,35 € addiert, ergibt sich ein Betrag von 35.514,35 €, mithin ein Betrag, der den um den Differenzschaden reduzierten Kaufpreis (35.520,00 €) nicht übersteigt, sodass keine Anrechnung vorzunehmen ist.

c) Eine Reduktion des Schadens ist auch nicht im Hinblick auf das für das streitgegenständliche Fahrzeug zur Verfügung stehende Software-Update vorzunehmen. Mit einem Software-Update kann eine Schadensminderung im Wege der Vorteilsausgleichung nur verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris, Rn. 80). Dies ist vorliegend nicht vorgetragen und auch nicht der Fall. Es ist nicht ersichtlich, dass mit dem Softwareupdate das Thermofenster und die KSR beseitigt werden könnten. Allein die Möglichkeit, dass nach Aufspielen des Updates eine weitere Verbesserung der Emissionen im realen Fahrbetrieb erreicht werden können, rechtfertigt es nicht, den eingetretenen Schaden zu reduzieren oder gar entfallen zu lassen.

4.

Der Zinsspruch beruht auf §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Die Klagepartei hat den Hilfsantrag, mit dem erstmals der Differenzschaden begehrt wurde, in der mündlichen Verhandlung vom 19.07.2023 gestellt.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 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

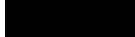
einzulegen.

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 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.


Richterin am Landgericht