



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

[REDACTED]

gegen

FCA Italy S. p. A., vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Pietro Gorlier, Corso Giovanni Agnelli 200, 10135 Turin, Italien

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **CMS Hasche Sigle**, Theodor-Heuss-Straße 29, 70173 Stuttgart, Gz.:

[REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 30. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Seeger als Einzelrichter am 11.08.2022 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 23.05.2022 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 38.069,01 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 16.03.2022, Zug um Zug gegen

- Übereignung und Herausgabe des Wohnmobils der Marke Hymer B 504 B20, Fahrgestellnummer [REDACTED], zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.877,11 EUR freizustellen.
 3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die im Zusammenhang mit der Rückgabe des Fahrzeugs an die Beklagte stehen und aus der Ausstattung des Wohnmobils der Marke Hymer B 504 B20, Fahrgestellnummer [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.
 4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
 5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 42% und die Beklagte 58% zu tragen.
 6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 67.652,03 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatz aufgrund des sogenannten Dieselskandals.

Die Klagepartei erwarb mit Kaufvertrag vom 24.01.2015 das Wohnmobil vom Typ Hymer B504 B20, Erstzulassung: 07.07.2015, als Neuwagen mit einem Kilometerstand von 0 von der Erwin Hymer Center Stuttgart GmbH zum Preis von 70.300,00 €. Das Fahrzeug wurde auf einem von der Beklagten hergestellten Fahrgestell aufgebaut und ist mit einem Motor vom Typ Fiat Ducato MultiJet 2,3 I (F1AE3481D), 96 kW, ausgestattet und zugelassen nach Schadstoffnorm EU 5.

Das „Basisfahrzeug“ verfügt über eine EG-Typgenehmigung der italienischen Zulassungsbehörde. Das streitgegenständliche Fahrzeug („vervollständigtes Fahrzeug“) verfügt über eine sog. „Mehrstufen-Typgenehmigung“ (vgl. Art. 3 Ziff. 8, 24, 27 der VO (EU) 2018/858).

Das Fahrzeug hatte am 20.05.2022 einen Kilometerstand von 41.723.

Ein amtlicher Rückruf ist für das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erfolgt.

Die Kontrolle der Stickoxidemissionen erfolgt im streitgegenständlichen Fahrzeug unter anderem durch die sogenannte Abgasrückführung. Die Abgasrückführung im streitgegenständlichen Fahrzeug wird in Abhängigkeit zur Außentemperatur reguliert (sog. „Thermofenster“). Sie wird im streitgegenständlichen Fahrzeug darüber hinaus nach Ablauf einer bestimmten Zeit nach Motorstart reduziert (sog. „Timer“).

Im Jahr 2016 wurde über die sogenannte „Dieselthematik“ auch in Bezug auf die Beklagte öffentlich berichtet.

Die Beklagte wurde mit außergerichtlichem Aufforderungsschreiben vom 12.11.2021 aufgefordert, Schadensersatz zu leisten.

Die Klagepartei trägt vor:

Die Beklagte habe die Bedatung der Motorsteuerungssoftware an die Randbedingungen des Prüfstandes ausgerichtet und sich dadurch die EG-Typgenehmigung gegenüber den italienischen Zulassungsbehörden erschlichen. Die Abgasrückführung im streitgegenständlichen Fahrzeug werde ca. 22 Minuten, unmittelbar nach Ablauf des Prüfzyklus', nach dem Motorstart nicht nur reduziert, sondern vollständig deaktiviert.

Die Beklagte habe nicht nur gegenüber der italienischen Zulassungsbehörde, sondern auch gegenüber den Wohnmobilkäufern - so auch gegenüber dem Kläger - vorgetäuscht, dass der streitgegenständliche Fahrzeugtyp und damit das streitgegenständliche Basisfahrzeug den Vorgaben der EG-VO 715/2007 entspreche und damit vorschriftsgemäß sei. Tatsächlich erfülle das Fahrzeug die Vorgaben des Art. 5 Abs. 1 und 2 EG-VO 715/2007 nicht (s.o.).

Die Beklagte habe die illegalen Software-Kalibrierungen in großem Umfang und systemisch eingebaut, ohne dies den Zulassungsbehörden offen zu legen. Sie habe zur Vortäuschung gesetzeskonformer Fahrzeuge Softwareprogrammierungen vorgenommen, um die Einhaltung der Zulassungsvoraussetzungen nach der EG-VO 715/2007 vorzutäuschen. Der Einbau dieser offenkundig illegalen Software im streitgegenständlichen Fahrzeug sei sittenwidrig. Von einem Bewusstsein und der billigenden Inkaufnahme des Gesetzesverstößes sei insbesondere dann auszuge-

hen; wenn der Fahrzeughersteller eine evident unzulässige Abschaltvorrichtung implementiere, die der zuständigen Genehmigungsbehörde bewusst zur Erlangung der Typgenehmigung verschwiegen werde. Die Beklagte hätte die EG-Typgenehmigung bei Offenlegung dieser unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht erhalten. Es liege eine bewusste Täuschung der Behörde vor, so dass der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit erfüllt sei.

Der Vorstand der Beklagten habe dem eigenen Gewinnstreben, also der Gewinnoptimierung, die Interessen der Allgemeinheit hintangestellt bzw. im groben Maße ignoriert. Ihm sei bekannt gewesen, dass in den von der Beklagten produzierten Basisfahrzeugen das Emissionskontrollsystem nur so lange ordnungsgemäß arbeite, wie der Prüfstand dauere. Im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse habe die Beklagte in großem Stil eine bewusste und gewollte Täuschung der italienischen Behörden, des Kraftfahrt-Bundesamtes, der Käufer und der Öffentlichkeit vorgenommen. Nur so wäre es der Beklagten möglich gewesen, die Fahrzeuge in großer Stückzahl auf den Markt zu bringen

Die Klagepartei hätte den Kaufvertrag nicht geschlossen, wenn sie von der Täuschungshandlung der Beklagten gewusst hätte. Dem Fahrzeug drohe der Widerruf der Typgenehmigung und die Stilllegung.

Da das streitgegenständliche Wohnmobil nicht gesetzeskonform sei, kämen insbesondere ein Widerruf der Zulassung und dadurch bedingte weitere Aufwendungen in Betracht, so Transport-, Anmelde- und Abmeldekosten etc. Für diese künftigen Schäden sei ein Betrag von etwa 10 % des Kaufpreises abzüglich der Nutzungsentschädigung anzunehmen.

Der Klagepartei stünden stehen gegenüber der Beklagten deliktische Schadensersatzansprüche aus §§ 826, 31 BGB, § 831 BGB und § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Abs. 2, S. 2, Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu (I. - IV.) zu.

Die Klagepartei nimmt für Fahrzeuge dieses Typs eine Gesamtfahrleistung von 400.000 km an.

Sie beantragt:

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 70.300,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Wohnmobils der Marke Hymer B 504 B20, Fahrstellnummer [REDACTED], zu zahlen, unter Anrechnung einer Nutzungsentschä-

digung in EUR pro gefahrenem km seit dem 07.07.2015, die sich nach folgender Formel berechnet: (70.300,00 EUR x gefahrene Kilometer) : 300.000 km;

2. die Beklagte weiter zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.293,25 EUR freizustellen;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Wohnmobils des Klägers der Marke Hymer B 504 B20, Fahrgestellnummer [REDACTED], in Annahmeverzug befindet;

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz für Schäden, die aus der Ausstattung des Wohnmobils der Marke Hymer B 504 B20, Fahrgestellnummer [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren, zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Mit dem Streitgegenständlichen Fahrzeug sei alles in Ordnung. Es verfüge über eine bestandskräftige Typengenehmigung der italienischen Zulassungsbehörde (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), die eine Tatbestandswirkung entfalte. Die Klägerseits behaupteten Machenschaften und Manipulationen habe es nicht gegeben. In dem streitgegenständlichen Basisfahrzeug gebe es bereits keine Funktion, die erkenne, ob sich das Basisfahrzeug auf dem Prüfstand befindet oder ob die NEFZ-Fahrt beendet ist.

Zum Schutz des Motors und zur Sicherstellung seiner Funktionsfähigkeit sei es zwingend technisch notwendig, für jeden Betriebszustand und abhängig von den Rahmenbedingungen die Abgasrückführung zu steuern. Der Betrieb der Motoren mit hohen AGR-Raten führe zu massiven Ablagerungen und fortschreitender Verschmutzung der Motorkomponenten, die ihrerseits wieder Fehlfunktionen des Motors und den Ausfall von Komponenten zur Folge hätten. Diese Ausfälle und Fehlfunktionen, wie z.B. das Hängenbleiben der Zahnstangenregelungen der Turbine mit variabler Geometrie oder die Instabilität der Ladedruckregelung aufgrund der Verschmutzung des Ladedrucksensor könnten zum Leistungsabfall des Motors und zum plötzlichen Stillstand des Fahrzeugs führen. Die Abgassteuerung in den Fahrzeugen der Beklagten arbeite im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens nicht anders als außerhalb des Prüfstands. Die Abgasrückfüh-

rung werde nicht zeitabhängig auf „0“ reduziert.

Innerhalb des Typpenehmigungsverfahrens für das Basisfahrzeug habe die Beklagte stets alle gesetzlich vorgeschriebenen Angaben zutreffend gemacht und keine Angaben gesetzeswidrig verschwiegen. Ohnehin habe seitens der Beklagten niemand vorsätzlich oder sittenwidrig gehandelt. Jedenfalls habe die Beklagte ein vertretbares Normverständnis zugrunde gelegt. Die Messwerte im Realbetrieb seien irrelevant, die NOx-Grenzwerte gälten allein auf dem Prüfstand. Der Klägerseite stehe ein Anspruch nicht zu.

Der Antrag Ziffer 4 sei unter anderem wegen eines fehlenden Feststellungsinteresses unzulässig.

Der Kläger habe seit Mitte 2016 Kenntnis davon haben müssen, dass sein Fahrzeug von der sog. „Diesel-Abgasthematik“ betroffen sein könne. Spätestens 2018 sei er in der Lage gewesen, gegen die Beklagte Klage zu erheben. Die Ansprüche seien deshalb verjährt.

Die Beklagte hält eine Gesamtnutzungsdauer von allenfalls 10 Jahren für gerechtfertigt. Sofern überhaupt auf eine Gesamtfahrleistung abzustellen sei, betrage diese höchstens 200.000 km.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien und das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend auch begründet.

A.

Die Klage ist zulässig.

1.

Der Zulässigkeit der Klage steht nicht entgegen, dass der Klageantrag selbst nicht vollstreckungsfähig ist. Ein Klageantrag ist nach § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO hinreichend bestimmt, wenn er

den erhobenen Anspruch durch Bezifferung oder Beschreibung so konkret bezeichnet, dass der Rahmen der gerichtlichen Entscheidungsbefugnis (§ 308 ZPO) klar abgegrenzt ist, Inhalt und Umfang der materiellen Rechtskraft der begehrten Entscheidung (§ 322 ZPO) erkennbar sind, das Risiko des (evtl. teilweisen) Unterliegens des Klägers nicht durch vermeidbare Ungenauigkeit auf den Beklagten abgewälzt und eine etwaige Zwangsvollstreckung nicht mit einer Fortsetzung des Streits im Vollstreckungsverfahren belastet wird (Greger in: Zöller, Zivilprozessordnung, 34. Aufl. 2022, § 253 ZPO, Rn. 13). Stehen bestimmte Teile des Urteilstenors bei Klageerhebung noch nicht fest, genügt es, wenn das Gericht im Urteilstenor ohne weiteres entsprechenden Bestandteile einsetzen kann. So ist beispielsweise allgemein anerkannt, dass Zinsen „ab Rechtshängigkeit“ beantragt, jedoch nur anhand des konkreten Datums ausgerechnet werden können. Selbes muss gelten, wenn ein Teil der Klageforderung oder – wie hier – eine anzusetzende Nutzungsentschädigung im Ermessen des Gerichts liegt. Diesen Anforderungen genügt der Antrag Ziffer 1. Das Gericht kann ohne weiteres anstelle der „Karlsruher Formel“ den konkreten Betrag für die Nutzungsentschädigung einsetzen.

2.

Auch der umfassende Feststellungsantrag steht einer Sachentscheidung nicht entgegen. Das Feststellungsinteresse gemäß § 256 Abs. 1 ZPO ist nur für ein stattgebendes Urteil echte Prozessvoraussetzung (BAG, Urteil vom 12. Februar 2003 – 10 AZR 299/02, BAGE 104, 324-335, Rn. 47). Fehlt das von Amts wegen zu prüfende Feststellungsinteresse in einem Teilumfang deshalb, weil der Anspruch der Sache nach nur teilweise besteht, ist die Klage daher insoweit als unbegründet und nicht als unzulässig abzuweisen (vgl. BAG, a.a.O.)

B.

Die Klage ist auch überwiegend begründet.

I.

Die Klagepartei hat nach Ansatz einer angemessenen Nutzungspauschale einen Anspruch auf Rücknahme des Fahrzeugs und Zahlung des tenorierten Betrages.

1.

Der Klagepartei steht ein Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gegen die Beklagte zu. Denn das streitgegenständliche Fahrzeug war bei seinem Inverkehrbringen durch die Beklagte mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.06.2007) versehen. Aufgrund dieser unzulässigen Abschaltvorrichtung drohte der Widerruf der erteilten, aber lediglich formal wirksamen EG-Typgenehmigung und in der Folge die Betriebsuntersagung oder -beschränkung auf öffentlichen Straßen gem. § 5 Abs. 1 FZV (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020, VI ZR 252/19, Rn. 17 ff., juris). Das Verhalten der Beklagten – das Inverkehrbringen des Basisfahrzeugs mit dem Dieselmotor mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung – stellt in objektiver und subjektiver Hinsicht eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB dar.

a)

Das Verhalten der Beklagten gegenüber dem Kläger ist als objektiv sittenwidrig zu qualifizieren. 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 (BGH, NJW 2021, 921; BGH, NJW 2020, 1962 m.w.Nachw.). Da für die Bewertung eines schädigenden Verhaltens als (nicht) sittenwidrig in einer Gesamtschau (BGH, NJW 2020, 1962) dessen Gesamtcharakter zu ermitteln ist, ist ihr das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten zugrunde zu legen (BGH, NJW 2020, 2798; vgl. zum Ganzen: OLG Köln, Urteil vom 10. März 2022 – 24 U 112/21 –, Rn. 24, juris).

aa)

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einer unzulässigen und prüfstandsbezogenen Abschaltvorrichtung ausgestattet.

Nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 hat der Hersteller von ihm gefertigte Neufahrzeuge dergestalt auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (vgl. Erwägungsgrund 12 der VO (EG) 715/2007) und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 der VO (EG) 715/2007) erreicht wird (BGH, NJW 2019, 1133 Rn. 10). Folgerichtig sieht die Verordnung die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, strikt als unzulässig an (Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007), sofern nicht die ausdrücklich normierten Ausnahmetatbestände (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) 715/2007) greifen (vgl. auch Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, WD 7 - 3000 - 031/16, S. 12 ff.). Dabei ist eine "Abschaltvorrichtung" gemäß Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 definiert als jedes 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 (BGH, NJW 2019, 1133). Zu einem solchen Konstruktionsteil zählt auch eine in den Rechner der Motorsteuerung integrierte oder auf ihn einwirkende Software, da sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems Einfluss nimmt und dessen Wirksamkeit verringert. Dabei sind nicht nur Technologien und die Strategie der Nachbehandlung von Abgasen erfasst, sondern auch solche, mit denen - wie vorliegend mithilfe der Abgasrückführung - die Emissionen im Vorhinein, das heißt bei ihrer Entstehung, verringert werden (vgl. BGH, NJW 2021, 2958; EuGH, NJW 2021, 1216).

Ausgehend von diesen weitgefassten Bestimmungen handelt es sich bei der im Fahrzeug der Klagepartei bei seiner Auslieferung installierten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007. Denn die Software steuert das Emissionsverhalten des Fahrzeugs zeitabhängig. Wenn der gesetzlich vorgeschriebene Testzyklus, der eine Dauer

von knapp 20 Minuten hat, „überstanden“ war, führt die zeitgesteuerte Regelung dazu, dass die Abgasrückführungsraten reduziert werden und die NOx-Emissionen deshalb ansteigen. Mit anderen Worten startet das Fahrzeug folglich stets in einem Prüfstandsmodus, der nach Ablauf der (Prüfungs-) Zeit deaktiviert wird. Dass dabei die Abgasrückführung lediglich reduziert wird und nicht gänzlich deaktiviert wird, ist ohne Belang.

bb)

Soweit Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) 715/2007 in bestimmten Fällen die Verwendung von Abschaltvorrichtungen gestattet, sind die hierfür erforderlichen (engen) Voraussetzungen vorliegend nicht erfüllt.

Entgegen der Auffassung der Beklagten liegt keine Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a) VO (EG) 715/2007 vor. Demnach ist eine Abschaltvorrichtung zulässig, die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Eine Abschaltvorrichtung fällt nicht allein deshalb unter die in dieser Bestimmung vorgesehene Ausnahme vom Verbot der Verwendung solcher Einrichtungen, weil mit dieser Einrichtung das AGR-Ventil oder andere Bauteile des Motors geschützt werden sollen, es sei denn, es ist nachgewiesen, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion dieser Bauteile verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil der Betriebszeit funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, kann jedoch nicht unter die in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a) der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-134/20 –, Rn. 82, juris).

Damit kann die zeitgesteuerte Abschaltvorrichtung im streitgegenständlichen Wohnmobil nicht mit Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a) VO (EG) 715/2007 gerechtfertigt werden. Wohnmobile dienen neben Wohnzwecken insbesondere Reisezwecken, so dass Wohnmobile in der Regel auch über einen erheblich längeren Zeitraum als 22 Minuten gefahren werden mit der Folge, dass im überwiegenden Teil der zu erwartenden Betriebszeit die Abschaltvorrichtung aktiviert und die ordnungsgemäße Schadstoffminderung bzw. -vermeidung nicht gewährleistet ist.

cc)

Nach Maßgabe dieser Grundsätze stellt sich der Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung durch die für die Beklagten handelnden Personen als besonders verwerflich dar. Mit der Beantragung der EG-Typgenehmigung wird zumindest stillschweigend erklärt, dass das Fahrzeug auf dem Prüfstand unter den gleichen Bedingungen betrieben wird, wie auf der Straße, soweit nicht aus technischer Hinsicht eine Abweichung bspw. aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, wie es bspw. hinsichtlich der Abschaltung von ESP oder ABS auf dem Rollenprüfstand der Fall sein soll. Dass das Kriterium der Prüfstandsbezogenheit geeignet ist, um zwischen nur unzulässigen Abschaltvorrichtungen und solchen zu unterscheiden, deren Implementierung die Kriterien einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung erfüllen können, ist auch in der Rechtsprechung des BGH anerkannt (vgl. BGH, NJW 2021, 3721; BGH, NJW 2021, 1814; BGH, NJW 2021, 921). Wer im Prüfverfahren zur Typgenehmigung bewusst ein Fahrzeug vorführt, welches über eine Prüfstandserkennung verfügt und daran emissionsmindernde Maßnahmen knüpft, handelt im Bewusstsein, die Behörde über das Emissionsverhalten des Fahrzeuges zu täuschen (OLG Köln, Urteil vom 10. März 2022 – 24 U 112/21 –, Rn. 40, juris).

Ein Grund, der den bewussten Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung rechtfertigen und die Verwerflichkeit des Handelns ausschließen würde, ist nicht ersichtlich. Aufgrund der Prüfstandsbezogenheit der Abschaltvorrichtung, die bereits die Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten indiziert, wäre es aber Aufgabe der Beklagten gewesen, rechtfertigende Gründe für den Einsatz der Software vorzutragen. Zu den Gründen, die die Beklagte bei Fahrzeugen mit dem streitgegenständlichen Motor zu der Installation der prüfstandsorientierten zeitgesteuerten Abgasrückführung veranlasst haben, hat sich die Beklagte jedoch nicht erklärt.

b)

Es steht auch fest, dass ein Vorstandsmitglied der Beklagten sittenwidrig gehandelt hat, nachdem die Beklagte nicht bestritten hat, dass die Vorstandsmitglieder Kenntnis von der streitgegenständlichen Funktion hatten. Es liegt ohnehin auf der Hand, dass eine solche Strategieentscheidung nicht etwa von einem untergeordneten Mitarbeiter im Alleingang, sondern von einem Vorstand oder einem sonstigen verfassungsmäßig berufenen Vertreter, dessen Verhalten der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen ist, getroffen oder jedenfalls gebilligt worden war. Da sich die Unzulässigkeit der verwendeten Motorsteuerungssoftware aufdrängt, konnte daraus ohne Weiteres der Schluss auf ein diesbezügliches Bewusstsein eines verfassungsmäßig berufenen Vertreters gezogen werden, ferner auf dessen Bewusstsein, dass angesichts der mit der Unzu-

lässigkeit der Abschaltvorrichtung verbundenen, die volle Brauchbarkeit des Fahrzeugs einschränkende Risiken niemand ein solches Fahrzeug - zumindest nicht ohne einen erheblichen Abschlag vom Kaufpreis - erwerben würde (vgl. BGH, NJW 2021, 918; vgl. zum Ganzen: OLG Köln, Urteil vom 10. März 2022 – 24 U 112/21 –, Rn. 45, juris).

c)

Dem Kläger ist durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten auch ein Schaden in Form des bemakelten Kaufvertrags entstanden, §§ 826, 249 Abs. 1 BGB. Weil bei Kraftfahrzeugen, die entgegen zwingender unionsrechtlicher Vorschriften installierte Abschaltvorrichtungen aufweisen, zur Herstellung ihrer Vorschriftsmäßigkeit eine entsprechende Nachrüstung erforderlich ist, sieht sich der Halter eines solchen Fahrzeugs, so lange eine ordnungsgemäße Nachrüstung (noch) nicht durchgeführt worden ist, einer drohenden Betriebsbeschränkung oder -untersagung nach § 5 Abs. 1 FZV ausgesetzt (BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 20, juris). Daran ändert auch nichts, wenn das Fahrzeug den maßgeblichen Grenzwert auch dann ohne weiteres einhalten würde, wenn die Abschaltvorrichtung deaktiviert würde, denn die Beklagte hat nicht behauptet, dass schon im Verkaufszeitpunkt ein von der zuständigen Typgenehmigungsbehörde freigegebener, rechtskonformer Softwarestand ohne unzulässige Abschaltvorrichtungen verfügbar war.

d)

Die Beklagte handelte auch mit Vorsatz. Dass niemand ein Fahrzeug mit unzulässiger Abschaltvorrichtung und in Kenntnis des Risikos der Stilllegung kaufen würde - jedenfalls nicht zu einem regulären Preis - war den für die Beklagte handelnden Personen ohne Zweifel gegenwärtig (vgl. BGH, NJW 2021, 91; OLG Köln, Urteil vom 10. März 2022 – 24 U 112/21 –, Rn. 52, juris).

e)

Vom Zahlungsbetrag war eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 32.230,99 € in Abzug zu bringen.

Die Bemessung der Höhe des Schadensersatzanspruchs ist in erster Linie Sache des nach § 287 ZPO besonders freigestellten Tatrichters (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, BGHZ 225, 316-352, Rn. 79). Bei Wohnmobilen ist die Nutzungsentschädigung nicht allein nach der Laufleistung zu berechnen, sondern vielmehr ausgehend von der Gesamtnutzungsdauer (OLG Düsseldorf, Urteil vom 28.04.2008 – 1 U 273/07 Rn. 33 f; OLG München, Urteil vom

24.10.2012 –3 U 297/11). Das angerufene Gericht geht von einer Gesamtnutzungsdauer von 15 Jahren aus.

2.

Der Feststellungsantrag war nur begründet soweit eine deutlich überwiegende, auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit besteht, dass ein (weiterer) Schaden entstanden ist (vgl. BGH, Urteil vom 3.12.2019 – KZR 23/17) oder entstehen wird. Anders als bei der Verletzung absoluter Rechte (vgl. BGH, Urteil vom 17. Oktober 2017 – VI ZR 423/16 –, BGHZ 216, 149-174, Rn. 49) ist es bei reinen Vermögensschäden – wie hier – nicht bereits ausreichend, dass künftige Schadensfolgen (wenn auch nur entfernt) möglich, ihr Eintritt aber noch ungewiss ist. Das gilt auch im Rahmen von § 826 BGB (vgl. BGH, Urteil vom 30.7.2020 - VI ZR 397/19, NJW 2020, 2806 Rn. 29).

Soweit sich der Feststellungsantrag auf Kosten bei der Rückabwicklung, insbesondere amtliche Gebühren im Zusammenhang mit der Stilllegung des Fahrzeugs, bezieht, besteht eine hinreichende Wahrscheinlichkeit. Weitere Schäden, die wie klägerseits geltend gemacht, 10% des Kaufpreises abzüglich Nutzungersatz erreichen sollen, sind fernliegend. Insbesondere stellt ein etwaiger Widerruf der Zulassung keinen Schaden dar, da die Klagepartei das Fahrzeug ohnehin an die Beklagte herauszugeben hat. Der Antrag war daher teilweise abzuweisen.

3.

Die streitgegenständlichen Ansprüche sind auch nicht verjährt. Die regelmäßige Verjährungsfrist beginnt frühestens mit Kenntnis des Anspruchsinhabers (§ 199 Abs. 1 BGB). Wie der Bundesgerichtshof bereits wiederholt entschieden hat, genügt es in Fällen der vorliegenden Art für den Beginn der Verjährung gemäß § 199 Abs. 1 BGB, dass der geschädigte Fahrzeugkäufer Kenntnis vom "Diesel-" bzw. "Abgasskandal" im Allgemeinen, von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs und von der Relevanz dieser Betroffenheit für seine Kaufentscheidung hat, wobei letztere Kenntnis nicht gesondert festgestellt werden muss, sondern naturgemäß beim Geschädigten vorhanden ist (vgl. nur BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 – VII ZR 365/21 –, Rn. 17, juris).

Eine Kenntnis der Klagepartei im Jahr 2016, spätestens im Jahr 2018 hat die Beklagte schon nicht substantiiert behauptet. Allein aufgrund dessen, dass allgemein bekannt war, dass der „Dieselskandal“ noch weitere Hersteller, darunter die Beklagte, betrifft, musste die Klagepartei nicht davon ausgehen, dass ihr Fahrzeug ganz konkret von sittenwidrigen Manipulationen betroffen ist. Es fehlt schon an der Behauptung, dass die Klagepartei wusste, dass das Wohnmobil von einem

Dritthersteller auf einem Fahrgestell der Beklagten aufgebaut war. Insbesondere hat die Beklagte die Klagepartei nicht darüber informiert, dass sie im Fahrzeug unzulässige Abschaltseinrichtungen verbaut hatte.

Eine kenntnisunabhängige Verjährung war ebenfalls noch nicht eingetreten.

II.

Der Anspruch aus § 826 BGB umfasst auch vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten aus dem maßgeblichen Gegenstandswert. Die Geschäftsgebühr ist auf den 1,3-fachen Satz begrenzt, weil die Sache weder umfangreich oder schwierig noch von besonderer Bedeutung ist (KV 2300). Für die Berechnung ist der tatsächliche Gegenstandswert maßgeblich, also der Kaufpreis nach Abzug der im Zeitpunkt der Entstehung der Gebühr anzusetzenden Nutzungsentschädigung.

III.

Die Beklagte war jedenfalls durch die Zurückweisung der Ansprüche auch in Annahmeverzug geraten (§§ 294, 295, 298 BGB).

IV.

Der Anspruch auf Prozesszinsen ergibt sich aus § 291 in Verbindung mit § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Nachdem die ursprünglichen Beklagtenvertreter, die sich allgemein für alle Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit Abgassteuerungssystemen (insbesondere betreffend die vermeintliche Verwendung von sogenannten Abschaltseinrichtungen) legitimiert haben, entgegen der anwaltlichen Pflichten kein Empfangsbekenntnis abgegeben haben, gilt die Klageschrift am Tag nach der Versendung per Post als zugestellt.

V.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO. Für die Bemessung der Unterliegensquote war davon auszugehen, dass die Feststellungsklage in einem Umfang von allenfalls 1.000 € Erfolg hat. Die zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709, 708, 711 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

einulegen.

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.

Seeger
Richter am Landgericht

Landgericht Stuttgart

11.08.2022 15:15

In Sachen

30 O 18/22

**Zimmerer, G. ./ FCA Italy S. p.
A. wg. Schadensersatzes**

Verkündet am 11.08.2022

Buoska, J. Ange

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle