

Landgericht München I

Az.: 34 O 8506/19



IM NAMEN DES VOLKES

In dem Rechtsstreit

- Klägerin -

Prozessbevollmächtiate:

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigter:

wegen Schadensersatz

erlässt das Landgericht München I - 34. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. _____ als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22.07.2021 folgendes

Endurteil

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag von 54.710,91 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26.03.2019 Zug um Zug gegen Rückübereignung des Pkw Mercedes-Benz Typ GLK 250 BlueTEC 4MATIC Fahrzeug-Ident-Nr. _____ zu bezahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 1.137,64 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 26.03.2019 zu zahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin 1/5 und die Beklagte 4/5.

5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 57.490,13 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klägerin macht Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Kauf eines von der Beklagten hergestellten Dieselfahrzeugs geltend.

Die Klägerin kaufte am 24.07.2014 von der Beklagten das Fahrzeug Mercedes-Benz GLK 250 BlueTec 4MATIC mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) V (im Folgenden: „**Fahrzeug**“) zu einem Kaufpreis von 59.905,69 Euro (Anlagen K1 bis K3). Die Übergabe des Fahrzeugs erfolgte am 28.10.2014. Im Kaufzeitpunkt hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von Null km. Am 22.07.2021 hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von 21.679 km.

Das Fahrzeug der Klägerin ist mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 ausgestattet und der Schadstoffklasse Euro 6 zugeordnet. Im Motor des Fahrzeugs kommt u. a. eine sog. Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung zum Einsatz, deren genaue Funktionsweise zwischen den Parteien streitig ist. Die Kontrolle der Stickoxidemissionen erfolgt in dem Fahrzeug über die sogenannte Abgasrückführung. Bei der Abgasrückführung wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Der Abgasrückführung wird bei kühleren Temperaturen zurückgefahren, wobei zwischen den Parteien streitig ist, bei welchen Außen-/Ladelufttemperaturen die Abgasrückführung reduziert wird (sogenanntes Thermofenster). Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt ferner über ein sogenanntes SCR-System, also Abgaskatalysatoren, die Stickoxide reduzieren können. Bei diesem System wird dem Abgas eine wässrige Harnstofflösung „AdBlue“ beigemischt. Diese Harnstofflösung reagiert chemisch mit den Abgasen, wodurch beide Arten von Gasen zu ungefährlichen Gasen abgebaut werden. Die Verwendung von SCR-Katalysatoren funktioniert dabei nur, wenn dem Abgas eine passende

Menge Harnstoffe beigemischt wird.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) erließ mit Bescheid vom 23.05.2018 (Anlage B17) einen amtlichen Rückruf mit der Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung inklusive Nachrüstung für den Fahrzeugtyp Mercedes Vito 1,6 l Diesel Euro 6. Dieser Rückruf inklusive Nebenbestimmungen wurde mit einem am 03.08.2018 erlassenen Ergänzungsbescheid des KBA (Anlage B18) auch auf das streitgegenständliche Fahrzeug erstreckt. Das streitgegenständliche Fahrzeugmodell ist in die Rückrufdatenbank des KBA aufgenommen und es besteht somit ein verpflichtender Rückruf (Anlage K32). Gegen beide vorgenannten Bescheide hat die Beklagte Widerspruch eingelegt. Die Beklagte entwickelte u.a. für den streitgegenständlichen Motor ein Software-Update, das vom KBA nach Prüfung am 08.07.2019 freigegeben wurde (Anlage B34). In der Freigabebescheinigung teilt das KBA als Ergebnis seiner Überprüfung u.a. mit, es seien keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt worden. Hinsichtlich von Schadstoffemissionen und der Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen habe die Überprüfung ergeben, dass die Grenzwerte und die anderen Anforderungen eingehalten würden. Die ursprünglich vom Hersteller angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte und CO₂-Emissionen würden mit der neuen Software erreicht.

Mit Schreiben aus dem März 2021 unterrichtete die Beklagte die Klägerin über die Rückrufaktion und bot die kostenlose Installation des Software-Updates an (Anlage K33). Mit Schreiben vom 05.07.2021 forderte das KBA die Klägerin auf, das Software-Update aufspielen zu lassen (Anlage K34). Andernfalls wurde der Klägerin in Aussicht gestellt, dass der weitere Betrieb des Fahrzeugs durch das KBA untersagt werden wird.

Die Klägerin hat das angebotene Update bislang nicht aufspielen lassen.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart ermittelte unter dem Az. 260 Js 28161/17 ab März 2017 gegen Mitarbeiter der Beklagten wegen u. a. Betruges.

Mit Schreiben ihrer Prozessbevollmächtigten vom 04.03.2019 (Anlage K 6) erklärte die Klägerin den Rücktritt vom Kaufvertrag und die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung und forderte die Beklagte zur Zahlung von 57.490,43 € unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung für die gefahrenen Kilometer auf, wobei der Beklagten eine Frist bis 25.03.2019 gesetzt wurde.

Die Klägerin vertritt die Auffassung, die Beklagte habe sie durch Einbau der Motorsteuerungssoftware getäuscht. Die Motorsteuerungssoftware sei gesetzeswidrig, denn in der Verbindung von mehreren Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, lie-

ge ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 EG VO Nr. 715/2007.

Die Klägerin hat behauptet, im Straßenbetrieb würden höhere Emissionen ausgestoßen als auf dem Prüfstand. Die für die Abgaskontrollanlage zuständige Software erkenne die Prüfungssituation. Im normalen Fahrbetrieb würden Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb gesetzt, mit der Folge, dass die NO_x-Emissionen dann erheblich höher seien. Technischer Hintergrund seien insbesondere die Einflüsse des sogenannten „Thermofensters“. Bei einer bestimmten Temperatur, die im standardisierten Testbetrieb nicht unter- oder überschritten werde, funktioniere die Abgasführung einwandfrei und die geforderten Stickoxidgrenzwerte würden nicht überschritten. Werde diese Temperatur aber über- oder unterschritten, werde die Abgasrückführung reduziert oder sogar ganz ausgeschaltet. Daneben seien die Fahrzeuge der Beklagten mit einer Vielzahl weiterer, manipulativer Einrichtungen - nämlich einer Aufwärmstrategie mit Erkennung der Prüfstandsituation, fehlerhafter Dosierung des AdBlue im SCR-Katalysator, Wechsel der Motorsteuerung nach 20 Minuten (Dauer des Testzyklusses) in einen schmutzigen Abgasmodus sowie einer auf das Getriebe einwirkende Abschaltvorrichtung, Erfassung der Umgebungstemperatur, Erfassung der Straßenneigung- und -höhe, sog. „Slipguard-Programm“ und Funktionen „Bit 13 / 14 / 15“, Steuergerät EDC 17 - versehen, die allesamt den Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb erhöhten. Die Klägerin trägt vor, die in dem Fahrzeug unstreitig zum Einsatz kommende Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung sei ausschließlich bzw. nahezu ausschließlich auf dem Prüfstand, also unter den Typprüfbedingungen im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), aktiv. Unter diesen Bedingungen bewirke sie, dass die Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) nicht heruntergefahren werde, so dass die Stickoxidemissionen (NO_x-Emissionen) innerhalb der geltenden NO_x-Grenzwerte liegen. Außerhalb der Typprüfbedingungen, d.h. im Normalbetrieb, komme ein anderer Betriebsmodus zum Einsatz, der im Ergebnis zu einer Reduzierung der AGR-Rate und damit zu wesentlich höheren - d.h. die geltenden NO_x-Grenzwerte übersteigenden - NO_x-Emissionen führe. Wegen der behaupteten Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und deren Auswirkungen auf die NO_x-Emissionen wird auf die Seiten 14 bis 16 der Replik vom 20.01.2020 (Bl. 87 - 89 d.A.) verwiesen. Die Beklagte habe die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im Rahmen des Typpengenehmigungsverfahrens gegenüber dem KBA nicht offengelegt. Aufgrund der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung verfüge das Fahrzeug nicht über die Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typpengenehmigung. Der Vorstand der Beklagten habe von allen Einzelheiten in Bezug auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung Kenntnis gehabt und eine Schädigung der Käufer zumindest billigend in Kauf genommen.

Die Klägerin ist der Ansicht, bei der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung handele es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung

Die Klägerin hat weiter behauptet, die tatsächlichen NOx-Werte wichen von gesetzlichen Vorgaben und Angaben des Herstellers im Datenblatt derart ab, dass die angegebene EU-Schadstoffklasse nicht erreicht werde. Durch die vorgenommenen Manipulationen sei die Zulassung erloschen. Maßnahmen zur Verringerung der NOx-Werte hätten zahlreiche negative Auswirkungen auf das Fahrzeug. Eine Nachbesserung in Form des von der Beklagten angebotenen Software-Updates sei ihr daher nicht zumutbar.

Die Klägerin habe auf die Umweltfreundlichkeit sowie die sichere Betriebserlaubnis des streitgegenständlichen Fahrzeugs vertraut und nicht gewusst, dass in dem Motor eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingespeist sei. Sie sei davon ausgegangen, dass das Fahrzeug die Emissionswerte auch auf der Straße und nicht nur auf dem Prüfstand einhalten werde. Die Klägerin hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn sie von der Manipulation gewusst hätte. Infolge dieser Täuschung habe die Klägerin einen nachteiligen Vertrag abgeschlossen, da das Fahrzeug mangelhaft sei, einen erhöhten Wertverlust aufweise und Gefahr laufe, die Zulassung zu verlieren.

Die Klägerin meint, sie könne ihre Ansprüche gegen die Beklagte stützen auf §§ 812 Abs. 1 Satz 1, 818 BGB; §§ 826, 31, 249 BGB; §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 263 StGB; §§ 826, 249 BGB und §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sowie § 311 Abs. 3 BGB.

Der Anspruch richte sich auf Rückzahlung des bezahlten Kaufpreises, Zug um Zug gegen Rückübergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Der Anrechnung von Nutzungen sei unter Zugrundelegung einer Gesamtleistung von 300.000 km vorzunehmen.

Die Klägerin erklärte in der mündlichen Verhandlung vom 22.07.2021 im Hinblick auf den Klageantrag Nr. 1 die Teilerledigung in Höhe eines Betrages von 1.913,72 € und die Rücknahme des Klageantrags Nr. 3 gemäß Klageschrift vom 20.06.2019, mit dem die Klägerin ursprünglich deliktische Zinsen gemäß § 849 ZPO geltend machte.

Die Klägerin beantragt zuletzt:

- 1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag von 55.576,71 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basisdiskontsatz seit dem 26.03.2019 Zug um Zug gegen Rückübergabe des Pkw Mercedes-Benz Typ GLK 250 BlueTEC 4MATIC Fahrzeug-Ident-Nr. zu bezahlen.**
- 2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des unter Ziff. 1. genannten Pkw in Annahmeverzug befindet seit 26.03.2019.**

3. **Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 1.137,64 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 26.03.2019 zu bezahlen.**

Die Beklagte stimmt der Teilklagerücknahme, nicht jedoch der Teilerledigungserklärung zu.

Die Beklagte beantragt,

Klageabweisung.

Die Beklagte behauptet, die festgelegten Abgasgrenzwerte der Euro 6-Norm würden eingehalten. Die Klägerin verkenne insoweit grundlegend, dass im sogenannten neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unter dort genau festgelegten Bedingungen der NOx-Grenzwert einzuhalten sei. Dieser Wert gelte - was letztlich unstrittig ist - nicht im normalen Fahrbetrieb.

Die Beklagte ist der Ansicht, die von ihr getroffenen Maßnahmen hinsichtlich der Motorsteuerungssoftware seien durch Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2017 gedeckt. Demnach sei der Einsatz für Abschaltvorrichtungen aus Gründen des Motorschutzes, beim Motorstart oder bei Erfassung der einheitlichen gesetzlichen Prüfungsverfahren legalisiert. Die Maßnahmen hinsichtlich des sogenannten „Thermofensters“ seien zum Schutz des Motors getroffen worden, nämlich um bei bestimmten, niedrigeren Temperaturen, die dann bestehende Gefahr der Versottung des Motors bei einer zu hohen Abgasführung zu verhindern. Dies sei nach den EG-Bestimmungen zulässig. Die Steuerung der technisch überaus anspruchsvollen Abgasreinigung in den von der Beklagten produzierten Fahrzeugen und Motoren erfolge in Abhängigkeit des konkreten Betriebszustands des Fahrzeugs und des Abgasreinigungssystems selber sowie im Rahmen einer dynamischen Berechnung, in die notwendigerweise eine Vielzahl von Parametern und Sensordaten eingehen. Die Außentemperatur sei dabei nur einer von vielen Faktoren, die bei der Steuerung der Abgasreinigung eine Rolle spielen könne. Die Abgasrückführung bleibe aber bis hin zu zweistelligen Minusgraden aktiv. Auch dem Betrieb eines SCR-Systems seien durch die Umgebungsbedingungen, insbesondere die Umgebungstemperatur, Grenzen gesetzt. Dies hänge u.a. damit zusammen, dass für den ordnungsgemäßen Betrieb eines SCR-Systems eine Abgastemperatur von mindestens 180° Celsius erforderlich sei. Der Rückruf des KBA beziehe sich nur auf den SCR-Katalysator und dort auf die AdBlue-Dosierung, jedoch insbesondere nicht auf die Kühlmittel-Sollwert-Temperatur-Regelung. Im streitgegenständlichen Fahrzeug sei keine Programmierung verwendet, die - manipulativ - so ausgestaltet wäre, dass auf der Straße unter „normalen Betriebsbedingungen“ ein anderes Verhalten angestrebt werde als auf dem Prüfstand (Bl. 59 d. A.). Die

Abgasreinigung werde nicht in Abhängigkeit von einer Prüfstanderkennung intensiviert. Die Beklagte hat hinsichtlich der gewährleistungsrechtlichen Ansprüche die Verjährungseinrede erhoben.

Das Gericht hat in der mündlichen Verhandlung vom 03.02.2020 Beweis erhoben durch Einvernahme des Ehemanns der Klägerin, ¹ Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Sitzungsprotokoll vom 03.02.2020 verwiesen (Bl. 130 / 134 d. A.).

Das Gericht hat am 22.05.2020 beschlossen, die Verhandlung wiederzueröffnen (Bl. 161 / 164 d. A.), und hierbei auch Hinweise erteilt hat. Mit Verfügung vom 09.09.2020 (Bl. 192 / 194 d. A.) hat das Gericht eine amtliche Auskunft beim KBA eingeholt, welche mit Schreiben vom 14.12.2020 (Bl. 198 / 199 d. A.) erteilt wurde. Das Gericht hat mit Ladungsverfügung vom 09.04.2021 (Bl. 268 / 270 d. A.) nochmals einen Hinweis erteilt.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird in Ergänzung zum Tatbestand auf die wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf die Protokolle der mündlichen Verhandlungen vom 03.02.2020 und 22.07.2021 (Bl. 315 / 318 d. A.) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist - mit Ausnahme des Klageantrags 2 - begründet. Der Einzelrichter schließt sich letztlich dem Urteil des LG Stuttgart vom 17.03.2021, Az. 52 O 52/21 (BeckRS 2021, 6473) und dem Urteil des OLG Köln vom 05.11.2020, Gz. 7 U 35/20 (BeckRS 2020, 30204) an.

I.

Die Klage ist im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

1.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 826, 31 BGB.

Nach § 826 BGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, diesem zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Das streitgegenständliche Fahrzeug war zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet, so dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen. Das Inverkehrbringen eines solchen Fahrzeugs stellt eine konkludente Täuschung dar. Durch dieses Verhalten ist bei der Klägerin kausal ein Schaden verursacht worden, welcher im Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug zu sehen ist. Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig zu beurteilen. Auch liegen die subjektiven Voraussetzungen einer Haftung nach § 826 BGB vor.

a) Das streitgegenständliche Fahrzeug war zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet.

aa) Voraussetzung für die Erteilung einer (für den Betrieb von Fahrzeugen erforderlichen) EG-Typgenehmigung ist, dass das betreffende Fahrzeug (u.a.) den Vorschriften der VO (EG) Nr. 715/2007 entspricht. Aus Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 ergibt sich für die Hersteller von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen die Verpflichtung, das Fahrzeug so auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskon-

trollsystemen verringern, grundsätzlich unzulässig. Bei einer solchen Abschaltvorrichtung handelt es sich nach der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 um ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebe- gang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion ei- nes beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingun- gen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

bb) Bei der im streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommenden Kühlmittel-Solltempe- ratur-Regelung handelt es sich um eine solche unzulässige Abschaltvorrichtung. Unter den Be- dingungen des NEFZ ist die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung aktiv und wird außerhalb dieser Bedingungen abgeschaltet. Dies führt dazu, dass die geltenden Grenzwerte für NO_x-Emissionen nur unter den Bedingungen des NEFZ - also auf dem Prüfstand - eingehalten werden, während sie im normalen Fahrbetrieb auf der Straße erheblich überschritten werden. Eine solche Funkti- onsweise der - im Fahrzeug der Klägerin unstreitig zum Einsatz kommenden - Kühlmittel-Soll- temperatur-Regelung gilt gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als von der Beklagten zugestanden.

(1) Sofern die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung tatsächlich die von der Klägerin behauptete Funktionsweise hätte, würde es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 handeln. Denn die Software ermittelt nach dem klägeri- schen Vortrag bestimmte Parameter, um die Funktion des Emissionskontrollsystems so zu ver- ändern, dass deren Wirksamkeit unter anderen als auf dem Prüfstand herrschenden Bedingun- gen verringert wird. Eine ausnahmsweise Zulässigkeit dieser Funktionsweise gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 kommt nach dem Vortrag der Klägerin nicht in Betracht.

(2) Anders als die Beklagte meint, ist das Vorbringen der Klägerin zur Funktionsweise der Kühl- mittel-Solltemperatur-Regelung und deren Auswirkungen auf die NO_x-Emissionen des klägeri- schen Fahrzeugs schlüssig und erheblich.

Ein Sachvortrag ist zur Begründung eines Anspruchs bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Dabei ist die Angabe näherer Einzelheiten nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des tat- sächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. (st. Rspr.; vgl. BGH, Beschl. v. 28.01.2020 -

VIII ZR 57/19, S. 4 Rn. 7; BGH, Urt. v. 29.02.2012 - VIII ZR 155/11, NJW 2012, 1647 Rn. 16; Urt. v. 23.01.2015 - V ZR 107/13, juris Rn. 18; Urt. v. 07.06.2018 - III ZR 210/17, WM 2018, 1252 Rn. 4; jeweils m.w.N.).

Dabei kommt es für die Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Sachvortrags nicht darauf an, wie wahrscheinlich die Darstellung ist und ob sie auf eigenem Wissen oder auf einer Schlussfolgerung aus Indizien beruht (vgl. etwa BGH, Urt. v. 24.02.2016 - VIII ZR 38/15, NJW 2016, 2645 Rn. 52). Eine Partei ist grundsätzlich nicht gehindert, Tatsachen zu behaupten, über die sie keine genauen Kenntnisse hat, die sie aber nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Partei sich nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels eigener Sachkunde und Einblick in die Produktion eines von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzel-tatsachen hat (BGH, Beschl. v. 28.01.2020 - VIII ZR 57/19, S. 5 f. Rn. 8; BGH, Beschl. v. 26.03.2016 - VI ZR 167/17, juris Rn. 13).

Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn die behauptete Tatsache so ungenau bezeichnet ist, dass ihre Erheblichkeit nicht beurteilt werden kann oder wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist, mithin aus der Luft gegriffen ist und sich deshalb als Rechtsmissbrauch darstellt. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist allerdings Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur bei Fehlen jeglicher Anhaltspunkte vorliegen (st. Rspr.; vgl. BGH, Beschl. v. 28.01.2020 - VIII ZR 57/19, S. 5 f. Rn. 8; BGH, Urt. v. 08.05.2012 - XI ZR 262/10, BGHZ 193, 159 Rn. 40; Urt. v. 24.06.2014 - VI ZR 560/13, WM 2014, 1470 Rn. 36; Urt. v. 26.04.2018 - VII ZR 139/17, WM 2018, 1332 Rn. 34; jeweils m.w.N.).

Orientiert man sich an den Anforderungen des Bundesgerichtshofs aus dem Beschluss vom 28.01.2020, Az. VIII ZR 57/19, so ist von einer darlegungsbelasteten Partei zu erwarten, dass sie vorträgt, welcher Motor in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut ist, wie sich die von ihr behauptete Motorsteuerungsprogrammierung auf das Emissionsverhalten auswirkt und dass Fahrzeuge desselben Herstellers, die den Motor aus der gleichen Motorserie enthalten, wegen des Einbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung von einem Rückruf des KBA betroffen sind und aus dem gleichen Grund Gegenstand staatsanwaltschaftlicher Ermittlungen sind. Dabei ist es nach Auffassung des Bundesgerichtshofs nicht erforderlich, dass auch das streitgegenständliche Fahrzeug von einem Rückruf des KBA betroffen ist (BGH, Beschl. v. 28.01.2020 - VIII ZR 57/19, juris Rn. 12 f.; vgl. zur Darlegungslast in einem vergleichbaren Fall: OLG Köln, Urt. v. 05.11.2020 - 7 U 35/20, juris Rn. 54 ff.).

(3) Gemessen an diesen Anforderungen hat die Klägerin schlüssig dargelegt, dass die im streitgegenständlichen Fahrzeug unstrittig zum Einsatz kommende Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ausschließlich bzw. nahezu ausschließlich auf dem Prüfstand aktiv sei und außerhalb der Bedingungen des NEFZ abgeschaltet werde, was dazu führe, dass die NOx-Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, im „Normalbetrieb“ auf der Straße jedoch nicht mehr.

Die Klägerin hat insbesondere dargelegt, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein Dieselmotor des Typs OM 651 verbaut ist und das Fahrzeug der Schadstoffklasse Euro 6 zugeordnet ist.

Der Inhalt der Rückrufbescheide des KBA vom 23.05.2018 und vom 03.08.2018 sowie der Freigabebescheinigung vom 12.09.2018 für das von der Beklagten entwickelte Softwareupdate belegen die substantiierte Darlegung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung seitens der Klägerin in eindrücklicher Deutlichkeit (OLG Köln Ur. v. 5.11.2020 – 7 U 35/20, BeckRS 2020, 30204 Rn. 43 ff, beck-online). Mit Schreiben vom 05.07.2021 hat das KBA (Anlage K34) der Klägerin sogar die Untersagung des weiteren Betriebs des Fahrzeugs angedroht, wenn sie nicht das Softwareupdate aufspielen lässt. In der vom Gericht eingeholten amtlichen Auskunft des KBA vom 14.12.2020 hat das KBA ausgeführt, dass das Emissionskontrollsystem des Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen anders funktioniert als unter Prüfbedingungen.

Mangels Kenntnis von den Gründen des Rückrufs kann die Klägerin hierzu nicht mehr vortragen. Der Rückruf und die amtliche Auskunft liefern jedoch einen starken Anhaltspunkt dafür, dass das KBA eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen desselben Typs wie das streitgegenständliche Fahrzeug festgestellt hat.

Im Ergebnis ist damit eine im Emissionskontrollsystem des klägerischen Fahrzeugs verbaute unzulässige Abschaltvorrichtung substantiiert dargelegt worden.

(4) Im Hinblick auf die schlüssige Behauptung kommt der Beklagten eine sekundäre Darlegungslast zu (vgl. OLG Köln, Ur. v. 05.11.2020 - 7 U 35/20, BeckRS 2020, 30204 Rn. 47 ff.). Die Klägerin vermag in ihrer Eigenschaft als Verbraucherin bzw. nicht-fachkundige Kundin hier die Einzelheiten der Motorsteuerung unter dem Gesichtspunkt der Emissionskontrolle nicht dezidiert erläutern. Zu den hierzu notwendigen Informationen und entsprechenden Softwaredateien hat sie naturgemäß keinen Zugang. Umgekehrt ist es der Beklagten als Entwicklerin und Herstellerin des Motors ohne jede Schwierigkeit möglich, die Einzelheiten der Abgasrückführung zu erläutern und im Besonderen die Frage nach einer Abschaltvorrichtung zu beantworten (vgl. auch OLG Stuttgart, Hinweise im Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 08.05.2019 - 3 U 101/18).

Unter diesen Umständen durfte sich die Beklagte nicht darauf beschränken vorzutragen, die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung unterscheide nicht zwischen normalen Betriebsbedingungen und Prüfbedingungen. Der Beklagten oblag es vielmehr, zur Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung näher vorzutragen (vgl. OLG Köln, a.a.O.).

Dies hat die Beklagte nicht (ausreichend) getan, sondern sich vielmehr weitgehend auf allgemein gehaltene Ausführungen und auf den Vortrag beschränkt, die streitgegenständlichen Rückrufbescheide beträfen lediglich die Dosierung von AdBlue und damit lediglich das SCR-System, nicht jedoch die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, bei der keine Prüfstanderkennung vorliege. Für letzteres gibt die als Anlage B22 vorgelegte amtliche Auskunft des KBA vom 06.10.2020 schon deswegen nichts her, weil die dortige Auskunft für ein Fahrzeug der Abgasstufe Euro 5 eingeholt wurde und die KBA-Referenznummer 9020 sowie den Herstellercode der Rückrufaktion 5496127 betrifft, es hier aber um ein Fahrzeug der Abgasstufe Euro 6 geht, wobei der Rückruf die KBA Referenznummer 009717 trägt (Anlage K32) und die Rückrufaktion den Herstellercode 5496143 trägt (Anlagen K32 und K34). Es fehlt letztlich ein konkreter Vortrag der Beklagten zur Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, obwohl das KBA mit amtlicher Auskunft vom 14.12.2020 mitgeteilt hat, das Fahrzeug verwende im Emissionskontrollsystem „verschiedene“ Strategien, mit denen die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in unzulässiger Weise reduziert werde. Insbesondere hat die Beklagte keinerlei konkrete Temperatur- oder Last- und Drehzahlwerte genannt, bei denen die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung deaktiviert wird. Auch hat sie nicht konkret dargelegt, wie lange die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung aktiv ist. Darüber hinaus fehlt nahezu jeglicher Vortrag dazu, wie sich die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung konkret auf das Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs auswirkt. Die Beklagte führt hierzu lediglich aus, die Regelung des Kühlmittelthermostats im streitgegenständlichen Fahrzeug sei nicht erforderlich für die Einhaltung der NOx-Grenzwerte und letztlich irrelevant. Das ist nicht ausreichend. Die Beklagte hat zudem entgegen dem gerichtlichen Hinweis vom 09.04.2021 (Bl. 268 / 270 d. A.) nicht die ungeschwärzten Rückrufbescheide vorgelegt. Ohne Kenntnis des Textteils der Bescheide und des Stands des Widerspruchsverfahrens lässt sich bereits nicht nachvollziehen, ob die vom KBA als unzulässige Abschaltvorrichtung beanstandete Abgasstrategie zum einen tatsächlich nur die von der Beklagten sehr umfänglich dargelegte angeblich zulässige Funktionsweise des SCR-Katalysators betraf oder aber weitere technische Funktionen des Abgassystems - auf welche die Klägerin sich ergänzend berufen hat - ebenfalls Gegenstand der als unzulässig eingestufteten Abschaltvorrichtung gewesen sind (OLG Köln Urte. v. 5.11.2020 – 7 U 35/20, BeckRS 2020, 30204 Rn. 52, beck-online). Die Beklagte verweigerte die Vorlage, u. a. weil Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen dagegen sprächen. Der diesbezügliche Vortrag der Beklagten genügt je-

doch nicht, um deren Gefährdung darzulegen (OLG Köln Urt. v. 5.11.2020 – 7 U 35/20, BeckRS 2020, 30204 Rn. 56, beck-online).

Daher gilt die entsprechende Behauptung der Klägerin, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine - oben dargelegte - Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007, gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (vgl. OLG Köln, Urt. v. 05.11.2020 - 7 U 35/20, BeckRS 2020, 30204 Rn. 47 ff.).

Damit kann es gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden angesehen werden, dass die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung Auswirkungen auf die Einhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand hatte und die Grenzwerte ohne die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nicht eingehalten werden, da die Beklagte dem klägerischen Vortrag insoweit nicht ausreichend entgegengetreten ist. Auf die zahlreichen weiteren, von der Klagepartei vorgetragene Abschaltvorrichtungen kommt es damit nicht mehr an.

(5) Der Feststellung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Gestalt einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung durch das Gericht steht auch nicht eine Tatbestandswirkung der für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilten bestandskräftigen Typengenehmigung entgegen.

Wie andere Verwaltungsakte ist auch die Typengenehmigung, solange sie nicht durch die zuständige Behörde oder durch ein Verwaltungsgericht aufgehoben worden oder nichtig ist, der Nachprüfung durch die Zivilgerichte entzogen. Sie bindet in den Grenzen ihrer Bestandskraft andere Gerichte und Behörden in der Weise, dass sie die durch die Typengenehmigung getroffene Regelung oder Feststellung unbesehen, ohne eigene Nachprüfung der Rechtmäßigkeit der Typengenehmigung, zugrunde zu legen haben. Der Regelungsgehalt der Typengenehmigung ist dabei in entsprechender Anwendung der §§ 133, 157 BGB nach den Grundsätzen zu bestimmen, die auch für die Auslegung von Willenserklärungen gelten. Danach ist der erklärte Wille der erlassenden Behörde maßgebend, wie ihn der Empfänger bei objektiver Würdigung verstehen konnte. Auch bei einer nicht ausdrücklichen Anordnung kann darin, dass die zuständige Behörde in Kenntnis eines Umstands einen Zulassungsbescheid (hier die Typengenehmigung) erlässt, geschlossen werden, dass sich dieser auch auf die dieser bekannten Bestandteile bezieht (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 22.09.2020 - 16a U 55/19, juris Rn. 54 ff. m.w.N.).

Ausgehend hiervon entfaltet die für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilte Typengenehmigung im Hinblick auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung keine Tatbestandswirkung. Es ist - auch wenn man den Vortrag der Beklagten zu den Angaben im Typengenehmigungsverfahren als zutreffend unterstellt - nicht feststellbar, dass das KBA Kenntnis von der Kühlmittel-Solltempe-

ratur-Regelung hatte und diese Funktion bei Erteilung der Typengenehmigung mitgenehmigt oder sonst wie gebilligt hätte. Die Beklagte legte im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens gegenüber dem KBA nach ihrem eigenen Vortrag die Funktion des geregelten Kühlmittelthermostats nicht ausdrücklich offen. Ob sie hierzu verpflichtet gewesen wäre, kann dahin gestellt bleiben. Denn aus dem Beklagtenvortrag ergeben sich jedenfalls keine Hinweise für eine entsprechende Kenntnis des KBA. Ohne Kenntnis von der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung konnte das KBA diese bei Erteilung der Typengenehmigung aber auch nicht in seinen Willen aufnehmen, weshalb aus Sicht der Beklagten bei objektiver Würdigung nicht von einer Billigung der genannten Funktion ausgegangen werden konnte.

Eine etwaige nach Erlass der Typengenehmigung erlangte Kenntnis des KBA von der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ist in diesem Zusammenhang unerheblich, da im Hinblick auf eine mögliche Tatbestandswirkung auf den Zeitpunkt der Erteilung der Typengenehmigung abzustellen ist.

b) Der Klägerin ist ein Schaden entstanden, der im Abschluss des Kaufvertrags über den Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu sehen ist.

aa) Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Der Schadensbegriff des § 826 BGB ist auch subjektbezogen, so dass bei wertender Betrachtung Vermögensminderungen umfasst sind, wie - bei Eingriff in die Dispositionsfreiheit - die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder die Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts (BGH, Urt. v. 21.12.2004 - VI ZR 306/03, Urt. v. 28.10.2014 - VI ZR 15/14; vgl. hierzu auch OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 - 13 U 142/18). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt.

bb) Einen solchen Schaden hat die Klägerin erlitten (hierzu auch OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 - 13 U 142/18). Sie hat einen Kaufvertrag über ein Fahrzeug abgeschlossen (bzw. dieses erworben), welches nicht ihren Vorstellungen entsprach und welches sie, wenn sie die tatsächlichen Hintergründe gekannt hätte, zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses so nicht gekauft hätte. Das Fahrzeug war mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet und deshalb mangelhaft im Sinne des § 434 BGB. Die Installation einer unzulässigen Abschaltvorrichtung be-

gründet zudem die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Klägerin das streitgegenständliche Fahrzeug bei Kenntnis der wahren Sachlage nicht gekauft hätte.

c) Die Klägerin hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten, nämlich einer konkludenten Täuschungshandlung, erlitten.

aa) Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, Urt. v. 03.03.2008 - II ZR 310/06, juris Rn. 15). Ein adäquater Zusammenhang besteht, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war.

bb) Nach dieser Maßgabe war das Verhalten der Beklagten ursächlich für den bei der Klägerin eingetretenen Schaden (hier: den Abschluss des Kaufvertrags).

Das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ist als konkludente Täuschung zu werten (vgl. hierzu ausführlich OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 - 13 U 142/18). Denn mit der Inverkehrgabe bringt der Hersteller (hier die Beklagte) konkludent zum Ausdruck, dass das Fahrzeug bzw. der darin verbaute Motor entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, also über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei Auslieferung dem Hersteller bekannter konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Das setzt jedoch voraus, dass die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typgenehmigung nicht durch eine Täuschung der zuständigen Behörde (hier: des KBA) erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortdauer einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich entspricht. Auch dies bestätigt der Hersteller zumindest konkludent mit der Inverkehrgabe (OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 - 13 U 142/18).

Der Käufer eines Kraftfahrzeugs kann vor diesem Hintergrund nicht nur davon ausgehen, dass im Zeitpunkt des Kaufs des Fahrzeugs die notwendige EG-Typgenehmigung formal vorliegt, sondern auch davon, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung droht, weil die materiellen Voraussetzungen bereits bei Erteilung nicht vorgelegen haben. Entsprechend dieser selbstverständlichen Käufererwartung ist der Inverkehrgabe des Fahrzeugs der Erklärungswert beizumessen, dass auch die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung vorlagen (ähnlich OLG Köln, Beschl. v. 16.07.2018 - 27 U 10/18, juris Rn. 4 f.; OLG Köln, Beschl. v. 03.01.2019 - 18 U 70/18).

Im vorliegenden Fall verfügte das Fahrzeug jedoch entgegen dem konkludenten Erklärungswert der Inverkehrgabe durch die Beklagte gerade nicht über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis, weil die installierte Motorsteuerungssoftware eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 enthielt, weshalb die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht gegeben waren (OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 - 13 U 142/18). Vielmehr drohte der vollständige oder teilweise Widerruf der EG-Typgenehmigung bzw. die Anordnung von Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung durch das KBA. Wird die EG-Typgenehmigung entzogen oder mit Nebenbestimmungen versehen, entspricht das Fahrzeug - im Fall der Nebenbestimmung: bis zur Nachrüstung - keinem genehmigten Typ mehr. Die Zulassungsbehörde kann dem Eigentümer oder Halter dann gemäß § 5 Abs. 1 FZV eine Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen (so ausdrücklich OLG Karlsruhe; Beschl. v. 05.03.2019 - 13 U 142/18).

Bei Kenntnis der wahren Umstände hätte die Klägerin den Kaufvertrag über das Fahrzeug nicht abgeschlossen bzw. jenes nicht erworben hätte. Denn bei lebensnaher Betrachtung wird kein Käufer ein derartiges Risiko, das mit der Gefahr eines Zulassungswiderrufs einhergeht, in Kauf nehmen, wenn ihm der Markt auf der anderen Seite ohne weiteres die Möglichkeit eröffnet, ein vergleichbares Produkt ohne entsprechenden Mangel zu kaufen. Die Einvernahme des zur Überzeugung des Gerichts glaubwürdigen Zeugen : in der mündlichen Verhandlung vom 03.02.2020 (Bl. 132 / 133 d. A.) hat glaubhaft bestätigt, dass die vorgenannte Erwartungshaltung auch bei der Klägerin vorhanden war.

d) Die Täuschungshandlung ist als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu qualifizieren (vgl. OLG Köln, Urt. v. 05.11.2020 - 7 U 35/20, juris Rn. 83 ff.).

aa) 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. Dabei müssen besondere Umstände vorliegen, die das schädigende Verhalten nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden verwerflich machen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urt. v. 28.06.2016 - VI ZR 536/15, Rn. 16 bei juris). Dass dies im Falle der in VW-Motoren des Typs EA189 zum Ein-

satz kommenden „Umschaltlogik“ der Fall ist, liegt auf der Hand und bedarf daher im Hinblick auf die Sittenwidrigkeit regelmäßig keiner weiteren Anhaltspunkte.

bb) Danach war das Verhalten der Beklagten sittenwidrig. Denn die - nach den vorstehenden Ausführungen als von der Beklagten zugestanden geltende - Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung führt dazu, dass die NO_x-Emissionen nahezu ausschließlich auf dem Prüfstand optimiert werden, während sie die Abgasreinigung im Normalbetrieb herunterfährt oder ganz ausschaltet, wodurch die NO_x-Emissionen erheblich ansteigen. Die vorliegend eingesetzte Software zielt also, vergleichbar mit einer Umschaltlogik, gerade darauf ab, die Abgasmesswerte auf dem Prüfstand manipulativ zu optimieren. Die berechtigten Verkehrserwartungen gehen dahin, dass ein Autohersteller sich gewissenhaft an die Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt, und sich nicht durch falsche Angaben zu wichtigen zulassungsrelevanten Eigenschaften eine Typgenehmigung erschleicht. Hiergegen hat die Beklagte durch den Einsatz der manipulativen Software in erheblichem Maße verstoßen.

Im Gegensatz zur temperaturabhängigen Abgasrückführung (sog. „Thermofenster“), also der durchgängigen Abgassteuerung mittels des Emissionskontrollsystems, liegt hier die Besonderheit der gezielten Abschaltung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung bei Erreichen einer bestimmten Motortemperatur vor. Während die temperaturabhängige Steuerung der Emissionskontrolle nicht grundsätzlich ein sittenwidriges Verhalten nahelegt, stellt eine Regelung des Emissionskontrollsystems, die im Wesentlichen den Prüfstand abbildet, einen signifikanten Verstoß gegen diese Verordnung dar und begründet daher zugleich den Vorwurf des sittenwidrigen Verhaltens.

Hinzu kommt, dass es sich um keinen Einzelfall handelt, sondern vielmehr davon auszugehen ist, dass die Beklagte die Softwarefunktion in einer Vielzahl von Fahrzeugen einsetzt. Ferner hat die Beklagte das KBA über das Vorliegen der unzulässigen Abschaltvorrichtung getäuscht. Die Beklagte hat im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast nicht ausreichend vorgetragen, welche Funktionsweisen sie dem KBA im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens offengelegt hat. Daher was mit dem klägerischen Vortrag davon auszugehen, dass die Beklagte dem KBA die Programmierung der Motorsteuerungssoftware, bei der es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt, nicht angezeigt hat.

Schließlich liegt im vorliegenden Fall eine vorsätzliche Täuschung vor (s.o.), mit dem Ziel, unter Ausnutzung der Fehlvorstellung der Kunden hohe Absatzzahlen zu erreichen. Allein dieser Umstand rechtfertigte es schon, Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB zu bejahen (vgl. BGH, Urt.

v. 28.06.2016 - VI ZR 536/15, juris Rn. 17).

e) Dieses sittenwidrige schädigende Verhalten geschah vorsätzlich, wobei der Beklagten das vorsätzliche Verhalten ihrer Repräsentanten nach § 31 BGB zuzurechnen ist.

aa) In subjektiver Hinsicht setzt § 826 BGB Schädigungsvorsatz sowie Kenntnis der Tatumstände, die das schädigende Verhalten sittenwidrig erscheinen lassen, voraus.

(1) Der erforderliche Schädigungsvorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Er enthält ein Wissens- und Wollenselement: Der Handelnde muss die Schädigung des Anspruchstellers gekannt bzw. vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Dabei setzt § 826 BGB keine Schädigungsabsicht im Sinne eines Beweggrundes oder Zieles voraus. Es genügt bedingter Vorsatz hinsichtlich der für möglich gehaltenen Schadensfolgen, wobei dieser nicht den konkreten Kausalverlauf und den genauen Umfang des Schadens, sondern nur Art und Richtung des Schadens umfassen muss. Auch insoweit ist zu berücksichtigen, dass ein Schaden im Sinne des § 826 BGB nicht nur in der Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter liegt, sondern vielmehr jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage genügt, einschließlich der sittenwidrigen Belastung fremden Vermögens mit einem Verlustrisiko (st. Rspr., BGH, Urt. v. 13.09.2004 - II ZR 276/02, juris Rn. 38; BGH, Urt. v. 19.07.2004 - II ZR 402/02, juris Rn. 47).

(2) Nach § 31 BGB ist die juristische Person für den Schaden verantwortlich, den ein Organ oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt. Über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus hat die Rechtsprechung eine Repräsentantenhaftung für solche Personen entwickelt, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren (BGH, Urt. v. 14.03.2013 - III ZR 296/11, juris Rn. 12).

bb) Diese Voraussetzungen sind bei der Beklagten erfüllt. Die Beklagte hat mit Schädigungsvorsatz gehandelt und kannte die die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände.

(1) Aufgrund des maßgeblichen Sach- und Streitstands ist davon auszugehen, dass die Installation der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung mit Wissen und Wollen eines oder mehrerer Mitglieder des Vorstands der Beklagten oder eines oder mehrerer Repräsentanten erfolgte und somit der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen ist. Ebenfalls ist davon auszugehen, dass diese

Mitglieder des Vorstands oder der oder die Repräsentanten auch in der Vorstellung handelten, dass die so ausgestatteten Motoren in Fahrzeugen der Beklagten eingebaut und für diese unter Täuschung der zuständigen Behörde die EG-Typgenehmigung beantragt würde, obwohl die materiellen Voraussetzungen hierfür nicht vorlagen, und die Fahrzeuge sodann veräußert werden würden.

(2) Zwar hat insoweit grundsätzlich der Geschädigte die Darlegungs- und Beweislast für sämtliche Tatbestandsvoraussetzungen der Haftungsnorm. Hier trifft die Beklagte allerdings nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen hinsichtlich der unternehmensinternen Entscheidungsprozesse eine sekundäre Darlegungslast (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19, juris Rn. 34 ff.; OLG Köln, Urt. v. 05.11.2020 - 7 U 35/20, juris Rn. 90 ff.).

(3) Die Klägerin hat hier - soweit ihr dies möglich war - über die Kenntnis von der Manipulation bei der Beklagten ausreichend konkret vorgetragen. Durch ihre Behauptung, die Unternehmensleitung habe Kenntnis von Einsatz und Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung gehabt, hat sie den maßgeblichen Personenkreis auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinn hinreichend genau angegeben. Eine konkrete namentliche Benennung war dazu nicht notwendig. Die Klägerin kann nicht näher zu der Frage vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software gefallen ist und bis zu welcher „höheren Ebene“ diese Entscheidung wann „weiterkommuniziert“ wurde.

(4) Damit oblag es der Beklagten, konkrete Umstände darzulegen, welche die für die Kenntnis des Vorstands sprechende tatsächliche Vermutung zu erschüttern vermögen. Erforderlich war eine konkrete Darlegung der internen Entscheidungs- und Kommunikationswege bei der Beklagten. Insbesondere wäre darzulegen gewesen, welche Informationen typischerweise von der Abteilung des Entwicklungsbereichs weitergeleitet und akten- und datenmäßig zur weiteren Verwertung, auch zum Abruf in den Abteilungen und Niederlassungen, festgehalten werden. Auch hätte die Beklagte vortragen müssen, welche Personen im Unternehmen mit der Entwicklung der streitgegenständlichen Softwarefunktion(en) betraut und welche Personen in diesen Prozess eingebunden waren (vgl. zu den weiteren Anforderungen: OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019 - 13 U 142/18).

(5) Der Vortrag der Beklagten erfüllt diese Anforderungen nicht, weshalb der klägerische Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen ist. Die Beklagte hat lediglich ganz allgemein zur Wissensorganisation der Beklagten vorgetragen, jedoch ohne auf einzelne Personen, die in den Prozess eingebunden waren, oder auf den konkreten Prozess der Entwicklung und Im-

plementierung der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung näher einzugehen. Dies ist nicht ausreichend (vgl. OLG Köln, Urt. v. 05.11.2020 - 7 U 35/20, juris Rn. 93).

f) Die Beklagte schuldet der Klägerin gemäß §§ 826, 249 Abs. 1 BGB Schadensersatz in Höhe von 54.710,91 Euro.

aa) Der Ersatzanspruch richtet sich bei § 826 BGB auf das negative Interesse. Die Klägerin ist gemäß § 249 Abs. 1 BGB so zu stellen, wie sie ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde (vgl. OLG München, Urt. v. 17.12.2019 - 18 U 3363/19, BeckRS 2019, 33717, Rn. 76 ff. mit weiteren Einzelheiten zur Schadensberechnung).

bb) Ohne das schädigende Ereignis hätte die Klägerin den Pkw nicht gekauft und hätte damit auch nicht den Kaufpreis in Höhe von 59.905,69 Euro bezahlt. Die Klägerin kann diesen Betrag von der Beklagten zurückverlangen, muss aber im Wege des Vorteilsausgleichs das erworbene Fahrzeug rückübereignen und die gezogenen Nutzungen herausgeben (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020 - VI ZR 354/19, juris Rn. 11 ff.).

cc) Das Gericht schätzt gemäß § 287 ZPO den auszugleichenden Nutzungsvorteil, indem es den von der Klägerin gezahlten Brutto-Kaufpreis (59.905,69 Euro) für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Kaufzeitpunkt (250.000 km) teilt und diesen Wert mit den gefahrenen Kilometern (21.679 km) multipliziert (vgl. zur Berechnung der Nutzungen: BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19, juris Rn. 80).

(1) Das Gericht schätzt gemäß § 287 ZPO die Gesamtlauflistung eines Dieselfahrzeugs des streitgegenständlichen Typs auf 250.000 km (vgl. Landgericht Saarbrücken, BeckRS 2021, 6704; OLG Naumburg, BeckRS 2020, 23552). Es handelt sich um den mittleren Wert der in der neueren Rechtsprechung zumeist angenommenen Gesamtlauflistungen zwischen 200.000 und 300.000 km (Nachweise bei Staudinger/Dagmar Kaiser (2012) BGB § 346, Rn. 260). Von der Beauftragung eines Sachverständigen sieht das Gericht ab und schätzt die voraussichtliche Gesamtlauflistung nach § 287 ZPO, weil auch ein Sachverständiger nur eine eigene, subjektive Schätzung der Gesamtlauflistung vornehmen könnte. Empirische Studien über die durchschnittliche Laufleistung am Ende der Lebensdauer von Fahrzeugen der streitgegenständlichen Art werden mangels statistischer Erfassung der Fahrleistung zum Ende der Lebensdauer auch Sachverständigen nicht vorliegen. Ausgehend hiervon ergibt sich im Kaufzeitpunkt eine Restlaufleistung von 250.000 km.

(2) Insgesamt ist die Klägerin mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug 21.679 km gefahren.

(3) Ausgehend hiervon ergibt sich ein Nutzungsvorteil in Höhe von 5.194,78 Euro. Um diesen Betrag ist der Anspruch der Klägerin zu kürzen. Es verbleibt ein der Klägerin zu ersetzender Schaden von 54.710,91 Euro (= 59.905,69 Euro - 5.194,78 Euro).

dd) Im Gegenzug hat die Klägerin Zug um Zug das streitgegenständliche Fahrzeug und die weiteren aus dem Tenor ersichtlichen Sachen an die Beklagte zu übergeben und zu übereignen.

g) Der Zinsanspruch folgt aus §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB. Nachdem die Klägervertreterin der Beklagten ausweislich des als Anlage K6 vorgelegten Schreibens vom 04.03.2019 eine Frist bis 25.03.2019 setzte ist Zinsbeginn gemäß § 187 Abs. 1 BGB der folgende Tag.

2.

Klageantrag Ziff. 2 ist unbegründet. Entgegen der klägerischen Ansicht ist nicht festzustellen, dass sich die Beklagte in Annahmeverzug befindet.

Um die Beklagte in Annahmeverzug zu versetzen, hätte die Klägerin der Beklagten spätestens in der mündlichen Verhandlung (BGH NJW 2020, 2806 Rn. 30, beck-online) die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs zu den Bedingungen anbieten müssen, von denen sie sie im Hinblick auf den im Wege der Vorteilsausgleichung geschuldeten und vom Kaufpreis in Abzug zu bringenden Nutzungersatz hätte abhängig machen dürfen (BGH NJW 2020, 1962 Rn. 85, beck-online). Die Klägerin hat die Nutzungsentschädigung aber durchgehend in zu geringer Höhe angeboten, da sie durchgehend von einer überhöhten zu erwartenden Gesamtleistung des Fahrzeugs ausging. In dem als Anlage K6 vorgelegten vorprozessualen Antwortschreiben bezifferte sie die zu erwartende Gesamtleistung mit 450.000 km (Anlage K6, S. 7). Hieran hielt die Klägerin auch noch auf Seite 34 der Klage fest. In der mündlichen Verhandlung vom 22.07.2021 verringerte die Klägervertreterin trotz vorherigen richterlichen Hinweises die ihrer Berechnung zugrunde gelegte Gesamtleistung auf lediglich 300.000 km anstelle der vom Gericht für zutreffend gehaltenen 250.000 km. Die Klägerin hat damit durchgängig die Zahlung eines deutlich höheren Betrags verlangt, als sie hätte beanspruchen können. Ein zur Begründung von Annahmeverzug aufseiten der Beklagten geeignetes Angebot ist unter diesen Umständen nicht gegeben.

3.

Klageantrag Ziff. 3 ist begründet. Die Klägerin hat einen Anspruch auf Zahlung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.137,64 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 26.03.2019.

a) Der Anspruch auf Ersatz der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten der Klagepartei besteht gemäß § 249 Abs. 1 BGB.

Der Vortrag der Klägerin, wonach sie von ihrer Rechtsschutzversicherung ermächtigt wurde, außergerichtliche Rechtsanwaltskosten im hiesigen Verfahren einzuziehen (Bl. 114 d. A.), ist von der Beklagten nicht bestritten worden. Zwar hat die Beklagte zunächst bestritten, dass die Gebührenrechnung der Klägervertreterin beglichen wurde (Bl. 75 d. A.). Die Klägerin hat jedoch hierzu vertiefend vorgetragen, dass der Betrag in Höhe von 1.137,64 € am 18.03.2019 von der Rechtsschutzversicherung bezahlt wurde. Hierzu hat sie als Beweis angeboten das „*Zeugnis des zuständigen Sachbearbeiters zur Schadensnummer der Allianz Rechtsschutz-Service GmbH*“ (Bl. 114). Der Beweisantritt war auch prozessual beachtlich, da der zuständige Sachbearbeiter der Rechtsschutzversicherung durch die Angabe der Schadensnummer hinreichend individualisierbar war (vgl. BGH Beschl. v. 4.12.2014 – IX ZR 88/14, BeckRS 2014, 23594 Rn. 6, beck-online). Die Beklagte ist diesem vertieften Vortrag nicht mehr entgegengetreten. Damit ist letztlich unstreitig, dass der vorgenannte Betrag durch die Rechtsschutzversicherung bezahlt wurde.

b) Der Zinsanspruch folgt aus §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB (siehe oben).

II.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 269 Abs. 3 ZPO. Bei der anzustellenden Kostenquotelung war insbesondere zu berücksichtigen, dass Berechnungsmaßstab zur Ermittlung des wechselseitigen Obsiegens und Unterliegens ein fiktiver Gebührenstreitwert unter Einschluss der Nebenforderungen ist (vgl. MüKoZPO/Schulz, 5. Aufl. 2016, ZPO § 92 Rn. 4).

Dieser beträgt nach Ansicht des Gerichts 69.309,33 € und setzt sich zusammen aus 57.490,43 € für den Klageantrag Nr. 1, aus 10.681,26 € für den ursprünglichen, am 22.07.2021 zurückgenommenen Klageantrag Nr. 3 (die verlangten Deliktzinsen, welche der Klägerin ausweislich BGH NJW 2020, 2796 nicht zustehen, summieren sich in dieser Höhe) und aus 1.137,64 € für vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten.

Die Klägerin ist in der Gesamthöhe von 13.460,78 € als unterlegen anzusehen (im Hinblick auf Klageantrag Nr. 1 in Höhe von 2.779,52 € und in Höhe von 10.681,26 € hinsichtlich der Deliktzinsen).

Das Gericht hält es daher für angemessen, wenn dass die Klägerin 1/5 der Kosten des Rechtsstreits zu tragen hat und die Beklagte 4/5.

Die Entscheidungen zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeben sich im Hinblick auf die Klägerin aus § 709 ZPO und im Hinblick auf die Beklagte aus §§ 708 Nr. 11, 709 S. 2, 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 München I
Prielmayerstraße 7
80335 München

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** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

gez.

Dr. _____
Richter am Landgericht

Verkündet am 06.08.2021

gez.
E JSekr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Für die Richtigkeit der Abschrift
München, 09.08.2021

E , JSekr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

geschrieben
Landgericht Münche

am: 09.08.2021 12:49