

Aktenzeichen:  
20 O 157/20



Landgericht Stuttgart



## Im Namen des Volkes

### Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **KAP Rechtsanwälts-gesellschaft mbH**, FÜNF HÖFE, Theatinerstraße 15,  
80333 München, Gz.: 1246-19/TK

gegen

**Bayerische Motoren Werke AG**, vertreten durch d. Vorstand Oliver Zipse, Vorsitzender, Klaus Fröhlich, Ilka Horstmeier, Milan Nedeljkovic, Pieter Nota, Nicolas Peter, Andreas Wendt, ebenda,  
Lilienthalallee 1, 80807 München

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Pöhlmann Früchtl Oppermann**, Gewürzmühlstraße 11, 80538 München, Gz.:  
D-920/20-DP/bac

wegen Rückabwicklung/Schadensersatz

hat das Landgericht Stuttgart - 20. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Häberlein  
als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 01.04.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 30.236,72 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30.05.2020 zu zahlen Zug um Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des Pkw BMW X5, Fahrzeugidentifikationsnummer

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 28 % und die Beklagte 72 %.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf 42.000,00 € festgesetzt.

## Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche im Zusammenhang mit einem Fahrzeugkauf geltend.

Er kaufte am 06.11.2014 das streitgegenständliche Fahrzeug BMW X5 für 42.000,00 €. Damals betrug der Kilometerstand 54.101 km. Am 25.03.2021 betrug er 108.804 km. Das Fahrzeug unterliegt der Euro-5-Norm. In ihm ist ein Motor des Typs N57 verbaut.

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug sei mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen. Diese unzulässige Abschaltvorrichtung diene dazu, die Schadstoffausstöße des Fahrzeugs unter Testbedingungen so zu optimieren, dass - nur unter den Testbedingungen - die Grenzwerte eingehalten werden. Unter normalen Umständen emittiere das Fahrzeug erheblich mehr Schadstoffe, insbesondere Stickoxide. Der Grenzwert für Stickoxid von 180 mg/km werde außerhalb des NEFZ-Zyklus massiv überschritten.

Die Beklagte habe unter anderem ein sog. „Thermofenster“ eingebaut, welches die Emissionsstrategie so optimiere, dass sie bei Temperaturen zwischen 20° C und 30° C (den genormten Temperaturen für die NEFZ-Prüfung) optimal zu 100 % funktioniere und der Stickoxidausstoß unter diesen Bedingungen minimiert werde. Unter anderen Temperaturbedingungen habe die Beklagte andere Aspekte in den Vordergrund gestellt (schnelleres Ansprechverhalten des Motors, geringerer Kraftstoffverbrauch, höhere Motorleistung, mehr Fahrkomfort etc.) und die Schadstoffwerte bewusst außer Acht gelassen.

Es habe sich bei der Entscheidung, Abschaltvorrichtungen zu nutzen und in Kauf zu nehmen, dass die Fahrzeuge der Beklagten in der überwiegenden Zeit die Abgasgrenzwerte insbesondere zu Stickoxiden massiv überschritten, statt in die Entwicklung von gegebenenfalls schwächeren Motoren zu investieren, die die Grenzwerte dauerhaft einhalten, um eine bewusste Unterneh-

mensentscheidung gehandelt. Der Vorstand oder jedenfalls Teile des Vorstands der Beklagten oder Repräsentanten der Beklagten hätten Kenntnis von dem Einbau der unzulässigen Abschalteinrichtung gehabt.

Mit vorgerichtlichem Schreiben seiner Prozessbevollmächtigten vom 04.02.2020 wandte sich der Kläger vorgerichtlich erfolglos an die Beklagte.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 50.823,45 € nebst Zinsen aus 42.000,00 € hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen Zug um Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des Pkw BMW X5, Fahrzeugidentifikationsnummer WBAZW61080L566667;
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Antrag 1 genannten Fahrzeugs seit dem 04.02.2020 in Verzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.965,88 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt

Klagabweisung.

Sie behauptet, etwaige Realemissionen für Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5 bis Euro 6c seien kein Indiz für unzulässige Abschalteinrichtungen.

Im Zusammenhang mit dem Thermofenster behauptete der Kläger ein Kennfeld, das nicht zu den Fahrzeugen der Beklagten gehöre. Die Motorsteuerung regelt nicht nach der Außentemperatur.

Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5 bis Euro 6c müssten nicht so beschaffen sein, dass die am Prüfstand gemessenen Werte unter jedweden Realbedingungen eingehalten werden müssten. Die Fahrzeuge der Beklagten seien nach dem NEFZ anhand konkret definierter Parameter getestet worden und hätten entsprechende Typpgenehmigungen erhalten. Ein Realbetrieb - nach willkürlichen oder vorgegebenen Parametern - sei weder ein Maßstab für diese Fahrzeuge gewe-

sen noch sei er ein Maßstab für diese Fahrzeuge. Selbst für Messungen von Real Driving Emissions ("RDE") - die gerade nicht für Fahrzeuge bis zur Abgasstufe 6c maßgeblich seien - würden bestimmte vordefinierte Parameter gelten. Die Darstellung des Klägers, dass eine angebliche Überschreitung der Grenzwerte in einem wie auch immer gearteten Praxisbetrieb zu einer Unzulässigkeit führe, sei falsch.

Das Emissionskontrollsystem des Fahrzeugs werde bei normalen Betriebsbedingungen nicht unzulässig in seiner Wirksamkeit verringert. Weder arbeite die Abgasrückführung lediglich in einem Temperaturfenster von 20 bis 30 Grad Celsius noch werde die Abgasrückführung unzulässig in anderen Betriebssituationen reduziert, weder nach Zeit, Geschwindigkeit, Laufleistung, Leistung, Lenkradstellung noch nach dem Betrieb von Nebenverbrauchern.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 01.04.2021 verwiesen.

## Entscheidungsgründe

### I.

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Zahlungsanspruch in der tenorierten Höhe gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Er hat einen Schaden in Form der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung - dem Kaufvertrag über den streitgegenständlichen BMW X 5 - erlitten (1.). Dieser Schaden ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (2.). Dieses Verhalten war jedenfalls fahrlässig (3.). Bei den genannten Bestimmungen handelt es sich um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (4.). Aufgrund dessen hat der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz, gerichtet auf Zahlung, wobei sich der Kläger die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile in Höhe von 11.763,28 € (für vom Kläger gefahrene Kilometer) anrechnen lassen muss (5.). Die Beklagte befindet sich nicht im Annahmeverzug (6.). Der Kläger kann Zinsen in der tenorierten Höhe verlangen. Einen darüber hinausgehenden Zinsanspruch hat er nicht (7.). Der Kläger hat keinen Anspruch auf Freistellung von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in der tenorierten Höhe (8.).

1. Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Der Schaden liegt in der unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises von 42.000,00 €. Ein Schaden kann auch in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder in der Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts bestehen (vgl. Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., Einf. v. § 823 Rn. 24). 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. Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft ist bei ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten.

a) Das Fahrzeug entsprach nicht den Vorgaben von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach dieses bei normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten darf.

aa) Die Beklagte beruft sich darauf, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhalte. Sie reklamiert nicht, dass das Fahrzeug die Stickoxidgrenzwerte im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen generell einhalte.

bb) Nach der zutreffenden höchstrichterlichen Rechtsprechung sind die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (EuG, Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 und 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10; vgl. auch zutreffend Schlussanträge der Generalanwältin Eleanor Sharpston vom 30.04.2020 in der Rechtssache des EuGH C-693/18, juris Rn. 126 und LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2021 - 29 O 674/20, S. 9 ff.).

(1) Für die Richtigkeit dieser Auslegung spricht zunächst der unmissverständliche Wortlaut der Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Insbesondere hat nach Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten, dass es unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung, zu welcher insbesondere auch deren Anhang I mit näher festgelegten Grenzwerten gehört, entspricht. Insbesondere nehmen diese Normen als unmittelbar geltendes Unionsrecht die Hersteller direkt in die Pflicht. So ist Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht so formuliert, dass

„die Europäische Kommission durch Durchführungsmaßnahmen sicherstellt, dass die Hersteller das Fahrzeug so ausrüsten, dass ... das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften entspricht“,

sondern die Vorschrift ist so formuliert, dass

„(d)er Hersteller das Fahrzeug so aus(rüstet), dass ... das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften entspricht“.

(2) Zutreffend hat das Landgericht Stuttgart hervorgehoben, dass ein anderes Verständnis insbesondere dem in Erwägungsgrund 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angelegten Verständnis der späteren Verordnung (EG) Nr. 692/2008 als Durchführungsverordnung widerspräche (LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2019 - 29 O 674/20). Nach Erwägungsgrund 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sollen in dieser (sic!) Verordnung grundlegende Vorschriften zu Fahrzeugemissionen festgelegt werden, während die technischen Spezifikationen in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden sollen. Vor diesem Hintergrund würde mit der Ansicht, es käme mit Blick auf die Einhaltung der Grenzwerte für Fahrzeugemissionen (lediglich) auf die Durchführungsverordnung und nicht auf die grundlegende Verordnung an, das vom Ordnungsgeber festgelegte Regelungskonzept missachtet. Es kommt noch hinzu, dass der europäische Ordnungsgeber nicht zulassen wollte, dass die in Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 normierte Pflicht der Hersteller zur Einhaltung der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen durch Durchführungsvorschriften überhaupt nur ansatzweise relativiert wird. Denn der europäische Ordnungsgeber hat zwar - wie sich dies aus Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt - besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen im Blick gehabt, solche besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen aber gerade nicht mit Blick auf Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen, sondern lediglich mit Blick auf Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung (vgl. der Wortlaut in Art. 5 Abs. 3: „... zur Umsetzung des Absatzes 2 ...“) und mit Blick auf Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung (vgl. der Wortlaut in Art. 5 Abs. 3: „... nach diesem Absatz ...“).

(3) Ergänzend spricht für die hier vorgenommene Auslegung der Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der die Befugnisse der nationalen Behörden bei der Gewährung einer Typgenehmigung regelt und dabei ausdrücklich nicht nur auf die Durchführungsmaßnahmen der Verordnung abstellt, sondern auch auf die Verordnung selbst. In dieser Bestimmung hat der europäische Ordnungsgeber ausdrücklich die in Anhang I Tabelle 1 aufgeführten Euro-5-Grenzwerte und die in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerte in Bezug genommen und damit

wie bereits Art. 4 und Art. 5 der Verordnung die besondere Bedeutung dieser Grenzwerte unterstrichen. Dieser herausragenden Bedeutung, die der europäische Verordnungsgeber bei Erlass der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 den in deren Anhang I festgelegten Grenzwerten beigemessen hat, liefe ein Verständnis entgegen, wonach sich ein Hersteller mit Verweis auf ggf. weniger strenge Durchführungsvorschriften der Pflicht zur Einhaltung der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Grenzwerte bei normalen Betriebsbedingungen entziehen könnte.

(4) Dabei kann nicht angenommen werden, dass mit der Erwähnung von „normalen Betriebsbedingungen“ in Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 lediglich auf die Bedingungen eines Prüfstandsbetriebs Bezug genommen werden soll. Wäre dies zutreffend, wären auch Abschalt-einrichtungen nur im Prüfstandsbetrieb unzulässig, nachdem in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Begriff der Abschalt-einrichtung unter anderem dahingehend definiert wird, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

cc) Anhaltspunkte für einen der vorstehenden Auslegung widersprechenden gesetzgeberischen Willen sind nicht erkennbar.

(1) Zunächst ergibt sich aus den Erwägungsgründen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kein Anhaltspunkt für die von der Beklagten vorgenommene Auslegung.

(a) Erwägungsgrund 12 der Verordnung stützt die Ansicht der Beklagten nicht. Danach sollten weitere Anstrengungen unternommen werden, um striktere Emissionsgrenzwerte einzuführen, einschließlich der Senkung von Kohlendioxidemissionen, und um sicherzustellen, dass sich die Grenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen. Diesen Erwägungsgrund hat der europäische Gesetzgeber folgerichtig in Gestalt von Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung sowie in Gestalt der Grenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung umgesetzt.

(b) Auf Erwägungsgrund 14 der Verordnung kann sich die Beklagte ebenfalls nicht berufen. Dieser bezieht sich auf den Erwägungsgrund 13, in welchem es um die Partikelmasse bzw. Partikelzahl geht. Ein Bezug konkret zu Stickoxidemissionen ist nicht erkennbar.

(c) Auch Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 stützt die Rechtsansicht der Beklagten nicht. Im Gegenteil: Nach Satz 3 dieses Erwägungsgrundes können Überprüfungen (gemeint: der Europäischen Kommission) erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entspre-

chen. Damit hat der hier in Gestalt des Europäischen Parlamentes und des Rates sprechende europäische Gesetzgeber einen Auftrag an die Europäische Kommission dahingehend erteilt, dass die Prüfstandsituation die Situationen außerhalb des Prüfstands im realen Fahrbetrieb angemessen abbildet. Damit hat der europäische Gesetzgeber die Wertungen in Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung unterstrichen, wonach bei normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte laut Anhang I der Verordnung eingehalten werden müssen.

(d) Eine Befugnis der Kommission, diesen Maßstab zugunsten eines anderen Maßstabs abzuändern, ist auch Erwägungsgrund 26 nicht zu entnehmen.

(2) Weiter kann der Beklagten nicht gefolgt werden, soweit sie ausführt, es bedürfte keiner Emissionsmessung auf dem Prüfstand, wenn die Grenzwerte für Stickoxide gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ohnehin immer unter sämtlichen Bedingungen eingehalten werden müssten. Das Gebot, dass die Grenzwerte für Stickoxide gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 generell, also auch im realen Fahrbetrieb, eingehalten werden müssen, macht Emissionsmessungen auf dem Prüfstand nicht überflüssig. Vielmehr ist dieses Gebot gerade vereinbar mit einem Verfahren (nämlich einer sich auf das Verhalten des Fahrzeugs im realen Fahrbetrieb beziehenden Emissionsmessung auf dem Prüfstand), mit welchem belastbar überprüft wird, ob die Grenzwerte für Stickoxide gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 generell, also auch im realen Fahrbetrieb, eingehalten werden. Das Gebot, dass die Grenzwerte für Stickoxide gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 generell, also auch im realen Fahrbetrieb, eingehalten werden müssen, steht damit keinesfalls im Widerspruch zu dem im europäischen Recht vorgesehenen Erfordernis des erfolgreichen Durchlaufens einer Emissionsmessung auf dem Prüfstand für die Erteilung der Typgenehmigung.

(3) Soweit die Europäische Kommission in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ein Prüfverfahren bestimmt hat, welches ggf. weniger strenge Anforderungen an die Emissionsbegrenzung stellt als die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ändert dies nichts daran, dass daneben die Bestimmungen der zuletzt genannten Verordnung einzuhalten waren. Aus dem Wortlaut von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2, Art. 5 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt sich ausdrücklich, dass ein Fahrzeug nicht nur den Durchführungsmaßnahmen der Verordnung entsprechen muss, sondern auch der Verordnung und ihrem Anhang I selbst. Daraus erhellt, dass ein Fahrzeug nicht allein deswegen gesetzeskonform ist, weil für den betreffenden Fahrzeugtyp ein offizieller Emissionstest auf dem Prüfstand erfolgreich durchlaufen wurde.



(4) Weiter kann sich die Beklagte nicht darauf berufen, dass nach der Verordnung (EU) 2016/427 die Grenzwerte bei den RDE-Messungen (Real-Driving-Emissions-Messungen) um das 2,1-fache überschritten werden dürfen. Die diese Verordnung erlassende Europäische Kommission hat mit der betreffenden Bestimmung unter Verkennung der Anordnungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Grenzen ihrer Befugnis nicht beachtet (Gericht der Europäischen Union - Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 137).

b) Das Nichteinhalten der genannten Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 begründete die konkrete Gefahr, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge drohten dem Kläger in Bezug auf sein Fahrzeug Nutzungsbeschränkungen und ein Wertverlust.

2. Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit eine adäquate Verursachung, welche vorliegt, wenn die Befolgung des Schutzgesetzes größere Sicherheit gegen den Schadenseintritt geboten hätte (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 59).

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs produziert und in Verkehr gebracht. In diesem Zusammenhang hat sie eine EG-Typgenehmigung erlangt, ohne dass die erforderliche Voraussetzung, dass die Stickoxidemissionen im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten, vorgelegen hätte. Der Fortbestand der EG-Typgenehmigung hing aber wesentlich an der Einhaltung dieser Voraussetzung. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrtbundesamt und einem Erlöschen der Betriebserlaubnis drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden des Überschreitens der gesetzlich vorgegebenen Grenze für Stickoxidemissionen bedroht. Denn ein Fahrzeug, das im öffentlichen Straßenraum nicht fahren darf, ist seines Hauptzwecks beraubt. Üblicherweise werden die Fahrzeuge vom Ersterwerber häufig weiterveräußert an Zweit- und Folgerwerber. Jeder Erwerber verknüpft unabhängig von der Person des Verkäufers mit dem Fahrzeug die Erwartung, dass er das Fahrzeug dauerhaft und ohne Gefahr der Stilllegung aufgrund eines Erlöschens der allgemeinen Betriebserlaubnis nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer von dem Erwerb eines Fahrzeugs von einem Gebrauchtwagenverkäufer absieht, wenn er weiß, dass

die Zulassung widerrufen werden kann. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts.

3. Das Verhalten der Beklagten war zumindest fahrlässig.

a) Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 42 i.V.m. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 276 Rn. 12). Nach den Verkehrsgepflogenheiten wäre angesichts der Bedeutung der Verordnung für das Funktionieren des Binnenmarkts im Sinne harmonisierter Rechtsvorschriften und ein hohes Umweltschutzniveau (Erwägungsgrund 1 der Verordnung), aber auch für die korrekte Information von Verbrauchern und Anwendern (Erwägungsgrund 17 der Verordnung), eine eingehende Befassung der Beklagten mit den oben erörterten Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrem rechtlichen Rahmen erforderlich gewesen. Nicht diesem hohen Sorgfaltsmaßstab genügend war, dass sich die Beklagte auf die Überlegung zurückzieht, dass es genüge, die Prüfstandtests zu bestehen. Für die Richtigkeit dieser Überlegung liefert die genannte Verordnung und ihr rechtlicher Rahmen wie dargestellt keine Anhaltspunkte.

b) Nicht genügend ist zwar, dass allgemein ein gesetzlicher oder gewillkürter Vertreter der Beklagten gehandelt hat, erforderlich ist vielmehr, dass ein verfassungsmäßiger Vertreter gehandelt hat (Palandt/Sprau, BGH, 80. Aufl., § 823 Rn. 77). Vom Handeln eines verfassungsmäßigen Vertreters - hier in Gestalt der Verkennung der Vorgaben der Verordnung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 - ist aber zwingend auszugehen, nachdem die Vorgaben so bedeutsam sind, dass diejenige Person oder diejenigen Personen, die bei der Beklagten mit der Erfüllung der Vorgaben betraut ist bzw. sind, als verfassungsmäßiger Vertreter anzusehen ist bzw. sind (vgl. Palandt/Ellenberger, BGB, 80. Aufl., § 31 Rn. 6). Unerheblich ist, ob ihr oder ihnen rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht eingeräumt worden ist (Palandt/Ellenberger, aaO).

4. Bei Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt es sich um Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB.

Eine Norm ist nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung dann Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die

Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits soll der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb reicht es nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann, er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Zudem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstößenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 13.12.2011 - XI ZR 51/10, juris Rn. 21).

Diese Vorgaben sind vorliegend erfüllt.

a) Dies ergibt sich zunächst aus Erwägungsgrund 17 der Verordnung, wonach die Verbraucher objektive und genaue Informationen über den Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxidemissionen erhalten sollen. Unerheblich ist, dass in dem Erwägungsgrund sowie in dem damit korrespondierenden Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Stickoxidemissionen nicht genannt sind. Es liegt fern, dass der Normgeber zwar sicherstellen wollte, dass Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu Kohlendioxidemissionen erhalten, aber zugleich zulassen wollte, dass ihnen die Nichteinhaltung der Grenzwerte der Verordnung für Stickoxidemissionen verborgen bleiben darf. Der Individualschutz liegt damit im Aufgabenbereich der Normen zur Begrenzung der Stickoxidemissionen und erweist sich nicht lediglich als deren Reflex.

b) Weiter erhellt aus der Bezugnahme gleich in Erwägungsgrund 1 der Verordnung auf den Binnenmarkt, dass ein Rechtsschutz einzelner Personen, konkret von Verbrauchern wie vorliegend dem Kläger, mit der Verordnung bezweckt werden soll. Erwägungsgrund 1 der Verordnung lautet wie folgt:

„Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 06.02.1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ... ein umfassendes System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden,

dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.“

Nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Erwägungsgrund 1 gehört zum Schutzzweck der Verordnung also auch derjenige eines Binnenmarkts ohne Binnengrenzen, in welchem unter anderem der freie Warenverkehr gewährleistet wird (vgl. auch Art. 26 AEUV). Dieses Ziel soll offensichtlich durch die Harmonisierung der Emissionswerte erreicht werden, denn eine Vielzahl unterschiedlicher - nationaler - Vorschriften würde den freien, grenzenlosen Warenverkehr behindern und folglich dem Binnenmarkt, der ein Raum ohne Binnengrenzen ist, widersprechen. Begünstigte dieses Raums ohne Binnengrenzen sind unter anderem diejenigen, die von der Möglichkeit des grenzenlosen Warenverkehrs Gebrauch machen wollen. Dies können unzweifelhaft auch Verbraucher wie vorliegend der Kläger sein, der ein Interesse daran haben kann, Waren wie vorliegend das streitgegenständliche Fahrzeug später grenzüberschreitend an einen Dritten zu verkaufen, ohne diesbezüglich wegen Nichteinhaltung der Emissionsgrenzwerte durch das streitgegenständliche Fahrzeug daran gehindert zu sein. Zutreffend hat das Landgericht Ravensburg (EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 82) in diesem Zusammenhang hervorgehoben, dass die Europäische Union ausweislich Art. 114 Abs. 1 und Abs. 3 i.V.m. Art. 26 AEUV bei der Verwirklichung des Binnenmarkts von einem hohen Verbraucherschutzniveau ausgeht.

c) Da es sich bei Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um unmittelbar geltendes Unionsrecht mit wie aufgezeigt individualrechtsschützender Wirkung handelt, gebietet es der Grundsatz der effizienten Durchsetzung des Unionsrechts (*effet utile*), dass die genannten Vorschriften als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB angesehen werden (vgl. EuGH, Urteil vom 17.09.2002 - C-253/00, juris Rn. 27 ff.; W. Schroeder in Streinz, EUV/AEUV, 3. Auflage, AEUV Art. 288 Rn. 41; vgl. auch LG Ravensburg, EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 83 f.). Dabei fügt sich die Annahme eines deliktsrechtlich vermittelten Individualschutzes insbesondere in den von der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgegebenen Haftungsrahmen, insbesondere deren Art. 13, ein. Danach müssen die Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung verhältnismäßig sein. Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt, nachdem sich der klagende Verbraucher seine gezogenen Nutzungen anrechnen lassen muss, also keine über seinen Vermögensschaden hinausgehenden Ansprüche geltend machen kann. Nach Art. 13 der Verordnung müssen die Sanktionen zugleich wirksam und abschreckend sein. Auch dieser gesetzgeberischen Intention wird die Verleihung eines deliktsrechtlich vermittelten Individualrechtsschutzes für Autokäufer gerecht.

5. Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen. Er hat einen Anspruch so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung nicht hätte erteilt werden dürfen und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden. Dabei ist unerheblich, dass das Kraftfahrtbundesamt bisher die Zulassung nicht widerrufen hat.

Der Kläger kann daher die Rückgängigmachung des ihm in der Form des Abschlusses eines unvorteilhaften Vertrages entstandenen Schadens verlangen. Konkret hat der Kläger gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung des zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Kaufpreises. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat der Kläger sich die von ihm gezogenen Nutzungen (auf der Basis einer vom Gericht nach § 287 ZPO geschätzten Gesamtleistung des Fahrzeugs von 250.000 km) anrechnen zu lassen.

Das Gericht hat geschätzt, dass der Kläger in der Zeit zwischen dem 25.03.2021 und dem Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung (01.04.2021) weitere 164 km gefahren ist.

6. Der auf Feststellung des Annahmeverzugs gerichtete Antrag bleibt angesichts der bis zuletzt aufrecht erhaltenen Zuverlässigkeit des Klägers, der von einer Gesamtleistung des Fahrzeugs von mehr als 250.000 km statt von - zutreffend - 250.000 km ausgeht, ohne Erfolg (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 298 Rn. 2).

7. Der Kläger kann Rechtshängigkeitszinsen (§§ 291, 288 BGB) wie tenoriert verlangen. Er kann aber nicht darüber hinaus Deliktzinsen gemäß § 849 BGB verlangen. Diese Vorschrift bezieht sich schon nach ihrem Wortlaut auf die Entziehung oder die Beschädigung einer Sache. Sie wird zwar in einigen Fällen von der Rechtsprechung großzügig erweiternd ausgelegt. Dies kann sich aber nicht auf Fälle wie vorliegend beziehen, in welchen die deliktische Handlung nicht nur zur Hingabe eines Vermögensgegenstands führt, sondern zugleich zum Empfang eines anderen Gegenstands. Der Empfang eines anderen Gegenstands war hier gegeben, nachdem der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug erhalten hat. Zwar war es mit dem streitgegenständlichen Mangel behaftet, was sich zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses auch wertmindernd ausgewirkt hat. Der Kläger konnte das Fahrzeug aber bisher ungeachtet des Mangels im Alltag nutzen. Dem kann nicht entgegengesetzt werden, dass der Kläger sich die Nutzungen anrechnen zu lassen hat. Denn beim Autokauf ist es von vornherein klar, dass der Kaufpreis sofort in voller Höhe zu zahlen ist oder entsprechend Kredit aufzunehmen ist, während die Nutzungen erst im Lauf

der Zeit gezogen werden können. Dieses Konzept würde nicht hinreichend berücksichtigt, wenn dem Kläger in erweiternder Auslegung des § 849 BGB Zinsen in Höhe von 4 % p.a. zugesprochen würden.

8. Der Kläger kann nicht die Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten wie tenoriert verlangen. Er hat sich trotz eines gegebenen Hinweises in der mündlichen Verhandlung nicht dazu positioniert, ob eine Rechtsschutzversicherung die Kosten bezahlt hat und damit der Anspruch auf die Rechtsschutzversicherung gemäß § 86 VVG übergegangen ist.

## II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit findet ihre Grundlage in § 709 ZPO. Bei der Streitwertfestsetzung wurden § 3 ZPO, § 48 Abs. 1 GKG herangezogen.

### **Rechtsbehelfsbelehrung:**

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

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

Landgericht Stuttgart  
Urbanstraße 20  
70182 Stuttgart

einzulegen.

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

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

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

Dr. Häberlein  
Richter am Landgericht

Verkündet am 20.05.2021

Grail, JFAng'e  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Stuttgart, 20.05.2021



Grail  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle  
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt  
- ohne Unterschrift gültig