

# Beglaubigte Abschrift

Landgericht Limburg a. d. Lahn  
4. Zivilkammer  
Aktenzeichen:  
4 O 236/23

## Im Namen des Volkes U r t e i l

In dem Rechtsstreit

der [REDACTED],

Klägerin,

- Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Gansel & Koll., Wallstr. 59, 10179 Berlin,  
Geschäftszeichen: [REDACTED] -

gegen

die Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, d. vertr. d. d. Vorstandsvors. Oliver Blume, Berliner  
Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte,

- Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Göhmann u. Koll., Hegelstr. 29, 39104 Magde-  
burg,  
Geschäftszeichen: [REDACTED]

hat das Landgericht Limburg a. d. Lahn – 4. Zivilkammer – durch den Vorsitzenden Richter am  
Landgericht Schneider als Einzelrichter auf die mündliche Verhandlung vom 27.09.2024 für  
Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 1.924,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit dem 30.11.2023 zu zahlen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Kosten des Rechtsstreits haben zu tragen die Klägerin zu 70% und die Beklagte zu 30%.
4. Das Urteil ist für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
5. Das Urteil ist für die Beklagte vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch die Beklagte durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils für die Beklagte vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

## Tatbestand:

Die Klägerin begehrt von der Beklagten Schadensersatz unter dem Vorwurf der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen in einem seitens der Beklagten hergestellten Kraftfahrzeug, nämlich dem am 22.03.2018 erstzugelassenen Fahrzeug VW Touran 2.0 I TDI, Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN) [REDACTED]

Das Fahrzeug ist mit einem Motor des Typs EA 288, Euro6-Norm, ausgestattet. Die Reduktion von NOx-Emissionen erfolgt durch die innermotorische Maßnahme der Abgasrückführung (AGR) und ein sog. SCR-System als Abgasnachbehandlungssystem. Im Fahrzeug ist weiterhin ein sog. Thermofenster implementiert.

Die Beklagte beantragte als Fahrzeugherstellerin des hier streitgegenständlichen Fahrzeugtyps Touran die EG-Typgenehmigung bei der zuständigen Behörde. Die Schadstoffklasse Euro 6 verlangt bei Diesel-Pkw die Einhaltung eines NOx-Grenzwertes in Höhe von 80mg/km. Bezogen auf die Emissionswerte von Dieselfahrzeugen war für das streitgegenständliche Fahrzeug die Prüfung der Abgasemissionen im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf dem Rollenprüfstand maßgeblich. Nachweislich der durch ein Referenzfahrzeug durchlaufenen Prüfung hielt der hier betroffene Fahrzeugtyp den vorgeschriebenen Emissionswert in der Prüfung Typ 1 ein. Vor diesem Hintergrund bestätigte die Behörde, daß das im Genehmigungsverfahren getestete Referenzfahrzeug im Einklang mit den europäischen Rechtsvorschriften steht und erteilte die EG-Typgenehmigung.

In der Folge stellte die Beklagte für das streitgegenständliche Fahrzeug eine EG-Übereinstimmungserklärung aus. Mit der Übereinstimmungsbescheinigung bescheinigte die Beklagte, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit dem typgenehmigten Referenzfahrzeug übereinstimmt und damit ebenfalls im Einklang mit den geltenden europäischen Rechtsvorschriften steht (sog. „EG-Übereinstimmungsbescheinigung“ / „Certificate of Conformity“ / „CoC“).

Die Klägerin erwarb das Fahrzeug am 29.04.2019 zu einem Kaufpreis von 38.480,01 € von der Fa. Auto Bach in Limburg a. d. Lahn mit einer Laufleistung von 3.280 km.

Die Klägerin meldete gegenüber der Beklagten mit anwaltlichem Schreiben vom 29.09.2023 – wegen dessen Einzelheiten auf Bl. 86 bis 96 d.A. verwiesen wird – insbesondere einen Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens an.

Das Fahrzeug wies am 26.09.2024 – am Tag vor dem Schluß der mündlichen Verhandlung – einen Kilometerstand von 109.745 km auf.

Die Klägerin stützt die Klage insbesondere auf die Behauptung des Vorhandenseins einer Fahrkurvenerkennung.

Es sei im Fahrzeug eine unzulässige Fahrkurvenerkennung implementiert. Die Motorsteuerung des Emissionskontrollsystems sei mit zwei verschiedenen Betriebsmodi versehen. Erkenne das Fahrzeug aufgrund des Parameters der sog. „Fahrkurve“, daß es den Prüfzyklus durchlaufe, schalte die Abgasreinigung im Prüfzyklus in einen gegenüber dem realen Fahrbetrieb ungleich effizienteren Modus. Dieser erhöhe die AdBlue-Dosierung. Die Verwendung einer solchen Umschaltstrategie ergebe aus der Präsentation der Beklagten „Gespräch im Kraftfahrt-Bundesamt“ vom 02.10.2015 (Anlage K2, Bl. 36 ff. d.A.) sowie aus der internen Applikationsrichtlinie & Freigabevorgabe EA288 der Beklagten vom 18.11.2015 (Anklage K3, Bl. 47 ff. d.A.).

Mit Schriftsatz vom 19.09.2024 hat die Klägerin vorgebracht, eine AGR-Korrektur erfolge nach Vortrag der Beklagten in einer Vielzahl anderer Verfahren auch innerhalb des Thermofensters. Unter Bezugnahme insbesondere auf die Entscheidungen des OLG Karlsruhe, Urt. v. 09.04.2024, 8 U 201/21, und des OLG Köln, Urt. v. 08.07.2024, 30 U 5/22, hat die Klägerin vorgebracht, im Rahmen der generellen Motorsteuerung könne abhängig von unterschiedlichen Betriebsbedingungen auch innerhalb des Thermofensters eine Anpassung der AGR-Rate erfolgen. Hierbei könne eine Anpassung der AGR-Rate zumindest mittelbar in Abhängigkeit von der Außentemperatur erfolgen. Entsprechender Vortrag erfolge durch die Beklagte in zahlreichen weiteren Verfahren mit EA 288 Motoren unterschiedlicher Fahrzeugtypen. Der Beklagte obläge deshalb im Rahmen der sekundären Darlegungslast, im Einzelnen darzulegen, wie die Funktionsweise der AGR in Bezug auf die hier relevanten Betriebszustände gestaltet ist. Es sei der Beklagten insbesondere zuzumuten, konkret zu den Umgebungs- und Betriebsbedingungen Stellung zu nehmen, die eine Verringerung oder Erhöhung der AGR-Rate bedingen.

Die Klage, mit der die Klägerin in der Hauptsache den sog. Differenzschaden in Höhe von mindestens 15% des Kaufpreises geltend macht, ist der Beklagten am 29.11.2023 zugestellt worden (ZU Bl. 116 d.A.). Einen in der Klageschrift geltend gemachten Anspruch auf Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für zukünftige Schäden hat die Klägerin fallen gelassen.

Die Klägerin beantragt zuletzt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke VW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt

wird, der jedoch mindestens EUR 5.322,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss,

2. die Beklagte zu verurteilen, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.583,89 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bringt vor, in dem Fahrzeug seien keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen verbaut.

Eine Fahrkurvenerkennung sei im streitgegenständlichen Fahrzeug aufgrund des späten Produktionsstarts (SOP = Start of Production) zu keinem Zeitpunkt hinterlegt gewesen. Die Beklagte habe Ende 2015 entschieden, die Fahrkurvenerkennung in der Motorsteuerungssoftware für neu in Produktion gehende Fahrzeugtypen mit EA288-Aggregaten bzw. solchen, an denen Modelpflegemaßnahmen erfolgen sollten, nicht mehr zu hinterlegen. Bei Fahrzeugen mit EA288-Aggregaten mit SCR-Technologie – wie dem hiesigen – sei dies für einen Produktionsstart bzw. Modelpflegen ab November 2015 erfolgt, bei solchen mit NSK-Technologie ab der Kalenderwoche 22/2016. Dies stehe auch im Einklang mit der Applikationsrichtlinie vom 18.11.2015. Wegen der Einzelheiten des Vortrags wird insoweit auf die Ausführungen in der Klageerwidernug vom 02.01.2024, Seite 16 ff. (Bl. 139 ff. d.A.) verwiesen.

Das verbaute Thermofenster sei jedenfalls keine unzulässige Abschaltvorrichtung. Zu dessen Beschaffenheit bringt die Beklagte vor, die Abgasrückführung (AGR) im streitgegenständlichen Fahrzeug sei in unmittelbarer Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur in einem Temperaturbereich zwischen -24 C bis +70 C (innerhalb der jeweils aktiven Motorbetriebsarten) zu 100 % aktiv. Außerhalb des Fensters finde eine Abgasrückführung nicht statt. Auch erfolge keine sog. Abrampung. wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in der Klageerwidernug vom 02.01.2024, Seite 26 ff. (Bl. 149 ff. d.A.) und im Schriftsatz vom 18.09.2024, Seite 11 ff. (Bl. 211 ff. d.A.) verwiesen.

Die Beklagte verneint jedenfalls ein Verschulden.

Sie bezieht sich auf eine Verhaltensänderung. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen im Schriftsatz vom 18.09.2024, Seite 27 (Bl. 227 d.A.) und Seite 37 ff. (Bl. 237 ff. d.A.) verwiesen.

Die Beklagte wendet weiterhin ein, sich jedenfalls in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden zu haben. Wegen des Vortrages hierzu wird auf die Ausführungen in den Schriftsätzen vom 02.01.2024, Seite 59 ff. (Bl. 182 ff. d.A.) und vom 18.09.2024, Seite 24 ff. (Bl. 224 ff. d.A.) sowie Seite 39 ff. (Bl. 239 ff. d.A.) verwiesen. Sie bezieht sich auch darauf, daß sie die Entwicklung und neueste technische Ausstattung der Abgasrückführung am 22.01.2016 im Rahmen eines „Technik-Workshops“ dem KBA als zuständiger Typgenehmigungsbehörde vorgestellt habe. Auf die Ausführungen in den Schriftsätzen vom 02.01.2024, Seite 30 ff. (Bl. 153 ff. d.A.) und vom 18.09.2024, Seite 14 ff. (Bl. 214 ff. d.A.) wird Bezug genommen.

Sie verteidigt sich weiterhin damit, der Klägerin sei kein Schaden entstanden. Ein solcher könne auch nicht auf 5% bis 15% des Kaufpreises geschätzt werden; er sei durch Anrechnung von Nutzungsentschädigung und Restwert aufgezehrt. Wegen des Vortrages hierzu wird auf die Ausführungen in den Schriftsätzen vom 18.09.2024, Seite 47 ff. (Bl. 247 ff. d.A.) und vom 24.09.2024, Seite 1 ff. (Bl. 385 ff. d.A.) verwiesen.

Die Beklagte hat von der ihr gewährten Möglichkeit der Erwiderung auf den Vortrag der Klägerin im Schriftsatz vom 19.09.2024 weder innerhalb der im Termin vom 27.09.2024 gewährten Schriftsatzfrist bis zum 18.10.2024 noch sonst Gebrauch gemacht.

Im Übrigen wird wegen der Darstellung des Sach- und Streitstandes auf die wechselseitig zu den Akten gereichten Schriftsätze Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

1.

Zum Klageantrag zu Ziff. 1.:

Der Klägerin steht ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu (a). Diesen bemisst die Kammer im vorliegenden Fall nach § 287 ZPO mit 5 % des Kaufpreises (b). Eine Anrechnung des Wertes der gezogenen Nutzungen und des Restwertes des Fahrzeugs muss sich die Klägerin hierauf nicht anrechnen lassen, da die Summe beider Positionen den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluß des Kaufvertrages nicht übersteigt (c).

(a)

Mit Urteil vom 26.06.2023 (VIa ZR 335/21) hat der Bundesgerichtshof dem Käufer bei einem mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeug unter den Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV einen Anspruch gegen den Fahrzeughersteller auf Ersatz des Differenzschadens dem Grunde nach zuerkannt, soweit dieser Anspruch nicht aus anderen Gründen, die der Bundesgerichtshof in derselben Entscheidung aufgezeigt hat, gleichwohl ausgeschlossen wäre. Das Gericht schließt sich dieser Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV insgesamt an.

Der Klägerin steht ein solcher Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB dem Grunde nach zu, da das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages über eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 verfügte. Die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeugs stellte damit eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung aus und verstieß folglich gegen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV.

Eine solche ist zwar nicht in dem von der Beklagten selbst vorgetragenen Thermofenster in seiner konkreten Ausgestaltung einer weiten Bedatung, bei durch das Thermofenster selbst innerhalb des Temperaturbereichs von -24 bis +70 Grad Celsius keinerlei Reduzierung der Abgasreduzierung erfolgt, zu sehen. Bei dieser konkreten Beschaffenheit liegt eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht vor (vgl. OLG Dresden, Beschl. v. 07.07.2023, 3 U 1889/22, zit. nach juris Rn. 30 f.; OLG Braunschweig, Beschl. v. 13.07.2023, 7 U 4/21, zit. nach juris Rn. 3).

Indes ist vom Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Rahmen der generellen Motorsteuerung (sog. „Korrekturfunktion“ oder auch „Thermofenster im weiteren Sinne“ entsprechend des Leitsatzes zum Urteil des OLG Karlsruhe vom 09.04.2024, 8 U 201/21, zit. nach juris) auszugehen. Die Beklagte ist dem Vortrag der Klägerin hierzu nicht mehr entgegengetreten, so daß der tatsächliche Vortrag der Klägerin, wonach eine Anpassung der AGR abhängig von unterschiedlichen Bedingungen auch innerhalb des Thermofensters erfolgen könne unstrittig. Die Beklagte hat im Rahmen der ihr – worauf die Klägerin im Schriftsatz vom 19.09.2024 zutreffend hingewiesen – obliegenden sekundären Darlegungslast nicht dargetan, daß es sich um eine ausnahmsweise zulässige Abschaltvorrichtung handelt.

Anhaltspunkte für weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen im Klägerfahrzeug – namentlich die Verwendung einer Fahrkurvenerkennung – bestehen nicht. Soweit die Klägerin sich auf das Vorhandensein einer Fahrkurvenerkennung beruft, ergeben sich aus ihrem Vortrag keine nachvollziehbaren Anhaltspunkte, daß entgegen den substantiierten Darlegungen der Beklagten eine solche im hiesigen Fahrzeug hinterlegt sei. Soweit sie auf die Applikationsricht-

linie Bezug nimmt, bestätigt diese vielmehr den Vortrag der Beklagten. So heißt es dort nämlich, daß hinsichtlich des EA288 NSK für SOP ab 22/16 die Fahrkurven aus der Software entfernt sind, hinsichtlich des EA288 SCR, daß für SOP vor 22/16 Fahrkurven nicht zur Einhaltung der Emissions- und OBD-Grenzwerte genutzt werden und für SOP ab 22/16 die Fahrkurven aus der Software entfernt sind. Greifbaren entgegenstehenden Vortrag enthält das klägerische Vorbringen nicht. Abweichendes ergibt sich auch nicht aus der Bezugnahme auf die Präsentation der Beklagten im KBA vom 02.10.2015. Es ist bereits nicht ersichtlich, daß die in dieser enthaltenen Ausführungen Aussagekraft für die Beschaffenheit des hiesigen Fahrzeuges, welche erst erhebliche Zeit später zugelassen wurde, haben.

Das Gericht geht auch davon aus, daß der Abschluss des streitgegenständlichen Kaufvertrages bzw. die Vereinbarung des Kaufpreises in Höhe von 38.480,01 € auf der Gesetzesverletzung der Beklagten beruht.

Insoweit kann sich die Klägerin als Anspruchsteller bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, daß sie den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (vgl. etwa BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 -, juris Rn. 55 f.). Für die Anwendung eines solchen Erfahrungssatzes ist nicht von Bedeutung, ob dem jeweiligen Käufer bei dem Erwerb des Kraftfahrzeugs die vom Fahrzeughersteller ausgegebene unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegen und ob er von deren Inhalt Kenntnis genommen hat. Denn erwirbt ein Käufer ein zugelassenes oder zulassungsfähiges Fahrzeug auch zur Nutzung im Straßenverkehr, wird er regelmäßig darauf vertrauen, daß die Zulassungsvoraussetzungen, zu denen nach § 6 Abs. 3 Satz 1 FZV die Übereinstimmungsbescheinigung gehört, vorliegen und daß außerdem keine ihn einschränkenden Maßnahmen nach § 5 Abs. 1 FZV mit Rücksicht auf unzulässige Abschaltseinrichtungen erfolgen können. Auch ohne Kenntnisnahme der vom Fahrzeughersteller ausgegebenen Übereinstimmungsbescheinigung geht der Käufer typischerweise davon aus, daß der Hersteller für das erworbene Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat und daß diese die gesetzlich vorgesehene Übereinstimmung mit allen maßgebenden Rechtsakten richtig ausweist (vgl. BGH, Urteil v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21 -, juris Rn. 56).

Besondere Umstände, die gegen eine Anwendung jenes Erfahrungssatzes sprechen würden, hat die Beklagte weder dargetan noch sind diese sonst ersichtlich.

Die Beklagte handelte auch schuldhaft in Bezug auf die Verwendung der oben bezeichneten unzulässigen Abschaltseinrichtung.



Zwar trifft hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB gewöhnlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast (BGH, Urteil vom 13. Dezember 1984 - III ZR 20/83, NJW 1985, 1774, 1775 mwN). Jedoch muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung (BGH, Urteil vom 3. Mai 2016 - II ZR 311/14, NJW 2017, 886 Rn. 16; vgl. auch BGH, Urteil vom 21. Dezember 1955 - VI ZR 280/54, VersR 1956, 190, 191; Urteil vom 27. Januar 1959 - VI ZR 30/58, VersR 1959, 277, 278; Urteil vom 4. April 1967 - VI ZR 98/65, VersR 1967, 685; Urteil vom 12. März 1968 - VI ZR 178/66, NJW 1968, 1279, 1281; Urteil vom 26. November 1968 - VI ZR 212/66, BGHZ 51, 91, 103 f.; Urteil vom 13. Dezember 1984, aaO; Urteil vom 19. November 1991 - VI ZR 171/91, BGHZ 116, 104, 114 f.; Urteil vom 28. März 2006 - VI ZR 46/05, NJW 2006, 1589 Rn. 22). Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltanlage ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. zu alledem vgl. BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59).

Soweit die Beklagte sich auf eine sog. Verhaltensänderung beruft, ist ihr Vorbringen bereits im Ansatz ungeeignet, dem Verschuldensvorwurf entgegen zu stehen. Sie trägt nämlich lediglich zu Umständen einer angeblichen Verhaltensänderung bezogen auf die Fahrkurvenerkennung sowie das Thermofenster vor, wobei sich ihr Vortrag indes notwendigerweise auf das Thermofenster in der von ihr vorgetragenen Ausgestaltung bezieht. Keinen Vortrag leistet sie demgegenüber zu einer möglichen Verhaltensänderung bezogen auf die Abschaltanlage im Rahmen der generellen Motorsteuerung; zu dieser verhält die Beklagte sich trotz eingeräumter Schriftsatzfrist überhaupt nicht.

Auch das Vorbringen der Beklagten zu einem angeblichen unvermeidbaren Verbotsirrtum rechtfertigt keine abweichendes Ergebnis. Der Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen (vgl. BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 63; Urteil v. 25.09.2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 13). Der für die Widerlegung des Verschuldensvorwurfs maßgebliche Zeitpunkt ist der Abschluss des Kaufvertrages (vgl. BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 61; Urteil v. 25.09.2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 13, 15).

Im ersten Schritt muss der Fahrzeughersteller darlegen und ggf. beweisen, daß sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der streitgegenständlichen Abschalteinrichtungen mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Erst im Anschluss an die Darlegung und den Nachweis jener Umstände kann Bedeutung gewinnen, ob der Rechtsirrtum unvermeidbar war (vgl. BGH, Urteil v. 25.09.2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 14 f.). Der Bundesgerichtshof hat dies zuletzt noch einmal bekräftigt (vgl. Urteil v. 16.04.2024 – VIa ZR 1080/22, Rn. 12):

*„Der vom Berufungsgericht für maßgebend gehaltenen, tatsächlichen oder hypothetischen Bewertung einer Abschalteinrichtung durch das KBA kommt in diesem Zusammenhang eine Bedeutung nur für die Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums der Beklagten zu. Beruft sich der Fahrzeughersteller auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, muss er aber zunächst seinen Rechtsirrtum darlegen und beweisen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, Rn. 63). Der Fahrzeughersteller muss hierbei aber zunächst darlegen und beweisen, daß sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, Rn. 62; Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, NJW 2023, 3796 Rn. 13) im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 6. November 2018 - II ZR 11/17, BGHZ 220, 162 Rn. 17 ff.; Urteil vom 25. September 2023 aaO, Rn. 14).“*

Dem wird der Vortrag der Beklagten nicht ausreichend gerecht.

Die Beklagte legt bereits – trotz entsprechenden Hinweises auf die o.a. Darlegungserfordernisse durch die Klägerin im Schriftsatz vom 19.09.2024 - den Prozeß ihrer Entscheidungsfindung nicht offen, wie sie zu der angeblichen Rechtsauffassung gelangt sein will. In der Sache trägt die Beklagte nicht einmal vor, daß sich sämtliche ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der streitgegenständlichen Abschalteinrichtungen mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten.

In der Sache wird vorgetragen, „die Beklagte“ habe dem KBA die zum Einsatz kommenden Thermofenster in EA 288-Aggregaten vorgestellt. Das KBA habe sie geprüft und nicht beanstandet, sondern genehmigt bzw. freigegeben. Die Beklagte habe dem KBA die neueste technische Ausgestaltung der Abgasrückführung ihrer Diesel-Modelle (u.a. EA 288) im Rahmen eines Technik-Workshops am 22.01.2016 vorgestellt.

Dieses Vorbringen legt nicht einmal dar, welche Vorstellungen sämtliche verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der verbauten Abschalteinrichtungen hatten. Der Vortrag spricht auch lediglich pauschal von „der Beklagten“. Aber auch unter großzügiger Auslegung des Beklagtenvorbringens dergestalt, daß es sich auf sämtliche relevanten Entscheidungsträger beziehe – ohne diese namentlich zu nennen –, verhält es sich nicht dazu, wie etwa abteilungsintern oder abteilungsübergreifend das Verständnis und die Handhabung des Thermofensters (und der hier nicht weiter relevanten Fahrkurvenerkennung) und auch der AGR-Anpassung im Rahmen der generellen Motorsteuerung in rechtlicher wie tatsächlicher Hinsicht gebildet, überprüft, aktualisiert und kommuniziert wurden. Rechtliche Prüfungen, ggf. auch unter Darlegung des Umgangs mit Bedenken, Kommunikation hierüber, ggf. mit Weisungen übergeordneter Abteilungen oder ähnliches sind nicht vorgetragen. Auch etwaige Kommunikation der zuständigen Fachabteilungen mit den berufenen Vertretern der Beklagten und entsprechende Vermittlung einer aussagekräftigen Prüfung und etwaige der berufenen Vertreter blendet der Vortrag gänzlich aus.

(b.)

Die Beklagte haftet der Klägerin folglich auf Ersatz des Differenzschadens, welcher nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auf eine Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises bestimmt ist (vgl. u.a. BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 73).

Die Schätzungsgrundlagen stellen sich nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes wie folgt dar (a.a.O. Rn. 76 bis 78):

*„Bei der Schätzung des Schadens innerhalb eines Rahmens zwischen 5% und 15% hat der Tatrichter bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen (vgl. BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 - VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 24). Weiter hat er den Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit*

*Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung.*

*Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus hat der Tatrichter das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen.*

*Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Tatrichter bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten (vgl. BGH, Urteil vom 23. März 2021 - VI ZR 3/20, NJW-RR 2021, 1534 Rn. 11; Urteil vom 27. April 2021 - VI ZR 812/20, NJW-RR 2021, 1388 Rn. 18).“*

Unter Heranziehung dieser Kriterien erscheint der Kammer die Bemessung des Schadens im vorliegenden Fall mit 5 % des Kaufpreises sachgerecht.

Zum einen ist das Risiko eines behördlichen Eingreifens durch das Vorliegen lediglich der AGR-Anpassung im Rahmen der generellen Motorsteuerung im Vergleich zu anderen Fällen, in denen zwei oder mehrere unzulässige Abschaltanlagen vorhanden sind, entsprechend geringer.

Auch ist vorliegend das lediglich als fahrlässig zu bewertende Verhalten der Beklagten im Rahmen des Verstoßes zu sehen, welches hinter dem Ausmaß des Verschuldens in Fällen manipulativer Prüfstandserkennung erheblich zurücksteht.

Es handelt sich damit in der Gesamtbetrachtung um einen niederschweligen Fall. Die Bemessung des vorliegenden Differenzschadens mit 5 % erscheint damit sachgerecht.

Entsprechend ergibt sich ein Differenzschaden in Höhe von 1.924,00 €.

(c.)

Eine schadensmindernde Anrechnung des Wertes der von der Klägerin gezogenen Nutzungen sowie des Restwertes des streitgegenständlichen Fahrzeugs scheidet aus. Denn die Addition dieser Positionen überschreitet nicht den tatsächlichen Fahrzeugwert, der ausgehend von einem merkantilen Minderwert von 5 % bei 36.556,01 € liegt.

Die Bewertung der gezogenen Nutzungen erfolgt auf Basis der vom Bundesgerichtshof für zulässig erachteten Methode der linearen Wertminderung (vgl. BGH, Urteil v. 07.11.2022 – VIa ZR 325/21, juris Rn. 25) gemäß § 287 ZPO unter Zugrundelegung einer Gesamtlauflistung des Fahrzeugs von 250.000 km.

Bei der Einschätzung der Gesamtlauflistung ist nicht lediglich auf den Motor, sondern auf das Fahrzeug in seiner Gesamtheit abzustellen. Hierbei sind Störanfälligkeiten des Fahrzeugs insgesamt, insbesondere im Bereich der Elektronik, zu berücksichtigen, die Reparaturen mit steigendem Fahrzeugalter zunehmend wirtschaftlich unrentabel werden lassen. Dies alles wirkt sich auf die durchschnittliche „Lebenserwartung“, Nutzungsdauer und entsprechend auch auf die Gesamtlauflistung eines Fahrzeugs mindernd aus, selbst wenn der Motor allein betrachtet zu längerer Nutzung und Lauflistung imstande wäre. Unter Berücksichtigung dessen veranschlagt das Gericht die Gesamtlauflistung mit 250.000 km.

Nach der linearen Berechnungsmethode mit einem Kaufpreis in Höhe von 38.480,01 € multipliziert um die klägerseits gefahrenen Kilometer von 106.465 km und geteilt durch die Restlauflistung im Zeitpunkt des Erwerbs (246.720 km) ergibt dies einen Wert der gezogenen Nutzungen in Höhe von 16.604,95 €.

Eine Anrechnung hätte damit lediglich dann zu erfolgen, wenn der Restwert des Fahrzeugs mindestens (36.556,01 € - 16.604,95 € =) 19.951,06 € betragen würde. Dies hat die darlegungs- und beweisbelastete Beklagte indes nicht dargelegt.

Die Beklagte hat zuletzt unter Vorlage einer Gebrauchtfahrzeugbewertung (Anlage B3, Bl. 393 d.A.) einen Händlereinkaufswert in Höhe von 18.682,00 € vorgebracht. Dieser Wert liegt bereits unterhalb des o.a. Betrages. Soweit die Beklagte sich zunächst auf einen Händlerverkaufswert von 21.426,00 € (Anlage B2, Bl. 263 d.A.) bezogen hat, ist dieser nicht maßgeblich. Der Händlerverkaufswert ist kein – jedenfalls nicht ohne Abschläge – geeignetes Bemessungskriterium zur Bestimmung des Restwertes. Denn dem Händlerverkaufspreis liegt regelmäßig eine nicht im Vermögen des Geschädigten vorhandene Gewinnspanne zugrunde (zur vorzugsweisen Anwendung des Händlereinkaufspreises s. auch OLG München, Endurteil v. 28.02.2024 – 7 U 2267/20; OLG Stuttgart, Urteil v. 06.06.2024 – 24 U 1328/22 in st. Rspr.; OLG Karlsruhe, Urteil v. 24.07.2024 – 4 U 98/22; OLG Düsseldorf, Urteil v. 23.04.2024 – I-21 U 149/22; OLG Köln, Urteil v. 13.05.2024 – 30 U 20/22).

Daß die Klägerin sich sogar auf einen höheren Wert bezieht, als den von der Beklagten genannten Händlereinkaufswert, indem sie mit Schriftsatz vom 19.09.2024 einen solchen von 19.500,00 € behauptet, ist unerheblich; auch dieser Wert liegt noch unterhalb 19.951,06 €.

In der Summe kann damit nicht davon ausgegangen werden, daß Nutzungsentschädigung und Restwert des Klägerfahrzeugs die Grenze zur Anrechnung auf den Differenzschaden überschreiten.

2.

Der Zinsausspruch beruht auf §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Rechtshängigkeit des bereits mit der Klageschrift geltend gemachten Differenzschadens ist durch Zustellung des Schriftsatzes ist am 29.11.2023 eingetreten. Die Klägerin kann Rechtshängigkeitszinsen aus dem zugesprochenen Betrag ab dem auf die Zustellung des Schriftsatzes folgenden Tag beanspruchen.

3.

Zum Klageantrag zu Ziff. 2.

Aus der Zuerkennung eines Differenzschadens gemäß dem hier allein in Betracht kommenden Anspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV erfolgt keine Freistellung von Kosten der vorgerichtlichen Rechtsverfolgung im entsprechenden Umfang. Das Interesse, keinen Vermögensnachteil in Form von Rechtsverfolgungskosten zu erleiden, ist von den §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht geschützt (vgl. BGH, Urteil v. 16.10.2023 – VIa ZR 14/22, juris Rn. 10, 13).

Ansprüche wegen vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten bestehen nur dann, wenn Tatsachen vorliegen, aufgrund derer ein Anspruch des Klägers aus § 280 Abs. 1 und 2, § 286 BGB wegen des Verzugs der Beklagten mit dem Ersatz des Differenzschadens oder eine Haftung der Beklagten auch nach §§ 826, 31 BGB in Betracht kämen (vgl. BGH a.a.O. Rn. 13 unter Verweis auf BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 1031/22, DAR 2023, 503 Rn. 28).

Solche Tatsachen sind weder vorgetragen, noch sonst ersichtlich. Es ist nicht ersichtlich, daß die Beklagte zum Zeitpunkt der Einschaltung der Prozeßbevollmächtigten sich bereits in Verzug mit dem Ersatz des Differenzschadens befunden hätte. Die Voraussetzungen der §§ 826, 31 BGB hat die Klägerin ebenfalls nicht dargelegt.

6.

Eine Aussetzung des Verfahrens – wie von der Klägerin hilfsweise beantragt – hatte nicht zu erfolgen. Die Klägerin begehrt diese für den Fall, daß die Beklagte nicht antragsgemäß verurteilt wird im Hinblick auf die Vorlagen des LG Ravensburg vom 27.10.2023 an den EuGH

(Az.: C-666/23 bis C-668-23). Es ist bereits nicht ersichtlich, daß die dortigen Vorlagefragen Entscheidungsrelevanz für das hiesige Verfahren besitzen.

Diese betreffen zunächst die Frage, ob Schadensersatzansprüche des Fahrzeugerwerbers mit der Begründung verneint werden können, daß ein unvermeidbarer Verbotsirrtum vorliege. Da die Kammer vorliegend von einem solchen ohnehin nicht ausgeht, ist unerheblich, ob dies Schadensersatzansprüche ausschließen würde.

Ebenfalls kommt es vorliegend auf die weitere Frage nicht an, ob ein Fahrzeughersteller, der ein Software-Update geliefert hat, u.U. Schadensersatz zu leisten hat. Die Fallgestaltung der Aufspielung eines Software-Update ist vorliegend nicht verfahrensgegenständlich.

Ebenso ist unerheblich, ob es vereinbar mit dem Unionsrecht ist, daß der Fahrzeugerwerber sich u.U. Nutzungsvorteile anrechnen lassen muß. Eine solche Anrechnung findet vorliegend ohnehin nicht statt.

Auch ist vorliegend unerheblich, ob es mit dem Unionsrecht vereinbar ist, daß der Anspruch des Fahrzeugerwerbers auf kleinen Schadensersatz auf maximal 15 % des gezahlten Kaufpreises begrenzt ist. Dies wäre nur dann entscheidungsrelevant, wenn im konkreten Fall ein höherer Differenzschaden als 15% angemessen wäre. Dies ist indes aufgrund der o.a. Umstände ohnehin nicht der Fall. Die Zuerkennung eines höheren Schadensersatzanspruchs kommt unter Abwägung aller Umstände nicht in Betracht.

7.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit findet für die Klägerin seine Rechtsgrundlage in § 709 S. 1 und 2 ZPO und für die Beklagte in §§ 708 Nr. 11, 711, 709 S. 2 ZPO.

Schneider  
Vorsitzender Richter am Landgericht

Beglaubigt  
Limburg a. d. Lahn, 16.12.2024



Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle