

Aktenzeichen:
9 O 8/23



Landgericht Heilbronn

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Gansel Rechtsanwälte Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.:
180433-[REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **CL Caemmerer Lenz**, Douglasstraße 11 - 15, 76133 Karlsruhe, [REDACTED]
SR/sc

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Heilbronn - 9. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht
Stahl als Einzelrichter am 07.07.2025 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 11.06.2025 für
Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.435,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 01.08.2024 zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten seiner Prozessbevollmächtigten in Höhe von 220,27 € freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 86 % und die Beklagte 14 % zu tragen.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
6. Der Streitwert wird wie folgt festgesetzt
bis 17.12.2024: in Höhe von 19.747,06 €
ab 17.12.2024: in Höhe von 5.466,44 €

Tatbestand

Der Kläger macht mit der Klage Schadensersatzansprüche aus Deliktsrecht wegen angeblicher unzulässiger Abschaltvorrichtungen an dem von ihm erworbenen Fahrzeug geltend.

Er erwarb am 08.08.2016 von der Autohaus Ochs GmbH, Öhringen, als Gebrauchtfahrzeug den Pkw VW Passat Variant BlueMotion 1,6 l TDI, Fahrgestellnummer: [REDACTED] Erstzulassung 09.12.2015, mit einem Tachostand von ca. 8.100 km zu einem Kaufpreis in Höhe von 28.700,00 € (vgl. Anlage K 1), der von der Beklagten hergestellt worden war. Das Fahrzeug war mit einem Motor EA 288, Euro 6, sowie Emissionskontroll- und -reinigungssystemen in Form einer Abgasrückführung und einem SCR-Katalysator ausgestattet.

Der Kläger trägt vor:

Die Beklagte habe bei Herstellung des Fahrzeuges dieses mit den folgenden unzulässigen Abschaltvorrichtungen versehen, die in unzulässiger Weise funktionsmindernd auf die Abgasreinigungssysteme des Fahrzeuges einwirkten:

(1) Es sei im Prüfzyklus mittels der softwaregesteuerten Fahrkurvenerkennung ein elektronischer

Schalter eingebaut worden, der es ermöglicht habe, dass der SCR-Katalysator schon unterhalb der erforderlichen Temperatur von 200 Grad Celsius rein streckengesteuert aktiviert worden sei. Darüber hinaus sei eine auf dem Prüfstand - gegenüber dem realen Fahrbetrieb - erhöhte Menge an AdBlue zugeführt worden, mit der Folge, dass sich der Schadstoffausstoß reduziert habe (Emissionsminderungsstrategie). Im normalen Fahrbetrieb erfolge dagegen die SCR-Dosierung erst bei einer Betriebstemperatur von 200 Grad Celsius. Deshalb habe der Katalysator im Realbetrieb mangels erforderlicher Menge an AdBlue den NOx-Ausstoß nicht ausreichend bzw. im Rahmen der technischen Möglichkeiten des Abgasnachbehandlungssystems reduzieren können. Es sei mit Nichtwissen zu bestreiten, dass die betreffende Fahrkurvenerkennung aus dem streitgegenständlichen Fahrzeug vor dessen Erwerb durch den Kläger von der Beklagten ausgebaut worden sei.

(2) Zudem sei eine Unterscheidung zweier Aktivierungsmodi im Zyklus mit Hilfe des als Fahrkurve in der Software hinterlegten Zeit/Strecken-Profils des Testzyklus (sog. „Fahrkurvenerkennung /Fahrkurve“) erfolgt. Die Strategie zum Betrieb der Abgasrückführung und des SCR-Systems sei danach rein streckengesteuert erfolgt und nicht wie im Realbetrieb aufgrund der tatsächlichen Betriebsbereitschaft des SCR.

(3) Jedenfalls sei im streitgegenständlichen Fahrzeug neben den bislang noch nicht offen gelegten Abschalteneinrichtungen bzw. der Kombination an Abschalteneinrichtungen eine unzulässige Abschalteneinrichtung in Form der Fahrkurvenerkennung verwendet worden.

(4) Zudem sei eine unzulässige Abschalteneinrichtung in Form eines Thermofensters implementiert. Abhängig von der Ladeluft-/Außentemperatur werde die Rate der Abgasrückführung soweit reduziert, dass die AGR des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht in allen innerhalb in Europa üblicherweise herrschenden Temperaturbereichen zu 100 % aktiv sei.

In einem Verfahren vor dem OLG Karlsruhe betreffend ein Fahrzeug mit dem vergleichbaren Motortyp EA288 sei - was für sich genommen nicht streitig ist - festgestellt worden, dass bei diesem Fahrzeug eine Korrektur der AGR-Rate erfolge, die an zwei Temperaturgrößen geknüpft sei, die im Motorraum durch Sensoren am Heißfilmluftmassenmesser (HFM), wo neben der Masse der einströmenden Frischluft auch deren Temperatur gemessen werde, sowie im Motor nach dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler (SiLLK) gemessen würden. Diese im Motorraum gemessenen Temperaturen könnten von der Umgebungstemperatur vollständig unabhängig sein. Sie könnten aber auch mittelbar von der Umgebungstemperatur beeinflusst sein, das treffe z.B. auf die am HFM gemessene Temperatur zu. Daraus ergebe sich, dass im streitgegenständlichen

Fahrzeug die Abgasrückführung auch bei Umgebungstemperaturen zwischen -24°C und +70°C nicht zu 100 % aktiv sei, sondern – zumindest auch – in Abhängigkeit von der Außentemperatur „angepasst“ werde. Diese Anpassung könne nichts anderes bedeuten, als dass die AGR-Rate und damit die Wirksamkeit der zur Reduzierung der NOx-Emissionen eingesetzten Abgasrückführung verringert werde. Da die Verringerung der AGR-Rate zumindest mittelbar in Abhängigkeit von der Außentemperatur erfolge, sei sie nicht anders zu bewerten als ein Thermofenster.

(5) Schließlich erfolge beim streitgegenständlichen Fahrzeug - was ebenfalls für sich genommen nicht streitig ist - in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck eine schrittweise Abrampung der Abgasrückführungsrate. Es sei davon auszugehen, dass die Abgasrückführungsrate im streitgegenständlichen Fahrzeug spätestens ab einer Höhe von 1.000m in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck mindestens schrittweise reduziert werde. Auch dies stelle eine unzulässige Abschalteneinrichtung dar.

Die Beklagte habe in Kenntnis der Unzulässigkeit der Abschalteneinrichtungen diese speziellen Funktionsweisen der Emissionsstrategien bei der Antragsstellung zur EG-Typgenehmigung gegenüber dem KBA nicht offengelegt, sondern insbesondere vorgespiegelt, es gebe nur einen Betriebsmodus, obwohl es zwei Betriebsmodi gegeben habe. Insoweit habe die Beklagte sittenwidrig gehandelt.

Der Kläger hätte das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben, wenn er gewusst hätte, dass das Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typgenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohten.

Jedenfalls hafte die Beklagte aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EGV dem Kläger auf den sogenannten Differenzschaden. Die Beklagte habe mindestens fahrlässig gehandelt. Der Schaden des Klägers habe darin gelegen, durch den zustande gekommenen Vertrag nicht in seinen berechtigten Erwartungen befriedigt worden zu sein. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei aufgrund der eingebauten unzulässigen Abschalteneinrichtungen nicht rechtskonform konstruiert. Die Übereinstimmungserklärung sei aus mehreren Gründen unrichtig. Der Differenzschaden betrage daher mindestens 15 % des Bruttokaufpreises. Dieser Schaden sei nicht durch die vom Kläger gezogenen Nutzungsvorteile sowie den verbliebenen Restwert des Fahrzeuges aufgezehrt. Da der Kläger den Restwert nicht durch Veräußerung realisiert ha-

be, könne dieser auch keine Berücksichtigung finden.

Der Kläger hat zunächst in der Klageschrift beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 19.747,06 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 6. Januar 2023 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ PASSAT mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.
2. Hilfsweise: Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltanlage i. S. v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ PASSAT mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.980,16 freizustellen.

Mit Schriftsatz vom 17.12.2024 hat der Kläger die Klageanträge noch vor der mündlichen Verhandlung wie folgt geändert und neu gestellt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 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 4.305,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.980,16 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor:

Das streitgegenständliche Fahrzeug sei nicht mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen versehen.

(1) Richtig sei, dass die Fahrkurvenerkennung in bestimmten EA288-Dieselfahrzeugen bewirke, dass während eines NEFZ auch nach Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 °C an einem Betriebsmodus mit erhöhter AGR-Rate (sog. NOx-Low-Betriebsart) festgehalten wurde, während außerhalb des NEFZ ab Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 °C in einen Betriebsmodus mit verringerter AGR-Rate (sog. NOx-High-Betriebsart) gewechselt wurde. In jedem Fall aber sei in allen SCR-Konzepten die Fahrkurvenerkennung für die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen NOx-Grenzwertes von 80 mg/km im Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung nicht erforderlich gewesen. Beim streitgegenständlichen Fahrzeug sei jedoch - wie sich aus dem internen System der Beklagten ergebe - die Fahrkurvenerkennung am 13.07.2016 durch ein Software-Update beim Autohaus Koch GmbH, Öhringen, entfernt worden.

(2) Die Behauptung des Klägers, beim streitgegenständlichen Fahrzeug sei eine Unterscheidung zweier Aktivierungsmodi im Zyklus mit Hilfe des als Fahrkurve in der Software hinterlegten Zeit/Strecken-Profils des Testzyklus erfolgt, so dass die Strategie zum Betrieb der Abgasrückführung und des SCR-Systems rein streckengesteuert erfolgt sei und nicht wie im Realbetrieb aufgrund der tatsächlichen Betriebsbereitschaft des SCR, sei zu bestreiten. Im Übrigen gelte auch hier, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mangels Fahrkurvenerkennung den NEFZ gar nicht erkenne. Eine andere Regelung des SCR-Systems, je nachdem, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im realen Straßenbetrieb befindet, finde nicht statt.

(3) Die Fahrkurvenerkennung sei für sich genommen keine Abschaltvorrichtung. Zudem habe die Beklagte das Kraftfahrt-Bundesamt - was für sich genommen nicht streitig ist - Anfang Oktober 2015 darüber informiert, dass bestimmte Fahrzeuge mit EA288-Motor über eine Fahrkurvenerkennung verfügen. Das KBA habe den EA288-Motor daraufhin hinsichtlich der Fahrkurvenerkennung über Jahre umfangreich geprüft mit dem Ergebnis, dass das NOx-Emissionsverhalten der untersuchten Fahrzeuge „unauffällig“ gewesen sei.

(4) Das beim streitgegenständlichen Fahrzeug implementierte Thermofenster stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Wenn dort weniger als -24 °C oder mehr als $+70\text{ °C}$ gemessen werden, finde eine Abschaltung der AGR aus Motorschutzgründen statt. Bei Umgebungstemperaturen zwischen -24 °C und $+70\text{ °C}$ finde dagegen zu keiner Zeit eine Korrektur der AGR-Rate statt.

Soweit die AGR-Korrekturfunktion betroffen sei, die an zwei Temperaturgrößen geknüpft sei, die im Motorraum durch Sensoren gemessen werden und bei der es faktisch auch bei Umgebungstemperaturen oberhalb von -24 °C und unterhalb von $+70\text{ °C}$ zu einer Korrektur der AGR-Rate kommen könne, habe eine mittlerweile abgeschlossene Untersuchung des KBA ergeben, dass die eingesetzte Korrekturfunktion den gesetzlichen Anforderungen entspreche.

(5) Soweit eine vom Umgebungsdruck beeinflusste Steuerung der AGR-Rate betroffen sei, müsse berücksichtigt werden, dass es sich bei der Einstellung der AGR-Rate um einen mehrdimensionalen Vorgang handele, insbesondere eine isolierte Fokussierung auf bestimmte Emissionen (z. B. eine Betrachtung allein der NO_x-Emissionen) aus ingenieurtechnischer Sicht weder möglich noch sachgerecht sei, weil sich Abgas aus zahlreichen Emissionskomponenten zusammensetze, deren Reduzierung zum Teil widerstreitende Maßnahmen erfordere. In einem ersten Schritt der Basiskennfeldbedatung gehe es zunächst ausschließlich um die Reaktion auf unterschiedliche Umgebungs- und Betriebsbedingungen und die Bewältigung von Zielkonflikten durch eine grundsätzliche Festlegung der AGR-Rate für jeden einzelnen Betriebszustand. Deshalb handele es sich bei der Einstellung der AGR-Rate im Basiskennfeld bereits begrifflich um keine Beeinträchtigung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems, so dass eine Abschaltvorrichtung tatbestandlich ausscheide. Erst in einem zweiten Schritt könne eine Korrektur der für jedes Basisbetriebskennfeld individuell festgelegten AGR-Rate durch verschiedene Korrekturfunktionen erfolgen. Dabei seien die Korrekturen von denjenigen Betriebs- und Umgebungsbedingungen abhängig, die im Rahmen der Bedatung des AGR-Basiskennfeldes als konstante Größen normiert worden seien. Korrektur bedeute dabei die Veränderung der betriebszustandsindividuell eingestellten AGR; diese Veränderung könne je nach Umgebungs- oder Betriebsbedingung in einer Verringerung oder Erhöhung der AGR-Rate bestehen. Zudem sei die folgende Wechselwirkung zu beachten: Je höher die AGR-Rate sei, desto geringer seien zwar die NO_x-Emissionen, gleichzeitig steige aber der Partikelausstoß an. Dies führe zu einer Verkürzung der Regenerationsintervalle des DPF, in dem die Partikel zunächst gespeichert und dann bei entsprechender Beladung verbrannt würden. Durch die häufigeren Regenerationen des DPF stiegen grundsätzlich der Partikelausstoß, die NO_x-Emissionen und die CO₂-Emissionen an. Denn bei der Regeneration des

DPF komme es zu einem kurzfristigen, aber massiven Anstieg aller Emissionskomponenten.

Die Reaktion der Motorsteuerung auf geänderten Umgebungsdruck stelle zudem eine technisch-physikalische Notwendigkeit dar. Versuchte man trotz absinkenden Umgebungsdrucks bei gleicher SOLLuftmasse die AGR-Rate konstant zu halten, müsste der Turbolader ein höheres Druckverhältnis erzeugen, d. h. er müsste die Luft stärker verdichten. Dafür müsste der Turbolader mit immer höheren Drehzahlen arbeiten. Bei hohen Drehzahlen bestünde dann die Gefahr, dass der Turbolader seine Drehzahlgrenze überschreitet und ggf. auch jenseits der Pumpgrenze arbeitet. Letzteres führe zu einem Phänomen, das als Verdichterpumpen bekannt sei. Eine Überschreitung der Drehzahlgrenze führe ebenso wie ein solches Verdichterpumpen zu Materialüberlastungen des Turboladers, insbesondere an der Lagerung, die das Verdichterrad positioniere und stütze und eine reibungslose Rotation mit hohen Geschwindigkeiten ermögliche. Mögliche Folge seien schwerwiegende Schäden des Abgasturboladers, wodurch Metallspäne in den Schmierölkreislauf sowie in den Brennraum gelangten und dort Kurbelwellenlager, Pleuellager, Kolbenringe, Nockenwellenlager und weitere Bauteile schädigen oder zerstören könnten. Die Reaktion der Motorsteuerung auf eine Änderung des Umgebungsdrucks sei mithin jedenfalls zum Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und zur Gewährleistung eines sicheren Fahrzeugbetriebs notwendig und damit gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) 715/2007 zulässig.

Jedenfalls könne der Beklagten keine schuldhaftige Pflichtverletzung vorgeworfen werden, da sie - sofern doch vom Einbau unzulässiger Abschaltvorrichtungen auszugehen wäre - insoweit einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen wäre. Denn insoweit hätten die innerhalb des für die Entwicklung eines neuen Fahrzeug- bzw. Motorentyps zuständigen maßgeblichen Repräsentanten der betreffenden Ressorts der Beklagten ihren Pflichten im Hinblick auf die Prüfung der Rechtmäßigkeit der Abschaltvorrichtung mit allen nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses genügt. Im Hinblick auf die beschriebene Umgebungsdruckkorrektur sei dem von November 2015 bis März 2016 vertretungsweise zuständigen Leiter der Abteilung Entwicklung Dieselmotoren EAD bei der Beklagten Markus Köhne damals bewusst gewesen, dass es bei sinkendem Umgebungsdruck (z. B. in der Höhe) aus physikalischen Gründen zwingend erforderlich sei, die AGR-Rate anzupassen, um die angeforderte Leistung noch gewährleisten zu können. Er sei also davon ausgegangen, dass es sich bei der Reaktion der Motorsteuerung auf einen geänderten Umgebungsdruck bereits tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung handle, da es schon an der erforderlichen Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems fehle, zudem dass die Anpassung der AGR an den geänderten Umgebungsdruck auch erforderlich sei, um beispielsweise einen ansonsten

drohenden sicherheitsrelevanten Motorschaden in Form eines Lagerschadens am Turbolader zu vermeiden. Der etwaige Verbotsirrtum sei unvermeidbar gewesen, nachdem entweder eine tatsächliche oder eine hypothetische Genehmigung des KBA für die im streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommende Umgebungsdruckkorrektur vorliege. Dem KBA sei bekannt, dass Motorsteuerungen zur Reaktion auf eine Änderung des Umgebungsdruck standardmäßig existieren. Das KBA habe auch bestätigt, dass es sich bei der Umgebungsdruckkorrektur um eine technisch-physikalische Notwendigkeit handele, die dem aktuellen Stand der Dieselmotortechnik entspreche. Dem KBA sei die in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck erfolgende Abrampung der AGR-Rate im Rahmen der seit Mai 2016 zu erstellenden BES/AES-Dokumentation für neu zu genehmigende Fahrzeugtypen offengelegt worden. Das KBA habe diese nicht beanstandet und auf dieser Grundlage die Gesamtfahrzeugtypgenehmigungen erteilt.

Weiterhin scheidet nach ständiger Rechtsprechung des BGH ein Verschulden eines Herstellers bei einer Verhaltensänderung aus. Die Beklagte habe - was für sich genommen nicht streitig ist - das KBA im Oktober 2015 darüber informiert, dass in bestimmten Fahrzeugen mit EA288-Motor eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt ist. Zudem habe die Beklagte dann ab Ende 2015 in Abstimmung mit dem KBA die Entfernung der Fahrkurvenerkennung in den neu zu produzierenden Fahrzeugen veranlasst sowie ein Software-Update entwickelt, mittels dessen in bestimmten, schon produzierten und im Feld befindlichen Fahrzeugen - so auch im streitgegenständlichen Fahrzeug - hinterlegte Fahrkurvenerkennungen freiwillig entfernt worden seien.

Vorsorglich sei zu bestreiten, dass konkrete NO_x-Werte oder die Umweltfreundlichkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs für die Erwerbsentscheidung der Klagepartei relevant waren.

Schließlich sei dem Kläger hinsichtlich des Fahrzeuges kein Schaden entstanden oder aber dieser sei durch das erfolgte Software-Update entfallen. Ein etwaiger doch entstandener Differenzschaden wäre nicht mit mehr als 5 % des Kaufpreises zu veranschlagen und ohnehin unter dem Gesichtspunkt der Vorteilsanrechnung durch die Nutzungen des Fahrzeuges durch den Kläger sowie den Restwert des Fahrzeuges aufgezehrt.

Hinsichtlich des weiteren umfangreichen Vorbringens der Parteien wird auf deren Schriftsätze nebst Anlagen sowie die Protokolle zur mündlichen Verhandlung in den Akten Bezug genommen.

Der Kläger wurde in der mündlichen Verhandlung informatorisch angehört.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig, jedoch nur teilweise begründet. Dem Kläger steht gegen die Beklagte gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens in Höhe von 1.435,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 01.08.2024 sowie ein Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 220,27 € zu. Die weitergehende Klage ist dagegen unbegründet.

1. Dem Kläger steht dem Grunde nach ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV gegen die Beklagte als Fahrzeugherstellerin wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form einer umgebungsdruckabhängigen Einwirkung auf die Abgasrückführung des streitgegenständlichen Fahrzeuges zu. Hinsichtlich der weiteren mit der Klage gerügten angeblichen Abschaltvorrichtungen greift die Klage dagegen im Ergebnis nicht durch.

a) aa) Soweit der Kläger behauptet, es sei im Prüfzyklus mittels der softwaregesteuerten Fahrkurvenerkennung ein elektronischer Schalter eingebaut worden, der es ermöglicht habe, dass der SCR-Katalysator schon unterhalb der erforderlichen Temperatur von 200 Grad Celsius rein streckengesteuert aktiviert worden sei, darüber hinaus eine auf dem Prüfstand - gegenüber dem realen Fahrbetrieb - erhöhte Menge an AdBlue zugeführt worden, mit der Folge, dass sich der Schadstoffausstoß reduziert habe (Emissionsminderungsstrategie), im normalen Fahrbetrieb erfolge dagegen die SCR-Dosierung erst bei einer Betriebstemperatur von 200 Grad Celsius, weshalb der Katalysator im Realbetrieb mangels erforderlicher Menge an AdBlue den NOx-Ausstoß nicht ausreichend bzw. im Rahmen der technischen Möglichkeiten des Abgasnachbehandlungssystems reduzieren könne, hat die Beklagte zwar dem Grunde nach unstreitig gestellt, dass im Fahrzeug ursprünglich eine Fahrkurvenerkennung implementiert war, mittels der der Prüfstand erkannt und unterschiedliche Steuerungen für Prüfstand und realen Fahrbetrieb initiiert werden konnten. Insofern hat die Beklagte auch zugestanden, dass die Fahrkurvenerkennung in bestimmten EA288-Dieselfahrzeugen bewirke, dass während eines NEFZ auch nach Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 °C an einem Betriebsmodus mit erhöhter

AGR-Rate (sog. NOx-Low-Betriebsart) festgehalten wurde, während außerhalb des NEFZ ab Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 °C in einen Betriebsmodus mit verringerter AGR-Rate (sog. NOx-High-Betriebsart) gewechselt wurde. Dies war bei Produktion und Erstauslieferung des streitgegenständlichen Fahrzeuges nach dem Verständnis des Gerichts auch der Fall. Die Beklagte hat jedoch unwiderlegt behauptet, dass die Fahrkurvenerkennung beim streitgegenständlichen Fahrzeug am 13.07.2016 durch ein Software-Update beim Autohaus Koch GmbH, Öhringen, entfernt worden sei. Hiermit macht die Beklagte zwar die Veränderung eines ursprünglichen Zustandes des Fahrzeuges geltend, was jedoch nicht eine dahingehende Beweislast der Beklagten auslöst. Vielmehr ist der Kläger im Hinblick auf den von ihm geltend gemachten Schadensersatzanspruch dafür beweispflichtig, dass das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt seines Erwerbes am 08.08.2016 eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen aufgewiesen hatte, was hinsichtlich der hier gegenständlichen Abschaltvorrichtung voraussetzt, dass im Fahrzeug noch zu diesem Zeitpunkt die Fahrkurvenerkennung eingebaut war. Der Beklagten oblag insoweit lediglich eine sekundäre Darlegungslast dahin, substantiiert darzulegen, wann durch wen eine Entfernung der Fahrkurvenerkennung erfolgte. Dem ist sie im Laufe des Rechtsstreits nachgekommen. Da der Kläger insoweit keinen (Gegen-)Beweis für den Fortbestand der Fahrkurvenerkennung im streitgegenständlichen Fahrzeug angetreten hat, ist er diesbezüglich beweisfällig geblieben.

bb) Letzteres gilt auch, soweit der Kläger behauptet, beim Fahrzeug sei eine Unterscheidung zweier Aktivierungsmodi im Zyklus mit Hilfe des als Fahrkurve in der Software hinterlegten Zeit/Strecken-Profils des Testzyklus (sog. „Fahrkurvenerkennung /Fahrkurve“) erfolgt. Die Strategie zum Betrieb der Abgasrückführung und des SCR-Systems sei danach rein streckengesteuert erfolgt und nicht wie im Realbetrieb aufgrund der tatsächlichen Betriebsbereitschaft des SCR. Der Kläger bleibt jedenfalls beweisfällig hinsichtlich seiner Behauptung, die für eine solche Steuerung erforderliche Fahrkurvenerkennung sei noch zum Zeitpunkt des Erwerbes des Fahrzeuges eingebaut gewesen.

cc) Diese Fahrkurvenerkennung ist im Übrigen für sich genommen noch keine (vollständige) Abschaltvorrichtung, sondern ggf. Bestandteil einer solchen, indem der Prüfstand erkannt und durch weitere Steuerungsmechanismen dann hierauf reagiert werden kann.

dd) Die im Fahrzeug implementierten Thermofenster stellen keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen dar.

(1) Soweit unmittelbar auf die Umgebungstemperatur reagiert und auf die Abgasrückführungsra-

te des Fahrzeuges eingewirkt wird, hat die Beklagte unwiderlegt behauptet, dass das dem Grunde nach unstreitig implementierte Thermofenster beim streitgegenständlichen Fahrzeug so weit beschaffen sei, dass innerhalb einer Temperaturspanne von -24°C bis $+70^{\circ}\text{C}$ keinerlei Abrampung der Abgasrückführung stattfindet, sondern diese zu 100% aktiv sei. Dies entspricht dem Vortrag der Beklagten zum Motortyp EA288 in einer Vielzahl weiterer Prozesse. Gegenteiliges lässt sich keinem der vom Kläger vorgelegten oder in Bezug genommenen Anlagen und Informationsquellen entnehmen.

Ist daher insoweit vom Beklagtenvortrag auszugehen, so stellt das unmittelbar umgebungstemperaturabhängige Thermofenster bereits tatbestandlich keine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 dar. Hiernach ist eine „Abschaltvorrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Umgebungstemperaturen von unter -24°C und über $+70^{\circ}\text{C}$, bei denen unstreitig eine Abrampung der AGR-Rate stattfindet, stellen keine Bedingungen dar, die im Unionsgebiet bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Der insoweit beweispflichtige Kläger ist daher hinsichtlich seiner Behauptung, das Thermofenster stelle eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 dar, beweisfällig geblieben.

(2) Soweit der Kläger darüber hinaus geltend macht, dass die AGR-Rate auch durch Temperaturmessungen an Sensoren im Motorraum beeinflusst werde, so u.a. in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur, hat er für sich genommen noch keine Abschaltvorrichtung schlüssig dargelegt. Die bloße Steuerung der Abgasrückführung anhand der Temperatur innermotorischer Bauteile oder Gasströme führt noch nicht ohne Weiteres dazu, dass eine Abschaltvorrichtung anzunehmen ist. Insbesondere kann dem Vortrag des Klägers nicht entnommen werden, dass es hierbei zu einer effektiven Verringerung oder gar Deaktivierung der Abgasrückführung unter Bedingungen kommt, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Im Übrigen käme einer solchen Minderung der Abgasrückführung in lediglich mittelbarer Abhängigkeit zur Außentemperatur gegenüber der unstreitigen „Höhenabschaltung“ (vgl. unten zu e) auch kein solches Gewicht zu, dass ihrem Vorliegen ein signifikanter Einfluss auf die Höhe eines Schadensersatzanspruches zukäme (so Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, juris, Rn. 50; im Ergebnis auch OLG Schleswig-Holstein, Ur-

teil vom 13.06.2024, 10 U 145/23; a.A. OLG Hamm, Urteil vom 09.01.2025, I-13 U 503/21 und OLG München, Urteil vom 05.12.2024, 29 U 8707/21 - juris).

ee) Dagegen ist ein Anspruch des Klägers gegen die Beklagte auf Ersatz eines Differenzschadens dem Grunde nach gegeben, soweit das Fahrzeug unstreitig mit einer Steuerung versehen ist, die abhängig vom Umgebungsdruck und damit von der jeweiligen Höhenlage, in der sich das Fahrzeug befindet, auf die Abgasrückführung einwirkt, und zwar im Sinne einer Minderung mit steigender Höhenlage.

(1) Dabei ist die Beklagte dem Vortrag des Klägers nicht entgegen getreten, dass jedenfalls ab einer Höhe von 1.000 m eine zumindest teilweise Abrampung der AGR stattfindet. Diese technische Steuerung stellt eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 dar, nämlich ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Denn die Beklagte hat zugestanden, dass mit der umgebungsdruckabhängigen Einwirkung auf die Abgasrückführung im Sinne einer Minderung grundsätzlich (zunächst) zugleich ein Anstieg der NO_x-Emissionen verbunden ist. Im Übrigen ist zu vermuten, dass die Reduzierung oder Abschaltung der Abgasrückführung zu einer Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt. Denn unstreitig stellt die Abgasrückführung eine Technik dar, um eine Entstehung von Stickoxiden bei der Verbrennung von Dieseldieselkraftstoff zu verhindern. Es drängt sich daher ohne Weiteres auf, dass eine Absenkung der Abgasrückführung dazu führt, dass mehr Stickoxide entstehen, mithin also die Wirksamkeit des Gesamtsystems verringert wird (so OLG Bremen aaO Rn. 46; vgl. auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris).

Soweit die Beklagte dann weiter ausführt, dass bei höherer Abgasrückführung gleichzeitig aber der Partikelaustritt ansteige, dies zu einer Verkürzung der Regenerationsintervalle des DPF führe und dann durch die häufigeren Regenerationen des DPF grundsätzlich der Partikelaustritt, die NO_x-Emissionen und die CO₂-Emissionen ansteigen würden, ist dies für sich gesehen unbedenklich, da dem Vortrag in keiner Weise zu entnehmen ist, inwieweit durch die behaupteten Nachwirkungen der Effekt der Abgasrückführung im Hinblick auf die Verringerung der NO_x-Emissionen reduziert, aufgehoben oder gar in sein Gegenteil verkehrt werden kann.

Der von der Beklagten angeführte Umstand, dass es eine physikalische Notwendigkeit darstelle,

die Abgasrückführung bei sinkendem Luftdruck zu mindern, vermag nichts daran zu ändern, dass es sich um eine Abschaltvorrichtung handelt. Es mag zutreffen, dass bei abnehmendem Luftdruck die Sauerstoffkonzentration abnimmt und damit mehr Luft in den Brennraum einzubringen ist, um eine gleichbleibende Verbrennung zu ermöglichen. Selbst wenn dieser Umstand es erforderte, die Abgasrückführung abzusenken, um ein höheres Luftvolumen zuführen zu können, ändert dies nichts daran, dass eine solche Steuerung als Abschaltvorrichtung anzusehen ist (OLG Bremen, aaO Rn. 47).

Auch soweit die Beklagte anführt, dass eine Fahrt in unterschiedlicher Höhe unterschiedliche „Betriebspunkte“ darstellte und eine Abschaltvorrichtung nur dort vorliege, wo eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei demselben Betriebspunkt erfolge, vermag dies die Wertung nicht zu beeinflussen. Die Regelung des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 sowie das korrespondierende Verbot der Abschaltvorrichtungen in Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 sehen eine solche Unterscheidung nach „Betriebspunkten“ nicht vor. Auch sonst ist den Vorschriften der Verordnung ein solches Verständnis nicht zu entnehmen. Vielmehr ist die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems durchgängig bei den im Unionsgebiet üblichen Fahrbedingungen zu gewährleisten. Sollte dies physikalisch nicht möglich sein, führt dies keineswegs zum Dispens von der Einhaltung der in der Verordnung enthaltenen Umweltschutzvorschriften (OLG Bremen Rn. 48). Folgte man der Argumentation der Beklagten, läge die Definition, ob eine Abschaltvorrichtung vorliegt oder nicht, stets in der Hand des Fahrzeugherstellers. Es entspricht aber dem Wesen und Kerngehalt des Verbots von Abschaltvorrichtungen aus Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, und damit bei anderen Bedingungen als solchen des Prüfstands, nicht verringert wird. Das Verbot von Abschaltvorrichtungen soll gerade sicherstellen, dass die Emissionskontrollsysteme bei anderen Betriebsbedingungen, wie sie außerhalb des Prüfstands im normalen Fahrzeugbetrieb anzutreffen sind, genauso wirksam sind wie auf dem Prüfstand. Damit ist die Auffassung der Beklagten nicht vereinbar (OLG Bremen, Rn. 49, vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 13, juris).

(2) Die Beklagte hat nicht dargelegt, dass diese Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 a der VO (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

(a) In diesem Sinne kann eine Abschaltvorrichtung nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken

für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, und diese Risiken derart schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 64, juris).

Soweit die Beklagte geltend macht, dass bei dem Versuch, trotz absinkenden Umgebungsdrucks bei gleicher Sollluftmasse die AGR-Rate konstant zu halten, der Turbolader ein höheres Druckverhältnis erzeugen und mit immer höheren Drehzahlen arbeiten müsste, was dann die Gefahr mit sich brächte, dass der Turbolader seine Drehzahlgrenze überschreitet und ggf. auch jenseits der Pumpgrenze arbeitet, was wiederum zu Materialüberlastungen des Turboladers führen könnte, ist nicht dargetan oder sonst ersichtlich, weshalb bei Erteilung der Typengenehmigung keine andere technische Lösung geeignet war, die behaupteten Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abzuwenden. So zeigt die Beklagte bereits nicht auf, inwieweit es nicht möglich sein sollte, den Turbolader oder auch den Motor mit begrenzter Leistung zu betreiben (vgl. OLG Bremen, Rn. 60; OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 397/22 –, Rn. 40, juris; Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 20, juris).

(b) Die Beklagte hat auch nicht substantiiert dargelegt, in welchem Umfange bei welchem sich ändernden Umgebungsdruck bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine Abrampung der AGR in welchem Maße erfolgt. Insofern könnte selbst bei Unterstellung der grundsätzlichen Notwendigkeit einer Abrampung der AGR zum Schutze des Motors vor Beschädigung oder Unfall und zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs jedenfalls nicht nachvollzogen werden, ob die Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem auch in dem jeweils betreffenden Maße erforderlich wäre.

b) Die Beklagte hat im Hinblick auf den Einbau der umgebungsdruckabhängigen Steuerung der AGR auch schuldhaft, nämlich zumindest fahrlässig gehandelt.

aa) Sie kann sich nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen.

Denn 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 (BGH, Urteil vom 25.9.2023 – VIa ZR 1/23, BeckRS 2023, 29219 Rn. 13 - juris). Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21 - juris).. Der Fahrzeughersteller muss 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 Ab-

schalteinrichtung 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 26.06.2023, a.a.O., Rn. 62) im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25.9.2023 – VIa ZR 1/23, BeckRS 2023, 29219 Rn. 14 m.w.N.).

Dem genügt der Vortrag der Beklagten nicht. Diese hat nicht dargelegt, in welchem Umfange bei welchem sich ändernden Umgebungsdruck bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine Abrampung der AGR in welchem Maße erfolgt und dass das jeweilige Maß der Abrampung für die Ziele des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auch tatsächlich erforderlich ist. Insofern sind weder die für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen technischen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt bekannt noch welche Gedanken sich die verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten oder die im Rahmen der Ressortaufteilung hierfür zuständigen Mitarbeiter der Beklagten hierzu gemacht hatten.

bb) Das Verschulden der Beklagten entfällt auch nicht unter dem Gesichtspunkt einer Verhaltensänderung. Denn der diesbezügliche Vortrag der Beklagten bezieht sich ausschließlich auf die Information der Beklagten an das KBA im Oktober 2015 darüber, dass in bestimmten Fahrzeugen mit EA288-Motor eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt war sowie die dann ab Ende 2015 seitens der Beklagten in Abstimmung mit dem KBA erfolgte Entfernung der Fahrkurvenerkennung in den neu zu produzierenden Fahrzeugen nebst Entwicklung und Einsatz eines Software-Update, mittels dessen in bestimmten, schon produzierten und im Feld befindlichen Fahrzeugen - so auch im streitgegenständlichen Fahrzeug - hinterlegte Fahrkurvenerkennungen freiwillig entfernt wurden. Dies betrifft damit ausschließlich die vorgenannten (angeblichen) Abschalt-einrichtungen zu a (1) bis (3), nicht dagegen die beim streitgegenständlichen Fahrzeug weiterhin vorhandene umgebungsdruckabhängige Steuerung der AGR, hinsichtlich derer eine Verhaltensänderung der Beklagten nicht zu verzeichnen war und ist. Sie liegt insbesondere auch nicht darin, dass die Beklagte die umgebungsdruckabhängige Steuerung gegenüber der Typengenehmigungsbehörde in den Erläuterungen ihrer Emissionsminderungsstrategien offengelegt haben will. Denn damit geht keineswegs einher, dass Dritte in der Rolle als mögliche Erwerber des Fahrzeuges über die rechtlichen Risiken, die mit dem Erwerb eines Fahrzeuges mit einem Motor der Baureihe EA 288 verbunden sind, aufgeklärt worden wären (OLG Bremen aaO, Rn. 65).

c) Es ist von Erwerbskausalität der Implementierung der Abschalt-einrichtung in Form der umgebungsdruckabhängigen Steuerung auszugehen.

aa) Regelmäßig kann sich der Erwerber eines Fahrzeuges bei der Inanspruchnahme des Her-

stellers nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte, wenn er Kenntnis von der dem Fahrzeug anhaftenden Stilllegungsgefahr gehabt hätte. Dabei kommt es auch nicht auf eine Kenntnis von der konkreten Übereinstimmungsbescheinigung an. Der Käufer eines Fahrzeuges geht 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 (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 55 f.).

bb) Die Anwendung dieses Erfahrungssatzes kann aber dann in Frage stehen, wenn der Fahrzeughersteller vor Abschluss des Kaufvertrages sein Verhalten geändert und die Ausrüstung der in Rede stehenden Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss. Dies darzulegen und zu beweisen ist wiederum Sache des Fahrzeugherstellers (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 57).

Eine solche Verhaltensänderung hat die Beklagte nicht dargelegt (vgl. oben b bb).

cc) Auch die Anhörung des Klägers in der mündlichen Verhandlung hat Gegenteiliges nicht erbracht. Dieser gab an, sich vor dem Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs beim Mitarbeiter des Autohauses dahin erkundigt zu haben, ob das betreffende Fahrzeug von der Dieselpolitik betroffen ist. Er - der Kläger - habe den Dieselskandal mitbekommen und wissen wollen, ob es gegebenenfalls auch mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug Probleme geben könnte. Der Mitarbeiter der Verkäuferfirma habe jedoch erklärt, das sei bei diesem Fahrzeug nicht der Fall. Das Fahrzeug habe SCR-Katalysator und sei EU6. Der Kläger gab an, befürchtet zu haben, dass dann, wenn das Fahrzeug vom Dieselskandal betroffen sei, es möglicherweise keine Genehmigung für das Fahrzeug und Schwierigkeiten mit der Behörde gebe. Dann hätte er das Fahrzeug jedenfalls nicht gekauft. Diesen Angaben des Klägers kann entnommen werden, dass für diesen beim Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeuges die „Dieselpolitik“ durchaus von nicht unerheblicher Bedeutung war. Insofern hat die Anhörung des Klägers jedenfalls nicht die Vermutung der Erwerbskausalität erschüttert, sondern untermauert.

2. Der Ersatzanspruch des Klägers gegen die Beklagte beträgt 1.435,00 €.

a) Dem Kläger ist durch den Kauf des Fahrzeuges ein Schaden in entsprechender Höhe entstan-

den. Dies entspricht 5 % des ursprünglichen Kaufpreises von 28.700 € und liegt damit am unteren Rand der nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung eröffneten Spanne des Differenzschadens von 5 bis 15 % des Kaufpreises (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21 - juris - u.a.).

aa) Hierbei ist zu berücksichtigen, dass beim streitgegenständlichen Fahrzeug - entgegen den klägerischen Behauptungen - lediglich eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form der umgebungsdruckabhängigen AGR-Steuerung vorliegt. Des Weiteren ist das Verschulden der Beklagten relativ gering einzustufen, nachdem das KBA bislang keine Veranlassung gesehen hat, wegen dieser Steuerung einzugreifen und Anordnungen und Maßnahmen zu verhängen. Aus diesem Grunde ist es nach dem bisherigen Zeitablauf auch als relativ unwahrscheinlich zu erachten, dass der Kläger noch entsprechende Einschränkungen oder Auflagen für sein Fahrzeug zu erwarten hat.

bb) Soweit der Kläger hinsichtlich der ursprünglichen Implementierung der Fahrkurvenerkennung geltend macht, dass insoweit zumindest der Umstand verbleibe, dass die Funktionsweise des Emissionskontrollsystems im realen Fahrbetrieb des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht der abstrakt genehmigten Funktionsweise des Emissionskontrollsystems entspricht, vermag dieser Umstand nicht durchzugreifen und einen höheren Schadensansatz zu rechtfertigen. Denn die Beklagte hat insoweit unwidersprochen dargelegt, dass die Entwicklung des entsprechenden Software-Updates, mit dem die Fahrkurvenerkennung entfernt wurde, mit dem KBA abgestimmt und von diesem genehmigt worden war.

cc) Es sind auch keine konkreten Anhaltspunkte dafür ersichtlich und vom Kläger dargetan, dass im Zusammenhang mit dem Update technische Nachteile anderer Art für das Fahrzeug verblieben sind. Auch ist nicht ersichtlich, dass allein der Umstand, dass das Fahrzeug ursprünglich über eine Fahrkurvenerkennung verfügte, sich negativ auf den Marktpreis des Fahrzeuges ausgewirkt hatte und dies auch heute noch der Fall ist.

dd) Andererseits ist bei der Ermittlung des Schadens nicht die Umsatzsteuer aus dem Kaufpreis des Fahrzeuges in Abzug zu bringen, nachdem der Kläger - wie er glaubhaft bekundet hat - als pensionierter Beamter nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist.

b) Der Schaden ist bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung durch die vom Kläger gezogenen Nutzungen und Vorteile sowie den Restwert des Fahrzeuges nicht - auch nicht teilweise - aufgezehrt worden.

aa) Die Nutzungsvorteile belaufen sich in Höhe von 14.840,24 €.

Dabei ist angesichts des Fahrzeugtyps, seiner Klasse, motorischen Ausstattung und bisherigen Laufleistung von einer voraussichtlichen Gesamtlaufleistung des Fahrzeuges von 250.000 km auszugehen. Nach der vom BGH in ständiger Rechtsprechung bestätigten linearen Berechnung der Nutzungsvorteile betragen diese im vorliegenden Fall $(133.182 \text{ km} - 8.100 \text{ km}) : (250.000 \text{ km} - 8.100 \text{ km}) \times 28.700 \text{ €} = 14.840,24 \text{ €}$.

bb) Der Restwert ist in Höhe von 8.638 € zu veranschlagen.

Nach der von der Beklagten selbst vorgelegten DAT-Bewertung für das Fahrzeug vom 21.05.2025 (Anlage B 21) soll der Händlerverkaufswert 10.163,00 € betragen. Hiervon ist ein Abschlag von 15 % vorzunehmen, nachdem dem Kläger als privatem Nutzer und potentiellem Verkäufer nicht der übliche Händlerverkaufspreis als wertbildend entgegen gehalten werden kann, in den u.a. die vom Händler geschuldete gesetzliche Gewährleistung, Aufbereitung des Fahrzeuges und Gewinnspanne mit eingepreist ist, und der nach gerichtlicher Erfahrung im Durchschnitt ca. 15 % über dem Einkaufspreis liegt, der im Wesentlichen dem Wert des Fahrzeuges für den privaten Eigentümer entspricht. Danach beträgt der Restwert des Fahrzeuges zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung $10.163 \times 85 \% = \text{ca. } 8.638 \text{ €}$.

Die Summe aus Nutzungsvorteilen und Restwert ergibt einen Betrag in Höhe von 23.478,24 € und liegt damit unter dem Wert des Fahrzeuges zum Zeitpunkt des Kaufes durch den Kläger, der $28.700 \text{ €} - 1.435 \text{ €} = 27.265 \text{ €}$ betrug.

3. a) Der Zinsanspruch aus der Schadensersatzforderung ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB.

b) Die Beklagte ist zudem verpflichtet, den Kläger aus Schadensersatzgesichtspunkten von den diesem entstandenen, ersatzfähigen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten freizustellen.

aa) Diese berechnen sich aus einem Gegenstandswert von bis zu 1.500 €, nachdem die berechnete Forderung des Klägers gegen die Beklagte 1.435 € beträgt.

Es ist nicht ersichtlich, dass der ursprünglich geltend gemachte große Schadensersatzanspruch, der auf § 826 BGB hätte gestützt werden müssen, jemals begründet war. Der letztlich durchgreifende Aspekt der Implementierung einer umgebungsdruckabhängigen Abschalteneinrichtung rechtfertigte für sich gesehen nicht den Vorwurf sittenwidrigen Handelns der Beklagten. Zudem konnte eine Beauftragung der Klägervertreter mit der vorgerichtlichen Geltendmachung ei-

ner solchen (hohen) Schadensersatzforderung unter Kostengesichtspunkten nicht als notwendig und zweckmäßig erachtet werden, wenn hiervon in der Folge Abstand genommen wurde.

Der Ansatz einer 1,3 Geschäftsgebühr wird für angemessen erachtet, nachdem die vorliegende rechtliche und tatsächliche Problematik zwar grundsätzlich überdurchschnittlichen Zuschnitt aufweist, dem Gericht jedoch bekannt und auch an der teilweise standardmäßigen klägerischen Darstellung in diesem Rechtsstreit ersichtlich ist, dass die Prozessbevollmächtigten des Klägers vergleichbare Fälle in größerer Zahl außergerichtlich und gerichtlich wahrgenommen haben, was ihren Arbeitsaufwand pro Fall gesenkt hat. Auch ist nicht ersichtlich, dass der Gegenstand des Rechtsstreits für den Kläger von überdurchschnittlicher Bedeutung sein könnte. Der ersatzfähige Betrag beläuft sich mithin in Höhe von $127,00 \text{ €} \times 1,3 + 20 \text{ €}$ und 19 % Umsatzsteuer = 220,27 €.

II.

1. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Bei der Bildung der Kostenquoten war zu berücksichtigen, dass die Parteien im Hinblick auf die Änderung der Klageanträge mit entsprechender Änderung der Höhe des Streitwertes vor und nach Beginn der mündlichen Verhandlung mit unterschiedlichen Quoten an den anfallenden Kosten und Gebühren zu beteiligen sind, nämlich bis zur Klageänderung der Kläger zu 93 % und die Beklagte zu 7 %, nach der Klageänderung der Kläger zu 74 % und die Beklagte zu 26 %. Dies führt unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Höhe der in den beiden Verfahrensabschnitten angefallenen Kosten zu einer Gesamtquotelung von 86 % zu Lasten des Klägers und 14 % zu Lasten der Beklagten.

Soweit der Kläger geltend macht, das EU-Recht erlaube keine nationale Regelung, nach der ein Fahrzeugkäufer die Verfahrenskosten teilweise tragen muss, wenn der Hersteller gegen Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 verstoßen hat und dem Schadensersatzantrag des Käufers nur teilweise stattgegeben wurde, vermag das Gericht dies weder den bekannten EU-Vorschriften noch den vom Kläger zitierten gerichtlichen Entscheidungen zu entnehmen.

2. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeht gemäß § 709 ZPO.

3. Bei der Streitwertbemessung nach Klageänderung war zu berücksichtigen, dass klägerseits neben dem reduzierten Klageantrag Ziff. 1 auf den kleinen Schadensersatz vorgerichtliche Anwaltskosten weiterhin aus einem Gegenstandswert von 19.747,06 € geltend gemacht worden

sind, so dass die Kostenforderung im Sinne des § 4 Abs. 1 ZPO nur teilweise eine nicht streitwerterhöhende Nebenforderung darstellt, nämlich soweit sie aus dem reduzierten Streitwert in der Hauptsache bis zu 5.000,00 € resultiert, mithin in Höhe von 818,72 €. Der Mehrbetrag in Höhe von 1.161,44 € ist damit streitwerterhöhend und führt zu einem Gesamtstreitwert nach Klageänderung von 4.305,00 € + 1.161,44 € = 5.466,44 €.

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 Heilbronn
Wilhelmstraße 8
74072 Heilbronn

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 vierten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

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

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

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, die durch eine Rechtsanwältin, einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind als elektronisches Dokument zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

Stahl
Vorsitzender Richter am Landgericht

Die mit diesem Dokument untrennbar verbundene gerichtliche Entscheidung wurde

verkündet am 07.07.2025


als Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle