

Aktenzeichen:  
**37 C 324/25**



# Amtsgericht Simmern/Hunsrück

IM NAMEN DES VOLKES

## Urteil

In dem Rechtsstreit



**- Kläger -**

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwaltsgesellschaft  
mbH, Wallstraße 59, 10179 Berlin

gegen

Audi AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Ger-  
not Döllner, ebenda, Auto-Union-Straße 1, 85045 Ingolstadt

**- Beklagte -**

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Freshfields PartG mbB, Große Gal-  
lusstraße 14, 60315 Frankfurt am Main

wegen Forderung

hat das Amtsgericht Simmern/Hunsrück durch die Richterin am Amtsgericht Romes auf Grund  
der mündlichen Verhandlung vom 29.04.2026 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 3.450,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 13.03.2025 zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandene Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 602,74 € freizustellen.

3. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf 3.450,00 € festgesetzt.

## Tatbestand

Die Parteien streiten über einen deliktischen Schadensersatzanspruch, der infolge des Erwerbs eines Dieselfahrzeugs der Marke Audi vom Typ 4 40 2.0 TDI Avant (Motor EA 288) entstanden ist.

Der Kläger ist Käufer des streitgegenständlichen Dieselfahrzeugs des Typs Audi A4 40 2.0 TDI Avant mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED]. Der Kläger erwarb das streitgegenständliche Dieselfahrzeug am 09.09.2021 zu einem Kaufpreis von 23.000,-- € und einem KM-Stand von 68.000 (Anlage K1). Der Kläger nutzt das Fahrzeug zu privaten Zwecken.

Die Beklagte mit Sitz in Ingolstadt in Bayern ist eine deutsche Automobilherstellerin, die seit den 1960er Jahren dem Volkswagen-Konzern angehört. Einerseits entwickelt sie Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere PKW und leichte Nutzfahrzeuge der Marke Audi. Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie hält 99,55% der Aktien der Beklagten, die restlichen 0,45% befinden sich im Streubesitz. Zwischen der Volkswagen AG und der Beklagten besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag nach § 291 AktG. zugunsten der Volkswagen AG.

Die Beklagte beantragte als Fahrzeugherstellerin des hier streitgegenständlichen Fahrzeugtyps A4 40 2.0 TDI Avant die EG-Typgenehmigung bei der zuständigen Behörde. Das Fahrzeug gehört der PKW-Schadstoffklasse Euro 6 an. 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 durchlaufenden 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. Am 26.09.2017 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). Der Motor Typ EA 288 wurde von dem Mutterkonzern Volkswagen AG entwickelt und hergestellt.

Die Beklagte entwickelte in der Folgezeit eine Maßnahme zur Minderung der Stickoxidemissionen

in Form eines Software-Updates. Durch das Software-Update sollen die Stickoxidemissionen um bis zu 30 % gesenkt werden. Die Beklagte forderte infolgedessen den Kläger auf, ein Software-Update zur Minderung der Stickoxidemissionen auf dem Fahrzeug aufzuspielen.

Am 22.02.2023 veräußerte der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug zu einem Preis von 9.000,- € bei einem Kilometerstand von 110.633 km weiter.

Durch außergerichtliche Tätigkeit des Rechtsanwalts gemäß anwaltlichem Schreiben vom 31.10.2023 (Anlage K4) sind Anwaltskosten in Höhe von 602,74 € entstanden (1,6 Geschäftsgebühr aus 3.450,- € nebst Auslagenpauschale und Mehrwertsteuer).

Der Kläger trägt vor,

die Motorsteuerungssoftware enthalte ein temperaturabhängiges Emissionskontrollsystem (sog. „Thermofenster“), bei dem die Abgasrückführung außerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs reduziert werde sowie weitere Strategien, insbesondere eine Fahrkurvenerkennung, welche die Emissionskontrolle im realen Fahrbetrieb gegenüber dem Prüfstand verringerten und daher unzulässige Abschalteneinrichtungen darstellen. Das streitgegenständliche Fahrzeug halte trotz erfolgreichen Durchlaufens der NEFZ den vorgeschriebenen Grenzwerten von 80mg/Km entgegen den Angaben der Beklagten in der Übereinstimmungserklärung nicht in allen Betriebszuständen ein. Aus dem Grund sei die ausgestellte EG-Typgenehmigung und die damit einhergehende Übereinstimmungserklärung von Seiten der Beklagten rechtswidrig ausgestellt worden.

Der sich daraus ergebende Minderwert des erworbenen Fahrzeugs betrage mindestens 15 % des von ihm gezahlten Kaufpreises.

Der Kläger trägt weiterhin vor, er habe bei Erwerb des Fahrzeugs keine Kenntnis von der unzulässigen Abschalteneinrichtung gehabt. Er hätte bei Abschluss des Kaufvertrags vielmehr die berechtigten Erwartungen gehabt, dass das Fahrzeug im Ist-Zustand die zulassungsrechtlichen Vorgaben erfüllt. Bei Kenntnis der wahren Sachlage hätte er den PKW zu einem niedrigeren Kaufpreis erworben.

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte zu verurteilen, an ihn einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi A4 40 2.0 TDI Avant mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens 3.450,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit (= 13.03.2025) betragen muss.

2. Die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbe-

vollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 602,74 Euro freizustellen.

Die Beklagte beantragt,  
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor,

das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über keine unzulässige Abschaltvorrichtung. U.a. sei die AGR-Abschaltung bei weniger als -24 Grad und mehr als 70 Grad aus Motorschutzgründen notwendig. Ferner habe sie für das Handeln der Konzernmutter Volkswagen AG, welche den Motor EA 288 entwickelte, nicht einzustehen. Sie unterläge einem unvermeidbaren Verbotsirrtum. Darüberhinaus sei ein etwaiger Differenzschaden durch Nutzungsvorteile und den Restwert des Fahrzeugs vollständig aufgezehrt.

Zudem bestreitet sie die Aktivlegitimation des Klägers.

Wegen des übrigen Sach- und Streitstandes im Übrigen wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Schriftsatzanlagen sowie die Sitzungsprotokolle verwiesen.

## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist begründet.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Anspruch in Höhe von 3.450,-- € gemäß §§ 823 Abs. 2 BGB iVm. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV iVm. Art. 18 der Richtlinie 2007/46/EG iVm. Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu.

Die Aktivlegitimation des Klägers ist nach Überzeugung des Gerichts gegeben. An der Eigentümerstellung bestehen keine Zweifel, so wurden u.a. der Kaufvertrag sowie der Kraftfahrzeugschein vorgelegt, die beide den Kläger aufführen.

Der Anspruch nach § 823 Abs. 2 BGB iVm. §§ 6, 27 EG-FGV setzt voraus, dass der Hersteller schuldhaft eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und der Käufer deshalb einen Vermögensschaden erlitten hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, Rn. 33 ff.). Dies ist hier der Fall.

Die Beklagte hat eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilt.

Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ausweist. Auf den Inhalt der zugrundeliegenden EG-Typgenehmigung kommt es dabei nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, Rn. 34, juris; Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 267/20 –, Rn. 26 ff., juris; Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 303/20 –, Rn. 20 f., juris). Maßgebend ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages (vgl. BGH, Urteil vom 10. Juli 2023 – VIa ZR 1119/22 –, Rn. 13, juris).

Dies ist hier der Fall. Das Fahrzeug ist im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses mit mehreren unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgerüstet gewesen.

Die in dem vom Kläger erworbenen Fahrzeug verwendete prüfstandsbezogene Steuerung der Abgasrückführung stellt eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

(Eine Abschaltvorrichtung ist gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl 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.

Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet und nicht nur in einzelnen Mitgliedstaaten üblich sind (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 50).

Nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kann eine Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Während in Bezug auf die Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit

an, etwa auf die kombinierte Wirkung von Abgasrückführung und -reinigung. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. In diesem Zusammenhang bedarf es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter Funktion eingehalten würden, ist hingegen mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung. Die Prüfung im NEFZ lässt nur in Bezug auf die dabei wirksamen Emissionskontrollsysteme Prognosen für den gewöhnlichen Fahrbetrieb zu und auch das nur dann, wenn die Wirksamkeit der betreffenden Systeme im gewöhnlichen Fahrbetrieb nicht verringert wird. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 knüpft an die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit an und nicht an die Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 51).

Nach allgemeinen Regeln trifft die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschalt-einrichtung als solcher im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 den Kläger als Anspruchsteller (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 53; vgl. auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 27 ff., juris).

In der unstreitigen Absenkung der Abgasrückführung nach Hinzuschalten des SCR-Katalysators liegt eine solche Abschalt-einrichtung.

Die Beklagte hat eingeräumt, dass die in dem Fahrzeug verbaute Motorsteuerung eine Software-funktion aufweist, die anhand diverser Daten der verschiedenen Sensoren in dem Fahrzeug und anhand des spezifischen Fahrprofils erkennt, ob das Fahrzeug in dem Prüfstand (NEFZ) betrieben wird (sog. Fahrkurvenerkennung). In diesem Fall wird das Zusammenspiel zwischen der Abgasrückführung und dem SCR-Katalysator abweichend vom Normalbetrieb gesteuert.

Nach der Darstellung der Beklagten, die sich der Kläger zu eigen gemacht hat, benötigt der SCR-Katalysator eine Betriebstemperatur von etwa 200 °C, um uneingeschränkt zu arbeiten. Angesichts dessen wird die Abgasreinigung von Stickoxiden zu Beginn einer Fahrt bis zum Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators durch eine hohe Abgasrückführung bewirkt.

Im Prüfstandsbetrieb wird die hohe Abgasrückführungsrate auch bei Erreichen der Betriebstemperatur des Katalysators aufrechterhalten. Im Normalbetrieb dagegen wird die Abgasrückführung bei Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators abgesenkt. Die Beklagte bezeichnet dies mit der Umschaltung AGR high/low.

Diese Steuerung ist ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007.

Diese Vorschrift ist weit und dahin auszulegen, dass auch eine in einen Rechner zur Motorsteuerung integrierte oder auf ihn einwirkende Software ein „Konstruktionsteil“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, soweit sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit verringert (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – C-693/18 – (CLCV u.a.), NJW 2021, S. 1216 Rn. 61 ff., 68, beck-online; Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 36, juris; OLG Rostock, Urteil vom 31. Mai 2024 – 8 U 27/22 –, Rn. 75, juris; Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 23. Mai 2023 – 3 A 3/20 –, Rn. 232, juris). Der Begriff des Emissionskontrollsystems im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 umfasst sowohl die Technologien und die Strategie der Nachbehandlung von Abgasen, mit denen die Emissionen nach ihrer Entstehung, verringert werden, als auch diejenigen, mit denen – wie mit dem AGR-System – die Emissionen im Vorhinein, das heißt bei ihrer Entstehung, verringert werden (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – Rs. C-693/18 (CLCV u.a.), NJW 2021, S. 1216 Rn. 69 ff., 90, beck-online; OLG Rostock, Urteil vom 31. Mai 2024 – 8 U 27/22 –, Rn. 76, juris; Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 23. Mai 2023 – 3 A 3/20 –, Rn. 233, juris).

Die Minderung der Abgasrückführung durch die Motorsteuerung stellt daher ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 dar, das auf die Funktionen des Emissionskontrollsystems einwirkt.

Auch eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems liegt vor.

Dass die Reduzierung oder Abschaltung der Abgasrückführung zu einer Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, ist zunächst zu vermuten. 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 (so auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris; siehe auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 46, juris).

Dieser Vermutung ist die Beklagte nicht entgegengetreten. Sie hat insbesondere nicht vorgetragen, dass diese Verringerung der Abgasrückführung keinerlei Einfluss auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt hätte. Vielmehr behauptet die Beklagte nur mit Blick auf die Absenkung der Dosierfreigabetemperatur des SCR-Katalysators, dass diese Funktion keinerlei messbare Auswirkungen auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems habe, nicht aber auch mit Blick auf die unstrittige Umschaltung auf eine niedrige Abgasrückführung im Realbetrieb bei Hinzuschaltung des SCR-Katalysators. Dass die Absenkung der Abgasrückführung im Normalbetrieb kompensiert werden würde, hat die Beklagte ebenfalls nicht dargelegt.

Damit liegt in der Absenkung der hohen Abgasrückführungsrate nach Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators im Realbetrieb eine Abschaltvorrichtung. Denn die Softwarefunktion der Motorsteuerung verringert die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im Vergleich zu den unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystemen im NEFZ.

Auf die Frage, ob die Emissionsgrenzwerte im NEFZ auch bei Deaktivierung dieser Funktion eingehalten werden, mithin ob die Abschaltvorrichtung grenzwertkausal wirkt, kommt es, wie eingangs ausgeführt, für die Beurteilung, ob überhaupt eine Abschaltvorrichtung vorliegt, nicht an.

Diese Abschaltvorrichtung ist auch unzulässig.

Gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a) der VO (EG) Nr. 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig, wenn sie notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

Dass die Abregelung der Abgasrückführung bei Hinzutreten des SCR-Katalysators solchen Zwecken diene, hat die Beklagte nicht dargelegt.

Daneben stellt auch die umgebungsdruckabhängige Minderung der Abgasrückführung eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

Unstreitig wird die Abgasrückführung, die der Entstehung von Stickoxiden entgegenwirkt, bei Umgebungsdruckbedingungen, wie sie ab etwa 1.000m über NN herrschen, zumindest gemindert. Dieses unstrittige Vorbringen hat der Senat der Berufungsentscheidung ungeachtet der Frage, ob es sich um neues Vorbringen handelt, zu Grunde zu legen (vgl. BGH, Beschluss vom 23. Juni 2008 – GSZ 1/08 –, BGHZ 177, 212-217, Rn. 10).

In diesem Element der Motorsteuerung liegt eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10

der VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. dazu Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 39 ff., juris; Urteil vom 18. Dezember 2025 – 2 U 96/22 –, Rn. 65 ff., juris).

Es handelt sich um ein Konstruktionsteil, das auf das Emissionskontrollsystem Einfluss nimmt, Der zu vermutenden Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei Abregelung der Abgasrückführung ist die Beklagte trotz Erörterung dieser Fragen in der mündlichen Verhandlung am 06.11.2025 nicht entgegengetreten. Insbesondere hat die Beklagte nicht vorgetragen, dass etwaig erhöhte Stickoxidrohmissionen durch eine erhöhte Tätigkeit des SCR-Katalysators tatsächlich kompensiert würden. Soweit sie anführt, dass eine solche Kompensation möglich sei, ist diese bloße Möglichkeit ohne Belang.

(vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 29. Januar 2026 – 2 U 106/22 –, Rn. 25 - 52, juris)

Die Verletzung des Schutzgesetzes erfolgte auch schuldhaft.

Für eine Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ist ein fahrlässiger Verstoß gegen die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung erforderlich, aber auch ausreichend (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 38, juris). Wegen der objektiv vorliegenden Schutzgesetzverletzung besteht eine Verschuldensvermutung. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung 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 (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 59, juris). Maßgeblicher Zeitpunkt für den Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist der Abschluss des Kaufvertrags (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 61, juris), vorliegend also der 09.09.2021.

Die Beklagte beruft sich auf ein fehlendes Verschulden infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums.

Ein 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 26. Juni 2023, VIa ZR 335/21, Rn. 63, juris). Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus. Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen,

dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter iSd § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteneinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 II VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteil vom 25. September 2023, VIa ZR 1/23, beck-online).

Dieser Darlegungslast hat die Beklagte nicht genügt.

Das Verschulden der Beklagten ist auch nicht deshalb zu verneinen, weil nicht sie, sondern die Konzernmutter Volkswagen AG, den streitgegenständlichen Motor entwickelt und hergestellt hat. Zum hier maßgeblichen Zeitpunkt – September 2021 – war der streitgegenständliche Motor bereits Gegenstand der Untersuchungen durch das KBA, das sich schon zu der an die Fahrkurvenerkennung geknüpften Änderung der Abgasrückführung geäußert hatte. Diese Untersuchungen werden der Beklagten bei lebensnaher Betrachtung nicht verborgen geblieben sein, so dass sie Anlass hatte, die Richtigkeit der von ihr ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen eigenverantwortlich zu beurteilen.

Dem Kläger ist ein ersatzfähiger Differenzschaden in Höhe von 3.450,-- € entstanden.

Da die Beklagte wegen des enttäuschten Vertrauens des Käufers auf die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung für die aus dem Vertragsschluss folgenden Schäden haftet, kommt es für den Vermögensvergleich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses an (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 42, juris). Der Schaden des Käufers liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 40, juris).

Dieser Betrag ist nach § 287 Abs. 1 S. 1 ZPO innerhalb eines Rahmens von 5% - 15% des Kaufpreises zu schätzen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 72, juris). Bei der Schätzung sind die aus der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung folgenden Nachteile zu berücksichtigen, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit, wobei auch hier auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist. Weiter sind das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens relevant (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 76 - 77, juris).

Nach dieser Maßgabe ist im vorliegenden Fall ein Schaden in Höhe von 15% des Kaufpreises (= 3.450,-- €) entstanden. Bei der Bemessung ist zu berücksichtigen, dass - nachdem das OVG Schleswig (Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 25. September 2025 – 4 LB 36/23 –, Rn. 135 ff., juris) einen Freigabebescheid des Kraftfahrtbundesamtes zur Genehmigung diverser Abschaltanlagen auch wegen einer Höhenabschaltung für unwirksam erachtet hat - das Einschreiten behördlichen Handelns sehr wahrscheinlich ist. Im Übrigen liegt auch nicht nur ein unwesentlicher Verstoß vor, da auch hier die Haltung der Beklagten zum Ausdruck kommt, dass ihre Bindung an gesetzliche Umweltschutzvorschriften unter den Vorbehalt der technischen Machbarkeit gestellt wird. Die Verwendung mehrerer unzulässiger Abschaltanlagen rechtfertigt zudem die Bemessung des Schadens mit 15%.

Nutzungsvorteile sind auf den hier verlangten „kleinen“ Schadensersatz nicht anzurechnen. Eine Überkompensation ist nicht gegeben. Der Schaden (hier: Erwerb des überkauften Fahrzeugs) wird nicht durch die Nutzung des streitgegenständlichen Fahrzeugs kompensiert. Würde man die Nutzungsvorteile anrechnen, würde dies im Extremfall dazu führen, dass der Schadensersatz vollständig durch die Nutzung des Fahrzeugs aufgezehrt werden würde.

Nach alledem war der Klage in voller Höhe stattzugeben.

Die Verzinsungspflicht folgt aus §§ 280, 291 BGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 2 ZPO.

### **Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen die Entscheidung kann das Rechtsmittel der Berufung eingelegt werden. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 1.000 Euro übersteigt oder das Gericht des ersten Rechtzuges die Berufung im Urteil zugelassen hat.

Die Berufung ist binnen einer Notfrist von **einem Monat** bei dem

Landgericht Bad Kreuznach  
John-F.-Kennedy-Straße 17  
55543 Bad Kreuznach

einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung, spätestens mit Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung der Entscheidung.

Die Berufung muss mit Schriftsatz durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung und die Erklärung enthalten, dass Berufung eingelegt werde.

Die Berufung muss binnen zwei Monaten mit Anwaltsschriftsatz begründet werden. Auch diese Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung.

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 300 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

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

Amtsgericht Simmern/Hunsrück  
Schulstraße 5  
55469 Simmern

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

Rechtsbehelfe, 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** einzureichen, es sei denn, dass dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich ist. In diesem Fall bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig, wobei die vorübergehende Unmöglichkeit bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen ist. Auf Anforderung ist das elektronische Dokument nachzureichen.

Elektronische Dokumente müssen

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


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

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

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

Romes  
Richterin am Amtsgericht

Beglaubigt:

( Justizbeschäftigte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

(Dienstsiegel)