Landgericht Bremen

Im Namen des Volkes

Urteil

3 S 25/25

56 C 1523/23
Amtsgericht Bremerhaven

In dem Rechtsstreit

[redacted]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:
Gansel Rechtsanwälte, Wallstr. 59, 10179 Berlin
Geschäftszeichen: 166198[redacted]

gegen

Audi AG vertr.d.d. Vorstand, Auto-Union-Str. 1, 85045 Ingolstadt

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen Freshfields PartG mbB, Feldmühleplatz 1, 40545 Düsseldorf
Geschäftszeichen: [redacted]

hat das Landgericht Bremen – 3. Zivilkammer – durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Dumas, den Richter am Landgericht Jones und die Richterin am Landgericht Uhlenberg auf die mündliche Verhandlung vom 10.02.2026 für Recht erkannt:

I. Auf die Berufung des Klägers wird das am 08.01.2025 verkündete Urteil des Amtsgerichts Bremerhaven (56 C 1523/23) unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung des Klägers abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi mit der

Fahrzeugidentifikationsnummer [redacted] in Höhe von EUR 2.879,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.03.2024 zu zahlen.

II. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

III. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

V. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf EUR 2.879,00 festgesetzt.

Gründe

I.

Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin des von ihm erworbenen Fahrzeugs auf Schadensersatz wegen der behaupteten Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in Anspruch.

Der Kläger erwarb das streitgegenständliche Fahrzeug, einen gebrauchten Audi A4 2.0 TDI Avant, am 27.05.2019, mit einem Kilometerstand von 14.820 km zu einem Preis in Höhe von EUR 28.790,00. Das Fahrzeug ist mit einem von der Volkswagen AG entwickelten Motor der Baureihe EA 288 ausgestattet. Der Kläger veräußerte das Fahrzeug am 16.03.2022 mit einem Kilometerstand von 40.000 km zu einem Preis von EUR 21.500,00 weiter.

Im Übrigen wird gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil Bezug genommen.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, dass der für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung darlegungs- und beweisbelastete Kläger diese nicht hinreichend dargelegt habe. Seine Behauptung, die Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeugs erkenne anhand diverser Parameter – u.a. einer Fahrkurvenerkennung – den Prüfstandbetrieb gegenüber dem Straßenbetrieb und dass an diese Erkennung eine prüfstandbezogene Steuerung und Verbesserung der Abgasreinigung nur im Prüfstand anknüpfe, reiche für einen substantiierten Vortrag nicht aus. Gleiches gelte für die Behauptung des Klägers, dass allein aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte im normalen Fahrzeugbetrieb eine unzulässige Abschalteinrichtung oder eine Kombination verschiedener Abschalteinrichtungen vorliegen müsse. Soweit die Beklagte zugestanden habe, dass die Abgasrückführung bei Außentemperaturen unterhalb von -24 °C und oberhalb von +70 °C deaktiviert werde, handele es sich bei dieser Steuerung nicht um eine Abschalteinrichtung, weil ein solches Thermofenster alle Temperaturzonen umfasse, wie sie im Gebiet der Europäischen Union üblich seien, in denen eine Nutzung des Fahrzeugs normalerweise stattfinde. Im Übrigen sei der weitergehende Vortrag des Klägers zum Thermofenster nicht hinreichend substantiiert.

Gegen dieses Urteil wendet sich er Kläger mit seiner Berufung. Er behauptet weiterhin das Bestehen mehrerer unzulässiger Abschalteinrichtungen, und zwar die unzulässige Abgasreinigung durch Erkennung des Prüfzyklus, die Verwendung eines unzulässigen Thermofensters in Abhängigkeit von der Außentemperatur und eine unzulässige Abschalteinrichtung durch Absenkung der Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck.

Hinsichtlich der Abschalteinrichtung durch Absenkung der AGR-Rate in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck trägt der Kläger erstmals in der Berufungsinstanz – letztlich unstreitig – vor, dass die Abgasrückführungsrate im streitgegenständlichen Fahrzeug spätestens ab einer Höhe von etwa 1.000 Meter in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck reduziert werde und darin eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 liege. Eine solche umgebungsdruckabhängige Steuerung führe zu einer Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die in Teilen der Europäischen Union üblich und damit im normalen Fahrbetrieb zu erwarten seien, weshalb das Fahrzeug in dieser Ausgestaltung nicht zulassungsfähig gewesen wäre. Die Beklagte stelle die Minderung der Abgasrückführung ab einer Höhe von 1.000 Meter – was zutrifft – nicht in Abrede. Vielmehr habe sie eingeräumt, dass die Motorsteuerung zwar nicht die Höhenmeter erfasse, in denen das Fahrzeug betrieben werde, wohl aber den Umgebungsdruck und damit die Dichte der Außenluft. Da die AGR der Reduzierung von Stickoxidemissionen diene, führe ihre Absenkung zu einer Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems. Der Einwand der Beklagten, es handele sich lediglich um eine motorsteuerungsbedingte Anpassung an unterschiedliche Betriebspunkte, könne dem nicht entgegengehalten werden, da Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 eine Differenzierung nach Betriebspunkten nicht vorsähen, sondern eine durchgängige Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter unionsweit üblichen Fahrbedingungen verlangten. Gründe für eine ausnahmsweise Zulässigkeit einer umgebungsdruckabhängigen Reduzierung oder Deaktivierung der Abgasreinigung seien weder substantiiert dargelegt noch sonst ersichtlich; insbesondere stehe dem Abschalteinrichtungscharakter nicht entgegen, dass die Maßnahme technisch-physikalisch begründet werde.

Der Kläger beantragt, unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [redacted] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 2.879,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss;

2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 446,49 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Der Beklagte verteidigt die erstinstanzliche Entscheidung. Hierzu trägt die Beklagte vor, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen vorlägen. Auch das weitere Vorbringen in der Berufungsbegründung zur behaupteten Absenkung der AGR-Rate gebe keinen Anlass zu einer abweichenden Bewertung. Sie stellt in Abrede, dass die Reaktion der Motorsteuerung auf die Veränderung des Umgebungsdrucks nicht aus physikalischen Gründen zwingend notwendig sei, sodass es sich um streitigen Vortrag handele, der nicht nach den Ausnahmebestimmungen des § 531 Abs. 2 S. 1 ZPO zuzulassen sei. Der Vortrag der Klagpartei zu einer angeblich unzulässigen Umgebungsdruckkorrektur sei unsubstantiiert und genüge nicht den zivilprozessualen Darlegungsanforderungen für Schadensersatzansprüche. Auch mangels Verschuldens der Beklagten bestünde kein Schadenersatzanspruch des Klägers. Sie treffe keine Entwicklungsverantwortung; der streitgegenständliche Motor sei – was unstreitig ist – von der Volkswagen AG entwickelt worden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen und das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 10.02.2026 Bezug genommen.

II.

Die zulässige Berufung ist mit Ausnahme der geltend gemachten vorgerichtlichen Anwaltskosten begründet.

1. Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung von EUR 2.879,00 gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

   Die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV stellen Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB dar. Sie schützen das individuelle Interesse des Fahrzeugkäufers gegenüber dem Fahrzeughersteller, nicht aufgrund des Kaufvertragsabschlusses eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese dadurch zu erleiden, dass das Fahrzeug entgegen der Übereinstimmungsbescheinigung eine unzulässige Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufweist. Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung 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. Dem Käufer eines mit einer solchen unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeugs steht demnach unter den Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch gegen den Fahrzeughersteller zu, soweit ihm aufgrund des Vertragsabschlusses ein Vermögensschaden im Sinne der Differenzhypothese entstanden ist. Ein solcher Anspruch setzt voraus, dass der Hersteller schuldhaft eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und der Käufer deshalb einen Vermögensschaden erlitten hat (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11.10.2024 – 2 U 155/21 –, juris Rn. 22 ff. mwN.).

   Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

a) Die von der Beklagten für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilte Übereinstimmungsbescheinigung ist unrichtig. Denn das Fahrzeug verfügt über eine gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässige Abschalteinrichtung. Diese liegt in einer vom Umgebungsdruck abhängigen Absenkung der Abgasrückführungsrate. Eine derartige Steuerung ist als Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 einzuordnen. Die Kammer schließt sich dazu der Auffassung des Hanseatischen Oberlandesgerichts Bremen aus dem Urteil vom 11. Oktober 2024 (a.a.O. –, Rn. 38 - 56, juris, ebenso: Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 18. Dezember 2025 – 2 U 96/22 –, juris) an. Dort heißt es:

„Die Beklagte hat das Vorbringen des Klägers, dass die Abgasrückführung ab einer Höhe von 1.000 Meter jedenfalls gemindert werde, nicht in Abrede gestellt. Sie hat auf diesen Vortrag und den Hinweis des Senats hin klargestellt, dass die Motorsteuerung zwar nicht die Höhenmeter, in denen das Fahrzeug betrieben wird, erfasse, wohl aber den Umgebungsdruck und damit die Dichte der Außenluft. Sie hat im Übrigen vorgetragen, dass unter Umgebungsdruckbedingungen, wie sie in 1.000 Meter Höhe regelmäßig herrschen, noch keine vollständige „Abrampung“, d.h. Deaktivierung der Abgasrückführung, stattfinde. Damit hat die Beklagte aber eine Minderung der Abgasrückführung bei Umgebungsdruckbedingungen, wie sie bereits ab 1.000 Meter Höhe herrschen, nicht in Abrede gestellt.

Dieses unstreitige Vorbringen hat der Senat der Berufungsentscheidung ungeachtet der Frage, ob es sich um neues Vorbringen handelt, zu Grunde zu legen (vgl. BGH, Beschluss vom 23.06.2008 – GSZ 1/08 –, Juris Rn. 10, BGHZ 177, 212). Auch für eine Präklusion ist in diesem Fall kein Raum.

In diesem Steuerungselement liegt aber entgegen der Auffassung der Beklagten eine Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007.

(1) Wiederum stellt die Motorsteuerungssoftware, die eine Reduzierung der Abgasrückführung bei einem bestimmten Umgebungsdruck bewirkt, ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 dar.

(2) Diese Steuerungsfunktion schränkt die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, auch ein.

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).

Auch eine Verringerung der Wirksamkeit dieses Emissionskontrollsystems liegt vor. Hierbei kommt es auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems „unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind“ an (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 37, juris). Die Nutzung von Fahrzeugen in Höhen von über 1.000 m über dem Meeresspiegel gehört zu den im Unionsgebiet üblichen Bedingungen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 44, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris).

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 Dieselkraftstoff 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 auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris). Dass diese Verringerung der Abgasrückführung keinerlei Einfluss auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt hätte oder dass ein solcher Einfluss auf andere Weise kompensiert werden würde, hat die Beklagte nicht dargelegt. Den Hersteller trifft aber eine sekundäre Darlegungslast, wenn er geltend machen will, dass ein auf das Emissionskontrollsystem einwirkendes Konstruktionsteil nicht zu einer Verringerung der Wirksamkeit des Gesamtsystems führt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 44, juris; so wohl auch OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023 – 13 U 892/21 –, Rn. 68, juris).

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 Abschalteinrichtung 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 Abschalteinrichtung anzusehen ist.

Auch soweit die Beklagte anführt, dass eine Fahrt in unterschiedlicher Höhe unterschiedliche „Betriebspunkte“ darstellte und eine Abschalteinrichtung 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 Abschalteinrichtungen 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 Umweltschutzvorschiften.

Im Übrigen schließt sich der Senat der Auffassung an, dass die Argumentation der Beklagten auch aus anderem Grund nicht überzeugend ist. Folgte man ihr, läge die Definition, ob eine Abschalteinrichtung vorliegt oder nicht, stets in der Hand des Fahrzeugherstellers. Es entspricht aber dem Wesen und Kerngehalt des Verbots von Abschalteinrichtungen 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 Abschalteinrichtungen 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 (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 13, juris).

[…]

c) Die Minderung der Abgasrückführung in Abhängigkeit zum Umgebungsdruck ist auch nicht ausnahmsweise zulässig.

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

Dieser Ausnahmetatbestand ist eng auszulegen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 50, juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 61, juris). Verschmutzung und Verschleiß des Motors können auch mit Rücksicht auf die Ziele der Verordnung nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ im Sinne der genannten Bestimmung angesehen werden, denn sie sind vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 54 f., juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 63, juris). Mit den Zielen der Verordnung unvereinbar wäre es auch, eine Abschalteinrichtung allein deshalb zuzulassen, weil z. B. die Kosten für die Forschung hoch sind, die technische Ausrüstung teuer ist oder für den Nutzer häufigere und kostspieligere Wartungsarbeiten am Fahrzeug anfallen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 68, juris).

Daher kann eine Abschalteinrichtung 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 (EuGH,

a. a. O., Rn. 64). Auch würde eine Abschalteinrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre, offensichtlich dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, zuwiderlaufen und zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der NOx-Emissionen von Fahrzeugen führen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 63, juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 65, juris).

Eine Abschalteinrichtung ist im Übrigen nur dann „notwendig" im Sinne der Verordnung, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 69, juris).

Dem Hersteller obliegt die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschalteinrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 54)."

Die Kammer macht sich die vorstehenden Ausführungen nach eigener Prüfung zu eigen. Diese sind ohne Weiteres auf den vorliegenden Fall übertragbar.

Die Beklagte ist dem Vortrag des Klägers, dass die Abgasrückführungsrate im streitgegenständlichen Fahrzeug jedenfalls ab einer Höhe von etwa 1.000 m in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck reduziert werde und darin eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 liege, weil hierdurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Fahrbedingungen gemindert werde, die im Unionsgebiet üblich seien, nicht erheblich entgegengetreten. Sie hat sich vielmehr im Wesentlichen darauf beschränkt, die Funktionsweise als motorsteuerungsbedingte Anpassung einzuordnen und deren rechtliche Unzulässigkeit in Abrede zu stellen. Dies genügt nicht. Denn maßgeblich ist, ob die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird; dies ist hier nicht der Fall. Gründe für eine ausnahmsweise Zulässigkeit einer solchen Funktionsweise sind weder dargetan noch sonst ersichtlich.

Soweit die Beklagte einwendet, es handele sich insoweit um neuen Vortrag, der nach § 531 Abs. 2 Satz 1 ZPO nicht zuzulassen sei, greift auch dieser Einwand nicht durch. Wie bereits in dem vom Hanseatischen Oberlandesgericht Bremen entschiedenen Verfahren hat die Beklagte die umgebungsdruckabhängige Absenkung der AGR-Rate als tatsächlichen Umstand nicht ausdrücklich bestritten, sondern lediglich deren rechtliche Bewertung angegriffen. Unter diesen Umständen kann sie mit dem Einwand verspäteten Vorbringens nicht gehört werden. Ebenso wenig führt der Hinweis auf eine

mangelnde Substantiierung weiter. Der klägerische Vortrag bezeichnet die beanstandete Funktion hinreichend konkret nach Mechanismus und Einsatzbedingung. Ob die darin liegende Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems den Tatbestand des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 erfüllt, ist keine Frage fehlender Substantiierung, sondern der rechtlichen Würdigung.

Ob weitere unzulässige Abschalteinrichtungen vorliegen, etwa eine Erkennung des Fahrkurven- bzw. Prüfzyklus oder die Verwendung eines Thermofensters in Abhängigkeit von der Außentemperatur, kann dahinstehen.

b) Die Erwerbskausalität liegt ebenfalls vor.

Die Erwerbskausalität wird regelmäßig vermutet, da der Fahrzeugkäufer davon ausgehen darf, dass für das Fahrzeug eine zutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt, und er den Kaufvertrag zu diesem Preis nicht abgeschlossen hätte, wenn ihm eine Stilllegungsgefahr bekannt gewesen wäre (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11.10.2024 – 2 U 155/21 –, juris Rn. 63). Davon ist auch hier auszugehen.

c) Die Beklagte trifft auch ein eigenes Verschulden. Dass sie fahrlässig gehandelt hat, wird vermutet.

aa) Zwar trägt grundsätzlich der Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast für das Verschulden nach § 823 Abs. 2 BGB. 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. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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 (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, a.a.O., juris Rn. 67).

Demzufolge ist das Verschulden der Beklagten auch hier zu vermuten. Die Beklagte ist zudem als die verantwortliche Fahrzeugherstellerin zu qualifizieren. Dass der Motor von der Volkswagen AG konstruiert wurde, ändert daran nichts. Die Beklagte war das Unternehmen, welches das streitgegenständliche Fahrzeug in Umlauf gebracht und trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung dafür eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 59m BGHZ 237, 245; vgl. auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 08.03.2024 – 2 U 67/21 –, juris).

Die weiteren Ausführungen der Beklagten, sie habe ihre Sorgfaltspflichten beachtet, sind pauschal und nicht geeignet, die Verschuldensvermutung auszuräumen.

bb) Die Beklagte kann sich auch nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen.

Die Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum setzt voraus, dass der Fahrzeughersteller sowohl einen tatsächlichen Rechtsirrtum seiner maßgeblichen Repräsentanten als auch dessen Unvermeidbarkeit substantiiert darlegt und beweist. Das bloße Vorliegen einer EG-Typgenehmigung oder einer hypothetischen Genehmigung betrifft lediglich die Unvermeidbarkeit, ersetzt aber nicht den Nachweis eines Irrtums (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11.10.2024 – 2 U 155/21 –, juris Rn. 70 f.).

Hinsichtlich der Höhenabschaltung fehlt es an Vortrag der Beklagten dazu, dass sich ihre verfassungsmäßig berufenen Vertreter im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses über alle für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 erheblichen Umstände in einem Irrtum befunden hätten oder im Falle einer Ressortaufteilung den daraus folgenden Pflichten ordnungsgemäß nachgekommen wären.

d) Der Kläger hat auch einen Vermögensschaden erlitten.

aa) Ein Vermögensschaden des Käufers im Sinne der Differenzhypothese liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat. Der Schaden entsteht schon beim Abschluss des Kaufvertrags. Grund dafür ist, dass bei einem solchen Fahrzeug behördliche Maßnahmen drohen können, im Extremfall sogar eine Betriebsbeschränkung oder Betriebsuntersagung. Schon dieses Risiko mindert den Wert des Fahrzeugs, weil die sichere und jederzeitige Nutzbarkeit einen wirtschaftlichen Wert hat. Es kommt nicht darauf an, ob später tatsächlich Maßnahmen ergriffen wurden oder ob das Kraftfahrt-Bundesamt zunächst nichts unternommen hat. Für die Frage, ob ein Schaden entstanden ist, ist allein die Lage bei Vertragsschluss entscheidend. Der Schaden ist vom Tatrichter zu schätzen und bewegt sich regelmäßig in einem Rahmen von 5 % bis 15 % des Kaufpreises. Dabei sind insbesondere die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bestehenden Risiken, insbesondere die Wahrscheinlichkeit und der Umfang möglicher behördlicher Anordnungen, das Gewicht des Rechtsverstoßes im Hinblick auf die unionsrechtlichen Emissionsziele sowie der Grad des Verschuldens im konkreten Einzelfall zu berücksichtigen (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, a.a.O., juris).

Gemessen hieran wird der Schaden auf 2.879,00 € geschätzt. Dies entspricht 10 % des Kaufpreises. Das Kraftfahrtbundesamt hat bislang zwar keine weiteren Maßnahmen getroffen; solche sind aber auch nicht ausgeschlossen. Eine solche Gefahr kann nicht mit einfachen Mittel abgewendet werden. Des Weiteren spricht vieles dafür, dass die Beklagte Umweltschutzvorgaben hinter die technische Machbarkeit zurückgestellt hat, auch wenn der Verstoß nur fahrlässig war.

bb) Der Schaden ist auch nicht (vollständig) aufgezehrt.

Dass für die Schätzung des Differenzschadens auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist, schließt eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung, deren Voraussetzungen der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat, allerdings nicht aus. Insofern gelten die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum "kleinen" Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß. Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 80, BGHZ 237, 245).

Dies ist hier nicht der Fall.

(1) Der tatsächliche Wert des Fahrzeuges betrug bei Vertragsabschluss EUR 28.790,00.

(2) Die Summe aus dem Wert der gezogenen Nutzungen und dem Restwert des Fahrzeuges beträgt EUR 24.582,85. Dieser Wert berechnet sich wie folgt (dazu im Einzelnen vgl. BGH, a.a.O., Rn. 80 ff., juris):

Nutzungsvorteil = Bruttokaufpreis x Kilometerleistung seit Kauf
Erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt)

= EUR 28.790,00 x (40.000 km – 14.820 km)
(250.000 km – 14.820 km)

= EUR 3.082,85 Wert der gezogenen Nutzungen

+ Restwert anhand des Verkaufspreises zu schätzen, hier: EUR 21.500,00

= EUR 24.582,85

Da die Summe aus dem Wert der gezogenen Nutzungen und dem Restwert den tatsächlichen Wert des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages nicht übersteigen, sind diese nicht schadensmindernd anzurechnen.

Demnach kann der Kläger einen Betrag in Höhe von EUR 2.879,00 von der Beklagten als Schadenersatz verlangen.

2. Der Anspruch auf Zahlung von Rechtshängigkeitszinsen ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB. Die Klage wurde der Beklagten am 22.03.2024 zugestellt.

3. Ein Anspruch auf Freistellung von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten besteht dagegen nicht.

a) Höchstrichterlich ist entschieden, dass auf der Grundlage einer Haftung der Beklagten nach §§ 823 Abs. 2 BGB, 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV eine Erstattung vorgerichtlicher

Rechtsanwaltskosten nicht verlangt werden kann (vgl. BGH, Urteil vom 16.10.2023 – VIa ZR 14/22 –, juris Rn. 13; OLG Celle, Urteil vom 20.03.2024 – 7 U 287/22 –, juris Rn. 48).

b) Eine Haftung der Beklagten aus § 826 BGB, sei es in Verbindung mit § 31 oder mit § 831 BGB, innerhalb derer auch vorgerichtliche Anwaltskosten erstattungsfähig wären, kommt nicht in Betracht (vgl. OLG Oldenburg, Urt. v. 25.09.2025 – 1 U 37/25). Insoweit fehlt es an jedem substantiierten Vortrag dazu, dass organschaftliche Vertreter der Beklagten Kenntnis von der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen hatten und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit Schädigungsvorsatz veranlassten. Ein etwaiges sittenwidriges Verhalten von Verantwortlichen der VW AG als Motorherstellerin ist der Beklagten als rechtlich selbständiger Fahrzeugherstellerin nicht zuzurechnen. Ebenso wenig greift § 831 BGB ein, da weder die VW AG noch die im Typgenehmigungsverfahren tätigen Personen Verrichtungsgehilfen der Beklagten waren. Auch unter dem Gesichtspunkt des Verzugs kann der Kläger die Kosten nicht ersetzt verlangen, weil Vortrag dazu fehlt, dass sich die Beklagte im Zeitpunkt der außergerichtlichen Mandatierung bereits in Verzug befand. Eines Hinweises auf diesen Umstand bedurfte es nicht, weil es sich bei den beanspruchten vorgerichtlichen Anwaltskosten um eine Nebenforderung handelt (vgl. § 139 Abs. 1 S. 1 2. HS ZPO).

4. Die nicht nachgelassenen Schriftsätze vom 06.03.2026 gaben keinen Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung.

5. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Das Unterliegen des Klägers hinsichtlich des Antrags auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist verhältnismäßig geringfügig und hat keine nennenswerten Mehrkosten verursacht.

6. Die Entscheidungen zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruhen auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

7. Die Revision war nicht zuzulassen, da die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat und auch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts nicht erfordern (§ 543 Abs. 2 ZPO).

Dumas
Vorsitzender Richter am Landgericht

Dumas
Vorsitzender Richter am Landgericht

(für Richter am Landgericht Jones, der wegen Krankheit an der Unterschrift gehindert ist).

Dumas
Vorsitzender Richter am Landgericht

(für Richterin am Landgericht Uhlenberg, die sich im Mutterschutz befindet und daher an der Unterschrift gehindert ist).

Landgericht
der Freien Hansestadt Bremen

Freie
Hansestadt
Bremen

Verkündungsvermerk:

Aktenzeichen:	**3 S 25/25**

Das Urteil wurde am 17.03.2026 verkündet.

Bremen, 27.03.2026

[redacted]
Justizfachangestellte