

Telefon (Durchwahl): (040) 4 28 43 - 4727
Telefon (Zentrale): (040) 4 28 28 - 0
Telefax (Geschäftsstelle): (040) 4279-85281
Telefax: (040) 4 27 98 – 3162 / 3163
SAFE-ID: safe-sp1-1425982792549-015792812

Zimmer: A 278

Bitte bei Antwort angeben:
Geschäftsnummer:

316 O 79/24

Landgericht Hamburg, 316 O 79/24
Postfach 300121, 20348

Rechtsanwälte
Gansel

, den 20.12.2024

In Sachen

. ./ Volkswagen AG

Ihr Zeichen:

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

anbei erhalten Sie eine beglaubigte Abschrift des Urteils vom 18.12.2024.

Mit freundlichen Grüßen

Lubcke, JFAng

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

Den barrierefreien Zugang zum Gebäude erfragen Sie bitte vorab telefonisch.

Datenschutzhinweise:

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung durch die Justiz nach Artikel 13 und Artikel 14 der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung finden sich auf der Internetseite des Hanseatischen Oberlandesgerichts unter <https://www.justiz.hamburg.de/rechtsprechung-senate/datenschutzhinweise>

Auf Wunsch übersenden wir diese Informationen auch an Verfahrensbeteiligte in Papierform.

Bankverbindung

Justizkasse Hamburg:

Deutsche Bundesbank

IBAN: DE10 2000 0000 0020 0015 01

BIC:

Verkehrsanbindung

Messehallen: U2

Sievekingplatz: Metrobus 3

Bus 112

und Schnellbus 35, 36

Nachtbriefkasten

links an der
Haupteingangstür

USt-Id. Nr.

DE 118509725

Landgericht Hamburg

Az.: 316 O 79/24

Verkündet am 18.12.2024

Lubcke, JFAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

[REDACTED], [REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel**, Wallstraße 59, [REDACTED], Gz.:
[REDACTED]

Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den [REDACTED], ebenda, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED], [REDACTED] -
[REDACTED], Gz.:

[REDACTED]
[REDACTED] die Richterin am Amtsgericht

Dr. Berentelg als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 06.11.2024 für
Recht:

1. Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 3.600,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 17.04.2024 zu zahlen.
Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
2. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 1/3 und die Beklagte 2/3 zu tragen.
3. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar. Für die Beklagte ist das Urteil vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der

Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand

Der Kläger begehrt Schadensersatz im Zusammenhang mit dem sogenannten Diesel-Abgaskandal.

Der Kläger erwarb am 07.08.2015 ein Fahrzeug der Marke VW des Typs Tiguan 1.0 TDI 4-Motion, FIN [REDACTED] als Neuwagen zu einem Kaufpreis von 36.000,00 Euro. Das Fahrzeug unterfällt der PKW-Schadstoffklasse Euro 6, es ist ausgestattet mit einem Motor des Typs EA 288.

Maßgeblich für die Abgaswerte war die Prüfung der Emissionen im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Nach Prüfung eines Referenzfahrzeugs wurde der eine Typengenehmigung erteilt und die Beklagte stellte für das streitgegenständliche Fahrzeug eine EG-Übereinstimmungserklärung aus.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist sowohl mit einer Abgasrückführung (AGR) als auch mit einem System zur Abgasnachbehandlung (Selective Catalytic Reduction (SCR)) unter der Verwendung von AdBlue ausgestattet. Die Fahrzeugsoftware des Fahrzeugs erkannte anhand einer Fahrkurvenerkennung, ob das Fahrzeug sich im Prüfmodus befand. Im Prüfzyklus wurde die Ad-Blue Dosierung bereits vor Erreichen der Mindesttemperatur und in erhöhter Menge aktiviert. Im Prüfzyklus wurde zudem auch nach Erreichen einer Betriebstemperatur von ca. 200 °C an einem Betriebsmodus mit erhöhter AGR-Rate festgehalten, während dies im Straßenbetrieb nicht der Fall war. Die unterschiedlichen SCR-Dosierungsstrategien wurden mittels einer Umschaltstrategie gesteuert. Die Software des streitgegenständlichen Fahrzeugs enthielt diese Fahrkurvenerkennung.

Der Kilometerstand des Fahrzeugs betrug zum Schluss der mündlichen Verhandlung 105.018 km.

Der Kläger meint, er habe ein objektiv minderwertiges Fahrzeug erworben. Das KBA habe die Typengenehmigung nicht erteilen und die Beklagte keine Übereinstimmungserklärung ausstellen dürfen. Der Kläger ist der Ansicht, ihm stehe ein Schadensersatzanspruch zu, da das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer Umschaltlogik versehen sei, die nicht in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ stehe. Entscheidend sei, dass die vom Antragsteller im Verfahren gemachten Angaben von der tatsächlichen Bauart des Fahrzeugs abwichen. Die EG-Typengenehmigung sei rechtswidrig, da die Beklagte die softwaregesteuerte Umschaltlogik nicht angegeben habe. Der Kläger ist weiter der Ansicht, die durch die Fahrkurve gesteuerte Funktion des SCR-Kats stelle grundsätzlich eine unzulässige Abschalteinrichtung gem. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 dar. Es komme insoweit nicht darauf an, ob die Funktion zu einer Verringerung der Emissionskontrolle im Realbetrieb oder zu einer Verstärkung im NEFZ führe. Es sei weiter unerheblich, ob die gesetzlichen Grenzwerte auch ohne die Fahrkurvenerkennung eingehalten werden. Der Kläger behauptet weiter, die AGR des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei nicht in allen innerhalb Europas üblicherweise herrschenden Temperaturbereichen vollständig aktiv. Es erfolge eine Reduktion der AGR-Rate in Abhängigkeit zur Außentemperatur (Abrampung). Alle Dieselfahrzeuge mit AGR verfügten über eine temperaturgesteuerte AGR.

Der Schaden resultiere daraus, dass das Vertrauen des Klägers in die Richtigkeit er Angaben aus der EG-Übereinstimmungserklärung verletzt worden sei (Differenzschaden). Die rechtliche Zulassungsfähigkeit sei von Anfang an nicht gegeben. Es habe von Anfang an die Gefahr bestanden, dass die Zulassungsbehörde die Zulassung widerrufen werde. Der Differenzschaden liege bei mindestens 15 % des gezahlten Kaufpreises. Der Schadensersatzanspruch müsse wirksam,

verhältnismäßig und abschreckend sein. [REDACTED] des Schadensersatzanspruchs sei zu berücksichtigen, dass mehrere unzulässige Abschaltseinrichtungen zum Einsatz kämen. Nutzungsersatz sei nicht anzurechnen. Es sei auch nur ein tatsächlich realisierter Restwert zu berücksichtigen. Bei der Schadensberechnung sei zudem eine höhere Gesamtleistung als 250.000 km anzunehmen. Da Das KBA erhebliche Zweifel an der Zulässigkeit der verwendeten Abschaltseinrichtung geäußert habe, könne auch nicht von einem unvermeidbaren Verbotsirrtum ausgegangen werden. Der Kläger behauptet, der Restwert des Fahrzeugs betrage 11.300 (Händlereinkaufspreis).

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke VW Tiguan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5400,00 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 766,36 freizustellen;

hilfsweise, sofern die Beklagte nicht antragsgemäß verurteilt wird,

das Verfahren gemäß § 148 ZPO analog auszusetzen und das Verfahren erst wieder aufzunehmen, nachdem die im Beschluss des LG Ravensburg vom 27. Oktober 2023 gestellten Fragen durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH), Az. C-666/23 bis C-668/23 beantwortet worden sind.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen,

sowie

den Antrag auf Aussetzung des Verfahrens zurückzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, eine unzulässige Abschaltseinrichtung liege nicht vor. Unabhängig von der Fahrkurvenerkennung würden die gesetzlichen Abgasgrenzwerte eingehalten, wodurch es an einer (grenzwertkausalen) Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter normalen Fahrbedingungen fehle. Die Herabsetzung der Dosierfreigabetemperatur und die frühere Eindosierung von AdBlue im NEFX aufgrund der Fahrkurvenerkennung habe keine messbaren Auswirkungen auf die NOx-Emissionen. Das Fahrzeug könne bis heute ohne jede Einschränkung genutzt werden. Die Beklagte behauptet, spätestens durch ein Software-Update am 19.09.2022 sei die Fahrkurvenerkennung entfernt worden. Die Beklagte ist weiter der Ansicht, es liege keine unzulässige Abschaltseinrichtung in Form eines Thermofensters vor. Eine AGR-Korrektur erfolge lediglich bei Temperaturen unter -24 °C oder über 70°C. In dem dazwischenliegenden Temperaturbereich werde keine Korrektur der AGR-Rate vorgenommen, auch keine schrittweise Reduktion. Damit handele es sich bei dem Thermofenster schon nicht um eine Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007. Hilfsweise beruft die Beklagte sich darauf, dass die Deaktivierung der AGR bei den genannten Temperaturüber- bzw. -unterschreitungen jedenfalls zum Schutz des Motors und zum sicheren Fahrzeugbetrieb erforderlich und damit zulässig.

Der Annahme eines Schadens stehe entgegen, dass zu keinem Zeitpunkt eine Stilllegung des streitgegenständlichen Fahrzeugs drohe. Jedenfalls durch die Entfernung der Fahrkurvenerkennung durch ein Software-Update sei ein Schaden entfallen. Es sei überdies allenfalls ein Differenzschaden in Höhe von 5 % des Kaufpreises anzusetzen. Es sei jedenfalls eine Nutzungsschädigung in Höhe von 22.426,85 Euro anzusetzen. Die Beklagte ist der Auffassung, sie habe sich jedenfalls in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden. Eine Unvermeidbarkeit sei auch dann gegeben, wenn die Genehmigungsbehörde die fragliche Funktion im Nachhinein nicht beanstandete. Die Beklagte behauptet, der Restwert betrage unter Zugrundelegung einer Laufleistung von 103.584 km 14.307 Euro.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage hat teilweise Erfolg.

1. Der Kläger hat einen Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf Differenzschadensersatz in Höhe von 10 % des Kaufpreises (EUR 3.600,00).

2. Bei den §§ 6 Abs. 1 27 Abs. 1 EG-FGV handelt es sich um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, die das individuelle Interesse des Fahrzeugkäufers gegenüber dem Fahrzeughersteller schützen, nicht aufgrund des Kaufvertragsabschlusses eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese dadurch zu erleiden, dass das Fahrzeug entgegen der Übereinstimmungsbescheinigung eine unzulässige Abschalteinrichtung gem. Art. 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aufweist (BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21).

3. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung jedenfalls in Bezug auf die Fahrkurvenerkennung und die damit verbundene Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem erteilt.

a) 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 Artt. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 aufweist.

b) Vorliegend weist das streitgegenständliche Fahrzeug eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form einer Fahrkurvenerkennung auf.

aa) Nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 ist eine Abschalteinrichtung 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.

Es ist unstreitig, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug im Erwerbszeitpunkt eine Software installiert war, die erkannte, ob sich ein Fahrzeug im Prüfzyklus befindet. Im Prüfzyklus wurde auch nach Erreichen einer Betriebstemperatur von 200 C nicht – wie aber im normalen Betrieb – auf einen Betriebsmodus mit geringerer Abgasrückführungsrate gewechselt. Zudem wurde im Prüfzyklus mit der Eindosierung von AdBlue bereits ab einer Betriebstemperatur des

SCR-Katalysators von ca. 130 C statt ca. 150 C im Realbetrieb begonnen.

Damit sind die Tatbestandsvoraussetzungen einer Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 erfüllt. Für die Annahme einer Abschaltseinrichtung kommt es nicht darauf an, ob sich diese auf die Einhaltung der Grenzwerte auswirkt (vgl. nur BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 51 – zitiert nach juris; OLG München, Urteil vom 22.12.2023, Az. 36 U 129/23 e, Rn. 78 – zitiert nach juris).

bb) Die Abschaltseinrichtung ist auch unzulässig. Ein einschlägiger Ausnahmetatbestand ist nicht ersichtlich. Die dafür darlegungs- und beweisbelastete Beklagte hat lediglich vorgebracht, mangels Kausalität der Abschaltseinrichtung für die Einhaltung der Grenzwerte liege keine unzulässige Abschaltseinrichtung vor. Dies ist jedoch, wie ausgeführt, ohne Einfluss auf die Frage der Zulässigkeit (vgl. OLG München, a.a.O., Rn. 82 f. – zitiert nach juris).

c) Ob vorliegend auch eine unzulässige Abschaltseinrichtung in Form eines Thermofensters vorlag, kann dahin stehen, da jedenfalls eine unzulässige Abschaltseinrichtung in Form eines fahrkurvengesteuerten Verhaltens der AGR vorliegt.

4. Die Beklagte handelte auch schuldhaft, nämlich fahrlässig. Das Verschulden des Fahrzeugherstellers wird vermutet, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgibt und dadurch gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstößt (BGH, Urteil vom 25.09.2023, Az. VIa ZR 1/23, Rn. 14 – zitiert nach juris). Die Beklagte muss daher Umstände darlegen und beweisen, die ihr Verhalten zum Zeitpunkt des Kaufs ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen. Beruft sie sich auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, muss sie sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums darlegen und erforderlichenfalls beweisen (BGH, a.a.O.). Dies setzt nach den überzeugenden Ausführungen des OLG München (a.a.O. Rn. 87 – zitiert nach juris), denen sich das Gericht anschließt, Folgendes voraus:

„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 Abschaltseinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Beruft sich der Fahrzeughersteller weder auf eine tatsächliche oder hypothetische Genehmigung der zuständigen Behörde noch auf einen externen qualifizierten Rechtsrat, sondern auf selbst angestellte Erwägungen, ist ihm eine Entlastung verwehrt, wenn mit Rücksicht auf die konkret verwendete Abschaltseinrichtung eine nicht im Sinne des Fahrzeugherstellers geklärte Rechtslage hinreichend Anlass zur Einholung eines Rechtsrats bot. Ebenso scheitert eine Entlastung, wenn sich der Hersteller mit Rücksicht auf eine nicht in seinem Sinn geklärte Rechtslage erkennbar in einem rechtlichen Grenzbereich bewegte, schon deshalb eine abweichende rechtliche Beurteilung seines Vorgehens in Betracht ziehen und von der eventuell rechtswidrigen Verwendung der Abschaltseinrichtung absehen musste. Eine Entlastung ohne Rücksicht auf die aus den vorstehenden Erwägungen folgenden Sorgfaltspflichten, etwa mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Verwendung von Thermofenstern ein allgemeiner Industriestandard zugrunde lag oder dass nach den Angaben des Kraftfahrtbundesamts rechtlich von ihm so bewertete unzulässige Abschaltseinrichtungen auch nach umfangreichen Untersuchungen nicht festgestellt worden seien, kommt dagegen nach dem gesetzlichen Fahrlässigkeitsmaßstab nicht in Betracht (BGH, Urteil vom 25.09.2023, VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064, juris Rdnr. 14; BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, juris Rdnr. 70).“

Diesen Anforderungen genügt der Vortrag der Beklagtenseite nicht. Es ist weder dargelegt, dass die Beklagte überhaupt die Zulässigkeit der streitgegenständlichen Fahrkurvenerkennung geprüft hat, noch dass sich sämtliche ihre Repräsentanten im Rechtsirrtum befunden haben. Der bloße Verweis auf die Einschätzung des Kraftfahrzeugbundesamtes, es sei keine unzulässige Abschalteinrichtung in den Fahrzeugen enthalten, nicht aus, um die Vermutung fahrlässigen Handels zu entkräften (OLG München, a.a.O., Rn. 91 – zitiert nach juris). Die Beklagte kann sich auch nicht durch den Verweis auf eine hypothetische Genehmigung des Kraftfahrzeugbundesamtes entlasten. Die hypothetische Genehmigung betrifft die Frage nach der Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums (BGH, Urteil vom 27.11.2023, Az. VIa ZR 1425/22, Rn. 32 – zitiert nach juris). Hier ist jedoch schon kein Verbotsirrtum als solcher hinreichend dargelegt.

5. Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger im Rahmen des Anspruchs nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 [REDACTED] auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 55 – zitiert nach juris).

6. Dem Kläger ist ein Vermögensschaden entstanden, der auf der Verringerung des objektiven Werts des streitgegenständlichen Fahrzeugs infolge der Ausrüstung mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung beruht. Das Gericht schätzt den entstandenen Differenzschaden auf 10 Prozent des gezahlten Kaufpreises, mithin EUR 3.600,00.

a) Entgegen der Auffassung der Beklagten ist hier nicht davon auszugehen, dass ein Schaden entfällt, weil zu keinem Zeitpunkt eine Stilllegung gedroht habe. Die unzulässige Abschalteinrichtung birgt nach § 25 Abs. 3 EG-FGV die Gefahr einer nachträglichen Anordnung von Nebenbestimmungen oder sogar einer Stilllegung des Fahrzeugs durch das Kraftfahrzeugbundesamt. Diese Gefahr war bereit im Zeitpunkt des Kaufvertrags angelegt, der für die Schadensentstehung maßgeblich ist (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn.

42 – zitiert nach juris).

b) Bei der Schätzung der Höhe des Schadens nach § 287 Abs. 1 S. 1 ZPO hat das Gericht berücksichtigt, dass der Differenzschaden nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zwischen 5 und 15 Prozent des gezahlten Kaufpreises anzusetzen ist (BGH, a.a.O., Rn. 73 ff. – zitiert nach juris). Das Gericht geht dabei davon aus, dass die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs die unionsrechtlichen Vorgaben einhält.

Auf dieser Grundlage schätzt das Gericht den Differenzschaden auf 10 Prozent des Kaufpreises. Maßgeblich war insoweit, dass sich der Pflichtverstoß der Beklagten wie auch das Maß ihrer Fahrlässigkeit im durchschnittlichen Bereich befand. Umstände, die ein Abweichen von einem Durchschnittsfall rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.

c) Ein Vorteilsausgleich ist vorliegend nicht geboten. Auf den hier geltend gemachten Differenzschaden sind im Wege der Vorteilsausgleichung Nutzungsvorteile und Restwert des Fahrzeugs erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie in der Summe den Kaufpreis verringert um den 10%igen Differenzschaden nicht übersteigen (BGH, a.a.O., Rn. 80, - zitiert nach juris).

Vorliegend schätzt das Gericht die gezogenen Nutzungen auf EUR 15.122,60. Die Schätzung erfolgte gemäß § 287 Abs. 1 S. 1 ZPO, indem das Gericht den Bruttokaufpreis (EUR 36.000) durch die voraussichtliche Restlaufzeit im Erwerbszeitpunkt (250.000 km – 0 km) geteilt und diesen Wert mit den gefahrenen Kilometern (105.018 km) multipliziert hat. Nach dem Dafürhalten des Gerichts war bei dieser Berechnung eine voraussichtliche Gesamtleistung von 250.000 km anzunehmen (vgl. hierzu OLG München, Urteil vom 22.12.2023, Az. 36 U 5710/22).

Hinsichtlich des Restwertes kann es insoweit dahinstehen, ob der von der Klägerseite vorgetragene oder der von der Beklagtenseite vorgetragene Restwert zugrunde zu legen ist. Dann auch unter Berücksichtigung des höheren Restwerts von EUR 14.307 übersteigt die Summe aus Nutzungen und Restwert den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Kauf nicht ($15.122,60 + 14.307 < 32.400$).

d) Auch ein von der Beklagtenseite vorgetragenes nachträgliches Software-Update, das die Fahrkurvenerkennung entfernt hat, ist nicht geeignet, einen Schaden entfallen zu lassen. Das Gericht schließt sich insoweit den überzeugenden Ausführungen des OLG Köln (Urteil vom 14.08.2024, Az. 11 U 181/21, Rn. 42, zitiert nach juris) an:

„Zum einen ist davon auszugehen, dass das Update bereits in dem für das Fahrzeug ermittelten Restwert Berücksichtigung gefunden hat, weil dessen Verfügbarkeit den maßgeblichen Marktteilnehmern bekannt ist und in die Bewertung des betreffenden Fahrzeugmodells einfließt (vgl. OLG Hamm, Urt. v. 20.11.2023, Az. 18 U 225/22, juris Rn. 203; Urt. v. 29.02.2024, Az. 13 U 40/22, juris Rn. 96 f.). Zum anderen hat die Klägerin das Fahrzeug 2015 erworben und ist dem Risiko von Maßnahmen bis hin zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung mehrere Jahre ausgesetzt gewesen. Ihr Schaden, für dessen Entstehung der Zeitpunkt des Vertragsschlusses maßgebend ist und der in dem Betrag liegt, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (vgl. BGH, Urt. v. 23.06.2023 - Via ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2265), hat über den gesamten Zeitraum bestanden. Mit dem unionsrechtlichen Gebot wirksamer und abschreckender Sanktionen wäre es offenkundig unvereinbar, wenn ein Automobilhersteller über viele Jahre hinweg unzulässige Abschalteinrichtungen in seinen Fahrzeugen verwenden, die Nutzer hierdurch dem fortlaufenden Risiko von Maßnahmen bis hin zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung aussetzen und sich dann bei ihrer Entdeckung auf einen gleichsam rückwirkenden Schadensfortfall durch eine nun angebotene Beseitigungsmöglichkeit berufen könnte. Denn ein solches Verständnis würde dazu führen, dass der Erwerber eines betroffenen Fahrzeugs nicht etwa nur im Einzelfall aufgrund seines Nutzungsverhaltens, sondern regelmäßig keinerlei Ersatz für den erlittenen Schaden erhalte und der Automobilhersteller mithin in der Regel keinerlei Sanktion ausgesetzt wäre. Eine Vorteilsanrechnung würde unter diesen Umständen dem Grundsatz, dass durch das Schadensereignis bedingte Vorteile auf den Schadensersatzanspruch nur anzurechnen sind, wenn die Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet (BGH, Urt. v. 28.06.2007 - VII ZR 81/06, NJW 2007, 2695, 2696; Urt. v. 06.08.2019 - X ZR 128/18, NJW 2020, 40, 41), klar widersprechen.“

II. Der Anspruch auf Rechtshängigkeitszinsen folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB.

III. Ein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten besteht auf Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht (vgl. BGH, Urteil vom 16.10.2023, Az. VIa ZR 14/22, Rn. 13 – zitiert nach juris). Andere Anspruchsgrundlagen sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

V. Eine Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf die Vorlage des Landgerichts Ravensburg vom 27.10.2023 (Az. 2 O 229/20) war nicht vorzunehmen. Es wird insoweit auf die überzeugenden Ausführungen des OLG Nürnberg (Urteil vom Rn. 70 – zitiert nach juris) Bezug

genommen:

„Eine Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf die Vorlage des Landgerichts Ravensburg vom 27. Oktober 2023 - 2 O 229/20 (bei juris) zur Vorabentscheidung durch den Gerichtshof der Europäischen Union ist nicht veranlasst. Denn dieser hat bereits entschieden, dass die Sanktionen nach Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG und Art. 13 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften über die Modalitäten des Schadensersatzes von den Mitgliedsstaaten festzulegen sind und dass die nationalen Gerichte befugt sind, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt (EuGH, Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, Rn. 92 und 94 bei juris). Der Bundesgerichtshof hat diese Modalitäten weiter ausgeformt und hierbei den Vorgaben europäischen Rechts Rechnung getragen. Eine Aussetzung ist nicht angezeigt, weil der nationale Gestaltungsspielraum in diesem Zusammenhang nach Überzeugung des Senats gewahrt wurde (so auch OLG Frankfurt a.M., Hinweisbeschluss vom 25. März 2024 - 9 U 68/22, BeckRS 2024, 8345, Rn. 21; OLG Düsseldorf, Urteil vom 21. Juni 2024 - 7 U 266/22, BeckRS 2024, 14794, Rn. 25).“

Dr. [REDACTED]
Richterin am Amtsgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift

[REDACTED], 20.12.2024

Lubcke, JFAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dokument unterschrieben
von: Lubcke, Justiz der Freien und
Hansestadt [REDACTED]
am: 20.12.2024 06:40