

Kammergericht

Az.: 1 U 10/22

13 O 66/21 LG Berlin



Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit



- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Gansel Rechtsanwälte,
Wallstraße 59, 10179 Berlin

gegen

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT,
vertreten durch d. Vorstand,
Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Göhmann Rechtsanwälte Abogados Advokat Steuerberater Partnerschaft mbB,
Wachtstraße 17 - 24, 28195 Bremen

hat das Kammergericht - 1. Zivilsenat - durch die Richterin am Kammergericht Dr. Rieger als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 27. März 2025 für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 4. März 2022 verkündete Urteil des Landgerichts Berlin abgeändert und neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.671,50 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21. April 2021 zu zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung des Klägers wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits erster Instanz haben der Kläger 3/4 und die Beklagte 1/4 zu tragen. Von den Kosten des Berufungsverfahrens haben der Kläger 2/3 und die Beklagte 1/3 zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

Die zulässige Berufung ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet, im Übrigen nicht begründet. Insoweit beruht das Urteil des Landgerichts nicht auf einer Rechtsverletzung i.S.v. § 546 ZPO und rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine andere Entscheidung nicht, § 513 Abs. 1 ZPO.

Der Kläger hat gegen die Beklagte gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV einen Anspruch auf Zahlung von 2.671,50 €, weil sie eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung für den Pkw VW T6 California Beach 2.0 TDI (Motor EA 288 Abgasnorm Euro 6) erteilte, den der Kläger im September 2017 für 53.430 € kaufte. Der Pkw enthielt mit dem sog. Thermofenster zumindest eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007. Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass die Abgasrückführung allenfalls im Bereich von 12 °C bis 39 °C zu 100% aktiv ist und durch eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems insbesondere ab 12 °C und geringeren Temperaturen schrittweise reduziert wird. Hierdurch wird die Wirksamkeit des Kontrollsystems i.S.v. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 unter Bedingungen verringert, die bei normalem Fahrbetrieb zu erwarten sind.

Eine Umgebungstemperatur von weniger als 12 °C ist im Unionsgebiet üblich. Solche Temperaturen sind nicht nur in den nördlichen und alpinen Regionen ganzjährig üblich, sondern werden in den Wintermonaten im ganzen Gebiet der Europäischen Union tags und nachts regelmäßig

unterschritten. Auf die durchschnittlichen Temperaturen im Unionsgebiet kommt es nicht an. Die Durchschnittstemperatur bildet gerade nicht die Temperatur ab, die vernünftigerweise zu erwarten ist, sondern nivelliert die Tatsache, dass diese Temperatur in einigen Ländern regelmäßig unterschritten, in anderen regelmäßig überschritten wird. Ebenso ist unerheblich, ob die Grenzwerte für NO_x-Emissionen eingehalten werden (fehlende Grenzwertkausalität); es kommt allein auf die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs an (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21 - juris Rn. 51). Weiter hat die Beklagte nicht substantiiert dargetan, dass erhöhte NO_x-Emissionen vollständig durch eine erhöhte Aktivität des SCR-Katalysators kompensiert werden. Auch in dem herangezogenen Schreiben des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) vom 17. Januar 2025 heißt es nur, das System sei – unter bestimmten, nicht verständlich erläuterten Bedingungen – für eine Kompensation geeignet. Sämtliche Angaben beruhen zudem überwiegend auf Messungen, die die Beklagte selbst durchgeführt haben soll; eigene Messungen des KBA an einer nicht genannten „repräsentativen Fahrzeugvariante“ beziehen sich auf Umgebungstemperaturen von -1,4 °C und 8 °C, mit denen die im Unionsgebiet üblichen Temperaturen nicht abgedeckt sind.

Die Verwendung der Abschaltvorrichtung ist nicht gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 zulässig. Verschmutzungs- oder Verschleißerscheinungen werden von der eng auszulegenden Ausnahmegesetzvorschrift nicht erfasst, sondern nur unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, Urteil vom 17. Dez. 2020 - C-693/18 Rn. 109 ff.; Urteile vom 14. Juli 2022 - C-128/20 Rn. 50 ff., C-134/20 Rn. 63 ff. und C-145/20 Rn. 61 ff.). Die Ausführungen des Europäischen Gerichtshofs zu normalen Betriebsbedingungen während des überwiegenden Teils des Jahres, betreffen nur ein zusätzliches Begründungselement und statuieren keine „Rückausnahme“. Die Beklagte hat nicht nachvollziehbar dargelegt, dass ohne die Abschaltvorrichtung eine konkrete Gefahr beim Betrieb des Fahrzeugs durch eine Beschädigung oder einen Unfall besteht. Zu Temperaturen über 39 °C, die ebenfalls zu üblichen Fahrbedingungen im gesamten Unionsgebiet gehören, fehlt darüber hinaus jeder Vortrag.

Die Beklagte hat zumindest fahrlässig gehandelt (§ 276 Abs. 2 BGB). Der Verstoß gegen das Schutzgesetz indiziert das Verschulden (BGH, a.a.O. Rn. 59 ff.). Einen unverschuldeten Verbotssirrtum (im Zeitpunkt des Vertragsschlusses 2017) hat die Beklagte nicht dargelegt. Für den ersten Schritt des zweistufigen Tatbestands fehlt es an nachvollziehbaren Angaben, dass sich sämtliche verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten i.S.d. § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der Abschaltvorrichtung mit allen bedeutsamen Einzelheiten im Irrtum befanden oder

