



POSTEINGANG 15.08.2024

-I-12- Oberlandesgericht Köln, [REDACTED]

Rechtsanwälte  
Gansel

[REDACTED]

15.08.2024

Seite 1 von 1

Aktenzeichen  
I-12 U 151/23

bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter

Frau [REDACTED]

Durchwahl

0221 - 7711-809

Ihr Zeichen: [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit

[REDACTED] gegen Mercedes-Benz Group AG

erhalten Sie auf Anordnung des Gerichts die Anlage(n) zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Böll

Justizbeschäftigte

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift

[REDACTED]

Sprechzeiten

Mo., Di 08:30 - 15:00 Uhr; Mi.-Fr.

08:30-14:30 Uhr

Telefon

0221 - 7711 - 0

Telefax:

0221 - 7711 - 600

Nachtbriefkasten:

[REDACTED]

Konten der Zahlstelle des

Amtsgerichts Köln: Bundesbank

IBAN

DE8737000000037001512

Verkehrsbindung: KVB-Linien:

Westfalen finden Sie unter: [www.justiz.nrw/datenschutz/rechtssachen](http://www.justiz.nrw/datenschutz/rechtssachen).

I-12 U 151/23  
3 O 301/22  
Landgericht Bonn



**Oberlandesgericht Köln**

**IM NAMEN DES VOLKES**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]  
[REDACTED],

Klägers und Berufungsklägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel, [REDACTED],  
[REDACTED],

gegen

die Mercedes-Benz Group AG, vertr. d. d. Vorstand, dieser vertr. d. d.

Vorstandsvorsitzenden, [REDACTED],

Beklagte und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED] u.

a., [REDACTED],

hat der 12. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Köln

auf die mündliche Verhandlung vom 13.06.2024

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Gurba, die Richterin am

Oberlandesgericht Chang-Herrmann und die Richterin am Oberlandesgericht Dr.

Schmitz

**für Recht erkannt:**

Auf die Berufung des Klägers wird das am 26.10.2023 verkündete Urteil der 3. Zivilkammer – Einzelrichterin – des Landgerichts Bonn – 3 O

301/22 – unter Zurückweisung der weiter gehenden Berufung abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird unter Abweisung der Klage im Übrigen verurteilt, an den Kläger 3.300,- EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 31.01.2023 zu zahlen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen der Kläger zu 74 Prozent und die Beklagte zu 26 Prozent. Die Kosten des Rechtsstreits zweiter Instanz tragen der Kläger zu 33 Prozent und die Beklagte zu 67 Prozent.

Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

### **Gründe:**

#### **I.**

Von der Darstellung der tatsächlichen Feststellungen wird gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO in Verbindung mit §§ 543 Abs. 1, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO abgesehen.

#### **II.**

Die zulässige Berufung des Klägers hat teilweise in der Sache Erfolg. Der Kläger hat gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV einen Anspruch in Höhe von 3.300,- EUR, der gem. §§ 291 BGB, 261 ZPO ab dem 31.01.2023 zu verzinsen ist; im Übrigen ist die Berufung unbegründet.

1. Dem Kläger steht kein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB mit Blick auf das in seinem Fahrzeug eingesetzte Thermofenster und die ■■■■ zu. Insoweit hat der Kläger ein von ihm vermutetes sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht hinreichend dargelegt.

a. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. hierzu nur Beschluss vom 12.01.2022, VII ZR 424/21, juris Rn. 32 m.w.N.) ist ein Verhalten sittenwidrig, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft.

Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht.

b. Selbst wenn eine Funktion als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG zu qualifizieren sein sollte, vermag allein dieser Umstand nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs den Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nicht zu begründen (vgl. nur BGH, Beschluss vom 12.01.2022, VII ZR 424/21, juris Rn. 18, 33; BGH, Beschluss vom 29.09.2021, VII ZR 126/21, juris Rn. 12). Denn der darin liegende jeweilige Gesetzesverstoß wäre für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, juris Rn. 16; BGH, Beschluss vom 09.03.2021, VI ZR 889/20, juris Rn. 26). Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (zum Ganzen BGH, Beschluss vom 21.03.2022, VIa ZR 334/21, BeckRS 2022, 10201 Rn. 19; BGH, Beschluss vom 12.01.2022, VII ZR 424/21, juris Rn. 33; BGH, Beschluss vom 29.09.2021, VII ZR 126/21, juris Rn. 12 m.w.N.). Nur dann, wenn eine Prüfstandsbezogenheit der behaupteten Abschaltvorrichtung vorliegt, kann im Falle einer unterstellten Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei Fehlen sonstiger Anhaltspunkte ohne Weiteres die besondere Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten unterstellt werden (BGH, Beschluss vom 12.01.2022, VII ZR 424/21, juris Rn. 35 ff.; BGH, Beschluss vom 13.10.2021, VII ZR 99/21, BeckRS 2021, 38651 Rn. 15 ff.; BGH, Beschluss vom 29.09.2021, VII ZR 126/21, juris Rn. 12 ff.). Reichen die von einer Partei für das Vorstellungsbild der anderen Partei behaupteten Indizien nach Auffassung des Tatgerichts für eine dahingehende Überzeugungsbildung auch dann nicht aus, wenn sie sich als zutreffend erweisen, ist das Tatgericht nicht gehalten, Feststellungen zu den behaupteten Indizien zu treffen (BGH, Urteil vom 26.04.2022, VI ZR 435/20, juris Rn. 20).

c. Nach diesen Maßstäben hat der Kläger keine tragfähigen Anhaltspunkte für ein Vorliegen eines sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten vorgetragen. Der Kläger zeigt keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür auf, dass im Motor des von ihm erworbenen Fahrzeugs eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer Prüfstandserkennung mit Auswirkungen auf die Motoremissionen vorhanden ist.

aa. Mit der Behauptung der Berufung, das Fahrzeug überschreite außerhalb des Prüfstands die gesetzlichen Grenzwerte um ein Vielfaches, ist kein Anhaltspunkt für eine Prüfstandsbezogenheit einer Abschaltvorrichtung dargelegt. Denn dass die entsprechenden Werte im Realbetrieb diejenigen erheblich übertreffen, die im seinerzeit maßgeblichen „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) erzielt werden, ist schon angesichts der Unterschiede der Bedingungen und unabhängig von der Verwendung einer Umschaltlogik zu erwarten und stellt deshalb weder für sich allein noch in der Zusammenschau mit dem weiteren Vorbringen der Berufung zur freiwilligen Kundendienstmaßnahme der Beklagten einen hinreichenden Anhaltspunkt dafür dar, dass der entsprechende Motor zur Täuschung der zuständigen Behörde auf dem Prüfstand in einem anderen Modus als außerhalb des Prüfstandes betrieben wird (BGH, Urteil vom 26.04.2022 , VI ZR 435/20 , juris Rn. 15; BGH, Beschluss vom 15.09.2021, VII ZR 3/21, juris Rn. 14).

bb. Der Vortrag des Klägers bietet zudem keine Anhaltspunkte dafür, dass die für die Beklagte handelnden Personen im Zuge des EG-Typengenehmigungsverfahrens die zuständigen Behörden bewusst über die Existenz einer im Fahrzeug zum Einsatz kommenden temperaturbedingten AGR-Regelung (Thermofenster) getäuscht haben könnten. Aus einer etwaig unterbliebenen Offenlegung der genauen Wirkungsweise des Thermofensters folgen dafür keine Anhaltspunkte (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 15.09.2021, VII ZR 3/21, juris Rn. 17; BGH, Beschluss vom 29.09.2021, VII ZR 126/21, juris Rn. 20). Es ist aus einer Vielzahl von sog. Dieselfällen gerichtsbekannt, dass jedenfalls dem KBA, als für die Erteilung einer EG-Typengenehmigung national zuständigen Stelle, die Problematik von umgebungstemperaturgeführten Regelungen seinerzeit prinzipiell bekannt war und außer der Beschreibung der Funktionalität im Beschreibungsbogen keine näheren Angaben gefordert waren. Es sind insoweit keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die hier maßgebliche niederländische Zulassungsbehörde ■■■ einen anderen Kenntnisstand gehabt hätte. Anhaltspunkte für wissentlich unterbliebene oder unrichtige Angaben der Beklagten im Typengenehmigungsverfahren, die noch dazu auf ein heimliches und manipulatives Vorgehen oder eine Überlistung der Genehmigungsbehörde und damit auf einen bewussten Gesetzesverstoß hindeuten würden (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, juris Rn. 24), sind hier klägerseits nicht vorgetragen und auch ansonsten nicht zu erkennen (vgl. zum Ganzen BGH, Beschluss vom 12.01.2022, VII ZR 424/21, juris Rn. 28; Beschluss vom 29.09.2021, VII ZR 126/21,

juris Rn. 20 m.w.N.; Urteil vom 16.09.2021, VII ZR 286/20, juris Rn. 26; Beschluss vom 15.09.2021, VII ZR 3/21, juris Rn. 17).

cc. Der Kläger kann sich auch nicht mit Erfolg auf die der Klage vom 16.12.2022 als Anlage beigefügten Zeitungsartikel und Pressemitteilungen stützen, die sich – ebenso wie der vorgelegte Bericht des Europäischen Parlaments über die Untersuchung der Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2016/2215(INI)) und der Messbericht zur Funktionsweise des „Thermofensters“ bei einem Mercedes-Benz 250 CDI 4 Matic (Euro 5) - nicht konkret auf die hier in Rede stehende Motorkonfiguration beziehen, sondern allgemein auf die Beklagte, andere Fahrzeughersteller und den Dieselskandal.

dd. Der Vortrag des Klägers im Hinblick auf die ■■■■ vermag die Annahme einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung auch nicht zu begründen. Hinsichtlich der ■■■■ stellt der Kläger nicht in Abrede, dass die ■■■■ auch im Realbetrieb aktiv ist, wenn dort dieselben Bedingungen herrschen. Ein Indikator für ein sittenwidriges Verhalten fehlt (BGH, Beschluss vom 05.09.2022, VI a ZR 51/21, juris Rn. 9).

2. Es besteht jedoch ein Anspruch des Klägers auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 6, 27 EG-FGV.

Nach dem grundlegenden Urteil des BGH vom 26.06.2023 (VI a ZR 335/21, juris Rn. 28 ff.) wird das unionsrechtlich geschützte Interesse, durch den Abschluss eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug nicht wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese zu erleiden, von § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV erfasst. Dem schließt sich der Senat an.

a. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und damit gegen die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen. Unzutreffend ist eine Übereinstimmungserklärung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausweist (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VI a ZR 335/21, juris Rn. 34). So liegt der Fall hier, denn das vorliegend verwendete Thermofenster erweist sich ebenso als unzulässige Abschaltvorrichtung wie die implementierte Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (■■■■).

aa. Gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 rüstet der Hersteller das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so

konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 unzulässig.

bb. Nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung im Sinne dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten 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. Insoweit ist Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 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 Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des NEFZ auch bei veränderter Funktion eingehalten wurden, ist mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 hingegen nicht von Bedeutung (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VI a 335/21, juris Rn. 51). Damit steht – anders als von der Beklagten angenommen – der Annahme einer Abschaltvorrichtung nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 nicht etwa entgegen, dass eine Funktion auch im Straßenbetrieb unter denselben Bedingungen dem Grunde nach wie auf dem Prüfstand arbeitet.

cc. Nach diesen Grundsätzen erweist sich das vorliegend verwendete Thermofenster als eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Die AGR muss als Emissionskontrollsystem unter normalen Betriebsbedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 uneingeschränkt wirksam sein. Anderenfalls handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung. Diese normalen Betriebsbedingungen umfassen die tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C- 128/20, juris Rn. 40), so dass zu ihnen insbesondere der Temperaturbereich gehört, der im Gebiet der Europäischen Union üblicherweise vorkommt (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VI a ZR 335/21, juris Rn. 50). Dieser reicht von -15 °C bis 40 °C (so VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023, 3 A 113/21, juris Rn. 267 ff.; ebenso OLG Stuttgart, Urteil. vom. 30.11.2023, 24 U 153/21,

juris Rn. 81). Dem wird das hier unstreitig verbaute Konstruktionsteil, das die Außentemperatur misst und in Abhängigkeit von der gemessenen Temperatur die Einstellung des Abgasrückführungsventils verändert, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert wird und in erhöhtem Maße Stickoxide ausgestoßen werden, nach dem unstreitigen Parteivorbringen nicht gerecht. Vielmehr handelt es sich bei der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug befindlichen AGR um eine Abschaltvorrichtung, da die AGR unstreitig bereits ab Außentemperaturen unterhalb von 10 °C reduziert wird. Nach der zitierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs greift schon nach dem Beklagtenvorbringen keine Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 lit. a VO 715/2007/EG, so dass die Abschaltvorrichtung auch als unzulässig zu bewerten ist. Denn insoweit handelt es sich nicht um eine Einrichtung, die notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Eine danach zulässige Abschaltvorrichtung muss es ermöglichen, den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen, worunter Verschmutzung und Verschleiß des Motors als im Prinzip vorhersehbare und lediglich mittelbare Risiken nicht fallen (EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-128/20, juris Rn. 53 ff. m.w.N.). Derartige, nicht nur mittelbare Risiken hat die Beklagte nicht vorgetragen. Sie hat vielmehr die Gefahren hervorgehoben, die durch Versottung hervorgerufen werden können. Hierbei handelt es sich ausschließlich um mittelbare Risiken.

dd. Eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung (Verstoß gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV) liegt auch aufgrund der in dem Fahrzeug verbauten ■■■ vor und zwar mit der konkreten Steuerung ihrer Funktionalität in Abhängigkeit von bestimmten Parametern – hierbei handelt es sich sodann um ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, juris Rn. 68) –, die sich als unzulässig darstellt. Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass mittels der ■■■ während des Warmlaufs des Motors der Sollwert des Kühlmittels von ca. 100 °C auf 70 °C abgesenkt wird (Beklagte: Bl. 276 d. A. OLG; Kläger: Bl. 194 d. A. OLG). Nach Darstellung der Beklagten wird hierdurch ein verhältnismäßig längerer Warmlauf gewährleistet und so ein besserer Ausgleich von Stickoxiden und Partikeln und damit eine stärkere Reduktion von Emissionen in der Kaltstartphase bewirkt. Derlei Technologien, die die Emissionen schon im Vorhinein, d.h. bei ihrer Entstehung verringern, sind sog. Emissionskontrollsysteme im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, juris Rn. 79). Daraus folgt, dass es sich bei der ■■■ um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt. Nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 müssen die Bauteile, die das Emissionsverhalten des Fahrzeuges voraussichtlich beeinflussen, nämlich so konstruiert, gefertigt und montiert sein, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren

Durchführungsmaßnahmen entspricht. Einrichtungen, die nur kurzfristig und nicht während der gesamten Fahrt unter normalen Bedingungen arbeiten, sind nach Art. 5 Abs. 2 lit b VO (EG) 715/2007 hingegen grundsätzlich nur dann zulässig, als sie (nur) zum Anlassen des Motors erforderlich sind. Hieraus wie auch aus dem Sinne und Zweck des Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007, nämlich dem grundsätzlichen Verbot von Abschaltvorrichtungen (EuGH, Urteil vom 21.03.2023, C-100/21, juris Rn. 61) folgt, dass jedenfalls eine solche Abschaltvorrichtung unabhängig davon, ob sie zum Schutz des Motors erforderlich ist, unzulässig ist – die – wie die vorliegende ■■■ – so programmiert ist, dass sie grundsätzlich nicht während der gesamten Fahrt unter normalen Betriebsbedingungen funktioniert, sondern nur während eines kurzen, die Zeit des Anlassens des Motors aber deutlich übersteigenden Zeitraums (vgl. auch EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-128/20, juris Rn. 63).

b. Die von der Beklagten angeführte Tatbestandswirkung einer EG-Typgenehmigung kann dem Schadensersatzanspruch nicht entgegengehalten werden. Der Senat folgt insoweit den Ausführungen des BGH zur Reichweite der Tatbestandswirkung einer EG-Typgenehmigung (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VI a ZR 335/21, juris Rn. 10 ff.).

3. Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag über das streitbefangene Fahrzeug zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (BGH, a.a.O., juris Rn. 55 ff.). Die Beklagte hat diesen Anscheinsbeweis nicht erschüttern können: Umstände, die diesen Erfahrungssatz widerlegen, sind im Streitfall weder dargetan noch sonst ersichtlich. Soweit sie vorgetragen hat, dass nach der Ad-Hoc-Mitteilung von Volkswagen am 22.08.2015 und der darauf einsetzenden breiten Diskussion über die Emissionen von Dieselfahrzeugen im Allgemeinen einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines Dieselfahrzeugs verbundenen Risiken, insbesondere die Möglichkeit behördlicher Beanstandungen von Fahrzeugen anderer Hersteller als Volkswagen bewusst gewesen sein mussten (Bl. 620/621 d. A. ■■■), trifft dies jedenfalls insoweit ersichtlich nicht zu, als damit nicht pauschal bezüglich aller Fahrzeuge aller Automobilhersteller von der – hier maßgeblichen – Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder – untersagung hätte ausgegangen werden müssen. Im Übrigen scheiterte das auf Parteivernehmung des Klägers gerichtete Beweisangebot der Beklagten auch an § 445 Abs. 2 ZPO (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 03.11.2023, 8 U 104/21, juris Rn. 65).

4. Die Beklagte handelte in Bezug auf das Thermofenster und die ■■■ auch fahrlässig und damit schuldhaft.

a. Eine Schadensersatzhaftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV setzt ein Verschulden des in Anspruch genommenen Fahrzeugherstellers voraus. Denn § 823 Abs. 2 S. 2 BGB erlaubt nach seinem Wortlaut eine von einem Verschulden unabhängige Ersatzpflicht nicht. Vielmehr tritt, sofern nach dem Inhalt des Schutzgesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich ist, die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein, wobei für die Haftung ein fahrlässiger Verstoß genügt (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VI a ZR 335/21, juris Rn. 38).

b. Die Beklagte hat den Verstoß gegen das Schutzgesetz verschuldet. Gegen die Beklagte spricht zunächst aufgrund der objektiven Schutzgesetzverletzung eine Verschuldensvermutung (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, juris Rn. 59; vgl. auch BGH Urteil vom 03.05.2016, II ZR 311/14, juris Rn. 16; beck-onl.GROSSKOMMENTAR, § 823 BGB, Stand 01.03.2024, Rn. 279; Wagner in: Münchener Kommentar zum BGB, 9. Aufl. 2024, § 823, Rn. 714). Es ist daher an der Beklagten, Umstände darzulegen und zu beweisen, die geeignet sind, die Annahme des Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen (BGH Urteil vom 26.06.2023, a.a.O., Rn. 59). Soweit sich die Beklagte zur Entlastung auf einen Verbotsirrtum stützt, muss sie sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit desselben konkret darlegen und beweisen (BGH a.a.O., Rn. 62). Nach ständiger Rechtsprechung des BGH fordert der Geltungsanspruch des Rechts grundsätzlich, dass der Verpflichtete das Risiko eines Irrtums über die Rechtslage selbst trägt; an das Vorliegen eines unverschuldeten Rechtsirrtums sind daher strenge Maßstäbe anzulegen. Der Schuldner muss die Rechtslage sorgsam prüfen, soweit erforderlich Rechtsrat einholen und die höchstrichterliche Rechtsprechung sorgfältig beobachten. Entschuldigt ist ein Rechtsirrtum nur dann, wenn der Irrende bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte (BGH Urteil vom 12.07.2006, X ZR 157/05, juris Rn. 19). Unter Berücksichtigung dieser hohen Anforderungen kann sich die Beklagte nicht entlasten.

c. Die Beklagte hat bereits die Voraussetzungen eines Rechtsirrtums nicht ausreichend dargetan. Die Beklagte muss zunächst darlegen und - im Bestreitensfall - beweisen (vgl. BGH Urteil vom 26.06.2023, a.a.O.), dass überhaupt eine Fehlvorstellung über die Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung vorlag. Die Beklagte muss dartun, dass ihre verantwortlichen Entscheidungsträger im hier maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs rechtsirrig davon ausgegangen sind, dass eine Abschaltvorrichtung selbst bei genauer und umfassender Darlegung sämtlicher Einzelheiten ihrer Wirkungsweise von der zuständigen Behörde als zulässig eingestuft worden wäre (vgl. zu den Darlegungsanforderungen BGH Urteil vom 25.09.2023, VIa ZR 1/23, juris Rn. 15). Dieses Vorstellungsbild muss auch

d. berücksichtigt haben, dass eine Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 a) Verordnung EG Nr. 715/2007 grundsätzlich nur dann zulässig ist, wenn sie zum Motorschutz zwingend erforderlich ist, also nicht lediglich der Vermeidung einer Verschmutzung des nicht mehr zum Motor zählenden Abgassystems dient. Die Vorstellung der Handelnden muss ebenso in Betracht gezogen haben, dass das Abgassystem aufgrund des sog. Thermofensters während eines Großteils der Nutzungszeit die Grenzwerte nicht einhält und die Ziele der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfehlt werden. Auf der Grundlage dieses Vorstellungsbildes müssen die Handelnden den irrigen Schluss gezogen haben, dass die Einrichtung zulässig war (BGH, aaO.). Dabei muss der Fahrzeughersteller 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 Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten und im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Der Irrtum muss außerdem die Rechtmäßigkeit der konkreten, in Rede stehenden Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten betreffen. Nur in Bezug auf einen in diesen Einzelheiten konkret festgestellten Irrtum der maßgebenden Personen kann der Sorgfaltsmaßstab der Fahrlässigkeit sinnvoll geprüft und kann die Unvermeidbarkeit festgestellt werden. Eine Entlastung ohne Rücksicht auf die aus den vorstehenden Erwägungen folgenden Sorgfaltspflichten, etwa mit Rücksicht darauf, dass der Verwendung von Thermofenstern ein allgemeiner Industriestandard zugrunde lag oder dass nach den vom Berufungsgericht zitierten Angaben des KBA rechtlich von ihm so bewertete unzulässige Abschaltvorrichtungen auch nach umfangreichen Untersuchungen nicht festgestellt worden seien, kommt dagegen nach dem gesetzlichen Fahrlässigkeitsmaßstab nicht in Betracht (BGH, Beschluss vom 30.01.2024, VIa ZR 1291/22, juris Rn. 14). Diesen Vorgaben genügt der Vortrag der Beklagten nicht. Es fehlt insgesamt an einer Darlegung, welche konkreten, für die Beklagte handelnden Verantwortlichen i.S. § 31 BGB sich zu welchem Zeitpunkt auf welcher Grundlage eine Meinung über die Zulässigkeit der hier in Rede stehenden konkreten Abschaltvorrichtungen gebildet haben. Der nur allgemein gehaltene Vortrag, man sei von der Zulässigkeit der verwendeten Abgassteuerungen ausgegangen, reicht hierzu offensichtlich nicht aus.

5. Aufgrund des Einsatzes der ■■■■ sowie des Thermofensters im streitbefangenen Fahrzeug ist dem Kläger ein Differenzschaden entstanden.

a. Der Kläger hat ein Fahrzeug erworben, das dem Gebrauch als Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr dient. Da ihm mit der unzulässigen

Abschalteinrichtung prinzipiell Maßnahmen bis hin zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung durch die Zulassungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 FZV drohen (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, juris Rn. 21), steht die zweckentsprechende Nutzung des erworbenen Fahrzeugs in Frage. Die damit einhergehende, zeitlich nicht absehbare Unsicherheit, das erworbene Kraftfahrzeug jederzeit seinem Zweck entsprechend nutzen zu dürfen, setzt den objektiven Wert des Kaufgegenstands im maßgeblichen Zeitpunkt der Vertrauensinvestition des Klägers bei Abschluss des Kaufvertrags grundsätzlich herab, weil schon in der Gebrauchsmöglichkeit als solcher ein geldwerter Vorteil liegt. Das im Anschluss an einen Rückrufbescheid des KBA begründete Risiko einer Betriebsbeschränkung des streitbefangenen Fahrzeugs stellt entgegen der Ansicht der Beklagten nicht lediglich eine abstrakte und deshalb außer Betracht zu lassende Gefahrenlage dar. Insbesondere lässt sich dies nicht im Hinblick darauf annehmen, dass es bisher nicht zu tatsächlichen Einschränkungen der Nutzbarkeit des Fahrzeugs gekommen ist. Denn mit Rücksicht auf den geldwerten Vorteil der jederzeitigen Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs genügt für das Vorliegen eines Vermögensnachteils schon die rechtliche Möglichkeit einer Nutzungsbeschränkung, die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung gegeben ist. Für die Schadensentstehung ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses maßgebend, so dass späteren Maßnahmen des KBA schon deshalb keine Bedeutung mehr zukommen kann (BGH, a.a.O.).

b. Den Schaden des Klägers bemisst der Senat im Wege der Schätzung in Höhe von

10 % im vorliegenden Fall mit 3.300,- EUR, § 287 Abs. 1 ZPO. Der Senat geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit dem Thermofenster und der ■■■■ verbundene Risiko der Betriebsstilllegung in diesem Umfang gemindert ist.

Nach der Rechtsprechung des BGH, der sich der Senat anschließt, kann ein solcher Schaden im Rahmen der Schadensschätzung nach § 287 Abs. 1 ZPO nicht geringer als mit 5% des gezahlten Kaufpreises und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht höher als mit 15% veranschlagt werden. Bei der Schätzung des Schadens innerhalb dieses Rahmens sind bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen zu berücksichtigen. Der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände sind in den Blick zu nehmen. Das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstößes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls sind zu bewerten (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, juris Rn. 77).

c. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände handelt es sich vorliegend in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes angeht, um einen mittelschweren Fall, der die Anwendung eines Prozentsatzes von 10 % rechtfertigt, nachdem grundsätzlich von Anfang an und damit schon im Zeitpunkt des Vertragsschlusses ein prinzipielles Risiko bestand, dass die Zulassungsbehörde wegen der ■■■■ und wegen des Thermofensters als unzulässigen Abschaltseinrichtungen eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung nach § 5 Abs. 1 FZV ausspricht, weil das Fahrzeug wegen einer gegen Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 verstoßenden Abschaltseinrichtung nicht dem genehmigten Typ (§ 3 Abs. 1 S. 2 FZV) entsprach.

d. Auf diesen Schaden sind im Wege der Vorteilsausgleichung die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs nach den Grundsätzen für die Berechnung des Anspruchs auf sogenannten kleinen Schadensersatz anzurechnen. Danach sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs auf den Anspruch auf kleinen Schadensersatz erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (BGH, Urteil vom 24.01.2022, VIa ZR 100/21, juris Rn. 22). Ein solcher Fall liegt hier nicht vor, selbst wenn man entsprechend dem Vorbringen der Beklagten (Berufungserwiderung S. 89, Bl. 344 d. A. OLG) einen Restwert von 21.000 EUR ansetzen würde, so dass es auf die Frage, ob gegebenenfalls nur der Veräußerungserlös in Höhe von 15.000 EUR anzusetzen wäre, nicht ankommt und dahinstehen kann, inwieweit der Kläger seiner sekundären Darlegungslast in Bezug auf den Zustand des Fahrzeugs bei Veräußerung hinreichend nachgekommen ist. Die Nutzungsvorteile errechnen sich bei 149.200 gefahrenen Kilometern – für eine weiter gehende Nutzung hat die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Beklagte nichts dargetan - und einer zu erwartenden Gesamtlauflistung des Fahrzeugs von 300.000 km wie folgt (nach der Formel Bruttokaufpreis x von dem Kläger gefahrene Kilometer seit Erwerb: erwartete Restlauflistung im Erwerbszeitpunkt):

gezahlter Bruttokaufpreis	33.000 EUR
km-Stand bei Erwerb	78.760
aktueller km-Stand	149.200
gefahrene Kilometer	70.440
Gesamtlauflistung	300.000
Nutzungsentschädigung	7.748,40 EUR

Neben diesem Nutzungsvorteil wäre dann der Restwert des Fahrzeugs in Höhe von 21.000,- EUR in Form des Weiterveräußerungserlöses im Wege der Vorteilsausgleichung zu berücksichtigen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023, 24 U 193/21, juris Rn. 86), so dass sich ein Abzugsbetrag von insgesamt 28.748,40 EUR ergibt. Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger beträgt allerdings 29.700 EUR (Differenz aus dem von dem Kläger gezahlten Kaufpreis von 33.000,- EUR und dem ermittelten Differenzschaden von 3.300,- EUR), so dass eine Anrechnung ausscheidet.

e. Das auf das streitbefangene Fahrzeug aufgespielte Software-Update rechtfertigt im Streitfall ebenfalls keinen Vorteilsausgleich

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, zwar nicht aus. Beruft sich der Fahrzeughersteller auf die nachträgliche Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update, kann damit eine Schadensminderung verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, juris Rn. 80). Davon kann hier allerdings nicht ausgegangen werden.

Wie von der Beklagten vorgetragen, gewährleistet das Software-Update nur in einem Temperaturbereich von – 10 °C bis + 40 °C eine uneingeschränkte Funktion des AGR-Systems (Bl. 272 d. A. OLG). Damit enthält es weiter eine unzulässige Abschaltvorrichtung, weil es nicht unter Bedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 uneingeschränkt wirksam sind. Hierzu zählen nämlich insbesondere auch Minustemperaturen von jedenfalls bis zu -15 °C (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 22.02.2024, 24 U 254/21, juris Rn. 76 m. w. Nachw.). Hiervon ausgehend fehlt es an der Grundvoraussetzung für eine Berücksichtigung im Rahmen der Vorteilsausgleichung, nämlich, dass das Software-Update seinerseits keine unzulässige Abschaltvorrichtung enthalten darf (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, juris Rn. 80). Darauf, dass mit dem Update die vom KBA beanstandete ■■■■ beseitigt worden sein dürfte, kommt es danach nicht mehr entscheidungserheblich an.

6. Eine Aussetzung des Rechtsstreits gem. § 148 Abs. 1 ZPO im Hinblick auf das beim Verwaltungsgericht Schleswig unter dem Aktenzeichen 3 A 51/21 rechtshängige Verfahren ist entgegen der Ansicht der Beklagten gleichfalls nicht

7. veranlasst. Denn eine die Aussetzung rechtfertigende Voreigenschaft der zu erwartenden verwaltungsgerichtlichen Entscheidung für den vorliegenden Rechtsstreit besteht aus den vom BGH in seinem Beschluss vom 24.07.2023 (VI a ZB 10/21, juris Rn. 13 ff.) angeführten Gründen, die sich der Senat in vollem Umfang zu eigen macht, nicht.

8. Die Beklagte kann sich nicht mit Erfolg auf die Einrede der Verjährung berufen. Der deliktische Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EGVFG unterliegt der regelmäßigen Verjährungsfrist von drei Jahren gemäß §§ 195, 199 BGB. Insofern kommt es für den Beginn der Verjährungsfrist unter anderem darauf an, wann der Kläger Kenntnis von den den Anspruch begründenden Umständen erlangt hat oder ohne grobe Fahrlässigkeit hätte erlangen müssen.

9. Eine Kenntniserlangung oder ein Kennenmüssen des Klägers spätestens mit Ablauf

des Jahres 2018, wie von der Beklagten behauptet, ist nicht hinreichend dargelegt. Nicht ausreichend ist der Verweis der Beklagten auf die Ad-hoc-Mitteilung der Volkswagen AG vom 22.09.2015, infolge derer es zu öffentlichen Diskussionen über die Emissionen von Dieselfahrzeugen gekommen sei, ferner auf den ersten Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen vom 22.04.2016 sowie eine freiwillige Pressemitteilung der Beklagten vom gleichen Tag, in der sie darauf hingewiesen habe, Kunden freiwillige Software-Updates anzubieten. Da sich nämlich die Medienberichterstattung im Herbst 2015 zunächst nur auf Fahrzeuge der Volkswagen AG bezog, ebenso die Ad-hoc-Mitteilung der Volkswagen AG, kann von einer Kenntnis hinsichtlich von Abschaltvorrichtungen auch in Fahrzeugen anderer Hersteller zu diesem Zeitpunkt nicht ohne weiteres ausgegangen werden. Ebenso wenig kann aus dem ersten Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen auf eine Kenntnis des Klägers geschlossen werden, da nicht näher dargelegt ist, welche Ergebnisse insofern in den Medien konkret wiedergegeben worden sind, insbesondere ob auch von möglicherweise unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen anderer Hersteller, konkret der Beklagten, berichtet worden ist. Die von der Beklagten angesprochene eigene Pressemitteilung bezog sich ihrem eigenen Vorbringen nach allein auf die Ankündigung freiwilliger Servicemaßnahmen. Zudem hat die Beklagte in ihr auch nicht eingeräumt, unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut zu haben. Vielmehr hat sie dies stets – wie auch noch im vorliegenden Rechtsstreit – in Abrede gestellt.

10. Das an den Kläger gerichtete Anschreiben bezüglich der freiwilligen Servicemaßnahme liegt nicht vor. Bei einem Lauf der Verjährungsfrist erst ab Ende des Jahres 2019 war die Verjährungsfrist im Zeitpunkt der Klageeinreichung

11. (Dezember 2022) noch nicht abgelaufen und ist von diesem Zeitpunkt an nach § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB gehemmt worden.

12. Es besteht kein Anspruch des Klägers auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.608,88 EUR. Neben dem zuerkannten Differenzschaden sind Ansprüche auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten aus §§ 823 Abs.2, 6, 27 EG-FGV nicht gegeben (BGH, Urteil vom 16.10.2023, VIa ZR 14/22, juris Rn. 13). Die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten kann der Kläger auch nicht gem. § 286 BGB aus Schuldnerverzug von der Beklagten verlangen. Dass sich die Beklagte im Zeitpunkt der anwaltlichen Beauftragung – vor dem anwaltlichen Aufforderungs- [REDACTED] vom 22.02.2022 (Bl. 371 f. d. A. [REDACTED]) – bereits in Schuldnerverzug befunden hätte, ist nicht ersichtlich.

13. Der Zinsauspruch folgt aus §§ 291 BGB, 261 ZPO. Rechtshängigkeitszinsen sind ab dem Tag nach der Zustellung der ursprünglichen Klage, § 187 Abs. 1 BGB analog, zuzusprechen (so. auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04.2024, 8 U 377/22, juris Rn. 40; OLG Schleswig, Urteil vom 23.01.2023, 7 U 22/23, juris Rn. 74).

14. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 269 Abs. 3 S. 2 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

### 111.

15. Für die Zulassung der Revision nach § 543 Abs. 2 ZPO besteht keine Veranlassung.

Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Die streitentscheidenden Fragen sind – wie aufgezeigt – höchstrichterlich geklärt und der Senat folgt der höchstrichterlichen Rechtsprechung.

16. Der Streitwert für das Berufungsverfahren beträgt 4.950,- EUR.

17.

18.

19.

20.

21:

5.

ba

6. Chang-  
Herrmann

7. Dr.

[REDACTED]

23. Verkündet am 15.08.2024

24. ■■■■, Justizbeschäftigte

25. als Urkundsbeamtin der  
Geschäftsstelle



## 27. Informationsblatt zum elektronischen Empfangsbekanntnis

28. für Rechtsanwälte, Notare, Gerichtsvollzieher, Behörden und Körperschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts

29. Sehr geehrte Empfängerin, sehr geehrter Empfänger, der elektronische Rechtsverkehr ist seit dem 1. Januar 2018

flächendeckend eröffnet. Um die elektronische Kommunikation weiter zu fördern, versenden seit dem 1. Januar 2022 nunmehr alle nordrhein-westfälische Gerichte auch über die EGVP-Infrastruktur.

30. Der förmliche elektronische Versand an Rechtsanwälte, Notare, Gerichtsvollzieher, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts erfolgt hierbei – parallel zum förmlichen analogen Versand – gegen ein elektronisches Empfangsbekanntnis (eEB). **Dieser elektronischen Nachricht ist ein solches eEB beigelegt.**

31. Rechtsanwälte, Notare, Gerichtsvollzieher, Behörden und Körperschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts

sind gesetzlich verpflichtet, bei dessen Rücksendung den strukturierten, maschinenlesbaren Datensatz, der Ihnen mit dem zugestellten Dokument zur Verfügung gestellt wurde, zu verwenden (§ 173 Abs. 2, 3 ZPO; § 113 FamFG; § 37 Abs. 1 StPO; § 31a Abs. 6 BRAO, § 14 BORA; § 78n BNotO). Andernfalls muss nochmals förmlich an Sie zugestellt werden, was erheblichen Mehraufwand, vor allem aber vermeidbare Kosten verursacht und zusätzlich zu Verfahrensverzögerungen führt.

32. Auf Seite 2 dieses Informationsblatts finden Sie Hinweise zur Abgabe des eEB über das besondere elektronische

Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Notarpostfach (beN) sowie das besondere elektronische

Behördenpostfach (beBPo).

33. Bitte helfen Sie uns, die elektronische Kommunikation weiter zu etablieren.

34. Vielen Dank!

35. **Hinweise zum elektronischen Empfangsbekanntnis (eEB)**

36. Die Rücksendung des eEB kann direkt über das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Notarpostfach (beN)

oder das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) vorgenommen werden.

37. Hat das Gericht ein eEB angefordert, wird in der geöffneten Nachricht oberhalb des Betreffs der Hinweis **Empfangsbekanntnis angefordert (1)**

eingblendet.

38. Mit der Schaltfläche **Anzeigen (2)** kann der Inhalt des eEB eingesehen werden, wobei Sie hier lediglich einen technischen Datensatz angezeigt

bekommen. Eine gesonderte PDF-Datei wird nicht mit versendet.

39. Mit der Schaltfläche **Abgabe erstellen (3)** wird die Rückantwort für das Gericht erzeugt. Nach Eingabe des Zustellungsdatums kann der Datensatz

automatisiert elektronisch zurückgesandt werden. Das Gericht erhält innerhalb weniger Minuten diesen Datensatz zur Weiterverarbeitung.

40. Sollten Sie das eEB nicht abgeben wollen, verwenden Sie bitte die Schaltfläche **Ablehnung erstellen (4)** und begründen Sie diese.

Antworten ▾ | Wiederholen | Verschieben | Markieren als ... ▾ | Drucken | Löschen ▾ | Kommentar erstellen

Sonstige Funktionen ▾ | Erstellen ... ▾ | Nachrichtsjournal

**Absender:** Siegmund, Alexander (2013) (München)  
**Empfänger:** Siegmund, Alexander (2013) (München)

**Status Signaturprüfung:** Keine Nachrichtensignatur | Signaturen prüfen

**Empfangsbekanntnis:** 1 angefordert | 2 Anzeigen | 3 Abgabe erstellen | 4 Ablehnung erstellen

**Betreff:** Ladung in Sachen Astrmann / Schuster | **Nachrichtentyp:** Allgemeine Nachricht  
**Eigenes Aktenzeichen:** | **Aktenzeichen der Justiz:** 123 G 1234/17

Dringend |  Zu prüfen

**Gesendet:** 27.12.2017 10:14 | **Zugegangen:** 27.12.2017 10:14 | **Erstellt von:** Siegmund, Alexander (2013) (München)

**Letzte Änderung von:** Siegmund, Alexander (2013) (München)

📄	📄	📄	📄	📄
Dateiname	Bezeichnung	Anhangstyp	Größe	
ajuefz_nachricht.ans		Strukturdatensatz	4 KB	📄 🔍 🗑️ ✓

41.

42. Quelle: Bundesrechtsanwaltskammer