

I-8 U 65/24
6 O 444/23
Landgericht Bielefeld



Oberlandesgericht Hamm

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit



Klägers und Berufungsklägers,

Prozessbevollmächtigte:

Gansel Rechtsanwälte Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Wallstraße 59, 10179 Berlin,

gegen

die Audi AG, vertreten durch den Vorstand, Auto-Union-Straße 1, 85057 Ingolstadt,

Beklagte und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Freshfields PartG mbB, Hohe Bleichen 7, 20354 Hamburg,

hat der 8. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Hamm

auf die mündliche Verhandlung vom 11.06.2025

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Dreßel, den Richter am Oberlandesgericht Hornung und die Richterin am Oberlandesgericht Reiter

für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 04.07.2024 verkündete Urteil des Landgerichts Bielefeld (Az.: 6 O 444/23) unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.355,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 29.12.2023 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen der Kläger 2/3 und die Beklagte 1/3. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden dem Kläger auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

A.

Von der Darstellung des Sach- und Streitstandes wird gem. §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 Satz 1, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO abgesehen.

B.

Die zulässige Berufung des Klägers führt zu der aus der Urteilsformel ersichtlichen Abänderung der angefochtenen Entscheidung.

I.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von 2.355,00 € nebst Zinsen aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV. Die weitergehende Klage ist unbegründet.

1) Berufungsantrag zu 1.: Zahlung von Schadensersatz i.H.v. mindestens 7.065,00 € (15 % des Kaufpreises) nebst Zinsen ab Rechtshängigkeit

Die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV liegen vor, nachdem der Kläger sein Begehren in der Berufungsinstanz erstmals auf eine umgebungsdruckgesteuerte Abschaltanlage gestützt hat.

a) Die Beklagte verletzte das Schutzgesetz der §§ 6, 27 EG-FGV, da das Fahrzeug des Klägers mit mindestens einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet und die für das Fahrzeug ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung daher unzutreffend ist.

aa) Die umgebungsdruckabhängige Anpassung der Abgasrückführung, die bewirkt, dass die AGR-Rate jedenfalls ab einer Höhe von 1.000 m zumindest reduziert wird und dadurch Einfluss auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs nimmt, ist eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (vgl. Senat, Urteil vom 24.02.2025, 8 U 50/24 und Urteil vom 14.05.2025, 8 U 67/25; OLG Hamm, Urteil vom 08.11.2024, 19 U 181/22, und Urteil vom 20.12.2024, 19 U 166/22; OLG Karlsruhe, Urteil vom 12.03.2024, 8 U 397/22, juris Rn. 28 ff., und Urteil vom 07.05.2024, 8 U 8/22, juris Rn. 58 ff.; Hanseatisches OLG Bremen, Urteil vom 11.10.2024, 2 U 155/21, juris Rn. 38 ff.).

(1) Die Motorsteuerungssoftware bewirkt nach dem nicht bestrittenen Vortrag des Klägers, dass die Abgasrückführungsrate jedenfalls ab einer Höhe von 1.000 m zumindest reduziert wird und dadurch Einfluss auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs nimmt. Das neue unstreitige Vorbringen in der Berufungsinstanz unterliegt nicht den Präklusionsvorschriften (vgl. Zöller-Heßler, ZPO, 35. Aufl., § 531 Rn. 20 m.w.N.). Die Beklagte räumt im Rahmen ihres Vortrags zur Steuerung der Abgasrückführung im Rahmen der sog. Multiparameteroptimierung (S. 24 ff. der Klageerwiderung, Bl. 139 ff. eGA I) ein, dass die AGR-Rate in Abhängigkeit unterschiedlicher Parameter, zu denen auch der Umgebungsdruck gehöre, gesteuert werde.

(1.1) Da die Abgasrückführung gerade die Verminderung der NO_x-Emissionen bezweckt, kann nicht zweifelhaft sein, dass eine Reduzierung der Abgasrückführungsrate ab einem bestimmten – insbesondere von der Höhe über dem Meeresspiegel abhängigen – Umgebungsdruck die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems beeinflusst und zu einer Erhöhung des NO_x-Ausstoßes führt. Dem entsprechenden Vortrag des Klägers, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems hierdurch verringert werde (S. 6 des Schriftsatzes vom 21.01.2025, Bl. 237 eGA II) ist die Beklagte mit der Berufungserwiderung nicht entgegengetreten; sie hat zu diesem Punkt vielmehr überhaupt keine Stellung genommen.

(1.2) Die Nutzung von Fahrzeugen in Höhen von über 1.000 m über dem Meeresspiegel gehört zu den im Unionsgebiet üblichen Bedingungen (Schleswig-Holsteinisches VG, Urteil vom 20.02.2023, 3 A 113/18, juris Rn. 401 ff. und Urteil vom 17.01.2024, 3 A 332/20, juris Rn. 474).

(2) Die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Beklagte hat nicht dargelegt, dass diese Abschalteneinrichtung hier nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist.

bb) Die Verwendung weiterer unzulässiger Abschalteneinrichtungen in dem Fahrzeug des Klägers kann der Senat hingegen nicht feststellen.

(1) Für die Behauptung, das Fahrzeug verfüge über eine unzulässige Fahrkurvenerkennung, hat der Kläger nach der zutreffenden Bewertung des Landgerichts keine greifbaren Anhaltspunkte vorgetragen. Die sog. Applikationsrichtlinie gibt für diese Behauptung nichts her, weil der Wagen später produziert wurde. Die Typgenehmigung für das Fahrzeug wurde erst am 13.11.2017 erteilt. Entsprechend hat die Beklagte bereits erstinstanzlich wiederholt vorgetragen, in der Motorsteuerungssoftware des Fahrzeugs des Klägers sei zu keinem Zeitpunkt eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt gewesen und es stehe für das streitgegenständliche Fahrzeug auch kein Software-Update zur Entfernung einer angeblichen unzulässigen Abschalteneinrichtung zur Verfügung. Dem ist der Kläger im erstinstanzlichen Verfahren trotz der Hinweise, die das Landgericht im Termin vom 27.05.2024 erteilt hat, nicht entgegengetreten. Erst in der Berufungsinstanz hat der Kläger die Behauptung der Beklagten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug bereits ohne Hinterlegung der Fahrkurvenerkennung produziert worden sei, bestritten (S. 30 der Berufungsbegründung, Bl. 124 eGA II). Unabhängig von der Präklusion dieses Vorbringens – die Voraussetzungen der §§ 529 Abs. 1 Nr. 2, 531 Abs. 2 ZPO sind nicht dargetan – trägt der Kläger nach wie vor keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beklagte den mit dem KBA abgestimmten Maßnahmenplan nicht eingehalten habe, sodass die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu diesem Punkt nicht in Betracht kommt.

(2) Ebenfalls ohne Erfolg bleibt das Vorbringen des Klägers zum sog. Thermofenster. Es sind keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vorgetragen, dass der Vortrag der Beklagten zur Bedatung des Thermofensters unrichtig ist. Findet in unmittelbarer Abhängigkeit von der Außentemperatur keine Reduktion der AGR-Rate statt, wenn die Außentemperatur zwischen -24 und +70 Grad Celsius beträgt, liegt schon tatbestandlich keine Abschalteneinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vor.

(3) Der Vortrag des Klägers zur Vorkonditionierung erschließt sich nicht, denn er bezieht sich auf Fahrzeuge mit NSK-Katalysator. Es ist nicht vorgetragen und auch sonst nicht ersichtlich, dass der Wagen des Klägers einen solchen Katalysator hat.

b) Die Beklagte verletzte das Schutzgesetz hinsichtlich der umgebungsdruckabhängigen Reduzierung der Abgasrückführung fahrlässig.

aa) In Bezug auf die Fahrlässigkeitshaftung kann sich die Beklagte nicht auf den Standpunkt zurückziehen, sie habe den streitgegenständlichen Motor nicht entwickelt und die Emissionsgenehmigung nicht erwirkt. Einem Fahrzeughersteller, der für die Konstruktion des von ihm hergestellten Fahrzeugs Motoren fremder Hersteller verwendet, obliegen auch insoweit die Sorgfaltspflichten eines Herstellers (BGH, Urteil vom 09.10.2023, VIa ZR 26/21, juris Rn. 14; Urteil vom 30.10.2023, VIa ZR 183/21, juris Rn. 13; Urteil vom 27.11.2023, VIa ZR 1425/22, juris Rn. 24; Urteil vom 14.05.2024, VIa ZR 716/23, juris Rn. 16 und VI ZR 466/22, juris Rn. 9). Damit traf die Beklagte als Fahrzeugherstellerin die deliktsrechtlich geschützte Pflicht, keine unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigungen in den Verkehr zu bringen. Sie muss sich daher von der Vermutung, schuldhaft gehandelt zu haben, entlasten (vgl. Senat, Urteil vom 24.02.2025, 8 U 50/24, S. 10).

bb) Hinreichender Vortrag der Beklagten zur Entlastung fehlt. Die nicht unter Beweis gestellte pauschale Behauptung, die Beklagte habe auf die regulatorische Zulässigkeit des Fahrzeugs vertraut, ist kein subsumtionsfähiger Vortrag.

(1) Die Voraussetzungen eines unvermeidbaren Verbotsirrtums sind nicht schlüssig vorgetragen. Die Beklagte hat nicht dargetan, welche konkreten (Fehl-)Vorstellungen die verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten hinsichtlich der genauen Bedatung und Funktionsweise der Abgasrückführung sowie der Rechtmäßigkeit der Einrichtungen in ihrer konkreten Ausgestaltung und gegebenenfalls ihrer Kombination hatten oder dass sie im Fall einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. zu den Anforderungen BGH, Urteil vom 23.12.2024, VIa 598/23, juris Rn. 23). Die Haltung des KBA zu dieser Frage ist gleichgültig: Dass sich ein Hersteller nicht ohne weiteres und gestützt auf eine zu einem bestimmten Zeitpunkt mehr oder weniger verbreitete Auffassung von der Zulässigkeit bestimmter Abschalteneinrichtungen oder auf einen vermeintlichen Industriestandard entlasten kann, ohne dass die Rechtslage geklärt war, entspricht der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, juris Rn. 70; Urteil vom 11.12.2023, VIa ZR 340/22, juris Rn. 12; Urteil vom 23.12.2024, VIa 598/23, juris Rn. 22).

(2) Da damit bereits kein Verbotsirrtum dargetan ist, kommt es auf die Frage, ob ein etwaiger Rechtsirrtum unvermeidbar war oder nicht, nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 25.09.2023, VIa ZR 1/23, juris Rn. 15; Urteil vom 20.02.2024, VIa ZR 1283/22, juris

Rn. 18; Urteil vom 12.03.2024, VIa ZR 635/23, juris Rn. 16). Der Vortrag der Beklagten zu einer hypothetischen Genehmigung ist damit unbeachtlich.

cc) Auf eine Verhaltensänderung in Bezug auf die sog. Fahrkurvenerkennung kann sich die Beklagte ebenfalls nicht berufen. Die Offenlegung der Verwendung der an die Fahrkurvenerkennung geknüpften Techniken – die im Fahrzeug des Klägers nie zum Einsatz kamen – erfolgte zunächst nur gegenüber dem KBA. Eine die Fahrlässigkeit ausschließende Verhaltensänderung kann im Übrigen schon deswegen nicht angenommen werden, weil die Beklagte stets betont hat (und weiterhin betont), Fahrzeuge mit dem Motor EA288 enthielten auch vor der Entfernung der Fahrkurvenerkennung keine unzulässige Abschaltvorrichtung.

c) Dem Kläger entstand durch die Schutzgesetzverletzung ein Schaden, denn er zahlte einen überhöhten Kaufpreis für das Fahrzeug, der dessen objektiven Wert überstieg. Diese Wertdifferenz ist nicht durch die anzurechnenden Vorteile ausgeglichen.

aa) Der Senat ist davon überzeugt, dass der Kläger das Fahrzeug in Kenntnis aller Umstände nicht zu dem vereinbarten Bruttokaufpreis in Höhe von 47.100,00 € erworben hätte. Im Zusammenhang mit der Feststellung der Erwerbsskausalität, für die der Kläger darlegungs- und beweisbelastet ist, gilt der Erfahrungssatz, dass ein Käufer den Kaufvertrag in Kenntnis der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, juris Rn. 55 f.). Dieser Erfahrungssatz greift auch vorliegend ein und wird insbesondere nicht durch den Vortrag der Beklagten zur Verhaltensänderung der Volkswagen AG in Bezug auf die sog. Fahrkurvenerkennung – die im Fahrzeug des Klägers nie verbaut war – in Frage gestellt.

bb) Der Differenzschaden ist im Streitfall mit 5 % des Bruttokaufpreises zu bemessen und beträgt somit **2.355,00 €**.

(1) Der Kläger kaufte das Fahrzeug im April 2019, also deutlich nach Bekanntwerden des VW-Abgasskandals in Bezug auf den Motor EA189 und auch nach der Offenlegung, dass das Nachfolgemodell EA288 über eine Fahrkurvenerkennung verfügt, mit deren Hilfe das Abgasverhalten im Prüfstandbetrieb verändert wird. Zum Zeitpunkt des Erwerbs hatte das KBA, von dessen Einschätzung die Frage abhing, ob kurz- bis mittelfristig mit Maßnahmen zu rechnen war, sich bereits mit Fahrzeugen, die mit dem Nachfolgemotor EA288 ausgestattet sind, befasst und keine behördlichen Maßnahmen verhängt, und zwar auch nicht für solche Fahrzeuge, die – anders als das Fahrzeug des Klägers – noch mit einer Fahrkurvenerkennung und den daran geknüpften

Funktionen ausgestattet waren. Der Senat geht aufgrund des Vortrags der Beklagten (S. 30 der Klageerwiderung, Bl. 145 eGA I) davon aus, dass dem KBA die Funktionsweise der Motorsteuerungssoftware einschließlich der Korrekturen der ARG-Rate bekannt ist und dass das KBA diese für rechtlich zulässig hält. Es gibt keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass die Schadstoffemissionen des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu gravierenden Folgen für Gesundheit und Umwelt führen. Die Untersuchungen des KBA führten jedenfalls zu dem Ergebnis, dass die nach der Euronorm 6 maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, Gegenteiliges lässt sich dem Vortrag des Klägers nicht entnehmen. Die durch die umgebungsdruckabhängige Reduzierung der ARG-Rate zu befürchtenden Gesundheits- und Umweltschäden werden im Vergleich zu den Auswirkungen des Thermofensters bei älteren Fahrzeugen, die sich u.a. bei den Messungen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ im realen Straßenbetrieb mit erheblichen Überschreitungen der Grenzwerte deutlich gezeigt haben, eher gering sein. Andererseits kommt diese Technik massenhaft zum Einsatz, was – ebenso wie bei der Verwendung des sog. Thermofensters – die Vernachlässigung von Belangen der Gesundheit und des Umweltschutzes dokumentiert. Mit Blick auf das Gewicht des Rechtsverstoßes kann der Beklagten nur fahrlässiges Verhalten nachgewiesen werden.

(2) Da letztlich das Risiko von Betriebsbeeinträchtigungen der wertbestimmende Faktor ist, dem bei individuellen Kaufentscheidungen in der Regel das größte Gewicht zukommt (vgl. Senat, Urteil vom 24.01.2024, 8 U 74/21, S. 28), und dieses Risiko im April 2019 als gering angesehen werden konnte, sieht der Senat keinen Anlass, einen höheren Differenzschaden als 5 % zuzusprechen.

cc) Die im Wege der Vorteilsanrechnung zu berücksichtigenden Vorteile führen nicht zu einer Anrechnung auf den Differenzschaden, da sie den objektiv angemessenen Kaufpreis von **44.745,00 €** (47.100,00 € - 2.355,00 €) nicht übersteigen.

(1) Eine Vorsteuerabzugsberechtigung des Klägers ist nicht als Vorteil zu berücksichtigen. Auf die entsprechende Behauptung der Beklagten hat der Kläger bereits erstinstanzlich klargestellt, dass er nicht vorsteuerabzugsberechtigt sei. In der Berufungsinstanz hat die Beklagte diese Behauptung nicht wiederholt.

(2) Ferner errechnet sich nach der Formel $[92.928 \text{ km} - 17.000 \text{ km}] \times 47.100,00 \text{ €} ./.$ $[300.000 \text{ km} - 17.000 \text{ km}]$ eine abzuziehende Nutzungsentschädigung in Höhe von **12.636,78 €**.

(3) Der Restwert des Fahrzeugs ist zwar streitig, muss aber nicht aufgeklärt werden: Selbst der maximal von der Beklagten behauptete Restwert von **30.767,00 €** würde zu keiner auch nur anteiligen Aufzehrung des Differenzschadens führen. Die Summe der erlangten Vorteile betrüge nämlich 43.403,78 €, sie übersteigt also den geminderten Kaufpreis von 44.745,00 € nicht.

d) Der Kläger kann Rechtshängigkeitszinsen gem. §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB ab dem 29.12.2023 beanspruchen, dem Tag nach Zustellung der Klage, die am 28.12.2023 erfolgte.

2) Berufungsantrag zu 2.: Freistellung von Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 919,87 €

Der Antrag ist unbegründet. Die hier allein in Betracht zu ziehende Anspruchsgrundlage (§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV) gewährt dem Käufer eines vom sog. Dieselskandal betroffenen Fahrzeugs neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens keinen Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten (BGH, Urteil vom 16.10.2023, VIa ZR 14/22, juris Rn. 13). In Betracht kommt eine Erstattung nur unter den Voraussetzungen des Verzugs der Beklagten mit dem Ersatz des Differenzschadens (§§ 280 Abs. 1 und Abs. 2, 286 BGB) oder im Fall einer Haftung aus §§ 826, 31 BGB (BGH, a.a.O. Rn. 13). Beides ist nicht dargetan.

3) Hilfsantrag auf Aussetzung analog § 148 ZPO

Der Senat sieht keinen Grund, das Verfahren auszusetzen oder es nach Art. 267 AEUV dem EuGH vorzulegen.

II.

Die Nebenentscheidungen folgen aus §§ 92 Abs. 1 Satz 1, 97 Abs. 2, 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

Der Senat hat dem Kläger die gesamten Kosten des Berufungsverfahrens auferlegt, da erst der zweitinstanzliche Vortrag zur Steuerung der AGR-Rate in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck der Berufung (teilweise) zum Erfolg verholfen hat.

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

Dreßel

Hornung

Reiter

Verkündet am 11.06.2025

██████████ Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle