



POSTEINGAN
G

-6- Oberlandesgericht Köln,
[REDACTED]

02.09.2024

Seite 1 von 1

Rechtsanwälte
Gansel
[REDACTED]

Aktenzeichen

6 U 15/24

bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter

Frau [REDACTED]

Durchwahl

0221 - 7711-621

Ihr Zeichen:
[REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit

Mercedes-Benz Group AG gegen
[REDACTED]

erhalten Sie die Anlage(n) zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

Justizbeschäftigte

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift

[REDACTED]

[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]

[REDACTED]

Konten der Zahlstelle des

Amtsgerichts Köln: Bundesbank

IBAN

DE8737000000037001512

Westfalen finden Sie unter: www.justiz.nrw/datenschutz/rechtssachen.



Oberlandesgericht Köln

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

der Mercedes-Benz Group AG, vertr. d. d. Vorstand, [REDACTED],
[REDACTED],

Beklagten und Berufungsklägerin,

- Prozessbevollmächtigte:
u.

[REDACTED]

a., [REDACTED] -

gegen

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

Kläger und Berufungsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel, [REDACTED],
[REDACTED] -

hat der 6. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Köln

auf die mündliche Verhandlung vom 05.07.2024

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Nolte, die Richterin am

Oberlandesgericht Keiser und den Richter am Oberlandesgericht Dr. Hoppe

für Recht erkannt:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 11.01.2024 verkündete Urteil des Einzelrichters der 33. Zivilkammer des Landgerichts Köln – 33 O 352/21 – wird zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Dieses und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 2.460,00 € festgesetzt.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

Von der Darstellung des Tatbestandes wird gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 S. 1, 544 Abs. 2 ZPO abgesehen.

II.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat keinen Erfolg. Das Landgericht hat mit Recht und mit zutreffender, ausführlicher und sorgfältiger Begründung angenommen, dass dem Kläger ein Anspruch dem Grunde nach zusteht (dazu 1.). Auch ein Schaden ist trotz des bereitstehenden Software-Updates zu bejahen (dazu 2.).

1. Dem Kläger (im Folgenden auch: Klagepartei) steht ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV dem Grunde nach zu.

Seine Aktivlegitimation für die Geltendmachung dieses Anspruchs fehlt nicht deshalb, weil der Kläger das Fahrzeug bereits am 16.11.2021 veräußert hat (Anlage K23, Bl. 784 GA). Zwar heißt es in dem Vertrag: „Ggf. noch bestehende Ansprüche gegenüber Dritten aus Sachmängelhaftung werden an den Käufer abgetreten“. Diese Abtretung kann jedoch, wie das Landgericht zutreffend angenommen hat, nicht in dem Sinne verstanden werden, dass sie auch die streitgegenständlichen Ansprüche erfasst. Diese gründen sich auf Delikt und entspringen gerade nicht einer vertraglichen Gewährleistung. Angesichts des Gesamtzusammenhangs, in dem diese Passage steht (der Absatz in dem Kaufvertrag befasst sich mit dem Ausschluss der Sachmängelhaftung), wird der Käufer, auf dessen Empfängerhorizont abzustellen ist, die Abtretung daher nur auf kaufvertragliche bzw. aus einer Herstellergarantie herrührende Ansprüche gegen den Fahrzeughersteller, aber ohne besondere Erwähnung gerade nicht auf deliktische Ansprüche mit gänzlich anderem Gegenstand beziehen. Die gegenteilige Auslegung der Beklagten ist daher nicht überzeugend.

a) Die in dem Fahrzeug implementierte Kühlmittel-Solltemperaturregelung (im Folgenden: ■■■■) stellt bereits auf Grundlage der eigenen Beschreibung durch die Beklagte eine Abschaltvorrichtung im Sinn von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar, die auch unzulässig ist.

aa) Die ■■■■ stellt eine Abschaltvorrichtung im Sinn von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar.

Der Hersteller hat nach Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 sicherzustellen, dass die ergriffenen technischen Maßnahmen die Emissionen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs und bei normalen Nutzungsbedingungen, also auch bei betriebswarmen Motor, wirksam begrenzen. Hierzu hat er das Fahrzeug nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 entsprechend auszurüsten (vgl. VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023 – 3 A 113/18, juris Rn. 232).

Diesen Anforderungen genügt die ■■■■ aufgrund ihres begrenzten Wirkungsbereiches nicht, wie der Senat bereits entschieden hat (Urteil vom 28.02.2024, 6 U 154/22 – nicht veröffentlicht). Nach der eigenen Darstellung der Beklagten wird bei der ■■■■ die Solltemperatur für das Kühlmittelthermostat (von 100 °C) unter bestimmten Betriebsumständen auf 70 °C abgesenkt, wodurch eine frühere Zuschaltung des großen Kühlkreislaufes bewirkt wird, welche zu einer langsameren Erwärmung des Motors führt und aufgrund der so länger vorherrschenden kühleren Motortemperaturen höhere AGR-Raten ermöglicht. Da dieses durch die ■■■■ optimierte Emissionsverhalten nur während der Warmlaufphase des Motors aufrechterhalten werden kann, aber auch Fahrten jenseits der Warmlaufphase – Fahren mit betriebswarmen Motor – zu den Bedingungen des normalen Betriebs im Sinn von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 gehören, handelt es sich aus diesem Grund bereits um ein nicht zulässiges Emissionskontrollsystem. Anhaltspunkte dafür, dass das durch die ■■■■ optimierte Emissionsverhalten jenseits der Warmlaufphase, also bei betriebswarmen Motor, durch andere Einrichtungen aufrechterhalten wird, sind weder ersichtlich noch vorgetragen (vgl. OLG Stuttgart, Urteile vom 19.10.2023 – 24 U 103/22, juris Rn. 44, und vom 30.11.2023 – 24 U 153/21, juris Rn. 94).

bb) Diese Abschaltvorrichtung ist auch unzulässig im Sinn von Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Die Voraussetzungen der in Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Ausnahmetatbestände, unter denen eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist, lassen sich dem Vortrag der hierfür darlegungs- und beweislustigen Beklagten (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 54) nicht entnehmen.

(1) Der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 setzt kumulativ (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21, Rn. 62; VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023 – 3 A 113/18, juris Rn. 310) voraus, dass eine Notwendigkeit der Einrichtung zum Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall besteht und dass dies zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlich ist. Die Begriffe „Unfall“ und „Beschädigung“ in diesem Sinn sind dahin auszulegen, dass eine die Wirkung des Emissionskontrollsystems verringemde Abschaltvorrichtung, um nach dieser Bestimmung zulässig zu sein, notwendig sein muss, um den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-145/20,

(2) Rn. 72, 73), was voraussetzt, dass unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall bestehen, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 67). Die bloße Verschmutzung und ein Verschleiß des Motors können daher nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinn angesehen werden, da sie im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent sind (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 65; EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – C-693/18, Rn. 110; VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023 – 3 A 113/18, juris Rn. 302). Auch der Begriff „Motor“ ist eng auszulegen. AGR-Ventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter sind z.B. vom Motor im Sinn dieses Ausnahmetatbestandes getrennte Bauteile (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 63; VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023 – 3 A 113/18, juris Rn. 300).

Notwendig im Sinn dieses Ausnahmetatbestandes ist eine Abschaltvorrichtung zum Motorschutz zudem nur dann, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung zur Verfügung gestanden hatte, um unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall abzuwenden, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 80; EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-134/20, Rn. 81). Mit der alternativen Technik einhergehende Mehrkosten für den Hersteller fallen dabei nicht ins Gewicht (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-145/20 Rn. 77, 78; EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-128/20, Rn. 66, 67).

(3) Dem Vortrag der Beklagten lässt sich nicht entnehmen, dass diese Anforderungen erfüllt wären. Die von ihr angeführten Gefahren der Ölverdünnung, des Verlusts der Schmierfähigkeit und von Ablagerungen an den Wänden des AGR-Traktes erfüllen die Ausnahmetatbestandsvoraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 nicht. Mangels einer konkreten Darlegung kann dem Vortrag der Beklagten nicht entnommen werden, ob die von ihr behaupteten Ablagerungen an Bestandteilen erfolgen sollen, die nach der vorstehend engen Definition des Motors überhaupt diesem zuzurechnen sind. Ihrem Vortrag lässt sich auch nicht entnehmen, dass es sich bei den befürchteten Ablagerungen nicht lediglich um bloße Verschmutzungen oder einen Verschleiß des Motors handelt, was nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinn angesehen werden kann. Zudem fehlt eine Darlegung einer Kausalkette für hieraus entstehende unmittelbare Risiken für den Motor, die beim Fahren eine konkrete Gefahr hervorrufen und dass zum Zeitpunkt der Erteilung der EG-Typgenehmigung keine andere technische Lösung zur Verfügung gestanden hatte, um diese zu verhindern.

(4) Des Weiteren ist Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 auch nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die

(5) Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs, weshalb der diesbezügliche Einwand der Beklagten ebenfalls nicht verfährt. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 knüpft an die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit an und nicht an die Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ (vgl. BGH, NJW 2023, 2259, Rn. 51; OLG Köln, Urteil vom 10.03.2022 - 24 U 112/21 = BeckRS 2022, 5661). Vor diesem Hintergrund ist auch die Tatsache, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die ■■■■ in dem streitgegenständlichen Fahrzeug nach dem Vortrag der Beklagten (S. 30 der Berufungsbegründung, Bl. 226 eA) - anders als in anderen Fällen - nicht als unzulässige Abschaltvorrichtung bewertet, für die Entscheidung des Rechtsstreits ohne Belang. Diese Einschätzung beruht nach dem eigenen Vortrag der Beklagten im Wesentlichen darauf, dass die Emissionsverbesserungen durch die ■■■■ für das Bestehen des NEFZ nicht notwendig sind. Die damit angesprochene „Grenzwertkausalität“ ist aber nach dem Vorstehenden für die rechtliche Einordnung als unzulässige Abschaltvorrichtung ohne Belang.

b) Auch das Thermofenster stellt sich nach dem eigenen Vortrag der Beklagten als unzulässige Abschaltvorrichtung dar, wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat.

Die AGR muss als Emissionskontrollsystem unter Betriebsbedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, im Sinn von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 uneingeschränkt wirksam sein. Andernfalls 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, 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 – VIa ZR 335/21, Rn. 50). Dieser reicht nach Auffassung des Oberlandesgerichts Stuttgart (vgl. Urteil vom 29.11.2023 (22 U 261/21), der sich der Senat anschließt, von -15°C bis +40°C (so auch VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023 – 3 A 113/18, juris, Rn. 267, 274, auf dessen Ausführungen insoweit Bezug genommen wird; OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 – 24 U 103/22, juris, Rn. 31). Da die AGR in diesem Temperaturbereich auch nach dem Vorbringen der Beklagten, die eine schrittweise Reduzierung der AGR unterhalb von 7 °C, oberhalb von 32 °C nach dem Serientatenbestand (und unterhalb von 0 °C nach Update) einräumt, unterschiedlich aktiv ist, handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung. Diese ist nach den vorstehend aufgeführten Maßstäben unzulässig. Insbesondere rechtfertigt die Gefahr der Versottung bzw. Belagbildung im Abgassystem durch die Abgasrückführung in den Verbrennungsraum außerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs nicht deren Verminderung oder Einstellung, mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß steigt.

c) Die Beklagte hat auch schuldhaft gehandelt, jedenfalls in Bezug auf die ■■■■. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist das Verschulden des

d) Fahrzeugherstellers, der eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung in Verkehr bringt, zu vermuten (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59). Der Hersteller kann sich insofern aber entlasten, wenn er darlegt und im Bestreitensfall nachweist, dass er sich hinsichtlich der Zulässigkeit der eingesetzten Abschaltvorrichtung in einem Verbotsirrtum befand und dieser Irrtum bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbar war (BGH Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 63; OLG Stuttgart, Urteil vom 28.09.2023 – 24 U 2504/22, juris Rn. 61). Hierfür muss der Fahrzeughersteller sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen. Dabei kann nur ein bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum entlastend wirken. Ein entlastend wirkender Verbotsirrtum kann vorliegen, wenn der Schädiger die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte. Den Nachweis der Unvermeidbarkeit eines konkret dargelegten und im Falle des Bestreitens des Geschädigten nachgewiesenen Verbotsirrtums kann der Fahrzeughersteller mittels einer tatsächlichen Typgenehmigung, einer hypothetischen Genehmigung der für die EG-Typgenehmigung oder anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde wie auch unter Berufung auf einen externen qualifizierten Rechtsrat führen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 63 ff.).

Gemessen an diesen Grundsätzen genügt der Vortrag der Beklagten für einen entlastend wirkenden Verbotsirrtum jedenfalls in Bezug auf die [REDACTED] nicht. Sie hat einen Verbotsirrtum insoweit nicht dargetan. Welche Erwägungen sie konkret angestellt hat, um zu der Einschätzung zu gelangen, die im Fahrzeug vorhandenen Abschaltvorrichtungen seien trotz der Vorschriften der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007, der Durchführungs-VO (EG) 692/2008 und den weiteren hierzu ergangenen Vorschriften und Anlagen ausnahmsweise zulässig, hat die Beklagte nicht dargelegt. Die Beklagte behauptet bereits nicht, dass ihre zuständigen Entscheidungsträger die verbauten Abschaltvorrichtungen für zulässig erachtet haben; erst recht nicht, dass sie die Zulässigkeitsfrage nach einer den Sorgfaltsanforderungen entsprechenden Prüfung positiv beantwortet haben. Sie führt lediglich aus, sie bzw. die für die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung zuständigen Mitarbeiter, konkret die Abteilungsleiter der [REDACTED] „Vertriebsplanung PKW“ und „Fahrzeugdokumentation“, hätten sich über die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug geirrt. Die Ausstellenden seien der Auffassung gewesen, eine zutreffende Übereinstimmungsbescheinigung in den Verkehr zu geben, weil das Fahrzeug mit dem Typ übereingestimmt habe. Dass die Übereinstimmungsbescheinigung daneben auch eine eigenständige Aussage über die materielle Übereinstimmung „mit allen Rechtsakten“ enthalten solle, sei für die Ausstellenden damals nicht ersichtlich gewesen. Insbesondere hätten die

Ausstellenden sich nicht zu einer Überprüfung der Konformität des Fahrzeugs auf Bauteil- oder gar Funktionsebene bzw. auf das Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen veranlasst gesehen. Eine solche Überprüfung nach Erteilung der Typgenehmigung habe dem Verständnis der Ausstellenden vom Zusammenspiel zwischen baureihenbezogener Typgenehmigung und fahrzeugspezifischer Übereinstimmungsbescheinigung widersprochen. Dieses Vorbringen vermag die Beklagte nicht zu entlasten. Denn ihm ist eine Prüfung dahingehend, ob die im streitgegenständlichen Fahrzeug implementierte [REDACTED] zum Schutz des Motors und zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlich und damit zulässig ist, nicht zu entnehmen. Die Beklagte behauptet bereits nicht, dass ihre zuständigen Entscheidungsträger die verbauten Abschaltvorrichtungen für zulässig erachtet haben. Anders als beim Thermofenster fehlen für die [REDACTED] auch allgemein bekannte Indiztatsachen, welche einen Rückschluss auf einen solchen Rechtsirrtum ermöglichen könnten. Das Thermofenster wurde flächendeckend von nahezu allen namhaften Herstellern von Dieselfahrzeugen eingesetzt und war dabei sowohl in Fachkreisen als auch dem KBA bekannt, wobei letzteres dieses auch seit Jahren in ständiger Genehmigungspraxis nicht beanstandet hatte. Im Gegensatz dazu fehlt für die [REDACTED] ein vergleichbarer, den Schluss auf die Zulässigkeit der Technik ermöglichender Vertrauensstatbestand. Ein hierauf bezogener Irrtum ist somit nicht dargelegt. Demgegenüber vermag der Umstand, dass sich die Leiter der laut der Beklagten mit der Übereinstimmungsbescheinigung befassten [REDACTED] nicht bewusst gewesen sind, mit dieser auch die Übereinstimmung des konkreten Fahrzeugs mit allen Rechtsakten einschließlich Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 zu bestätigen, eine Haftung nicht entfallen zu lassen. Denn der Fahrlässigkeitsvorwurf knüpft an das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit den streitgegenständlichen Abschaltvorrichtungen an und hängt nicht davon ab, ob die Repräsentanten der Beklagten der Übereinstimmungsbescheinigung die richtige rechtliche Bedeutung zugemessen haben (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 01.12.2023, 16 U 12/23). Schließlich sind auch die von der Beklagten angeführten Passagen aus den Entscheidungen anderer Oberlandesgerichte für die tatsächlich maßgebliche Frage, ob die für die Beklagte handelnden Personen überhaupt einem Verbotsirrtum unterlagen, unmaßgeblich.

Es kann vor diesem Hintergrund offenbleiben, ob – wie das Landgericht angenommen hat - für das Thermofenster ein unvermeidbarer Verbotsirrtum zu bejahen ist.

e) Eine Tatbestandswirkung der EG-Typgenehmigung kann die Beklagte dem Schadensersatzanspruch nicht entgegengehalten. Insoweit ist den überzeugenden Ausführungen des Bundesgerichtshofs zur Reichweite der Tatbestandswirkung einer EG-Typgenehmigung zu folgen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 11 ff.)

f) Im Hinblick auf die Erwerbskausalität kann sich die Klagepartei auf den Erfahrungssatz stützen, dass sie den Kaufvertrag über das streitbefangene Fahrzeug zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. Auch ohne Kenntnisnahme der vom Fahrzeughersteller ausgegebenen Übereinstimmungsbescheinigung geht der Käufer typischerweise davon aus, dass der Hersteller für das erworbene Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat, und dass diese die gesetzlich vorgesehene Übereinstimmung mit allen maßgebenden Rechtsakten richtig ausweist (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 55 f.). Die Beklagte hat keinen Vortrag gehalten, der diesen Erfahrungssatz erschüttern könnte.

g) Die Beklagte ist nicht gemäß § 214 Abs. 1 BGB berechtigt, die Leistung zu verweigern. Der Anspruch auf den Differenzschaden ist nicht verjährt. Die Beklagte legt nicht dar, dass die Klagepartei mehr als drei Jahre vor Klagerhebung Kenntnis von der Existenz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug gehabt oder nur grob fahrlässig nicht gehabt habe, §§ 195, 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB. Allein die Aufdeckung des „Dieselskandals“ der VW AG - betreffend zudem nur Fahrzeuge mit dem Motor EA 189 - im Herbst 2015 führt weder zu einer Kenntnis der Klagepartei von einer (von der Beklagten im Übrigen weiterhin bestrittenen) Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs noch zu einer diesbezüglichen grob fahrlässigen Unkenntnis (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 29.11.2023, 22 U 261/21, juris Rn. 103 - 104). Die Berichterstattung in Tagesschau und [REDACTED] im April 2016 betreffend Fahrzeuge der Beklagten hatte zudem, worauf das Landgericht zutreffend abgestellt hat, allein das Thermofenster, nicht aber die hier ebenfalls in Rede stehende [REDACTED] zum Gegenstand.

h) Das Landgericht hat mit eingehender und zutreffender Begründung, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen weitgehend Bezug genommen werden kann, angenommen, dass der Kläger 10% des Kaufpreises als Differenzschaden beanspruchen kann, obwohl für das Fahrzeug ein Software-Update bereitsteht, mit dem der Temperaturbereich des Thermofensters angepasst worden ist und die [REDACTED] ausbedatet worden ist.

a) Das Landgericht hat in Würdigung der Umstände des Einzelfalls, der sich der Senat anschließt, zunächst angenommen, dass die von der Beklagten ermittelten Restwerte von ca. 14.800,00 € nicht ohne weiteres auf den bereits im Jahr 2021 erfolgten Verkauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs übertragen werden können, weil es insoweit nach der unbestritten gebliebenen Darstellung der Klagepartei bis Ende des Jahres 2022 zu einer 20%-igen Erhöhung der Gebrauchtwagenpreise kam (vgl. Bl. 1031 GA), was auch der Erfahrung des Senats aus anderen Verfahren entspricht. Der von dem Landgericht vorgenommene Abzug von 20% auf die Angebotspreise ist daher nicht zu beanstanden und kann auch der Schätzung des Senats (§ 287 Abs. 1 ZPO) zugrunde gelegt werden. Angesichts der im angefochtenen Urteil angeführten Einzelfallumstände (Hubraum im mittleren Bereich, höhere Haltbarkeitserwartung)

b) sieht der Senat auch keinen Anlass zur Korrektur der darin angenommenen zu erwartenden Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von 300.000 km. Dies führt, wie das Landgericht im Einzelnen dargestellt hat (LGU S. 20 f., Bl. 1096 f. GA), auch in der Addition mit Nutzungsvorteilen nicht zu einem Betrag, der den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigt (siehe zu diesem Grundsatz BGH NJW 2023, 2259 Rn. 80). Die geschuldete Nutzungsentschädigung beträgt bei einem Tachostand bei Erwerb von 41.314 km und einem Kilometerstand bei Veräußerung von 132.901 km 8.709,56 €. Die Addition mit einem Restwert von (80% von 14.800 € =) 11.840,00 € übersteigt nicht den wahren Wert des Fahrzeugs von 22.140,00 €.

c) Entgegen der Auffassung der Beklagten kann auch nicht angenommen werden, dass durch das bereitstehende Software-Update eine Vorteilsausgleichung dahingehend vorzunehmen ist, dass der Schaden gänzlich entfällt. Zwar kommt es für die Berücksichtigung eines Software-Updates, dass die vorherigen Beanstandungen behebt, nicht darauf an, ob es bereits aufgespielt wurde oder ob dies – wie im Streitfall – unterblieben ist. Denn jedenfalls reduziert das Update nach dem eigenen Vortrag der Beklagten die Gefahr einer Betriebsuntersagung nicht in ausreichender Weise. Die Ausbedingung der ■■■■ lässt zwar diese unzulässige Abschalteneinrichtung entfallen, es verbleibt aber das Thermofenster. Soweit die Beklagte meint, der nunmehr festgelegte Temperaturbereich, in dem die Abgasrückführung uneingeschränkt wirksam sei, stelle einen mit dem KBA gefundenen Kompromiss hinsichtlich der Erfüllung des Rechtfertigungsgrundes „Motorschutz“ dar, vermag dies die Gefahr einer Betriebsuntersagung nicht entfallen zu lassen. Denn wie oben ausgeführt entspricht es nach wie vor nicht den unionsrechtlichen Vorgaben, wenn unterhalb von 0 °C die Abgasreinigung reduziert wird. Vielmehr muss diese im Grundsatz zwischen -15 °C und +40 °C aktiv sein. Die Beklagte hat auch nicht konkret dazu vorgetragen, welche Gründe des Motorschutzes im Streitfall bzw. bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug die nunmehr vorgenommene Bedingung rechtfertigen sollen.

III.

d) Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

IV.

e) Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision gemäß § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Weder hat die Sache grundsätzliche Bedeutung noch ist eine Entscheidung des Revisionsgerichts zur Fortbildung des Rechts oder Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich. Der Rechtsstreit betrifft lediglich die Anwendung gesicherter Rechtsgrundsätze im konkreten Einzelfall; entscheidungserhebliche und klärungsbedürftige abstrakt-generelle Rechtsfragen stellen sich im Verfahren nicht.

f)
g)
h)
i)
a)
te

1
0

b) K
eiser

c) Dr.
■■■■■

k)

d) 4

h)

n) Anlage zum Verkündungsprotokoll
vom 30.08.2024
verkündet am 30.08.2024

28

o) [REDACTED], JBe
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

p) 02.09.2024, [REDACTED] (Justizbeschäftigte)