

I-1 O 234/23



Landgericht Arnsberg
IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

Klägers,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Gansel, Wallstraße 59, 10179
Berlin,

gegen

die Audi AG, vertr. d. d. Vorstand, dieser vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden Markus
Duesmann, Auto-Union-Straße 1, 85057 Ingolstadt,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Freshfields PartG mbB ,
Große Gallusstraße 14, 60315 Frankfurt,

hat das Landgericht - 1. Zivilkammer - Arnsberg
auf die mündliche Verhandlung vom 22.07.2025
durch die Richterin Endemann als Einzelrichterin

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.837,50 € nebst Zinsen in
Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 11.09.2024 zu
zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger zu 2/3, die Beklagte zu 1/3.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand:

Die Parteien streiten um Schadenersatz aufgrund der behaupteten Verwendung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen.

Am 26.06.2021 erwarb der Kläger einen Audi Q5 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer [REDACTED]. Der PKW wies zu diesem Zeitpunkt einen Kilometerstand von 37044 km auf. Der Kaufpreis betrug 36.750,00 €. Das Fahrzeug ist mit einem EURO 6 Dieselmotor der Baureihe EA 288 ausgestattet (TDI 2.0, 140 kW).

Die Beklagte ist Herstellerin des gegenständlichen Fahrzeugs. Für dieses stellte sie eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung aus.

In dem Fahrzeug kommt eine Abgasrückführung (AGR) zum Einsatz, durch die die Bildung von Stickoxiden (NOx) bei der Verbrennung reduziert, die Bildung von Ruß, unverbrannten Kohlenwasserstoffen (HC) und Kohlenmonoxid (CO) befördert wird. Die AGR erfolgt in der Weise, dass heiße Abgase aus dem Abgasstrang entnommen, die Abgase in der Regel gekühlt werden, und dem Motor auf der Frischluftseite wieder beigemischt werden. Der Motor bekommt dadurch zur Verbrennung eine Mischung aus Kraftstoff, Frischluft und einer gewissen Menge an Abgas zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich wird durch die AGR die Geschwindigkeit der Verbrennung und die Verbrennungstemperatur abgesenkt. Dies verringert die Entstehung von NOx-Emissionen bei gleichzeitiger Erhöhung der Ruß-, HC- und CO-Emissionen als Produkte der tendenziell unvollständigeren Verbrennung.

Das Fahrzeug enthält einen SCR-Katalysator zur Steuerung des Abgasverhaltens. Das SCR-System (SCR) trägt als Abgasnachbehandlungssystem zusätzlich zu der innermotorischen Maßnahme der Abgasrückführung (AGR) zur wirksamen Reduktion von NOx-Emissionen bei. Bei der Selective Catalytic Reduction (SCR) erfolgt eine Umwandlung der NOx-Emissionen in für Menschen unschädliche Gase. Zur Reduktion wird eine wässrige Harnstofflösung (AdBlue) verwendet.

Jedenfalls in der Motorsteuerungssoftware von Fahrzeugen desselben Modells wie des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit Produktionsstart bis Oktober 2015 ist zudem eine Fahrkurvenerkennung integriert. Diese Software erkennt anhand von vorprogrammiert eingespeicherten Fahrkurven, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und den Prüf-Zyklus durchfährt (NEFZ), oder im normalen Straßenbetrieb bewegt wird. Erkennt diese Motorsteuerungssoftware, dass sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet, schaltet es in einen sog. „emissionsoptimierten“ Motorbetriebsmodus in welchem die Rückführung von Abgasen in den Verbrennungsraum des Motors sowie die Zuführung von Harnstoff (AdBlue) derart intensiviert wird, dass hierdurch die Verbrennungstemperatur des Dieselkraftstoffs so reduziert wird, dass weniger Stickoxide (NOx) produziert werden. Die Fahrkurvenerkennung bewirkt ferner, dass während des Prüfverfahrens NEFZ auch nach Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 Grad an einem Betriebsmodus mit erhöhter AGR-Rate (sog. NOx-Low-Betriebsart) festgehalten wird, während außerhalb des NEFZ ab Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 Grad in einen Betriebsmodus mit verringerter AGR-Rate (sog. NOx-High-Betriebsart) gewechselt wird. Dabei findet eine signifikant wirksame Reduktion der Stickoxide (NOx) durch das SCR-System grundsätzlich erst ab Betriebstemperaturen von ca. 200 Grad statt. Bei niedrigeren Temperaturen des SCR-Katalysators ist dessen Wirkungsgrad zunächst gar nicht bzw. ab einer Temperatur von ca. 120 Grad nur (sehr) geringfügig vorhanden.

In der Phase bis das SCR-System eine Betriebstemperatur von ca. 200 Grad erreicht hat, wird eine wirksame Reduzierung der Stickoxide (NOx) durch eine innermotorische Maßnahme in Form einer Erhöhung der AGR-Rate (sog. NOx-Low-Betriebsart), sichergestellt. Folge der erhöhten AGR-Rate sind niedrigere NOx-Emissionen.

Zudem bewirkt die Fahrkurvenerkennung, dass mit der Eindosierung von AdBlue in den SCR-Katalysator bereits ab einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 130 Grad im NEFZ anstelle von ca. 150 Grad im realen Straßenbetrieb begonnen wird. Zudem befinden sich bei Durchfahren des NEFZ Restmengen von AdBlue aus der einem NEFZ vorausgehenden Präkonditionierungsfahrt (sog. Precon) im SCR-Katalysator. Aufgrund dieser Restmengen kann während des NEFZ auch vor Beginn der Eindosierung von AdBlue bereits eine NOx-Konvertierung im SCR-Katalysator erfolgen.

Zudem erfolgen Korrekturen der AGR-Rate im Rahmen der allgemeinen Motorsteuerung, abhängig von anderen Parametern als der Außentemperatur, wie zum Beispiel von im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebssystem gemessenen Temperaturen. Diese sind Teil der generellen Motorsteuerung, in der eine jeweils geeignete AGR-Rate zur Ermöglichung einer geeigneten Verbrennung eingestellt wird. Dabei können Korrekturen der AGR-Rate in Abhängigkeit der Kühlmitteltemperatur erfolgen oder anhand weiterer Temperaturgrößen, die an den zahlreichen, im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebssystem verbauten Temperatursensoren gemessen werden. Dabei erfolgt unter anderem eine Korrektur der AGR anhand von zwei Temperaturgrößen, die im Motorraum durch Sensoren gemessen werden. Die Sensoren befinden sich am Heißfilmluftmassenmesser (HFM) zwischen Luftfilter und Abgasturbolader, sowie im Motor nach dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler (SiLLK). Diese Korrekturfunktion bewirkt, dass die AGR-Rate in Abhängigkeit der Temperaturen am HFM und nach dem SiLLK angepasst wird.

Ferner erfolgt eine Reduzierung der emissionsmindernden AGR nach dem Umgebungsdruck, sobald das Fahrzeug in einer Höhe von über 1000 m gefahren wird. Die im Motorraum gemessenen Temperaturen können von der Umgebungstemperatur praktisch vollständig unabhängig sein; das trifft auf die am saugrohrintegrierten Ladeluftkühler gemessene SiLLK-Temperatur zu. Sie können aber auch mittelbar von der Umgebungstemperatur beeinflusst sein, wie bei der am HFM gemessenen Temperatur. Daher kann es beim streitgegenständlichen Fahrzeug im Rahmen der allgemeinen Motorsteuerung, die auf die unterschiedlichen Bedingungen reagiert, auch bei Umgebungstemperaturen oberhalb von -24 C und unterhalb von +70 C zu einer Korrektur der AGR-Rate kommen. Auch im Rahmen der unterschiedlichen Motorbetriebsarten kann es bei Umgebungstemperaturen zwischen -24 C und +70 C zu einer Anpassung der AGR-Rate kommen, z. B. im Rahmen des Motorwarmlaufs oder einer DPF-Regeneration.

Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist zudem ein Thermofenster integriert, bei dem eine direkte Beeinflussung der AGR-Rate in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur erfolgt.

Das Fahrzeug wurde am 15.12.2017 erstzugelassen.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) ordnete einen Rückruf für Fahrzeugmodelle VW T6 an. Betroffen waren über 80.000 Fahrzeuge aus den Baujahren 2014 bis 2017, in welchen ein Motor des Typs EA 288 mit 2.0 l Hubraum verbaut wurde. Das KBA begründete den Rückruf mit einer Konformitätsabweichung, die zu einer Überschreitung des Grenzwertes für Stickoxide führe.

Zum Zeitpunkt des Endes der mündlichen Verhandlung wies das Fahrzeug einen Kilometerstand in Höhe von 73.940 km auf.

Mit Anwaltsschreiben vom 16.08.2023 forderte der Kläger die Beklagte vergeblich auf, Schadenersatz zu leisten, ohne dass die Beklagte hierauf eine Reaktion zeigte.

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug sei mit mehreren unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgerüstet. Das Fahrzeug halte auch nicht die gesetzlich vorgegebenen Emissionsgrenzwerte ein. Bei dem Fahrzeug sei eine Fahrkurvenerkennung verbaut. Die erteilte Typengenehmigung sei aufgrund der im Zuge der Testung gemessenen und von der Wirklichkeit abweichenden Emissionswerte auch nicht gültig.

Das Thermofenster reduziere die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems innerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs, die Abgasreinigung bei modernen Dieselfahrzeugen nur bei Außentemperaturen zwischen 20 und 30°C funktioniere.

Die Klage wurde der Beklagten unter dem 11.09.2024 zugestellt.

Der Kläger beantragte zunächst mit dem Klageantrag zu 1) die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi Q5 40 2.0 TDI Quattro mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5512,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss. Weiter beantragte er mit Klageantrag zu 2) festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei für alle künftige Schäden, die aus einem Verstoß gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 18 der Richtlinie 2007/46/EG Art resultieren und das Fahrzeug der Marke Audi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] betreffen, Schadensersatz zu zahlen. Mit Klageantrag zu 3) beantragte er, die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die

Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1873,06 freizustellen.

Nach Klageänderung mit Schriftsatz vom 30.10.2024 und teilweise Klagerücknahme mit Schriftsatz vom 18.02.2025 beantragt der Kläger nunmehr,

- 1) die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi Q5 40 2.0 TDI Quattro mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5512,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss,
- 2) die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1873,06 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bestreitet bereits ihre Passivlegitimation mangels Beteiligung an der Entwicklung des Motors.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei zudem zu keinem Zeitpunkt eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt gewesen, weshalb die Motorsteuerung nicht erkenne, wann das Fahrzeug auf dem Prüfstand sei. Dies gelte für sämtliche EA288 Motoren mit Produktionsstart Mitte November 2015 bzw. ab der 22. Kalenderwoche des Jahres 2016. Die zuvor vorhandene Fahrkurvenerkennung stelle jedoch ohnehin auch keine unzulässige Abschalteneinrichtung dar.

Für sämtliche Fahrzeuge des Motortyps EA288 der Marken Volkswagen PKW, AUDI, Seat und Skoda gebe es keinen amtlichen Rückrufbescheid des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) im Zusammenhang mit ihrem Emissionsverhalten – insbesondere nicht wegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung.

Der streitgegenständliche Motor enthalte auch sonst keine unzulässige Abschaltvorrichtung. Das KBA habe den streitgegenständlichen Motortyp EA288 eingehend überprüft und bereits im Jahr 2016 festgestellt, dass dort keine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz komme. Der streitgegenständliche EA288-Motor halte den gesetzlich vorgegebenen NO_x-Grenzwert ein. Die Herabsetzung der Dosierfreigabetemperatur und die frühere Eindosierung von AdBlue im NEFZ aufgrund der –hier nicht vorhandenen– Fahrkurvenerkennung führten dabei nach sachverständiger Einschätzung nicht zu messbaren Auswirkungen auf die NO_x-Emissionen.

Das Thermofenster sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung. Wenn weniger als -24 C oder mehr als +70 C Außentemperatur vorlägen, finde eine Abschaltung der AGR aus Motorschutzgründen statt. Wenn hingegen Umgebungstemperaturen zwischen -24 C und +70 C gemessen würden, führe dies zu keiner Korrektur der AGR-Rate, auch keiner schrittweisen Reduktion.

Auch eine Reaktion der Motorsteuerung auf geänderten Umgebungsdruck ab einer Höhe von 1000m sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung. Hierin läge bereits keine Abschaltvorrichtung, da die Motorsteuerung nicht die Höhenmeter ermittle, sondern auf Veränderungen des Umgebungsdrucks reagiere. Sie sei zudem zwingend physikalisch notwendig und führe zu keiner Verschlechterung der Emissionen. Jedenfalls sei die Umgebungsdruckkorrektur zur Vermeidung sicherheitsrelevanter Motorschäden erforderlich.

Die Beklagte meint, sie wäre jedenfalls einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen. Aufgrund der Überprüfungen durch das Kraftfahrtbundesamt sei davon auszugehen gewesen, dass keine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliege. Demnach sei jedenfalls von einer verschuldensausschließenden hypothetischen Genehmigung auszugehen. Die Verantwortlichen der Beklagten hätten jedenfalls ein sachgedankliches Mitbewusstsein dahingehend gehabt, dass mit den im EA288-Motor zum Einsatz kommenden Funktionen regulatorisch alles in Ordnung gewesen sei.

Im Übrigen sei auch eine Verhaltensänderung des Fahrzeugherstellers zwischen dem Zeitpunkt der Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung und dem Kaufvertragsschluss bei der rechtlichen Beurteilung zu berücksichtigen. Sie habe bereits im November 2015 entschieden, die Fahrkurvenerkennung bei allen neu in Produktion gehenden Fahrzeugtypen mit EA288-Aggregaten nicht mehr zu verwenden. Hinsichtlich von EA288-Aggregaten mit SCR-Technologie sei dies für

alle neuen Fahrzeugkonzepte mit einem Produktionsstart ab November 2015 geschehen.

Auch sei dem Kläger kein Schaden entstanden, allenfalls ein Differenzschaden in Höhe von 5% des Kaufpreises. Dies gelte auch, da das Fahrzeug einen Restwert von 27.414€ bis maximal 30.856€ habe.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig und im tenorierten Umfang begründet.

A.

Die Klage ist zulässig.

Die örtliche Zuständigkeit folgt aus § 32 ZPO. Die sachliche Zuständigkeit des Landgerichts ergibt sich aus §§ 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG.

B.

Die Klage ist im tenorierten Umfang begründet.

I.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte gemäß § 823 Abs. 2 iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 1.837,50 € zu.

1.

Voraussetzung einer Haftung nach der genannten Anspruchsgrundlage ist, dass das Vertrauen des Käufers auf die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit allen maßgebenden Rechtsakten beim Fahrzeugkauf (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 19, 42) mit Blick auf eine in zumindest fahrlässiger Verkennung der Rechtslage verwendete unzulässige Abschaltvorrichtung und daher unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung enttäuscht wurde (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 34).

a)

Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, indem sie das Fahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet hat.

aa)

Eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 liegt dann vor, wenn die betreffende Technik die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems so beeinflusst, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen verringert wird, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Mithin ist die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei üblichen Bedingungen Voraussetzung einer Abschaltvorrichtung.

Der Begriff des „normalen Fahrzeugbetriebs“ verweist dabei nicht auf Prüfstandsbedingungen, sondern auf die Verwendung dieses Fahrzeugs unter tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, juris Rn. 40 mwN). Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter Funktion eingehalten würden, was die Beklagte unter dem Gesichtspunkt der mangelnden Grenzwertkausalität geltend macht, ist hingegen mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 3351/21, juris Rn. 51).

Nach allgemeinen Regeln trifft die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung als solcher im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 den Kläger als Anspruchsteller, weil es sich um einen anspruchsbegründenden Umstand handelt. Er muss Tatsachen vortragen, die in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geeignet und erforderlich sind, den geltend gemachten Schadensersatzanspruch zu rechtfertigen, ohne allerdings seinen Tatsachenvortrag durch die Angaben weiterer Einzelheiten substantiieren zu müssen. Die Anforderungen an den Tatsachenvortrag dürfen dabei nicht überspannt werden. Der Kläger darf aber nicht willkürlich, aufs Geratewohl und ohne greifbare Anhaltspunkte Behauptungen aufstellen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 3351/21, juris Rn. 53 mwN).

Der Beklagten als Anspruchsgegnerin obliegt dagegen die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschaltvorrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG)

Nr. 715/2007, weil die Verwendung einer Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig ist und nur unter den besonderen Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 3351/21, juris Rn. 54).

bb)

Gemessen hieran sind die entsprechenden Voraussetzungen einer Haftung hinsichtlich der unstreitig im streitgegenständlichen Fahrzeug greifenden umgebungsdruckabhängigen Anpassung der Abgasrückführung gegeben, sodass es auf das Vorliegen einer Fahrkurvenerkennung im vorliegenden Fall nicht ankommt.

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 (OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24).

Nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten reagiert die Motorsteuerung auf die Veränderung des Umgebungsdrucks und passt die Abgasrückführungs-Rate an.

Dass dies anders als durch die Einwirkung auf ein Teil des Emissionskontrollsystems erfolgt, ist nicht ersichtlich und trägt die Beklagte selbst nicht vor. Da die Abgasrückführung gerade die Verminderung der NO_x-Emissionen bezweckt, kann nicht zweifelhaft sein, dass eine Reduzierung der AGR-Rate 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.

Das Argument der Beklagten, es handele sich um eine Reaktion der Motorsteuerung auf unterschiedliche Betriebspunkte und die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems setze nach Wortlaut, Sinn und Zweck der Vorschrift eine Verringerung der Wirksamkeit bei demselben Betriebspunkt voraus, verfährt nicht.

Die Regelung des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sowie das korrespondierende Verbot der Abschaltvorrichtungen in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sehen eine solche Unterscheidung nach „Betriebspunkten“ nicht

vor. Auch sonst ist den Vorschriften der Verordnung ein solches Verständnis nicht zu entnehmen. Vielmehr ist die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems durchgängig bei den im Unionsgebiet üblichen Fahrbedingungen zu gewährleisten. Sollte dies physikalisch nicht möglich sein, führt dies keineswegs zu einem Dispens von der Einhaltung der in der Verordnung enthaltenen Umweltschutzvorschriften ((OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24; Hanseatisches OLG Bremen, Urteil vom 11.10.2024, 2 U 155/21, juris Rn. 48).

Folgte man dieser Argumentation, läge die Entscheidung, ob eine Abschaltvorrichtung vorliegt oder nicht, stets in der Hand des Fahrzeugherstellers aufgrund einer von ihm vorgenommenen Definition eines gesonderten „Betriebspunktes.“ Es entspricht aber dem Wesen und Kerngehalt des Verbots von Abschaltvorrichtungen aus Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, und damit bei anderen Bedingungen als solchen des Prüfstands, nicht verringert wird. Das Verbot von Abschaltvorrichtungen soll gerade sicherstellen, dass die Emissionskontrollsysteme bei anderen Betriebsbedingungen, wie sie außerhalb des Prüfstands im normalen Fahrzeugbetrieb anzutreffen sind, genauso wirksam sind wie auf dem Prüfstand. Damit ist die Auffassung der Beklagten nicht vereinbar (OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24).

Auch gehört die Nutzung von Fahrzeugen in Höhen von über 1.000 m über dem Meeresspiegel zu den im Unionsgebiet üblichen Bedingungen (OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24).

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

Die Beklagte macht geltend, dass aufgrund der Höhe das Volumen der für die Verbrennung benötigten Luft vergrößert werden müsse, wodurch im Zylinder weniger Volumen für das rückgeführte Abgas zur Verfügung stehe. Wolle man trotz absinkenden Umgebungsdrucks bei gleicher Sollluftmasse (d.h. die für eine optimale Verbrennung erforderliche Masse an Frischluft) die AGR-Rate konstant halten, müsse der Turbolader ein höheres Druckverhältnis erzeugen, d. h. er müsse die Luft stärker verdichten.

Dafür müsse der Turbolader mit immer höheren Drehzahlen arbeiten. Bei hohen Drehzahlen bestehe dann die Gefahr, dass der Turbolader seine Drehzahlgrenze überschreite und ggf. auch jenseits der Pumpgrenze arbeite. Eine Überschreitung der Drehzahlgrenze führe – ebenso wie ein sog. „Verdichterpumpen“ – zu Materialüberlastungen des Turboladers.

Es kann dahinstehen, ob eine solche Materialüberlastung des Turboladers unmittelbar den Motor betreffen würde oder dies schon deshalb nicht der Fall ist, weil der Turbolader lediglich ein Anbauteil zum Motor darstellt (OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24).

Die von der Beklagten vorgetragene Gründe – Schutz des Turboladers vor Materialüberlastung – sind nämlich auch in der Sache nicht geeignet, den Einsatz einer Abschaltvorrichtung zu rechtfertigen (OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24; so auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04.2024, 8 U 377/22, juris Rn. 20).

Eine Abschaltvorrichtung kann nach der Ausnahmenvorschrift in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nur gerechtfertigt sein, wenn sie ausschließlich dazu dient, die aufgrund dieser Fehlfunktion nunmehr eintretenden unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu verhindern. Die Reduzierung der AGR-Rate bei niedrigem Umgebungsdruck dient bereits nicht der Vermeidung einer „Fehlfunktion“ des AGR-Systems im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023, C-100/21, juris Rn. 63, 64; s. auch OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24). Denn es geht nach dem Vortrag der Beklagten nicht darum, Risiken zu vermeiden, die unmittelbar durch die Fehlfunktion eines Bauteils des AGR-Systems entstehen, sondern es geht darum, aus Gründen, die sich aus der Konstruktion des Emissionskontrollsystems ergeben, einer Fehlfunktion eines solchen Bauteils vorzubeugen, um dadurch lediglich mittelbare Risiken zu begegnen (OLG Karlsruhe, Urteil vom 15.09.2023, 8 U 383/21, juris Rn. 54; Urteil vom 03.11.2023, 8 U 104/21, juris Rn. 43; OLG München, Urteil vom 18.01.2014, 36 U 5951/22, juris Rn. 63 ff.). Das in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Verbot würde aber ausgehöhlt und jeder praktischen Wirksamkeit beraubt, wenn es zulässig wäre, dass die Hersteller Fahrzeuge allein deshalb mit solchen Abschaltvorrichtungen ausstatten (müssen), um den Motor vor Verschmutzung, Verschleiß und Materialüberlastung zu schützen (EuGH, Urteil vom 21.03.2023, C-100/21, juris Rn. 64). Ein Hersteller darf Emissionskontrollsysteme nicht so konstruieren, dass ihre Bauteile bei bestimmten (üblichen)

Umweltbedingungen ständiger Abschaltvorrichtungen bedürfen, um störungsfrei zu funktionieren (OLG Karlsruhe, Urteil vom 15.09.2023, 8 U 383/21, juris Rn. 54; Urteil vom 03.11.2023, 8 U 104/21, juris Rn. 43; s. auch OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24).

Die Beklagte hat im Übrigen auch keine technische Notwendigkeit dargelegt. Zwar hat sie ausgeführt, es gebe zu den von ihr genannten Risiken keine sicherere Alternative.

Um die Überlastung des Turboladers zu vermeiden, müsse in Teilen der Betriebspunkte die SOLLuftmasse reduziert werden. Damit erfolge die Verbrennung bei geringerer Frischluftmasse, was zur Folge habe, dass sich Emissionen trotz gleichbleibender AGR-Rate veränderten und der Rußausstoß erhöht werde. Dies könne wiederum zu einer unkontrollierten Beladung und dem Risiko des Brandes von Partikelfilter, Motor und Fahrzeug führen. Dieses Vorbringen reicht nicht aus, um eine „Notwendigkeit“ im o.g. Sinne darzulegen. Zum einen dürfte grundsätzlich auch ein Notlauf des Turboladers möglich sein und könnte das streitgegenständliche Fahrzeug auch mit begrenzter Leistung betrieben werden, wenn die von der Beklagten verwandte Technik in größerer Höhe sonst nicht sicher ist (vgl. Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 20.12.2023, 3 A 113/18, juris Rn. 405). Zum anderen legt die Beklagte aber auch nicht dar, dass einer etwaigen Materialüberlastung des Turboladers nicht mit der Verwendung belastbarer Materialien oder mit anderen technischen Mitteln entgegengewirkt werden konnte (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 I-8 U 94/24; OLG Hamm, Urteil vom 08.11.2024, 19 U 181/22).

Abgesehen davon gilt: Die Beklagte hätte, wenn sie die Gefahren für den Motor, den Turbolader oder andere Bauteile nicht anders verhindern konnte, auf die Technologie der Abgasrückführung verzichten und andere Systeme zur effizienten Abgasnachbehandlung entwickeln müssen. Denn unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Ausnahmenvorschrift des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eng auszulegen ist, ist davon auszugehen, dass eine Abschaltvorrichtung nur dann „notwendig“ im Sinne dieser Bestimmung ist, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden konnte (EuGH, Urteil vom 14.07.2022,

C-128/20, juris Rn. 69; vgl auch OLG Hamm, Beschluss vom 28.04.2025 - I-8 U 94/24). Dazu hat die Beklagte nichts vorgetragen.

cc)

Im Übrigen hat der Kläger keine greifbaren Anhaltspunkte für die Verwendung einer Technik in seinem Fahrzeug vorgetragen, bei der im Grundsatz in Frage kommen kann, dass diese als Abschalt einrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist.

Hinsichtlich des Thermofensters hat die Beklagte eine Bedatung von - 24 bis + 70 Grad Celsius vorgetragen. Eine solch weite Bedatung verlässt die üblichen Bedingungen im normalen Fahrzeugbetrieb jedoch nicht (siehe Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 20. Februar 2023 - 3 A 113/18, juris Rn. 274 ff.), so dass bereits eine Abschalt einrichtung zu verneinen ist.

Die danach vorliegenden die Emissionen beeinflussende Abschalt einrichtungen in Form der umgebungs luftdruckabhängigen Anpassung der war unzulässig und auch beim Erwerb durch den Kläger vorhanden.

2.

Mithin war die von der Beklagten als Herstellerin des Fahrzeugs erteilte Übereinstimmungsbescheinigung falsch. Dass der Kläger davon gewusst hätte, ist nicht vorgetragen oder anzunehmen, so dass sie sich auf den Erfahrungssatz stützen kann, dass sie den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte, wenn sie über die fehlerhafte Übereinstimmungsbescheinigung informiert worden wäre und die sich daraus ergebende Gefahr von Betriebsbeschränkungen oder anderer behördlicher Maßnahmen hätte erkennen können (BGH v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259ff, bei juris Tz. 55; BGH v. 06.07.2021 - VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 21).

3.

Die Verwendung dieser Einrichtungen und damit die Erteilung der fehlerhaften Übereinstimmungsbescheinigung waren rechtswidrig und schuldhaft. Die Beklagte handelte zumindest fahrlässig. Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt, § 276 Abs. 2 BGB. Das Verschulden des Fahrzeugherstellers wird innerhalb des § 823 Abs. 2 BGB im Fall des hier

gegebenen objektiven Verstoßes gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV vermutet. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, im Fall der Inanspruchnahme nach § 823 Abs. 2 BGB Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten zum maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufs des Fahrzeugs durch den Kläger ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen. Berufet sich der Fahrzeughersteller darauf, ausreichend sorgfältig gehandelt oder einem unvermeidbaren, weil trotz ausreichender Sorgfalt zustande gekommenen, Verbotsirrtum unterlegen zu sein, muss er sowohl seinen Irrtum über die rechtlichen Anforderungen als solchen als auch dessen Unvermeidbarkeit darlegen und erforderlichenfalls beweisen. Die Darlegung eines Irrtums verlangt den substantiierten Vortrag, 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 im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH v. 25.09.2023 - VIa ZR 1/23, bei juris Tz. 13f; BGH v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 59ff; BGH v. 06.11.2018 - II ZR 11/17, BGHZ 220, 162, Rn. 17ff). Erst wenn feststeht, dass die verantwortlichen Repräsentanten der Beklagten tatsächlich irrten, kommt nach dem gesetzlichen Fahrlässigkeitsmaßstab eine Entlastung mit Rücksicht auf die Umstände in Betracht, dass der Verwendung der Abschaltvorrichtung ein allgemeiner Industriestandard zugrunde lag oder das KBA auch nach umfangreichen Untersuchungen zu dem Ergebnis gelangte, unzulässige Abschaltvorrichtungen nicht festgestellt zu haben (BGH v. 25.09.2023 - VIa ZR 1/23, bei juris Tz. 14 a.E.).

Danach kann sich die Beklagte nicht mit Erfolg auf einen schuldausschließenden unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen bzw. darauf, dass ein Irrtum nicht unter Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verursacht war. Es kann offenbleiben, ob ein Irrtum fahrlässig verursacht oder unvermeidbar gewesen wäre, insbesondere spielt es keine Rolle, ob das KBA seinerzeit irrig annahm, Abschaltvorrichtungen seien nur dann unzulässig, wenn sie sich auf die Einhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand auswirkten. Maßgeblich ist in erster Linie, ob ein Irrtum bei der Beklagten überhaupt vorlag. Diese hat aber noch nicht konkret vorgetragen, überhaupt geirrt zu haben. Sie nicht dazu Stellung genommen, ob und ggf. welche fehlerhaften Vorstellungen sich verantwortliche Repräsentanten, für die

sie nach § 31 BGB einzustehen hat, über die Frage der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung gemacht haben. Sie hat lediglich umfangreich und wiederholend vorgetragen, dass das KBA auf Grenzwertkausalität abgestellt hätte, die Fahrkurvenerkennung nur die AGR-Rate, nicht aber die Wirkung des SCR beeinflusse und auch keine Gefahr eines Rückrufes durch das KBA drohe. All das hat nichts mit der Frage eines eventuellen Irrtums zu tun. Der Beklagten kann dabei auch der völlig pauschale Verweis auf ein sachgedankliches Mitbewusstsein der Verantwortlichen nicht verhelfen. Denn insoweit mangelt es schon sowohl an der Benennung der einzelnen Verantwortlichen, als auch an jedwedem Vortrag zu Einzelheiten, über die geirrt worden sei (vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 30. Januar 2024 – 3 U 148/22 –, Rn. 48 - 52, juris).

4.

Der Differenzschaden ist auf eine Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des Kaufpreises begrenzt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 73). Der Tatrichter hat nach § 287 Abs. 1 Satz 1 ZPO die Höhe des Schadens unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls nach freier Überzeugung zu schätzen (BGH, a.a.O., Rn. 72). Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Tatrichter bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten (BGH, a.a.O., Rn. 78). Vortrag der Parteien dazu, die Verkaufspreise von Kraftfahrzeugen der betroffenen Baureihen seien entweder tatsächlich nicht mit Rücksicht auf die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen gesunken oder der Schaden belaufe sich im konkreten Fall auf weniger als 5 % oder mehr als 15 % des gezahlten Kaufpreises, ist ohne Relevanz (a.a.O. Rn. 79).

Bei der Schätzung des Schadens innerhalb einer Bandbreite zwischen 5 und 15 % des Kaufpreises sind für die Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter ist der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 76). Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus sind das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach

Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 77).

a)

Unter Berücksichtigung dieser Umstände schätzt das Gericht den dem Kläger entstandenen Schaden auf 5 % des Betrages, den sie für das Fahrzeug aufgewendet hat und damit einen Schadensbetrag von 1.837,50 €.

Dabei hat das Gericht maßgebend berücksichtigt, dass im Zeitpunkt des Vertragsschlusses das Risiko behördlicher Anordnungen und der Umfang der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen vor dem Hintergrund der bis dahin erfolgten Überprüfungen durch das KBA sowohl hinsichtlich der vermeintlich vorhandenen Fahrkurvenerkennung nur gering waren (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 29. Februar 2024 – I-13 U 40/22 –, Rn. 67 - 70, juris) und sich hinsichtlich der AGR- Korrektur bezogen auf den Umgebungsdruck keine Anhaltspunkte ergeben, die das Risiko einer behördlichen Anordnung zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses ersichtlich erhöht hätten. Gegenteilige Anhaltspunkte sind weder ersichtlich noch hinreichend vorgetragen.

b)

Auf ein Software-Update, das hier unstreitig nicht erfolgt war, kam es nicht an. Dies führt ohnehin nicht dazu, dass der Schaden entfällt. Denn der Schaden ist bereits im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses eingetreten. Spätere Wertverbesserungen sind nur im Rahmen des Vorteilsausgleichs berücksichtigungsfähig (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 80).

c)

Der Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV unterliegt zwar im Ausgangspunkt der Vorteilsausgleichung (vgl. BGH, Urteil vom 24. Juli 2023 - VIa ZR 752/22, juris Rn. 12). Im Streitfall sind allerdings Nutzungsvorteil und Restwert nicht vorteilsausgleichend zu berücksichtigen, weil sie in der Summe den Kaufpreis abzüglich des Differenzschadens - mithin den tatsächlichen Fahrzeugwert - nicht übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, juris Rn. 22).

aa)

Den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger veranschlagt das Gericht gemäß § 287 ZPO mit der Differenz aus dem von dem Kläger gezahlten Kaufpreis von 36.750,00€ € und dem oben ermittelten Differenzschaden von 1.837,50 €, die sich auf 34.912,50 € beläuft.

bb)

Die Summe aus den von dem Kläger erlangten Nutzungsvorteilen in Höhe von 4.519,76€ und dem (als wahr unterstellten) Restwert des Fahrzeugs von 27.414,00€ liegt bei 31.933,76€. Für den Restwert des Fahrzeugs ist dabei bereits auf Grundlage des Vortrags der Beklagten, die insoweit darlegungs- und beweisbelastet ist (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 80), kein höherer Betrag als 27.414,00 € anzusetzen.

Auch in Fällen des „Dieselskandals“ ist es sachgerecht, den durch die Nutzung des Fahrzeugs erlangten geldwerten Vorteil (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VIZR 354/19, juris Rn. 14) nach der für das Kaufrecht anerkannten Methode des linearen Wertschwundes zu bestimmen (vgl. zum Kaufrecht BGH, Beschluss vom 9. Dezember 2014 - VIII ZR 196/14, juris Rn. 3 mwN) und gemäß § 287 ZPO zu schätzen (vgl. etwa BGH, Urteile vom 13. April 2021 - VI ZR 274/20, juris Rn. 19; vom 23. März 2021 - VI ZR 3/20, juris Rn. 9 ff.; vom 30. Juli 2020 - VI ZR 397/19, juris Rn. 36 und VI ZR 354/19, juris Rn. 13; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, juris Rn. 78 ff.).

Die zu erwartende Laufleistung des erstmals im Dezember 2017 zum Straßenverkehr zugelassenen Audi Q5 2.0 TDI mit 140 kW schätzt das Gericht bei einem streitgegenständlichen Dieselmotor in Form eines hubraumstarken 2,0-Liter-Motors dabei auf 300.000 km (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 29. Februar 2024 – I-13 U 40/22 –, Rn. 75, juris; siehe auch OLG Frankfurt, Urteil vom 17. März 2021 - 13 U 338/19, juris Rn. 23; OLG Rostock, Urteil vom 11. Februar 2021 - 5 U 130/18, Rn. 54 mwN; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 - 5 U 1318/18, juris Rn. 109; vgl. auch die Nachweise bei Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Aufl., Rn. 3574). Mit dieser Schätzung bewegt sich das Gericht auch innerhalb der Bandbreite der von anderen Gerichten jeweils vorgenommenen Schätzung der gesamten Laufleistung (BGH, Urteile vom 27. Juli 2021 - VI ZR 480/19, juris Rn. 26; vom 27. April 2021 - VI ZR

812/20, juris Rn. 16). Zusätzliche Umstände, mit denen sich das Gericht im Rahmen der Schätzung auseinandersetzen müsste (vgl. BGH, Urteil vom 27. April 2021 - VI ZR 812/20, juris Rn. 18; siehe auch BGH, Urteil vom 23. März 2021 - VI ZR 3/20, juris Rn. 11), haben die Parteien nicht vorgetragen. Auch in Fällen der vorliegenden Art ist das Gericht bei der Ermittlung der prognostizierten Gesamtleistung nach § 287 ZPO grundsätzlich nicht gehalten, ein Sachverständigengutachten einzuholen (siehe nur BGH, Urteile vom 27. Juli 2021 - VI ZR 480/19, juris Rn. 27 vom 18. Mai 2021 - VI ZR 720/20, juris Rn. 13 aE, jeweils mwN; OLG Hamm, Urteil vom 29. Februar 2024 – I-13 U 40/22 –, Rn. 73 - 76, juris).

Die Nutzungsentschädigung beträgt dabei ausgehend vom Kilometerstand beim Erwerb von 37.044 km und von aktuell 73.940 km und dem von dem Kläger im Jahr 2021 gezahlten Kaufpreis von 36.750,00 € (brutto) 4.519,76€.

II.

Ein darüberhinausgehender Schaden steht dem Kläger nicht zu. Insbesondere liegen die Voraussetzungen einer Haftung nach §§ 826, 31 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB iVm § 263 StGB wegen einer vorsätzlichen (sittenwidrigen) Schädigung nicht vor.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, 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 (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris Rn. 14).

Nach diesen Grundsätzen kann ein objektiv sittenwidriges Handeln der Beklagten nicht allein daraus abgeleitet werden, dass im Fahrzeug dem Kläger Einrichtungen

vorhanden sind, die die Abgasemissionen beeinflussen und möglicherweise als unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren sind (vgl. zur Rechtslage allgemein EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216 - CLCV u.a.). Der darin liegende Gesetzesverstoß wäre für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz emissionsbeeinflussender Einrichtungen im Verhältnis zur Klägerin als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedürfte es vielmehr weiterer Umstände. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass die verantwortlich handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der emissionsbeeinflussenden Einrichtungen in dem Bewusstsein agierten, 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 (BGH, Urteil vom 12.10.2023 – VII ZR 412/21 –, juris Rn. 15 m.w.N.).

Selbst unterstellt, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug mit SCR im Zeitpunkt des Erwerbs unstreitig die in der „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien und Freigabeverfahren EA288“ beschriebene Fahrkurve zum Einsatz kam, begründet dies keine Haftung der Beklagten wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 427/22 –, Rn. 4 - 6, juris).

Dass die beschriebene Umschaltstrategie evident unzulässig wäre, woraus möglicherweise – wie im Fall der Umschaltlogik im Motor EA 189 – der Schluss auf ein Rechtswidrigkeitsbewusstsein der für die Beklagte handelnden Personen gezogen werden könnte, kann nicht festgestellt werden.

Das KBA bewertet die Fahrkurvenerkennung nicht als unzulässig, weil eine solche Bewertung nach der Rechtsauffassung des KBA voraussetzt, dass sich die Fahrkurvenerkennung auf die Einhaltung der Grenzwerte auswirkt, und dies nach den vom KBA vorgenommenen Untersuchungen nicht der Fall ist.

Auch wenn die Rechtsauffassung bzw. Verwaltungspraxis des KBA nach den vorstehenden Ausführungen keine Grundlage in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat, schließt dies die Annahme eines vorsätzlich-sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten aus. Vertritt die zuständige Fachbehörde die Rechtsauffassung, die hier diskutierte Abschaltvorrichtung sei zulässig, kann das darauf bezogene Verhalten der Beklagten nicht als besonders verwerflich eingestuft werden. Für die dazu erforderliche Annahme, die Beklagte habe die Abschaltvorrichtung im Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und unter billigender Inkaufnahme des Gesetzesverstoßes

implementiert, bleibt kein Raum (BGH, Urteil vom 12. Oktober 2023 – VII ZR 412/21 –, juris Rn. 17; BGH, Beschluss vom 21. März 2022 – VIa ZR 334/21 –, juris Rn. 19; OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 427/22 –, Rn. 10 - 12, juris).

Entsprechendes gilt dabei auch für die Verwendung von Einrichtungen, die zu einer AGR- Korrektur bezogen auf den Umgebungsdruck führen. Anhaltspunkte dahingehend, dass die verantwortlich handelnden Personen in dem Bewusstsein agierten, eine derartige unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen sind insofern nicht ersichtlich oder vorgetragen.

Darüber hinaus scheidet auch ein Schädigungsvorsatz aus (BGH, Urteil vom 12. Oktober 2023 – VII ZR 412/21 –, juris Rn. 17 a.E.). Denn es kann nicht unterstellt werden, dass die Beklagte aufgrund einer eigenen, von der des KBA abweichenden rechtlichen Bewertung im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs im Sinne eines bedingten Vorsatzes damit rechnete, dass ein verpflichtender Rückruf wegen einer unerlaubten Abschaltvorrichtung und eine Betriebsuntersagung für das Fahrzeug drohte. Dass sich die Beklagte möglicherweise erst nach dem Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs von ihrer Rechtsauffassung durch das KBA als zuständige Fachbehörde bestätigt sah, ändert hieran nichts. Es kommt deshalb nicht darauf an, ob dem KBA im Zeitpunkt des Vertragsschlusses bereits bekannt war, dass die Fahrkurve auf die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte keinen Einfluss hat (OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 427/22 –, Rn. 20, juris).

III.

1.

Die Zinsforderung hinsichtlich der Hauptforderung besteht gemäß §§ 280, 291 BGB ab Rechtshängigkeit.

2.

Ein Anspruch auf Erstattung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten besteht nicht. Weil ein Differenzschaden nur bis zur Höhe von 15 % des Kaufpreises zu ersetzen ist, kann auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens eine Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nicht verlangt werden (BGH, Urteil vom 16.

Oktober 2022 - VIa ZR 14/22, juris Rn. 13). Die Voraussetzungen einer Haftung nach §§ 826, 31 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB iVm § 263 StGB wegen einer vorsätzlichen (sittenwidrigen) Schädigung liegen nicht vor (s.o.).

Auch die Voraussetzungen einer Haftung wegen Verzuges der Beklagten mit dem Ersatz des Differenzschadens (§ 280 Abs. 1 und 2, § 286 BGB) sind nicht dargetan. Insofern fehlt es bereits an der verzugsauslösenden Bedingung einer Mahnung im Zeitpunkt der Beauftragung der Rechtsanwälte.

Die Zinsforderung hinsichtlich dieser Forderung teilt das Schicksal der Forderung, sodass sie unbegründet ist.

C.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf § 92 Abs. 1, § 709 S. 1, 2 ZPO.

D.

Der Streitwert wird auf 5.512,50 € festgesetzt.

Endemann

Verkündet am 22.07.2025

■■■■■ Justizobersekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle