



Landgericht Ravensburg

Protokoll

aufgenommen in der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Ravensburg, 2. Zivilkammer, am Mittwoch, 23.07.2025 in Ravensburg

Gegenwärtig:

Richter am Landgericht Nick
als Einzelrichter

Von der Zuziehung eines Protokollführers gem. § 159 Abs. 1 ZPO wurde abgesehen.

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 146338 [REDACTED]

gegen

Seat S.A., vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Wayne A. Griffiths, Autovia A-2, Km 585, 08760 Martorell (Barcelona), Spanien

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Göhmman**, Friedensstraße 2, 60311 Frankfurt, Gz.: [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

erscheinen bei Aufruf der Sache:

- [REDACTED]
- [REDACTED]

Bei Sitzungsaufwurf ist der Sachverständige Dipl.-Ing. [REDACTED] anwesend.

Es wird in die streitige Verhandlung eingetreten.

Der Klägervertreter stellt durch Bezugnahme die Anträge aus der Klageschrift vom 23.11.2023 (Blatt 2 d.A., die Beklagtenvertreterin beantragt, die Klage abzuweisen.

Beschlossen und verkündet:

Der Sachverständige soll gehört werden.

Der Sachverständige erklärt zur Person:

Dipl.-Ing. [REDACTED] Kfz-Sachverständiger, im Übrigen verneinend.

Ausweislich des Schriftsatzes des Klägers vom 01.07.2025 (Blatt 384 d.A.) beträgt der aktuelle Kilometerstand 85.614 Kilometer.

Der Sachverständige erklärt zum Beweisthema:

Ich habe über die Fahrgestellnummer eine sogenannte FIN-Abfrage gemacht. Bei dieser FIN-Abfrage wurde mir die individuelle Ausstattung des streitgegenständlichen Fahrzeugs angezeigt. Auf Grundlage des aktuellen Kilometerstandes von 85.614 Kilometern konnte ich für den heutigen Tag einen Verkehrswert berechnen. Je nachdem welchen Wert man zugrunde legt, kommen vorliegend unterschiedliche Beträge in Betracht.

- Zum einen gibt es den sogenannten Händlereinkaufswert. Das ist derjenige Preis, den der Veräußerer erzielen kann, wenn er das Fahrzeug an einen Händler veräußert. Dieser Wert beträgt 15.900,00 €.
- Dann gibt es den eigentlichen Händlerverkaufspreis mit Differenzbesteuerung. Dieser Betrag beläuft sich auf 18.000,00 €.
- Es ist nicht möglich, über das Schwackesystem einen Verkehrswert zu ermitteln bei einer Veräußerung zwischen Privatpersonen. Erfahrungsgemäß ist aber davon auszugehen, dass bei einem Verkauf von privat an privat ein Betrag erzielt werden kann, der ca. 1.000,00 € über dem Händlereinkaufswert liegt.
- Grundsätzlich ist es so, dass schwieriger ist Fahrzeug von privat an privat zu verkaufen. Deswegen gibt es auch heute die Möglichkeit, deutschlandweit an Einkäufer zu verkaufen. Der Preis dafür, dass diese grundsätzlich innerhalb von ca. einer Woche das Fahrzeug ankaufen, ist derjenige, dass diese einen etwas reduzierten Kaufpreis bezahlen.

Mit den Parteien wird das Ergebnis der Begutachtung erörtert.

Weiter Erklärungen werden nicht abgegeben und weitere Anträge nicht gestellt.

Der Sachverständige genehmigt seine Äußerungen nach lautem Diktat und wird um 09:00 Uhr entlassen.

Die mündliche Verhandlung wird geschlossen.

Beschlossen und verkündet:

Eine Entscheidung ergeht im Laufe des Sitzungstages.

Die Onlineverhandlung begann um 08:30 Uhr. Sie endet um 09:00 Uhr.

Bei Wiederaufruf am Sitzungstag wurde das aus der Anlage ersichtliche Urteil verkündet.

Nick
Richter am Landgericht

██████████ JFAng`e
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
zugleich für die Richtigkeit und Vollständig-
keit der Übertragung vom Tonträger.

Aktenzeichen:
2 O 38/24



Landgericht Ravensburg

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 146338 [REDACTED]

gegen

Seat S.A., vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Wayne A. Griffiths, Autovia A-2, Km 585, 08760 Martorell (Barcelona), Spanien

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Göhmman**, Friedensstraße 2, 60311 Frankfurt, Gz.: [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Ravensburg - 2. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Nick als Einzelrichter am 23.07.2025 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 23.07.2025 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 3.967,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 20.12.2024 (Rechtshängigkeit) zu bezahlen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

3. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen: der Kläger 1/3 und die Beklagte 2/3.
4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 5.950,50 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Zahlung von Schadenersatz in Form des sog. Differenzschadens im Zusammenhang mit dem Abgasskandal.

Der Kläger erwarb mit Kaufvertrag vom 24.05.2018 einen Seat Ateca 2.0 TDI 4-Drive zum Kaufpreis von 39.670,00 € mit einer Laufleistung von 10 km (Anlage K1). In dem Fahrzeug ist ein Motor der Baureihe EA288 verbaut. Das Fahrzeug hat die Abgasnorm Euro 6. Das Fahrzeug ist mit dem sog. SCR-System ausgestattet. Dabei handelt es sich um ein Abgasnachbehandlungssystem zur Reduktion von Nox-Emissionen. Das Fahrzeug weist ein Thermofenster auf. Die Motorsteuerung reagiert auf den Umgebungsdruck. Das Fahrzeug war und ist nicht von einem amtlichen Rückruf betroffen. Es wurde auch kein Softwareupdate angeboten. Das Fahrzeug verfügt über eine wirksame EG-Typengenehmigung.

Das KBA hat für einen Seat Ateca mit dem streitgegenständlichen Aggregat EA288 EU6 2,0 l 140 kw mit SCR angenommen, dass darin keine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz komme (Anlage B1).

Der Kläger forderte die Beklagte mit Anwaltschreiben vom 31.10.2023 (Anlage K5) zur Zahlung des Klagebetrages auf.

Zuletzt belief sich der Kilometerstand auf 85.614 km.

Der Kläger behauptet,

Es seien in seinem Fahrzeug folgende unzulässige Abschaltvorrichtungen installiert:

- Der in dem Prüfverfahren genehmigte Betriebsmodus komme auf der Straße nicht zur Anwendung. Die Motorsteuerung des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei mit zwei verschiedenen Betriebsmodi versehen, die zwischen dem Prüfzyklus und dem normalen Fahrbetrieb unterschieden (sog. Umschaltstrategie“). Die Umschaltung der Betriebsmodi erfolge in erster Linie durch eine besondere Softwarefunktion, die aufgrund des Parameters der sog. „Fahrkurve“ den Prüfzyklus erkenne. Dadurch schalte das Fahrzeug die Abgasreinigung im Prüfzyklus in einen – im Vergleich zum realen Fahrbetrieb – ungleich effizienteren Modus.
- Eine rechtswidrige umgebungsdruckgesteuerte Abschaltvorrichtung, die den Umgebungsdruck erkenne und unter Bedingungen, die beim normalen Fahrbetrieb vernünftigerweise zu erwarten seien, auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirke und dessen Wirksamkeit – durch Reduzierung der AGR-Rate – verringere.
- Eine rechtswidrige temperaturgesteuerte Abschaltvorrichtung, durch die die Abgasrückführung auch bei Umgebungstemperaturen zwischen -24°C und $+70^{\circ}\text{C}$ - das Vorhandensein einer in diesem Temperaturbereich erfolgenden Abschaltung der ARG ist unstreitig - nicht zu 100 % aktiv sei, sondern zumindest auch in Abhängigkeit von der Außentemperatur rechtswidrig „angepasst“ werde. Diese Anpassung bedeute nichts anderes, als dass die AGR-Rate und damit die Wirksamkeit der zur Reduzierung der NO_x-Emissionen eingesetzten Abgasrückführung verringert werde.
- Eine rechtswidrige „Precon“ (Vorkonditionierung) mit Fahrkurvenerkennung, durch die mittels einer Fahrkurvenerkennung die Regenerierung eines Speicherkatalysators im Vorbereitungszyklus eines Zulassungstests ausgelöst und dadurch die Häufigkeit der Regenerierung während des Testbetriebs abweichend vom Realbetrieb reduziert werde.

Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Seat mit der Fahrzeugidentifikationsnummer XXXXXXXXXXXX zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5950,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung

in Höhe von EUR 1832,01 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet,

der Kläger habe keinen Anspruch auf Zahlung eines Differenzschadens, da im streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässig Abschaltvorrichtung verbaut sei; deshalb sei auch die ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung zutreffend. Jedenfalls fehle es an einem Schaden, da das Fahrzeug zu keinem Zeitpunkt von der Gefahr einer Entziehung der Zulassung oder einer Betriebsuntersagung betroffen gewesen wäre.

Die in bestimmten EA288-Fahrzeugen zum Einsatz kommende Fahrkurvenerkennung sei im streitgegenständlichen Fahrzeug zu keinem Zeitpunkt hinterlegt worden. Der Kläger könne das Fahrzeug daher uneingeschränkt nutzen.

Die Deaktivierung der AGR unterhalb von -24 Grad Celsius und oberhalb von + 70 Grad Celsius sei zum Motorschutz erforderlich.

Auch die Reaktion der Motorsteuerung auf den geänderten Umgebungsdruck stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Dabei stelle bereits die Umgebungsdruckkorrektur tatbestandlich keine Abschaltvorrichtung dar; sie sei physikalisch notwendig (weil auf die mit abnehmendem Druck geringere Luftdichte mittels einer geringeren AGR reagiert werden müsse) und führe zu keiner Verschlechterung der Emissionen, d.h. nicht zu einer Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems. Es handle sich um eine Reaktion der Motorsteuerung auf unterschiedliche Betriebspunkte des Motors; eine Abschaltvorrichtung liege aber nur vor, wenn eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei demselben Betriebspunkt erfolge. Jedenfalls aber sei die Umgebungsdruckkorrektur zur Vermeidung sicherheitsrelevanter Motorschäden erforderlich. Versuchte man trotz absinkenden Umgebungsdrucks bei gleicher Sollluftmasse die AGR-Rate konstant zu halten, müsste der Turbolader ein höheres Druckverhältnis erzeugen, d. h. er müsste die Luft stärker verdichten. Dafür müsste der Turbolader mit immer höheren Drehzahlen arbeiten. Bei hohen Drehzahlen bestehe allerdings die Gefahr, dass der Turbolader seine Drehzahlgrenze überschreite und ggf. auch jenseits der Pumpgrenze arbeite. Dies könne zu Materialüberlastungen des Turboladers und damit zu Schäden am Turbolader führen. Eine sichere Alternative, um diese Risiken zu minimieren, gebe es nicht. Wollte man nämlich diese Fol-

gen vermeiden, müsste in Teilen der Betriebspunkte die Sollluftmasse reduziert werden. Damit würde die Verbrennung bei geringerer Frischluftmasse erfolgen. Das aber hätte zur Folge, dass sich Emissionen trotz gleichbleibender AGR-Rate verändern und dass sich der Rußausstoß erhöht, was zu einer unkontrollierten Beladung und dem Risiko des Brandes von Partikelfilter, Motor und Fahrzeug sowie Gefährdung des sicheren Fahrzeugbetriebs führen könnte. Das KBA sei hierüber im Bilde und habe die Veränderung des Umgebungsdrucks nicht als unzulässig bewertet. Selbst bei angenommener Unzulässigkeit der Umgebungsdruckkorrektur habe sie nicht fahrlässig gehandelt. Zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Kaufvertragsschlusses sei weder objektiv erkennbar gewesen, dass die Verwendung der streitgegenständlichen Umgebungsdruckkorrektur unzulässig sei und dies gegen die Schutzgesetze der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen könne, noch sei es vermeidbar gewesen, von dessen Zulässigkeit auszugehen.

Bzgl. der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt und die Protokolle der mündlichen Verhandlungen vom 09.04.2025 und 23.07.2025 Bezug genommen.

Das Gericht hat über den Verkehrswert Sachverständigenbeweis durch den Kfz-Sachverständigen Dipl. Ing. Maximilian Rauneker erhoben.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung des Differenzschadens gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007, wobei der Schaden nach § 287 ZPO mit 10% des Kaufpreises bemessen wird.

Der Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ist unter Berücksichtigung der unionsrechtskonformen Auslegung der Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der zugrundeliegenden Rahmenrichtlinie 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 nach den Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21) begründet, da das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages zumindest über eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinn von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 verfügte, so dass die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeuges eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt

und damit gegen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen hat (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 34). Dazu im Einzelnen:

- 1.1. Die Beklagte hat eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilt.

Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ausweist. Auf den Inhalt der zugrundeliegenden EG-Typgenehmigung kommt es dabei nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, Rn. 34, juris).

Eine Abschaltvorrichtung ist gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl 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.

Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet und nicht nur in einzelnen Mitgliedstaaten üblich sind (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 50).

Nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kann eine Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Während in Bezug auf die Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit an, etwa auf die kombinierte Wirkung von Abgasrückführung und -reinigung. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Be-

dingungen 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 den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter Funktion eingehalten würden, ist hingegen mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung. Die Prüfung im NEFZ lässt nur in Bezug auf die dabei wirksamen Emissionskontrollsysteme Prognosen für den gewöhnlichen Fahrbetrieb zu und auch das nur dann, wenn die Wirksamkeit der betreffenden Systeme im gewöhnlichen Fahrbetrieb nicht verringert wird. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (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, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, 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 VO (EG) Nr. 715/2007 den Kläger als Anspruchsteller (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 53).

Zumindest die Absenkung der Abgasrückführungsrate in Abhängigkeit zum Umgebungsdruck stellt eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 dar.

Eine Minderung der Abgasrückführung bei Umgebungsdruckbedingungen, wie sie bereits ab 1.000 m Höhe herrschen, hat die Beklagte nicht bestritten, da sie eingesteht, dass zumindest eine teilweise „Abrampung“ bzw. Ausschaltung der Abgasrückführung bei einem Umgebungsdruck, der regelmäßig über 1000m Höhe liegt, stattfindet (Bl. 328 d.A.).

In diesem Steuerungselement liegt aber entgegen der Auffassung der Beklagten eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007. Die Motorsteuerungssoftware, die eine Reduzierung der Abgasrückführung bei einem bestimmten Umgebungsdruck bewirkt, stellt ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 dar. Diese Steuerungsfunktion schränkt die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, auch ein. Der Begriff des Emissionskontrollsystems im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 umfasst sowohl die Technologien und die Strategie der

Nachbehandlung von Abgasen, mit denen die Emissionen nach ihrer Entstehung verringert werden, als auch diejenigen, mit denen – wie mit dem AGR-System – die Emissionen im Vorhinein, das heißt bei ihrer Entstehung, verringert werden (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – Rs. C-693/18 (CLCV u.a.), NJW 2021, S. 1216 Rn. 69 ff., 90, beck-online). Auch eine Verringerung der Wirksamkeit dieses Emissionskontrollsystems liegt vor. Hierbei kommt es auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems „unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind“ an (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 37, juris). Die Nutzung von Fahrzeugen in Höhen von über 1.000 m über dem Meeresspiegel gehört zu den im Unionsgebiet üblichen Bedingungen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 44, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris). Dass die Reduzierung oder Abschaltung der Abgasrückführung zu einer Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, ist zunächst zu vermuten. Unstreitig stellt die Abgasrückführung eine Technik dar, um eine Entstehung von Stickoxiden bei der Verbrennung von Dieseldieselkraftstoff zu verhindern. Es drängt sich daher ohne Weiteres auf, dass eine Absenkung der Abgasrückführung dazu führt, dass mehr Stickoxide entstehen, mithin also die Wirksamkeit des Gesamtsystems verringert wird (so auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris). Dass diese Verringerung der Abgasrückführung keinerlei Einfluss auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt hätte oder dass ein solcher Einfluss auf andere Weise kompensiert werden würde, hat die Beklagte nicht dargelegt. Den Hersteller trifft aber eine sekundäre Darlegungslast, wenn er geltend machen will, dass ein auf das Emissionskontrollsystem einwirkendes Konstruktionsteil nicht zu einer Verringerung der Wirksamkeit des Gesamtsystems führt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 44, juris). Der von der Beklagten angeführte Umstand, dass es eine physikalische Notwendigkeit darstelle, die Abgasrückführung bei sinkendem Luftdruck zu mindern, vermag nichts daran zu ändern, dass es sich um eine Abschalteinrichtung handelt. Auch soweit die Beklagte anführt, dass eine Fahrt in unterschiedlicher Höhe unterschiedliche „Betriebspunkte“ darstellte und eine Abschalteinrichtung nur dort vorliege, wo eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei demselben Betriebspunkt erfolge, vermag dies die Wertung nicht zu beeinflussen. Die Regelung des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 sowie das korrespondierende Verbot der Abschalteinrichtungen in Art. 5 Abs. 2 der VO (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.

Die Minderung der Abgasrückführung in Abhängigkeit zum Umgebungsdruck ist auch nicht ausnahmsweise zulässig. Gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a) der VO (EG) Nr. 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig, wenn sie notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Dieser Ausnahmetatbestand ist eng auszulegen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 50, juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 61, juris). Verschmutzung und Verschleiß des Motors können auch mit Rücksicht auf die Ziele der Verordnung nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ im Sinne der genannten Bestimmung angesehen werden, denn sie sind vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 54 f., juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 63, juris). Mit den Zielen der Verordnung unvereinbar wäre es auch, eine Abschaltvorrichtung allein deshalb zuzulassen, weil z. B. die Kosten für die Forschung hoch sind, die technische Ausrüstung teuer ist oder für den Nutzer häufigere und kostspieligere Wartungsarbeiten am Fahrzeug anfallen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 68, juris). Daher kann eine Abschaltvorrichtung nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, und diese Risiken derart schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (EuGH, a. a. O., Rn. 64). Auch würde eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre, offensichtlich dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, zuwiderlaufen und zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der NOx-Emissionen von Fahrzeugen führen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 63, juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 65, juris). Eine Abschaltvorrichtung ist im Übrigen nur dann „notwendig“ im Sinne der Verordnung, 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 kann (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 69, juris). Dem Hersteller obliegt 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 VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 54).

Ausgehend von diesen Maßstäben hat die Beklagte nicht schlüssig dargelegt, dass die Minderung der Abgasrückführung bei Fahrten ab einer bestimmten Höhe über dem Meeresspiegel ausnahmsweise zulässig ist. Hierzu trägt die Beklagte vor, dass im Fall gleichbleibender Abgasrückführungsrate bei sinkendem Umgebungsdruck der Turbolader ein höheres Druckverhältnis erzeugen müsse, um die für die Verbrennung benötigte Frischluft bereitzustellen. Dies verlange, dass der Turbolader mit immer höheren Drehzahlen arbeite. Bei zu hohen Drehzahlen könne er aber seine Funktion verlieren oder aber wegen Materialüberlastung einen Defekt erleiden. Auch dieses Vorbringen vermag eine Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung nicht zu belegen. Dasselbe gilt für das Vorbringen, dass eine Verbrennung bei gleichbleibender AGR-Rate bei sinkendem Luftdruck (und geringerer Frischluftmasse) zu einem höheren Rußausstoß mit Risiken für den Partikelfilter in Form eines Brandes führe.

Jedenfalls fehlt es aber an einer plausiblen Darstellung, weshalb bei Erteilung der Typengenehmigung keine andere technische Lösung geeignet war, die behaupteten Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abzuwenden. So zeigt die Beklagte bereits nicht auf, inwieweit es nicht möglich sein sollte, den Turbolader oder auch den Motor mit begrenzter Leistung zu betreiben (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 397/22 –, Rn. 40, juris; Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 20, juris). Auch trägt die Beklagte nichts dazu vor, dass die von ihr beschriebenen Bauteile nicht so konstruiert werden können, dass es bei verändertem Umgebungsdruck zu ihrem Schutz schon keiner Reduzierung der Abgasrückführung bedarf (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 20, juris). Ebenso fehlt jede Darstellung, weshalb kein verstärkter Einsatz des SCR-Katalysators zum Ausgleich der reduzierten Abgasrückführungsrate erfolgt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 397/22 –, Rn. 40, juris). Schließlich führt die von der Beklagten gewählte Ausgestaltung dazu, dass die Abgasrückführung in einer Höhe über dem Meeresspiegel, die in einigen Regionen der Europäischen Union die typischen Bedingungen darstellen, durchgängig in ihrer Wirksamkeit gemindert ist. Eine solche Ausgestaltung ist aber von vornherein nicht rechtfertigungsfähig (OLG Bremen Ur. v. 11.10.2024 – 2 U 155/21, BeckRS 2024, 30573, beck-online).

- 1.2. Die Erwerbskausalität liegt vor. Regelmäßig kann sich der Erwerber eines Fahrzeuges bei der Inanspruchnahme des Herstellers nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte, wenn er Kenntnis von der dem Fahrzeug anhaftenden Stilllegungsgefahr gehabt hätte. Dabei kommt es auch nicht auf eine Kenntnis von der konkreten Übereinstimmungsbescheinigung an. Der Käufer eines Fahrzeuges geht 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. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 55 f.).

- 1.3. Dass die Beklagte fahrlässig gehandelt hat, wird vermutet. Zwar trifft hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB gewöhnlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast. Jedoch muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung. 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, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 59). Ausgehend hiervon ist das Verschulden der Beklagten zu vermuten. Vorliegend ist die Vermutung auch nicht widerlegt, weil die Beklagte im maßgeblichen Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages die umgebungsdruckabhängige Steuerung der Abgasrückführung potentiellen Käufern bekannt gemacht und Maßnahmen zur Beseitigung der darin liegenden Abschaltvorrichtung ergriffen hätte (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 61). Die Beklagte hat auch nicht ausreichend vorgetragen, dass sie einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen wäre. Der Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann 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 (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 63 m.w.N.). Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23 –, Rn. 14, juris; Urteil vom 27. November 2023 – VIa ZR 1425/22 –, Rn. 32, juris). Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der festgestellten Abschaltelinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23 –, Rn. 14, juris). Das Vorhandensein einer EG-Typgenehmigung oder die Ermittlung einer hypothetischen Genehmigung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde betrifft dagegen nicht den Verbotsirrtum als solchen, sondern dessen Unvermeidbarkeit. Die Verneinung eines Verschuldens unter dem Gesichtspunkt eines unvermeidbaren Verbotsirrtums und gestützt auf Äußerungen der zuständigen Typgenehmigungsbehörde setzt zunächst einen Irrtum der Beklagten voraus (vgl. BGH, Urteil vom 27. November 2023 – VIa ZR 1425/22 –, Rn. 32, juris; vgl. auch BGH, Urteil vom 12. März 2024 – VIa ZR 635/23 –, Rn. 15, juris; Urteil vom 16. April 2024 – VIa ZR 1080/22 –, Rn. 12, juris). Dass sich die verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügt hätten, behauptet die Beklagte mit Blick auf die Höhenabschaltung nicht.

- 1.4. Die Beklagte haftet der Klagepartei auf Ersatz des Differenzschadens, welcher nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs – vorbehaltlich einer im Einzelfall vorzunehmenden Vorteilsausgleichung – auf eine Bandbreite zwischen 5 und 15% des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzt ist (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 73; BGH, Urteil vom 20.07.2023 – III ZR 267/20, juris Rn. 34). Für die gemäß § 287 ZPO vorzunehmende Schätzung des Schadens innerhalb dieser Bandbreite sind die Umstände des Einzelfalls im Rahmen einer auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogenen Betrachtung zu gewichten. Dabei ist insbesondere in den Blick zu nehmen, welches Ausmaß an behördlichen Anordnungen auf Grund der festgestellten unzulässigen Abschaltelinrichtung droht und wie groß die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Anordnungen

ist, welches Gewicht dem festgestellten Verstoß des Herstellers bezogen auf das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte zukommt und schließlich mit welchem Verschuldensgrad der Hersteller den Verstoß verwirklicht hat. Hiervon ausgehend erscheint die Bemessung des Schadens im vorliegenden Fall mit 10% des Kaufpreises als sachgerecht, da es sich um einen mit Blick auf die genannten Kriterien durchschnittlichen Fall handelt. Besondere Umstände, welche diesen Fall in die eine oder andere Richtung gegenüber anderen Fällen hervorheben würden, sind weder vorgebracht noch ersichtlich. Der Schaden ist demnach auf 3.967,00 € zu schätzen.

Dieser Schaden ist auch nicht durch anderweitige Vorteile aufgezehrt. Da für die Schätzung des Differenzschadens auf den Zeitpunkt des Vertragsabschlusses abzustellen ist, sind (schadenmindern) zu berücksichtigen: der Wert der gezogenen Nutzungen und der Verkehrswert (in diesem Kontext auch als „Restwert“ bezeichnet). Nur insoweit, wie gezogene Nutzungen und Verkehrswert (Restwert) den gezahlten Kaufpreis übersteigen, hat ein Vorteilsabzug zu erfolgen (OLG Karlsruhe Urf. v. 24.7.2024 – 4 U 98/22, BeckRS 2024, 17846 Rn. 45, beck-online).

Der aktuelle Verkehrswert des Fahrzeugs - angeknüpft wird insoweit an den Händlereinkaufspreis (OLG Karlsruhe Urf. v. 24.7.2024 – 4 U 98/22, BeckRS 2024, 17846 Rn. 43, beck-online) - beträgt nach den gutachterlichen Feststellungen 15.900,00 €.

Der Wert gezogener Nutzungen beträgt 13.590,67 € (Kaufpreis i.H.v. 39.670 € x tatsächliche Laufleistung von 85.614 km: übliche restliche Laufleistung von 249.900 km). Die Summe aus Nutzungsvorteilen und verbleibendem Verkehrswert beträgt 29.490,67 €. Da dieser Betrag unterhalb des Kaufpreises bleibt, hat eine Anrechnung von Nutzungsvorteilen nicht zu erfolgen. Es verbleibt daher ein Differenzschaden von 3.967,00 €.

2. Auf die geltend gemachte Erstattung der Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung hat die Klagepartei keinen Anspruch. Die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung können nur dann eine erstattungsfähige Schadensposition sein, wenn die Klagepartei ihrem Prozessbevollmächtigten nicht bereits unbedingten Klagauftrag erteilt hatte. In letzterem Fall wäre die vorprozessuale Korrespondenz als der Vorbereitung der Klage dienende Tätigkeit nach § 19 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 RVG mit der Verfahrensgebühr nach Nr. 3100 VV RVG abgegolten (BGH, Urteil vom 15.08.2019 – III ZR 205/17, juris Rn. 43; OLG Dresden, Urteil vom 04.11.2020 – 1 U 995/20, juris Rn. 47; OLG Stuttgart, Urteil vom 20.04.2021 – 16a U 71/20, juris Rn. 88). Zu dieser Voraussetzung hat die Klagepartei nicht vorgetragen,

die Klage ist insoweit un schlüssig geblieben.

3. Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

II.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 S. 2 ZPO.

Nick
Richter am Landgericht

Landgericht Ravensburg
2 O 38/24

Verkündet am 23.07.2025

Urkundsbeamter der Geschäftsstelle