

Amtsgericht Eschwege

Aktenzeichen:
2 C 573/23



Im Namen des Volkes **U r t e i l**

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigter:
Rechtsanwalt Dr. Stefan Schweers, Vinetastraße 61, 13189 Berlin
Geschäftszeichen: 49/2023

gegen

BMW AG vertreten durch den Vorstand Oliver Zipse u.a., Lilienthalallee 1, 80807 München
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte Pöhlmann Früchtl Oppermann PartmbB, Landsberger Straße
346, 80687 München
Geschäftszeichen: 163/24YE21/cm

hat das Amtsgericht Eschwege durch den Richter am Amtsgericht Grosche im schriftlichen
Verfahren gemäß § 128 Abs. 2 ZPO nach dem Sach- und Streitstand vom 28.08.2024

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.443,10 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 19.01.2024 zu zahlen.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Der Kläger hat 1/3, die Beklagte 2/3 der Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Der Kläger kaufte im Jahr 2020 ein gebrauchtes Fahrzeug (2er BMW). Der Kaufpreis betrug 14.431,00 EUR, der Kilometerstand bei Übergabe 47.209. Im Zeitpunkt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht, wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 83.234 auf. Der PKW ist ein solcher der EURO Norm 6 mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten Motor mit der Bezeichnung „B3715“ (so der Kläger) bzw. B37U (so die Beklagte). Das Fahrzeug verfügt über eine EG-Typengenehmigung und ist bis heute nicht von einem rechtswirksamen amtlichen Rückruf betroffen; ebenso wurde kein verpflichtendes emissionsbezogenes Softwareupdate angeordnet. Das Fahrzeug verfügt über eine temperaturgeführte Abgasrückführung, ein sog. Thermofenster.

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug sei mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Abgasrückführungssystems ausgestattet, die bei Temperaturen der Ansaugluft unter +17 C und über +33 C die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems durch Veränderung der AGR-Rate verringere. Die Abgasrückführung, die für eine höhere Brenntemperatur und damit einen niedrigeren NOx-Ausstoß sorgt, werde nur in einem Temperaturbereich der Ansauglufttemperatur zwischen +17 und + 33 Grad Celsius zu 100% vorgenommen. Über +33 Grad Celsius Außentemperatur werde die Abgasrückführung vollständig deaktiviert, ebenso wie unter –11 Grad Celsius. Zwischen -11 und +17 Grad Celsius werde die Abgasrückführung temperaturabhängig iterativ reduziert. Zusätzlich würden die Abgasrückführungsraten über die Parameter Last, Drehzahl, barometrischem Druck und – so vorhanden – vom Betrieb der Klimaanlage gesteuert.

Die Abschalteinrichtungen bewirkten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug die für den Fahrzeugtyp geltenden gesetzlichen Grenzwerte für den Ausstoß von Luftschadstoffen im

normalen Straßenbetrieb, auch unter denselben Bedingungen des Prüfverfahrens, nicht oder jedenfalls nicht dauerhaft erreichen könne. Ausschließlich unter den vorgeschriebenen Testbedingungen des Prüfverfahrens, welches für die EG-Typgenehmigung (nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG) vorgeschrieben ist, würden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten. Wesentliche Abweichungen im Ausstoß von Luftschadstoffen unter den gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen für die Typenzulassung und dem normalen Fahrbetrieb seien dem Einsatz der Abschaltvorrichtung und nicht den unterschiedlichen Bedingungen beim Prüfverfahren und normalem Fahrbetrieb geschuldet. Im normalem Fahrbetrieb würden die Grenzwerte um ein Vielfaches überschritten. Die verbauten Abschaltvorrichtungen seien auch nicht notwendig, um das Fahrzeug, den Motor oder Bauteile hiervon vor Beschädigung zu schützen. Sie seien auch nicht notwendig zum Unfallschutz. Ebenso wenig seien sie notwendig, um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Die Beklagte habe fahrlässig gehandelt. Seinen Schaden bemisst der Kläger auf mindestens 15% des gezahlten Kaufpreises. Der Kläger behauptet, bei Kenntnis vom Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung hätte er das Fahrzeug jedenfalls nicht zu dem letztlich gezahlten Kaufpreis erworben. Wegen der Einzelheiten und weiteren Ausführungen wird auf die Schriftsätze des Klägers Bezug genommen.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke BMW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ' zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens 2.164,65 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, das Klägervorbringen sei unsubstantiiert und beziehe sich nicht auf den hier streitgegenständlichen Motor. Das Thermofenster sei keine per se unzulässige Abschaltvorrichtung, vielmehr handele es sich um eine zulässige Emissionsstrategie. Die Beklagte behauptet, in ihren Fahrzeugen werde die Abgasrückführung nicht in Abhängigkeit von der Außentemperatur reduziert, relevanter Steuerungsparameter sei vielmehr die Ansauglufttemperatur. Das Thermofenster diene dem Motorschutz und sicheren Betrieb des Fahrzeugs. Die Abschaltvorrichtung sei nicht während des überwiegenden Teils des Jahres aktiv. Ein Thermofenster sei für jedes individuelle System physikalisch-technisch unterschiedlich, Temperaturschwellen bzw. temperaturabhängige Parametrierungen der AGR-Raten seien von Fahrzeugtyp zu Fahrzeugtyp und auch zwischen den Abgasstufen und dem

Entwicklungszeitraum unterschiedlich. Die konkrete Bedatung werde nicht mitgeteilt, da sie Betriebsgeheimnis sei. Die Beklagte habe nicht fahrlässig gehandelt, sie sei jedenfalls einem unvermeidbaren Verbotsirrtum erlegen. Das folge schon daraus, dass sie bis heute von der Zulässigkeit des Thermofensters ausgehe. Außerdem hätten die zuständigen Aufsichtsbehörden die Abschaltseinrichtungen ohnehin genehmigt.

Die Beklagte behauptet, dem Kläger sei kein Schaden entstanden. Jedenfalls müssten Nutzungsentschädigung und Restwert des Fahrzeugs im Wege der Vorteilsanrechnung berücksichtigt werden, was nach Ansicht der Beklagten dazu führe, dass kein Schaden des Klägers verbleibe. Die Beklagte meint, wegen des Restwerts müsse auf den Händlerverkaufspreis, zumindest aber auf den Mittelwert zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis abgestellt werden. Die Beklagte legt eine Gesamtaufleistung des Fahrzeugs von 250.000 km zugrunde und behauptet zuletzt, der Händlereinkaufswert für das fragliche Fahrzeug betrage 11.310,00 EUR. Wegen der Einzelheiten und weiteren Ausführungen wird auf die Schriftsätze der Beklagten Bezug genommen.

Beide Parteien haben einer Entscheidung des Gerichts im schriftlichen Verfahren zugestimmt.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zum Teil begründet.

Zwar hat der Kläger keinen Anspruch auf Schadensersatz aus § 826 BGB. Der Kläger selbst trägt in der Klageschrift lediglich zu den Voraussetzungen eines fahrlässigen Verhaltens der Beklagten vor, und auch in den weiteren Schriftsätzen des Klägers wird kein konkretes Verhalten der Beklagten benannt, das unter den Tatbestand der vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung subsumiert werden könnte.

Der Kläger hat aber gegen die Beklagte einen Anspruch auf Erstattung des Differenzschadens in Höhe von 1.443,10 EUR nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

Wie nach der Entscheidung des EuGH vom 21.03.2023 (C-100/21) nunmehr geklärt ist, sind die §§ 6 Abs. 1 und 27 Abs. 1 EG-FGV Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB und hat deshalb ein Fahrzeugkäufer dem Grunde nach gegen den Hersteller einen Anspruch auf Erstattung des Differenzschadens, wenn das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinn des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versehen ist, da der Hersteller in diesem Fall eine unzutreffende Übereinstimmungsbestimmung ausgestellt hat und dem Käufer dadurch ein dementsprechender Vermögensschaden entstanden ist (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 28 ff.).

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte jedenfalls zum Zeitpunkt des Kaufs über eine unzulässige Abschaltvorrichtung in der Form eines unzulässigen Thermofensters.

Nach Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007/EG ist Abschaltvorrichtung „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur (...) 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“, reduziert wird. Bei der Bestimmung, welche Bedingungen bei im Sinne dieser Vorschrift normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, ist auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 - C-128/20, Rn. 40; BGH Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 50).

Der Kläger hat zu diesen Voraussetzungen substantiiert vorgetragen. Zu fordern ist lediglich, dass der Kläger greifbare Umstände anführt, auf die er den Verdacht gründet, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen auf. Hier liegt unstreitig ein Thermofenster vor. Soweit bekannt, dürfte jedes Fahrzeug mit Dieselmotor und AGR über eine temperaturgeführte AGR-Regelung verfügen, die in der Regel zu einer Reduktion der AGR-Raten bei niedrigen Umgebungs-, Ansaugluft oder Ladelufttemperaturen führt. Die Beklagte trägt selbst vor, dass auch das streitgegenständliche Fahrzeug über eine temperaturgeführte Abgasrückführung verfügt. Sodann darf der Kläger mangels möglicher weitergehender Kenntnisse Vermutungen äußern und auf deren Grundlage Vortrag konkretisieren und präzisieren.

Dies ist geschehen. Der Kläger hat mehrfach vorgebracht, eine ordnungsgemäße Abgasrückführung erfolge nur in einem Temperaturbereich zwischen +17 Grad Celsius und +33 Grad Celsius. Über +33 Grad Celsius werde die Abgasrückführung vollständig deaktiviert, ebenso unter -11 Grad Celsius. In dem Zwischenbereich zwischen -11 Grad Celsius und +17 Grad Celsius werde die Abgasrückführung temperaturabhängig drastisch reduziert, was zu einer gravierenden Verschlechterung der Emissionswerte führe.

Diesem Vorbringen ist die Beklagte nicht ausreichend entgegengetreten.

Die Beklagte stellt zwar ausführlich und im Einzelnen die Funktionsweise des Thermofensters dar, indem sie zum System der Abgasrückführung, zur Funktionsweise im Allgemeinen, zur Steuerung abhängig von der Ansauglufttemperatur Stellung nimmt und behauptet, die Abschaltvorrichtung sei nicht während des überwiegenden Teils des Jahres aktiv. Unabhängig davon, ob der Beklagten insoweit jeweils zu folgen ist, fehlt diesen Ausführungen aber der konkrete Fallbezug, weil sich die Beklagte zugleich weigert, die konkrete Bedeutung mitzuteilen und sich insoweit zu Unrecht auf ein Betriebsgeheimnis beruft.

Auf das Fehlen eines amtlichen Rückrufs kommt es nicht an.

Bei dem streitgegenständlichen Thermofenster handelt es sich somit um eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung 715/2007/EG. Denn angesichts einer vollen Wirksamkeit nur in einem Temperaturbereich zwischen +17 Grad Celsius und +33 Grad Celsius kann das Thermofenster dazu führen, dass die Abgasrückführung in Abhängigkeit (auch) von der gemessenen Umgebungstemperatur im gewöhnlichen Fahrbetrieb reduziert und dadurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert wird.

Das hier streitgegenständliche Thermofenster ist auch eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der genannten Verordnung. Die Funktion kann zu einer Verringerung der Wirkung der Abgasrückführung führen und ist damit grundsätzlich unzulässig.

Eine Ausnahme nach lit. a) – c) der Vorschrift greift vorliegend nicht. Ernsthaft in Betracht käme nur, dass die Funktion erforderlich wäre, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 lit. a) VO 715/2007/EG). Diese beiden Voraussetzungen müssten kumulativ vorliegen (EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21, Rdnr. 62). Die tatsächlichen Voraussetzungen einer Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG hat die hierzu darlegungs- und beweisbelastete Beklagte indes schon nicht hinreichend vorgetragen.

Rechtlich kommt hinzu, dass der Gerichtshof der Europäischen Union mit Blick auf das Ziel der Verordnung 715/2007/EG für Ausnahmen nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG den ungeschriebenen Ausschlussgrund einer motorschützenden Aktivierung der Abschaltvorrichtung während des überwiegenden Teils eines Jahres konstatiert. Hiernach kann eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil eines Jahres aktiv sein müsste, damit der Motor vor Beschädigungen oder Unfall geschützt ist, nicht unter die Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 lit a) VO 715/2007/EG fallen (EuGH Urteil vom 14.07.2022 - C-128/20, Rn. 63 ff., 70 und EuGH Urteil vom 21.03.2023 - C-100/21, Rn. 65 f.). Eine Rechtfertigung der Abschaltvorrichtung mit Gründen des Motorschutzes ist danach ausgeschlossen, wenn die Abschaltvorrichtung unter Bedingungen aktiviert ist, die innerhalb eines Jahres üblicherweise während in ihrer Summe längerer Zeitintervalle herrschen, als dies nicht der Fall ist (OLG Karlsruhe, Urteil vom 13.12.2023 - 6 U 198/20, Rn. 137 und OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.02.2024 - 6 U 45/21, Rn. 96).

Die Voraussetzungen des Ausschlusskriteriums sind vorliegend erfüllt. Nach dem insoweit zugrundezulegenden Klagevortrag erfolgt durch das ursprüngliche Thermofenster eine Verringerung der Abgasrückführung und damit eine Verminderung der Wirkung des Emissionskontrollsystems bereits bei Temperaturen, die niedriger als + 17 Grad Celsius und bei Temperaturen, die höher als +33 Grad Celsius sind. Betrachtet man das von der Verordnung 715/2007/EG erfasste Unionsgebiet insgesamt, dann enthält dieses Gebiet viele besiedelte Gegenden (nicht zuletzt die Bundesrepublik Deutschland), in denen die Durchschnittstemperaturen während mehr als der Hälfte eines Jahres unter + 17 °C liegen. Die

entsprechende Auswertung selbst der Beklagten belegt lediglich, dass der Median der ganzjährigen Umgebungstemperatur während der tatsächlichen Fahrzeugnutzung bei knapp 16 Grad liegen und nur 41% der Fahrzeugnutzung unterhalb von 15 Grad stattfinden soll. Anzuknüpfen ist aber an den Wert von 17 Grad Celsius, sodass die entsprechende Auswertung nicht zugunsten der Beklagten herangezogen werden kann.

In den genannten Gebieten wird nach den Parametern des Thermofensters bei gewöhnlichem Betrieb des Fahrzeugs somit während mehr als der Hälfte eines Jahres die Abgasrückführung und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert. Damit ist das streitgegenständliche Thermofenster auf der Basis der Rechtsprechung des EuGH selbst dann nicht als notwendig im Rechtssinne einzustufen, wenn es aus technischer Sicht zum Motorschutz erforderlich wäre.

Die Beklagte hat hinsichtlich des Einsatzes dieser unzulässigen Abschalteneinrichtung auch schuldhaft gehandelt. Gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV genügt ein fahrlässiger Verstoß für die Haftung.

Grundsätzlich ist die Klagepartei diesbezüglich darlegungs- und beweisbelastet. 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. Weil auch das gesetzliche Schuldverhältnis gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV erst mit dem Abschluss des Kaufvertrags über das mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehene Fahrzeug entsteht, muss der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung für diesen Zeitpunkt widerlegt werden (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 59 ff.). Dies ist der Beklagten nicht gelungen.

Ein unvermeidbarer Verbotsirrtum der Beklagten liegt nicht vor.

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.

Den Beweis kann der Fahrzeughersteller zum einen mittels einer tatsächlich erteilten EG-Typgenehmigung führen, wenn diese die verwendete unzulässige Abschalteneinrichtung in allen ihren Einzelheiten umfasst. Zum anderen kann der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung

darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung zuständigen Behörde bestätigt worden (hypothetische Genehmigung). Steht fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat. Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass der Fahrzeughersteller nicht nur allgemein darlegt, dass die Behörde Abschalteinrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern dass ihm dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten gelingt (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21 Rn. 64 ff.).

Für die Unvermeidbarkeit des Irrtums genügt insbesondere nicht, dass die Beklagte von der Rechtmäßigkeit des Thermofensters ausgegangen ist und weiterhin ausgeht. Dieser Ansatz erklärt allenfalls das Vorliegen eines Irrtums, sagt aber nichts zu dessen Vermeidbarkeit. Soweit die Beklagte ausführt, die zuständigen Aufsichtsbehörden hätten die Abschalteinrichtungen ohnehin genehmigt, genügt auch dieses Vorbringen nicht; denn es ist nicht ausreichend ersichtlich und erwiesen, dass die Beklagte die Abschalteinrichtungen im Detail offengelegt hätte und das KBA sodann genehmigt hätte. Eine Entlastung durch hypothetische Genehmigung wäre nur dann möglich, wenn feststände, dass das KBA die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und ggf. auch im Zusammenwirken mit anderen Abschalteinrichtungen genehmigt hätte.

Das Gericht geht im Weiteren davon aus, dass der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug jedenfalls zu dem vereinbarten Kaufpreis nicht gekauft hätte, wenn er vom Vorhandensein der unzulässigen Abschalteinrichtung gewusst hätte. Nach der Rechtsprechung des BGH kann sich die Klagepartei nämlich auch bei Geltendmachung des Differenzschadens iSd. §§ 823 Abs. 2, 6, 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass sie den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 55). Gegenteiliges steht nicht fest.

Den Schaden des Klägers bemisst das Gericht auf 10% des Bruttokaufpreises.

Nach der Rechtsprechung des BGH ist der Differenzschaden vorbehaltlich der im Einzelfall vorzunehmenden Vorteilsausgleichung auf eine Bandbreite zwischen 5 und 15 % des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzt (BGH, Urteile vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rdnr. 73 und vom 20.07.2023 – III ZR 267/20, Rdnr. 34). Für die gemäß § 287 ZPO vorzunehmende Festlegung 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 Abschalteneinrichtung drohte und wie groß die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Anordnungen war, 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 dem Gericht 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 nicht ersichtlich. Die Annahme dieses Prozentsatzes entspricht einerseits dem unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz und berücksichtigt darüber hinaus den Sanktionsgedanken.

Es errechnet sich eine Forderung in Höhe von $(14.431,00 \text{ EUR} \times 10\% =) 1.443,10 \text{ EUR}$.

Dieser Betrag ist ungekürzt zu ersetzen.

Im Wege des Vorteilsausgleichs muss sich der Geschädigte auf seinen Schadenersatzanspruch diejenigen Vorteile anrechnen lassen, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem Schadensereignis zugeflossen sind. Er darf einerseits im Hinblick auf das schadenersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde. Andererseits sind nur diejenigen durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadenersatzanspruch anzurechnen, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet (st. Rspr; vgl. etwa BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 65). Diese Grundsätze können dazu führen, dass der Klagepartei zum Schluss der mündlichen Verhandlung - dem grundsätzlich maßgeblichen Zeitpunkt für die Bewertung der anzurechnenden Vorteile (etwa: BGH, Urteil vom 24.01.2022 – VIa ZR 100/21, Rn. 23 mwN) - ein Schaden nicht verbleibt.

Beim Differenzschadenersatz nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sind die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeuges bzw. der beim Verkauf erzielte Erlös nur insoweit und erst dann schadensmindernd anzurechnen, wenn sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. zu § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 44 und 80; zu § 826 BGB BGH, Urteil vom 24.01.2022 - VIa ZR 100/21, Rn. 22).

Demnach ist zunächst die Summe von Restwert und Nutzungsvorteilen zu bilden. Übersteigt diese Summe den Wert des Fahrzeugs bei Vertragsschluss, der nach der Formel Kaufpreis abzüglich Differenzschaden zu ermitteln ist, so erfolgt eine Anrechnung des überschießenden Betrages auf den Differenzschaden. Erreicht der überschießende Betrag die Höhe des

Differenzschadens, besteht kein auszugleichender Schaden mehr (vgl. Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rdnr. 80; vgl. auch OLG Stuttgart, Urteil vom 09.11.2023 - 24 U 14/21, Rdnr 128).

Hiernach gilt: Die Gesamtaufleistung des Fahrzeugs bemisst das Gericht auf zumindest 300.000 km. Das ist ein üblicher Wert für die Laufleistung eines Dieselmotors der vorliegenden Art, der von der Beklagten pauschal in Ansatz gebrachte Wert von lediglich 250.000 km wird als zu gering erachtet. Ob die Gesamtaufleistung mit Behauptung des Klägers höher als 300.000 km zu bemessen ist, kann mangels Entscheidungsrelevanz offenbleiben.

Zur Fahrleistung geht das Gericht von dem zuletzt durch den Kläger mit Schriftsatz vom 28.08.2024 nebst Anlage K5 mitgeteilten Kilometerstand von 83.234 aus, was bei Erwerb des Fahrzeugs mit einem Kilometerstand von 47.209 zu einer Fahrleistung von 36.025 führt.

Der Nutzungsvorteil beträgt somit $(14.431,00 \text{ EUR} \times 36.025 \text{ km}) : (300.000 \text{ km} - 47.209 \text{ km}) = 2.056,54 \text{ EUR}$.

Für die Bestimmung des Restwerts legt das Gericht – im Ansatz – das Zahlenmaterial der Beklagten gemäß Schriftsatz vom 28.08.2024 zugrunde. Maßgeblich ist allerdings nach hier vertretener Ansicht der Händlereinkaufswert, nicht der Händlerverkaufswert und auch kein Mittelwert aus den beiden Positionen (so auch OLG München, Urteil vom 26.06.2024, 7 U 3846/22).

Der Händlereinkaufswert für das vorliegende Fahrzeug beträgt laut Beklagtenvorbringen 11.310,00 EUR, wobei insoweit ein Kilometerstand von lediglich 79.342 berücksichtigt ist. Die Summe der Nutzungsvorteile beträgt auf dieser Grundlage $(2.056,54 \text{ EUR} + 11.310,00 \text{ EUR}) = 13.366,54 \text{ EUR}$; dieser Betrag übersteigt den Wert des Fahrzeugs $(14.431,00 \text{ EUR} - 1.443,10 \text{ EUR} = 12.987,90 \text{ EUR})$ um 378,64 EUR. Das Gericht schätzt sodann gemäß § 287 ZPO, dass sich der Händlereinkaufswert für das Fahrzeug des Klägers bei der hier vorliegenden weiteren Fahrzeugnutzung und einem Kilometerstand von nunmehr 83.234 EUR jedenfalls um 378,64 EUR verringert hat, sodass die Summe der Nutzungsvorteile den Wert des Fahrzeugs nicht überschreitet und daher auch kein anzurechnender Vorteil verbleibt.

Mit dem abweichenden Zahlenmaterial des Klägers zum Restwert des Fahrzeugs muss sich angesichts dessen mangels Relevanz für das Ergebnis nicht befassen werden.

Der begründete Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 BGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Landgericht Kassel, Frankfurter Straße 7, 34117 Kassel einzulegen. Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung.

Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat.

Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist.

Die Berufung ist mittels elektronischen Dokuments einzulegen. Die Berufung kann nur durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

Grosche
Richter am Amtsgericht

Beglaubigt
Eschwege, 13.09.2024

Dörfler-Feig
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle