

Amtsgericht München

Az.: 241 C 23248/24



IM NAMEN DES VOLKES

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwalt **Dr. Schweers** Stefan, Vinetastraße 61, 13189 Berlin,

gegen

BMW AG, vertreten durch d. Vorstand, Lilienthalallee 1, 80807 München

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Pöhlmann Früchtl Oppermann PartmbB**, Landsberger Straße 346, 80687 München, Gz.: 757/24SP21/lm

wegen Forderung

erlässt das Amtsgericht München durch die Richterin am Amtsgericht Schulz am 12.12.2024 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 12.12.2024 folgendes

Endurteil

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 3.015 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 14.10.2024 zu zahlen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu 34%, die Beklagte zu 66% zu tragen.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit

in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 4.522,50 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten über Ansprüche der Klagepartei gegen die Beklagtenseite auf Schadensersatz wegen der Verwendung von Abschaltvorrichtungen in einem Diesel-PKW, welcher im Eigentum der Kläger steht und welchen die Beklagte hergestellt hat.

Der Kläger kaufte am 26.08.2016 von einem Dritten einen von der Beklagten hergestellten gebrauchten Pkw BMW 118 d, Kilometerstand bei Kauf 3.700 km, EURO 6b, zu einem Bruttokaufpreis von 30.150 €. Das Fahrzeug verfügt über einen Dieselmotor „B47“.

Am 10.02.2022 verkaufte der Kläger das Fahrzeug zu einem Preis von 10.400 €. Der Kilometerstand betrug 115.000.

Im streitgegenständlichen Fahrzeug kommt zur Reduzierung der NOx-Emissionen ein System zur Abgasrückführung (AGR) zur Anwendung (sog. „Thermofenster“), das in Abhängigkeit von Temperatur erfolgt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug unterlag und unterliegt keinem rechtswirksamen amtlich angeordneten emissionsrelevanten Rückruf, noch wurde ein verpflichtendes emissionsbezogenes Softwareupdate durch die zuständigen Behörden angeordnet. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine wirksame EG-Typgenehmigung.

Der Kläger behauptet,

neben dem Thermofenster verfüge das streitgegenständliche Fahrzeug über diverse weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen (vgl. S.4 der Klageschrift vom 11.09.2024).

Die Kläger sind der Ansicht, dass die Verwendung einer Abschaltvorrichtung grundsätzlich unzulässig sei

Die Beklagte habe jedenfalls fahrlässig gehandelt. Alternativlösungen seien möglich. Bei dieser Entscheidung sei der Beklagten auch bewusst gewesen, dass die konkrete Ausgestaltung der Abschaltvorrichtung nicht den gesetzlichen Vorgaben entspreche.

Die Kläger machen deswegen einen Vermögensschaden in Höhe von 15 % des Kaufpreises geltend.

Ein etwaiger Verbotsirrtum sei jedenfalls vermeidbar.

Die Klageseite beantragt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 4.522,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagtenseite beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagtenseite behauptet,

bei der im streitgegenständlichen Fahrzeug zur Anwendung kommenden Reduzierung der Abgasrückführung in Abhängigkeit von der Ansauglufttemperatur („Thermofenster“) handelt es sich um eine zulässige Emissionsstrategie.

Das Thermofenster diene dem Motorschutz und dem sicheren Betrieb des Fahrzeugs. Bei kühleren Temperaturen werde die Abgasrückführung zurückgefahren. Dies sei auch technisch notwendig zur Verhinderung von Motorschäden, die plötzlich und unvorhersehbar auftreten würden und auch nicht etwa durch Wartungen verhindert werden könnten. Im System der Abgasrückführung könne es insbesondere bei kalten Temperaturen und einer stetig hohen AGR-Rate zu Ablagerungen (sogenannte „Versottung“ oder „Verlackung“) kommen. Versottung und Verlackung könnten zu Motorschäden führen. Ein Verkleben des AGR-Ventils in Folge von Verlackung und Versottung könne aufgrund der hohen Rußentwicklung zudem zu einer unkontrollierten Beladung des Dieselpartikelfilters führen. Zutreffend habe das KBA in der Vergangenheit zudem darauf hingewiesen, dass neben den zuvor erwähnten Risiken eine temperaturgeführte Abgasrückführung

auch notwendig sei, um die Verdünnung des Motoröls mit Kraftstoff zu unterbinden.

Das Thermofenster sei nicht während des überwiegenden Teils des Jahres aktiv. Der Vorwurf der signifikanten AGR-Reduktion ab unter 17° C sei unzutreffend und das Thermofenster entspreche den jüngsten Vorgaben des KBAs. Die Abgasrückführung werde erst unterhalb der von den tatsächlichen Fahrbedingungen unabhängigen europäischen Durchschnittstemperatur signifikant reduziert. Die Auswertung der Nutzungsdaten aus BMW-Fahrzeugen hat ergeben, dass den überwiegenden Teil des Jahres bei über 16 °C gefahren werde. Eine signifikante Reduzierung finde erst bei unterhalb von 16 °C Umgebungslufttemperatur statt. Auch im oberen Temperaturbereich finde eine signifikante Reduzierung außerhalb der Bedingungen statt, die den überwiegenden Teil des Jahres herrschen. Nirgendwo im Geltungsbereich der Verordnung herrsche den überwiegenden Teil des Jahres eine Temperatur von 33 °C.

Bei den konkreten technischen Beschreibungen handele es sich um vom Verordnungsgeber anerkannte Betriebsgeheimnisse, deren Offenlegung im Einzelfall allein der Entscheidungsbefugnis der Beklagten unterläge.

Hinsichtlich des im Fahrzeug der Klagepartei verbauten Thermofensters fehle es nicht nur bis heute an einem behördlichen Zwang zu Umrüstungsmaßnahmen; das KBA habe sogar bis heute keine unzulässigen Abschalteinrichtungen an dem Motortyp des Klägerfahrzeugs festgestellt. Es liege daher fern anzunehmen, den für die Beklagte tätigen Personen hätte sich die Gefahr einer Schädigung der Klagepartei allein aufgrund einer (nachträglich) unterstellten objektiven Unzulässigkeit des Thermofensters aufdrängen müssen.

Zudem könne die Beklagte sich vorliegend ohnehin dadurch entlasten, dass jedenfalls einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterläge. Der Verbotsirrtum selbst ergebe sich zum Thermofenster schon aus der Tatsache, dass die Beklagte inklusive ihrer nach § 31 BGB verfassungsmäßig berufenen Vertreter auch weiterhin von der Rechtmäßigkeit des gegenständlichen Thermofensters ausgehe. Das Gleiche gelte denknotwendig auch zum hier rechtlich maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses durch die Klagepartei.

Sie stehe zudem auf dem Standpunkt, dass ein vermeintlicher Differenzschaden jedenfalls wegen der erlangten Vorteile kompensiert wäre.

Die Klageseite habe den Restwert des Fahrzeugs nicht angegeben.

Die Beklagtenseite ist der Ansicht, dass auch unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs („EuGH“) es sich bei dem streitgegenständlichen Thermofenster um eine zulässige Abschaltseinrichtung handele.

Zur Ergänzung des Tatbestandes wird Bezug genommen auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 12.12.2024.

Entscheidungsgründe

A.

Die zulässige Klage ist in Höhe von 3.015 € begründet.

I. (Anmerkung: Die folgenden Ausführungen beruhen inhaltlich im Wesentlichen auf den Ausführungen in den Entscheidungen des OLG München vom 28.11.2023, 9 U 9954/22 e, und Urteil vom 28.11.2023, Az. 9 U 5853/22, angepasst auf die Inhalte des vorliegenden Einzelfalls ohne detaillierte Bezeichnung der wörtlich zitierten Textstellen.)

Der Kläger hat Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe des ausgeurteilten Betrags.

Der BGH hat mit Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21 - entschieden, dass dem Käufer, dessen Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist, ein Anspruch auf den Differenzschaden nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV zustehen kann. Dieser Anspruch knüpft an die Pflicht des Fahrzeugherstellers an, eine zutreffende Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen. Das unionsrechtlich geschützte Interesse, durch den Abschluss eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug nicht wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese zu erleiden, ist von § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV geschützt.

Die Voraussetzungen eines solchen Schadensersatzanspruchs liegen vor:

1. Verstoß gegen ein Schutzgesetz

Die Beklagte hat als Herstellerin des Fahrzeugs für dieses eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt und damit gegen die Schutzgesetze § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen.

Unzutreffend ist eine Übereinstimmungsbescheinigung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist (BGH, aaO, juris Rn. 34). Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist eine solche unzulässige Abschaltvorrichtung in Form eines Thermofensters verbaut.

a) Abschaltvorrichtung

Der Begriff der Abschaltvorrichtung ist in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert.

aa) „Abschaltvorrichtung“ ist danach ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer 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.

Abzustellen ist dabei auf die Verwendungen des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (BGH, aaO, juris Rn. 50). Eine Grenzwertkausalität ist dabei nicht von Bedeutung (BGH, aaO, juris Rn. 51).

bb) Eine Abschaltvorrichtung in diesem Sinne liegt hier in Form des Thermofensters vor. Unstreitig verfügt das Fahrzeug über eine Abgasrückführung, die in Abhängigkeit von der Temperatur erfolgt, so dass ein Konstruktionsteil, das die Temperatur ermittelt, um die Funktion eines Teils des Emissionskontrollsystems zu verändern, vorliegt.

Hierdurch wird die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert.

Denn zur Ausgestaltung des Thermofensters hat der Kläger schlüssig und hinreichend hinreichend konkret vorgetragen (Klageschrift vom 11.09.2024 S. 4 ff.), dass die Abgasrückführung nur in einem Temperaturbereich der Ansauglufttemperatur zwischen +17°C und +33°C zu 100% vorgenommen werde. Darüber werde sie vollständig deaktiviert, ebenso wie unter -11°C, zwischen +17°C und -11°C werde sie temperaturabhängig iterativ reduziert, was zu einer Verschlechterung der Emissionswerte führe. Zudem gebe es weitere Parameter, die die AGR beeinflussten.

Diesen Vortrag ist gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen, da dieser von den Beklagten nicht ausreichend bestritten wurde. Insbesondere hat die Beklagte eine signifikante Reduktion unter 16° C ausdrücklich zugestanden und im Übrigen nicht ausreichend substantiiert bestritten.

Die Beklagte ist zwar der Auffassung, dass die konkrete Ausgestaltung des Thermofensters den regulatorischen Anforderungen entspreche. Zur konkreten Bedatung trägt die Beklagte nicht vor, zudem liege insoweit ein Betriebsgeheimnis vor. Damit hat die Beklagte den Vortrag des Klägers zur Ausgestaltung des Thermofensters nicht ausreichend bestritten.

Denn wenn die Beklagte allgemein meint, Vortrag zur konkreten Bedatung sei nicht ausreichend, um die Emissionen zu beurteilen, so liegt darin weder ein Bestreiten, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im streitgegenständlichen Fahrzeug durch die Verwendung des konkreten Thermofensters verringert wird, noch ein Bestreiten, dass dies unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, erfolgt.

Auf ein Betriebsgeheimnis kann sich die Beklagte nicht berufen. Zwar ist das Interesse einer Partei, ihre Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Prozess nicht offenlegen zu müssen, grundgesetzlich durch Art. 12 Abs. 1 GG geschützt. Allerdings genügt es nicht, dass sich eine Partei pauschal auf die Wahrung ihrer Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse beruft. Vielmehr ist es im Prozess die Aufgabe des sich auf diesen Schutz Berufenden, nachvollziehbar und substantiiert darzulegen, welche konkreten Nachteile er bei Offenlegung welcher konkreten Geheimnisse zu befürchten hätte (vgl. BGH, Urteil vom 19. November 2008 - VIII ZR 138/07, BGHZ 178, 362, Rn. 46; Urteil vom 20. Juli 2010 - EnZR 24/09, juris Rn. 35; OLG Köln, Urteil vom 5. November 2020 – I-7 U 35/20, juris Rn. 74). Dem ist die Beklagte nicht nachgekommen. Sie beruft sich nur pauschal darauf, Mitbewerber könnten sich unter Umständen selbst heute noch Entwicklungskosten sparen (Klageerwiderung vom 11.11.2024, S. 32).

b) Unzulässigkeit der Abschalteinrichtung

Die Verwendung einer Abschalteinrichtung, die - wie hier - die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert, ist grundsätzlich unzulässig, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Eine ausnahmsweise Zulässigkeit der Verwendung der Abschalteinrichtung ist nicht gegeben, insbesondere nicht nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach die Verwendung zulässig ist, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

aa) Ein Thermofenster wie das streitgegenständliche kann 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 (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21, juris Rn. 64).

„Notwendig“ im Sinne dieser Bestimmung ist eine Abschaltvorrichtung, 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-134/20, juris Rn. 81).

Außerdem hat der Europäische Gerichtshof in Bezug auf ein Thermofenster entschieden, dass es zwar zutrifft, dass Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 formell keine weiteren Voraussetzungen für die Anwendung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Ausnahme vorschreibt. Doch 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 NO_x-Emissionen von Fahrzeugen führen (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023, aaO, juris Rn. 65).

Die Darlegungs- und Beweislast für die Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung obliegt der Beklagten (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, juris Rn. 54).

bb) Nach diesen Maßstäben hat die Beklagte die Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung schon nicht ausreichend dargelegt.

Die Beklagte beruft sich zwar insbesondere darauf, dass das Thermofenster dem Motorschutz diene, was durch Fachliteratur und Behörden anerkannt sei, sowie auf die Gefahr von Bauteil- und Motorschäden durch Versottung und Verlackung, der Notwendigkeit der Unterbindung der Verdünnung des Motoröls durch Kraftstoff und die Nichtvermeidbarkeit durch Wartung. Zudem sei das Thermofenster nicht den überwiegenden Teil des Jahres aktiv. Dieser Vortrag genügt jedoch nicht den Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung.

Die Beklagte behauptet schon nicht, dass keine andere technische Lösung im Zeitpunkt der EG-Tygenehmigung vorhanden gewesen sei, sie verweist nur auf eine Nichtvermeidbarkeit durch Wartung. Damit fehlt das Kriterium der „Notwendigkeit“ und die Verwendung des Thermofensters ist schon deshalb unzulässig.

Unabhängig hiervon behauptet die Beklagte ebenfalls nicht, dass das Thermofenster „ausschließlich“ notwendig gewesen sei.

Zudem funktioniert die Abschaltvorrichtung nach der hier streitgegenständlichen Ausgestaltung unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres, denn eine Temperatur von +17°C bis +33°C ist im gesamten Unionsgebiet nicht überwiegend üblich, was auch die Beklagte nicht behauptet. Damit steht auch dieser Aspekt der Zulässigkeit des Thermofensters entgegen. Die bloß pauschale Behauptung der Beklagten, die Reduzierung der Abgasrückführung des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei nicht „während des überwiegenden Teils des Jahres“ aktiv (Klageerwiderung vom 11.11.2024, S. 18 ff.) ist nicht geeignet, dies zu entkräften.

Zudem trägt die Beklagte auch deshalb unzureichend vor, weil sie nicht konkret ausführt, weshalb das hier verbaute Thermofenster notwendig war.

Die Beklagte behauptet zwar, dass das Thermofenster in seiner konkreten Ausgestaltung den regulatorischen Anforderungen entspricht, geht aber nicht näher darauf ein, weshalb gerade die hiesige Ausgestaltung notwendig gewesen sein soll. Ein bloß pauschales Vorbringen, in dem Fahrzeug sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut, genügt nicht der Darlegungslast (BGH, aaO, juris Rn. 54). Ebenso genügt es nicht, wenn generell zum Thermofenster vorgetragen wird ohne darzulegen, warum im konkreten Einzelfall die angewendete Bedatung notwendig war. Schließlich ist es ohne Weiteres denkbar, dass eine bestimmte Ausgestaltung des Thermofensters notwendig, eine andere aber nicht notwendig war.

cc) Ob im streitgegenständlichen Fahrzeug neben dem Thermofenster weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen vorhanden sind, kann dahinstehen.

2. Erwerbskausalität

Die Erwerbskausalität ist gegeben. Der Kläger kann sich auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (BGH, aaO, juris Rn. 55). Dem ist die Beklagte nicht entgegengetreten.

3. Verschulden

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.

Gewöhnlich trifft den Anspruchsteller für das Verschulden 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 (BGH, aaO, juris Rn. 59). Weil 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 (BGH, aaO, juris Rn. 61). Dies ist der Beklagten nicht gelungen.

Die Beklagte behauptet, der Ansicht gewesen zu sein, dass die verwendeten Thermofenster zulässig waren. Damit trägt sie zu einem Irrtum vor, denn tatsächlich war die Verwendung jedenfalls des streitgegenständlichen Thermofensters unzulässig. Entlastend wirkt ein solcher Irrtum nur, wenn es sich um einen unvermeidbaren Verbotsirrtum gehandelt hat (BGH, aaO, juris Rn. 63).

a) 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 (BGH, aaO).

Hinsichtlich des Verbotsirrtums muss der Fahrzeughersteller darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteneinrichtung 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, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 14).

Die Unvermeidbarkeit des konkret dargelegten und im Falle des Bestreitens des Geschädigten nachgewiesenen Verbotsirrtums kann der Fahrzeughersteller zum einen mittels einer tatsächlich erteilten EG-Typgenehmigung beweisen, wenn diese die verwendete unzulässige Abschalteneinrichtung in allen ihren Einzelheiten umfasst. Gelingt der Nachweis auf diesem Wege nicht, kann der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung zum anderen darlegen und erforderlichenfalls nach-

weisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden (hypothetische Genehmigung). 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. Beruft sich der Fahrzeughersteller auf selbst angestellte Erwägungen, ist ihm eine Entlastung verwehrt, wenn mit Rücksicht auf die konkret verwendete Abschalteinrichtung eine nicht im Sinne des Fahrzeugherstellers geklärte Rechtslage hinreichend Anlass zur Einholung eines Rechtsrats bot. Eine Entlastung allein mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Verwendung von Thermofenstern ein allgemeiner Industriestandard zugrunde lag oder dass jedes Kraftfahrzeug mit einem Dieselmotor mit einer Abgasrückführung über ein Thermofenster verfügt, kommt dagegen nach dem gesetzlichen Fahrlässigkeitsmaßstab nicht in Betracht (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, juris Rn. 64 ff.).

b) Nach diesen Maßstäben kann sich die Beklagte nicht entlasten.

Dies scheitert schon daran, dass die Beklagte den Verbotsirrtum nicht ausreichend konkret dargelegt hat. Die Beklagte trägt nur allgemein dazu vor, dass „die Beklagte“ die Verwendung des Thermofensters für zulässig erachtet habe. Ob sich sämtliche der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten im Irrtum befanden und ob sich dieser Irrtum auf alle für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt bezog, ist aus dem Vortrag der Beklagten nicht ersichtlich. Auch zu einer Ressortaufteilung und der Einhaltung der damit verbundenen Pflichten trägt die Beklagte nicht vor. Damit verbleibt es schon aus diesem Grund bei der Verschuldensvermutung zu Lasten der Beklagten.

Unabhängig hiervon hat die Beklagte auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums nicht ausreichend dargelegt.

Zu einer hypothetischen Genehmigung der zuständigen Behörde hat die Beklagte nicht ausreichend vorgetragen. Denn eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt 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, aaO, juris Rn. 66). Die Beklagte legt die Ein-

zelheiten des Thermofensters in diesem Rechtsstreit jedoch nicht offen, so dass auch nicht nachvollziehbar ist, ob das KBA die im streitgegenständlichen Fahrzeug enthaltene Abschalteneinrichtung genehmigt hätte (vgl. OLG Bamberg, Urteil vom 01. August 2023 - 5 U 172/22, Anlage KU1; OLG Dresden, Urteil vom 28. August 2023 - 5a U 802/23, BeckRS 2023, 22299, Rn. 45).

Auf selbst angestellte Erwägungen kann sich die Beklagte für die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums nicht berufen, denn angesichts der auch von der Beklagten behaupteten unsicheren Rechtslage hätte sie Rechtsrat einholen müssen, was die Beklagte nicht vorträgt. Schließlich genügt auch die Behauptung der Beklagten, dass Fachliteratur und Behörden seit langem anerkennen, dass ein Thermofenster technisch zum Schutz des Motors notwendig sei, schon deshalb nicht zur Darlegung der Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums, weil die Beklagte sich nicht mit dem im streitgegenständlichen Fahrzeug vorhandenen Thermofenster auseinandersetzt, zumal der Verweis auf einen allgemeinen Industriestandard oder eine weite Verbreitung des Thermofensters ohnehin nicht genügen.

4. Schaden

Der Kläger hat deshalb Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens in Höhe von 3.015,- €.

a) Der Schaden des Käufers liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (BGH, aaO, juris Rn. 40).

Die Höhe dieses Schadens unterliegt der gerichtlichen Schätzung nach § 287 Abs. 1 S. 1 ZPO und bewegt sich nach der Rechtsprechung des BGH im Bereich von 5 % bis 15 % des gezahlten Kaufpreises (vgl. BGH, aaO, juris Rn. 72 ff.). Bei der Schätzung des Schadens innerhalb eines Rahmens zwischen 5% und 15% hat der Tatrichter bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter hat er den 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. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus hat der Tatrichter das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den 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 Ein-

zelfall Rechnung zu tragen. Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Tatrichter bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten (BGH, aaO, juris Rn. 76 ff.).

b) Unter Zugrundelegung des im Zeitpunkt des Vertragsschlusses als gering zu bewertenden Risikos, dass das Fahrzeug zurückgerufen und mit einer Nebenbestimmung zur Typengenehmigung belegt wird, aber auch unter Berücksichtigung des erheblichen Gewichts einer solchen (unwahrscheinlichen) Maßnahme, die im Falle der Unmöglichkeit der Erfüllung einer Nebenbestimmung bis zur Betriebsuntersagung bzw. Stilllegung hätte führen können, erachtet es das Gericht als geboten, den Schaden vorliegend mit 10 % des Kaufpreises zu bemessen. Dies auch unter Berücksichtigung der Umstände, dass einerseits der Beklagten nur einfache Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden kann, andererseits aber dem Verstoß der Beklagten vor dem Hintergrund des unionsrechtlichen Ziels der Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte ein nicht unerhebliches Gewicht beizumessen ist (vgl. OLG Bamberg, aaO).

10 % des Kaufpreises in Höhe von 30.150,- € ergeben den zugesprochenen Betrag in Höhe von 3.015 €.

Eine Vorteilsausgleichung kommt hier nicht in Betracht.

Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (BGH, aaO, juris Rn. 80). Dies ist hier nicht der Fall. Ausgehend vom aktuellen unstreitigen Kilometerstand von 115.000 km beim Verkauf des Fahrzeugs am 10.02.2022 und einer Gesamtaufleistung von 250.000 km, die das Gericht entsprechend der ständigen Rechtsprechung des OLG München für Fahrzeuge wie das streitgegenständliche der Berechnung zugrunde legt, ergibt sich eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 13.624,42 €.

Durch den Verkauf des Fahrzeugs hat der Kläger einen Erlös in Höhe von 10.400,00 € erlangt. Das Gericht geht davon aus, dass es sich bei dem erlangten Erlös um den objektiven Marktwert des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Weiterverkaufs handelt. Dies wurde auch von der Beklagten nicht in Frage gestellt. Bei Addition beider Werte ergibt sich ein Betrag in Höhe von 24.024,42€, der den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden = 27.135 €) nicht erreicht, so dass eine Anrechnung unterbleibt.

Eine Software-Update (vgl. BGH, aaO) ist hier nicht streitgegenständlich.

II. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen ab Rechtshängigkeit, §§ 291, 288 Abs.1 S.2 BGB.

III. Eine Vorlage an den EuGH, ob die Deckelung eines deliktischen Schadensersatzanspruches durch Richterrecht auf 5-15% des Kaufpreises europarechtskonform ist, kommt nicht in Betracht, da dies vorliegend nicht entscheidungserheblich ist.

B.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO.

Vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

C.

Der Streitwert folgt aus § 3 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung kann das Rechtsmittel der Berufung eingelegt werden. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 600 Euro übersteigt oder das Gericht des ersten Rechtszuges die Berufung im Urteil zugelassen hat.

Die Berufung ist binnen einer Notfrist von **einem Monat** bei dem

Landgericht München I
Prielmayerstraße 7
80335 München

einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung, spätestens mit Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung der Entscheidung.

Die Berufung muss mit Schriftsatz durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung und die Erklärung enthalten, dass Berufung eingelegt werde.

Die Berufung muss binnen zwei Monaten mit Anwaltsschriftsatz begründet werden. Auch diese Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung.

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Amtsgericht München
Pacellistraße 5
80333 München

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Rechtsbehelfe, die durch eine Rechtsanwältin, einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind **als elektronisches Dokument** einzureichen, es sei denn, dass dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich ist. In diesem Fall bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig, wobei die vorübergehende Unmöglichkeit bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen ist. Auf Anforderung ist das elektronische Dokument nachzureichen.

Elektronische Dokumente müssen

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

gez.

Schulz
Richterin am Amtsgericht

Verkündet am 12.12.2024

gez.
Kuko, JHSekr`in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Für die Richtigkeit der Abschrift
München, 17.12.2024

Kuko, JHSekr`in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dokument unterschrieben
von: Kuko, Amtsgericht München
am: 17.12.2024 14:12