

Hanseatisches Oberlandesgericht

Az.: 11 U 203/21

321 O 191/19

LG Hamburg

Verkündet am 10.09.2024



er Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

55 Hamburg

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: MB-33/19-FW

gegen

Mercedes-Benz Group AG, v

\

§

r

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Hanseatische Oberlandesgericht - 11. Zivilsenat - durch den Richter am Oberlandesgericht ; Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 10. September 2024 für Recht:

1. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Hamburg vom 3. Dezember 2021, Az. 321 O 191/19, teilweise abgeändert und die Beklagte verurteilt, an den Kläger 5.009,48 Euro nebst Zinsen i.H.v. fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 22. Oktober 2019 zu zahlen. Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.
2. Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger zu 86 Prozent und die Beklagte zu 14 Prozent.
3. Dieses und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
4. Die Revision wird nicht zugelassen.

5. Der Wert des Berufungsverfahrens wird festgesetzt auf bis zu 40.000,00 Euro.

Gründe:

Die zulässige Berufung ist im Rahmen des zuletzt nur noch verfolgten Anspruchs auf Ersatz des sog. Differenzschadens begründet.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch in Höhe von 5.009,48 Euro gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV.

a) Der Kläger ist aktivlegitimiert. Nachdem er auf die Beanstandung durch die Beklagte hin die Anlage K 21 vorgelegt hat, aus der sich zumindest eine Rückabtretung der Ansprüche ergeben würde, ist die Beklagte auf diesen Punkt nicht mehr zurückgekommen.

b) Die Beklagte hat gegen ein Schutzgesetz verstoßen.

Den Vorschriften der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV i.V.m. Art. 5 VO (EG) 715/2007 ist Schutzgesetzqualität beizumessen. Der Fahrzeugkäufer fällt in den persönlichen Schutzbereich der Normen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 20 ff.).

Die benannten gemeinschaftsrechtlichen Normen sind in objektiver Hinsicht verletzt, wenn der Fahrzeughersteller eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug erteilt hat. Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs (u.a.) mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausweist (vgl. näher BGH, a.a.O., juris Rn. 34).

Unter welchen konkreten Umständen eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, richtet sich nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007. Nach der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebeengang, 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. Hierfür obliegt nach allgemeinen Grundsätzen der Klägerseite die Darlegungs- und Beweislast (vgl. BGH, a.a.O., juris Rn. 53). Die ausnahmsweise Zulässigkeit einer festgestellten Abschaltvorrichtung muss aufgrund des Regel-Ausnahme-Verhältnisses in Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 der Fahrzeughersteller darlegen und beweisen (BGH, a.a.O. Rn. 54). Insoweit muss er den

Nachweis führen, 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. Dabei handelt es sich um Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Notwendig in diesem Sinne 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 (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-134/20, juris Rn. 74 ff.). Darüber hinaus gilt: 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 Fahrzeuges gewährleistet wäre, würde dem mit der Verordnung (EG) 715/2007 verfolgten Zweck, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, offensichtlich zuwiderlaufen und zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der Stickoxid-Emissionen von Fahrzeugen führen (vgl. etwa EuGH, a.a.O. Rn. 75).

bb) Die vorgenannten gemeinschaftsrechtlichen Normen sind hier nach vorstehender Maßgabe verletzt. Die Beklagte hat im streitgegenständlichen Fahrzeug (mindestens) eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt eines sog. Thermofensters eingesetzt. Schon nach dem eigenen Vortrag der Beklagten funktioniert die Abgasreinigung unter normalen Betriebsbedingungen in einem Außentemperaturbereich von -15 bis +40 Grad Celsius nicht uneingeschränkt. Im Schriftsatz vom 22. Februar 2024 trägt die Beklagte lediglich vor, dass die Abgasrückführung bei *betriebswarmem* Motor erst unterhalb von -50 und oberhalb von 45 Grad Celsius abgeschaltet werde (Seite 12 = Bl. 607 der Akte). Dieses Vorbringen ist schon angesichts der Einschränkung auf den „Warmstart“ in keiner Weise geeignet, einen zulässigen Rahmen für die Reduktion bzw. Deaktivierung der Emissionskontrolle im streitgegenständlichen Fahrzeug nahezulegen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21 -, Rn. 188, juris; ausführlich OLG Rostock, Urteil vom 31. Mai 2024 – 8 U 27/22 –, Rn. 80 ff., juris). Schon von daher kommt es nicht darauf an, ob im vorliegenden Fahrzeug eine Mehrwege-AGR implementiert ist, bei der in dem genannten Temperaturbereich keine Abrampung stattfindet.

Der Einsatz des Thermofensters ist schon deshalb als unzulässig i.S.v. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 anzusehen, weil die Beklagte nicht aufgezeigt hat, dass im Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung keine andere technische Lösung zur Vermeidung der von ihr aufgezeigten Schwierigkeiten vorhanden gewesen wäre.

Ob im streitgegenständlichen Fahrzeug darüber hinaus weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut sind, kann vor diesem Hintergrund offen bleiben.

c) Die Erwerbskausalität ist gegeben. Der Kläger kann sich auf den Erfahrungssatz stützen, dass sie den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 55).

d) Das Verschulden der Beklagten wird vermutet (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23 -, Rn. 13).

Die Beklagte hat keinen ausreichenden Vortrag zur Rechtfertigung ihres Vorgehens gehalten. Sie hat lediglich in pauschaler Form vorgebracht, von der Zulässigkeit des Einsatzes des von ihr verbauten Thermofensters ausgegangen zu sein; das genügt den Anforderungen der höchstgerichtlichen Rechtsprechung an eine Exkulpation nicht (vgl. zur Frage BGH, a.a.O.).

Dasselbe gilt hinsichtlich eines unvermeidbaren Verbotsirrtums. Auch hier genügt es nicht, dass die Beklagte pauschal behauptet, ihre Repräsentanten seien damals wie heute von der Zulässigkeit eines Thermofensters überzeugt gewesen. Der Vortrag lässt bereits nicht erkennen, ob sich der Vorstand oder andere zuständige und maßgebliche Entscheidungsträger der Beklagten im Sinne des § 31 BGB analog mit der Zulässigkeit des im streitgegenständlichen Fahrzeug implementierten Thermofensters auseinandergesetzt und welche Überlegungen sie hierbei angestellt haben. Aus dem Vortrag der Beklagten geht insbesondere nicht hervor, dass und ob sich der Vorstand oder einzelne Mitglieder des Vorstands, vor allem die für die Motorentwicklung und für die Rechtsabteilung zuständigen Mitglieder, konkrete Vorstellungen über die Zulässigkeit des Thermofensters gemacht haben, die Grundlage für einen Irrtum sein könnten. Die Beklagte behauptet auch nicht, dass das Thermofenster und seine Zulässigkeit Gegenstand der Erörterungen und Beschlüsse des Vorstands gewesen seien (vgl. zum Ganzen OLG Rostock, Urteil vom 31. Mai 2024 – 8 U 27/22 –, Rn. 140, juris).

e) Die Beklagte schuldet dem Kläger deshalb Ersatz des sog. Differenzschadens in Höhe von zehn Prozent des ursprünglichen Kaufpreises.

Der Schaden des Klägers liegt in dem Betrag, um den er das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21 -, Rn. 40). Die Höhe des Schadens unterliegt der gerichtlichen Schätzung nach § 287 ZPO und bewegt sich nach der zutreffenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises (vgl. i.E. BGH, a.a.O., Rn. 72 ff.).

Unter Zugrundelegung des im Zeitpunkt des Vertragsschlusses als eher gering zu bewertenden Risikos, dass das Fahrzeug zurückgerufen bzw. letztendlich stillgelegt wird, aber auch unter Berücksichtigung des erheblichen Gewichts einer solchen Maßnahme, erscheint es angemessen, den Schaden vorliegend mit zehn Prozent des Kaufpreises zu bemessen, dies auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Beklagten auf der einen Seite lediglich Fahrlässigkeit zur Last zu legen ist, dem Verstoß gegen das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung von Grenzwerten für die Emissionen des Autoverkehrs auf der anderen Seite erhebliches Gewicht beizumessen ist.

Auf den daraus zunächst resultierenden Anspruch in Höhe von 5.009,48 Euro muss sich der Kläger nichts anrechnen lassen. Die Summe aus gezogenen Nutzungen und Restwert des Fahrzeugs übersteigen dessen tatsächlichen Wert von 45.085,30 Euro (Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) nicht. Dabei hat das Gericht den Verkaufspreis von 18.300,00 Euro als Restwert und die bis zum Verkauf vom Kläger gefahrenen 125.450 Kilometer (Anlage K 22) angesetzt und eine Gesamtleistung von 250.000 Kilometern zugrunde gelegt (hierzu OLG Stuttgart, Urteil vom 11. Januar 2024 - 24 U 241/22 -, Rn. 53/54, juris). Es bestand kein Anlass, einen höheren Restwert als den Verkaufspreis anzunehmen. Dass ein vergleichbares Fahrzeug heute zu höheren Preisen angeboten wird, spielt entgegen der Auffassung der Beklagten schon keine Rolle. Jedenfalls lässt sich nicht feststellen, dass der Kläger das Fahrzeug ohne Probleme zu einem Preis von 20.000,00 Euro hätte verkaufen können. Erst dann aber wäre der Bereich des tatsächlichen Wertes von 45.085,30 Euro erreicht.

2. Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 291, 288 BGB.

Da sich der Streitgegenstand beim Übergang vom großen Schadensersatz zum Differenzschaden bei unverändertem Lebenssachverhalt nicht geändert hat, kann der Kläger Rechtshängigkeitszinsen aus dem in der Hauptsache zugesprochenen Betrag ab dem auf die Zustellung der Klage folgenden Tag beanspruchen (vgl. OLG Rostock, a.a.O., Rn. 188).

3. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 516 Abs. 3 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

4. Revisionszulassungsgründe liegen nicht vor.