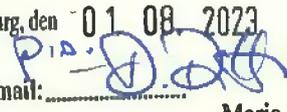


Beglaubigte Abschrift

Eingetragen in das Register des
Gerichtshofes unter der Nr. 1264921

Luxemburg, den 01.08.2023

Fax/E-mail:  Der Kanzler,
im Auftrag

eingegangen am 01.08.2023 Maria Krausenböck
Verwaltungsrätin



LANDGERICHT DUISBURG
BESCHLUSS

1 O 223/20

In dem Rechtsstreit

des Herrn YV

- Kläger -,

Prozeßbevollmächtigte: BRR Automotive Rechtsanwaltgesellschaft mbH in Berlin,

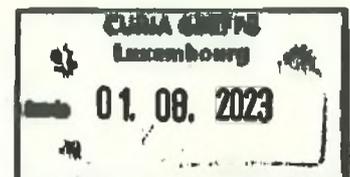
gegen

die Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch ihren Vorstand, Mercedesstraße 120, Stuttgart

- Beklagte -,

Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Junge und Kollegen in Köln,

hat die 1. Zivilkammer des Landgerichts Duisburg
am 21. Juli 2023



durch den Richter am Landgericht Nennecke als Einzelrichter

beschlossen:

In Ergänzung des Beschlusses vom 26. April 2023 soll der Europäische Gerichtshof gebeten werden, im Zuge der aufgrund des Beschlusses vom 26. April 2023 bereits erbetenen Vorabentscheidung auch folgende weiteren Fragen zu beantworten, Art. 267 AEUV:

10. Haben die Regelungen in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007, insbesondere Artt. 18 Abs. 1, 3 Nr. 36 der genannten Richtlinie, auch den Zweck, den individuellen Erwerber eines Fahrzeugs spezifisch davor zu schützen, einen Erwerb eines nicht den Anforderungen des Rechts der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs zu tätigen, den er in Kenntnis dessen, daß das Fahrzeug nicht den Anforderungen des Rechts der Europäischen Union genügt, nicht getätigt hätte, weil seinerseits nicht gewollt?

11. Muß unabhängig von der Beantwortung der vorstehenden Frage nach dem Recht der Europäischen Union im Falle eines vom Hersteller eines Fahrzeugs begangenen Verstoßes gegen die Regelungen in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 bzw. die auf ihrer Grundlage ergangenen nationalrechtlichen Vorschriften, insbesondere eines seitens des Herstellers des Fahrzeugs begangenen Verstoßes gegen das Verbot, eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung zu erteilen, der Hersteller stets oder jedenfalls in bestimmten Fällen verpflichtet sein, den Erwerber von den Folgen des auf diesem Verstoß beruhenden Erwerbs eines Fahrzeugs, das nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union entspricht, in Gänze freizustellen, mithin ihm, wenn er dies begehrt, – ggf. Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs und unter Anrechnung des Wertes etwaiger sonstiger seitens des Erwerbers aufgrund des Erwerbs des Fahrzeugs erlangter Vorteile – die Kosten für den Erwerb des Fahrzeugs zu erstatten? Falls dies nur in bestimmten Fällen der Fall ist: In welchen Fällen ist dies der Fall?

12. Falls Frage 11. zu verneinen oder nur für bestimmte Fälle zu bejahen ist: Steht eine Beschränkung des Schadensersatzanspruchs des Käufers eines Fahrzeugs, das nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union über seine Abgasemissionen und / oder die Beschaffenheit seines Emissionskontrollsystems entspricht, auf denjenigen Betrag, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat, stets mit den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union in Einklang, wenn der Hersteller lediglich fahrlässig eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug erteilt hat, aus der sich seine Übereinstimmung mit allen Rechtsakten zum Zeitpunkt seiner Herstellung ergibt? Falls dies nicht stets der Fall ist: In welchen Fällen ist dies nicht der Fall?
13. Soweit Frage 12. zu bejahen ist: Steht eine Beschränkung des Schadensersatzanspruchs des Käufers eines Fahrzeugs, das nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union über seine Abgasemissionen und / oder die Beschaffenheit seines Emissionskontrollsystems entspricht, auf denjenigen Betrag, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat, jedoch höchstens 15% des Kaufpreises, stets mit den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union in Einklang, wenn der Hersteller lediglich fahrlässig eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug erteilt hat, aus der sich seine Übereinstimmung mit allen Rechtsakten zum Zeitpunkt seiner Herstellung ergibt? Falls dies nicht stets der Fall ist: In welchen Fällen ist dies nicht der Fall?

I.

Der Sachverhalt, der dem vorliegenden Rechtsstreit zugrunde liegt, ergibt sich, soweit für die erbetene Vorabentscheidung von Bedeutung, aus dem in der Entscheidungsformel erwähnten Beschluß der Kammer vom 26. April 2023 und im übrigen aus der dem Europäischen Gerichtshof (dortiges Aktenzeichen C-308/23) bereits vorgelegten Akte 1 O 223/20 – Landgericht Duisburg.

II.

Anlaß zur Ergänzung der in dem genannten Beschluß formulierten Vorlagefragen um die in der Entscheidungsformel formulierten Fragen 10. und 11. geben die Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinen Urteilen vom 26. Juni 2023 (Az. VIa ZR 335/21, VIa ZR 533/21 und VIa ZR 1031/22), die unter Berücksichtigung des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 21. März 2023 (Az. C-100/21) ergangen sind.

1.

Die Kammer hat, wie aus ihrem bereits erwähnten Beschluß vom 26. April 2023 ersichtlich, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 ein Verbot entnommen, für ein Fahrzeug, für das nach Art. 18 Abs. 1, 3 Nr. 36 der genannten Richtlinie eine Übereinstimmungsbescheinigung zu erteilen ist, eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung zu erteilen – dies entspricht auch dem Verständnis des Bundesgerichtshofs (vgl. insbesondere Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort Rn. 23) –, und sie hat ferner dem erwähnten Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 21. März 2023 entnommen, daß dieses Verbot auch dem Schutz der individuellen Fahrzeugerber vor dem Erwerb eines nicht den Anforderungen des Rechts der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs dienen soll.

Es stellt sich aber veranlaßt durch die Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinen drei oben vor 1. genannten Urteilen nach erneuter vertiefter Prüfung die Frage, ob die Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007, insbesondere etwa das Verbot, eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung für ein Fahrzeug zu erteilen, auch dem Zweck dienen, den individuellen Erwerber gerade auch spezifisch davor zu schützen, einen Erwerb eines nicht den Anforderungen des Rechts der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs zu tätigen, den er in Kenntnis der tatsächlichen Umstände nicht hätte tätigen wollen und demnach auch nicht getätigt hätte, also auch sein wirtschaftliches Selbstbestimmungsrecht und insbesondere sein Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlaßt zu werden, zu schützen.

Wenn dies der Fall ist, kommt der im vorliegenden Rechtsstreit seitens des Klägers geltendgemachte Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und

Übereignung des Fahrzeugs und unter Abzug des Werts der seinerseits aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit dem aufgrund der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 erlassenen § 6 Abs. 1 EG-FGV in Betracht, andernfalls nur dann, wenn zumindest für den vorliegenden Fall die in der Entscheidungsformel formulierte Frage 11. zu bejahen ist oder wenn – was im vorliegenden Fall nach derzeitigem Sachstand wohl nicht der Fall sein wird – eine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung des Klägers durch die Beklagte festzustellen sein sollte (im letzteren Fall bejaht der Bundesgerichtshof einen entsprechenden Anspruch, vgl. etwa Bundesgerichtshof, Urteil vom 25. Mai 2020, Az. VI ZR 252/19).

Der seitens des Klägers geltendgemachte Anspruch besteht auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB, wenn der individuelle Fahrzeugerwerber – das ist vorliegend der Kläger – durch die Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 und dementsprechend auch die aufgrund dieser Richtlinie ergangenen nationalen Vorschriften – hier § 6 Abs. 1 EG-FGV – gerade auch spezifisch davor geschützt werden soll, einen Erwerb eines nicht den Anforderungen des Rechts der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs zu tätigen, den er in Kenntnis der tatsächlichen Umstände nicht hätte tätigen wollen und dementsprechend auch nicht getätigt hätte, mit anderen Worten, wenn durch die Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 und dementsprechend auch die auf ihrer Grundlage ergangenen nationalen Vorschriften gerade auch die allgemeine Handlungsfreiheit und als deren Ausfluß das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht des Erwerbers – hier des Klägers –, also das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlaßt zu werden, geschützt werden soll, und zwar in der Form, daß die – gegebenenfalls auch fahrlässige – Erteilung einer unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung zu einem aus dem Recht über die Rechtsfolgen einer unerlaubten Handlung folgenden Anspruch des Erwerbers gegen den Hersteller auf Erstattung der Kosten des Erwerbs, insbesondere des an den Verkäufer gezahlten Kaufpreises, führt (vgl. insbesondere Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort insbesondere Rn. 20 und 23). Dann fällt nämlich der ungewollte nachteilige Erwerb des Fahrzeugs bereits für sich allein betrachtet in den Schutzbereich des verletzten Gesetzes, das heißt, den Bereich desjenigen, wovon das verletzte Gesetz der Erwerber schützen sollte. Dies ist nach Auffassung des Bundesgerichtshofs Voraussetzung für einen Anspruch seinerseits gegenüber dem Fahrzeughersteller auf Befreiung von den Folgen des Fahrzeugerwerbs dahin, daß dieser im Ergebnis für den Erwerber – hier den Kläger – vollständig rückgängig gemacht wird, nach § 823 Abs. 2 BGB (vgl. insbesondere Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort insbesondere Rn. 20).

Der Bundesgerichtshof sieht einen derartigen Schutzzweck der Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 und der auf Grundlage dieser Richtlinie ergangenen Vorschriften des deutschen Rechts nach wie vor nicht (vgl. insbesondere Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort Rn. 19 und 24 ff.). Er sieht das unionsrechtlich geschützte Interesse lediglich darin, nicht durch den Abschluß eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese zu erleiden (Bundesgerichtshof aaO., dort Rn. 32). Der unionsrechtliche Schutz erstreckt sich aber nach Ansicht des Bundesgerichtshofs nicht auf das Interesse des Käufers, nicht an dem Vertrag festgehalten zu werden (Bundesgerichtshof aaO., dort Rn. 19).

Der Bundesgerichtshof spricht deswegen auf der Grundlage allein eines Verstoßes gegen die Vorschriften der genannten Richtlinie in Verbindung mit §§ 6, 27 Abs. 1 EG-FGV und § 823 Abs. 2 BGB dem Erwerber eines Fahrzeugs keinen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Erwerb des Fahrzeugs – ggf. Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs und unter Anrechnung des Wertes sonstiger aufgrund des Fahrzeugerwerbs erlangter Vorteile – zu, wie ihn vorliegend der Kläger geltendmacht (Seite 2 der Klageschrift vom 18. August 2020, Bl. 2 d.A., Seite 1 des Schriftsatzes vom 23. Mai 2022, Bl. 729 d.A., Seiten 1 f. der Sitzungsniederschrift vom 17. Februar 2023, Bl. 820/124 f. d.A.), sondern lediglich einen solchen auf Erstattung eines ggf. festzustellenden Differenzschadens, der aufgrund eines Vergleichs der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit der Vermögenslage, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, festzustellen ist (vgl. insbesondere Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort Rn. 40).

Der Bundesgerichtshof sieht als auf der Grundlage allein eines Verstoßes gegen die Vorschriften der genannten Richtlinie in Verbindung mit §§ 6, 27 Abs. 1 EG-FGV und § 823 Abs. 2 BGB erstattungsfähigen Schaden – nur – denjenigen Betrag an, um den der Erwerber den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltanlage verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort Rn. 40), wobei er diesen Anspruch nach unten auf mindestens 5% des Kaufpreises und nach oben auf höchstens 15% des Kaufpreises begrenzt (Bundesgerichtshof aaO., dort Rn. 73 und 75).

Der Bundesgerichtshof führt dazu aus, die europarechtliche Rechtslage sei durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 21. März 2023 (Az. C-100/21) dahin geklärt, daß das

Recht der Europäischen Union nicht verlange, den Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs so zu stellen, als habe er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, also das Interesse auf Rückabwicklung des Kaufvertrags in den sachlichen Schutzbereich der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV einzubeziehen (Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort Rn. 23).

Die Kammer entnimmt allerdings dem genannten Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 21. März 2023 keine Ausführungen darüber, ob die Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 den individuellen Erwerber auch spezifisch davor schützen sollen, einen Erwerb eines nicht den Anforderungen des Rechts der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs zu tätigen, den er in Kenntnis der tatsächlichen Umstände nicht hätte tätigen wollen und dementsprechend auch nicht getätigt hätte, also insoweit auch seine Entschließungsfreiheit schützen sollen, und schon deshalb erfordern, ihm im Falle eines Verstoßes gegen die Vorschriften der genannten Richtlinie und der auf ihrer Grundlage ergangenen nationalen Vorschriften – insbesondere eines Verstoßes gegen das Verbot, eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung zu erteilen – durch den Hersteller diesem gegenüber einen Anspruch zu gewähren, ihn von den Folgen des auf diesem Verstoß beruhenden Vertrages in Gänze zu befreien, also, so begehrt, die Kosten des Erwerbs des Fahrzeugs – ggf. Zug um Zug gegen dessen Übergabe und Übereignung und unter Anrechnung des Wertes sonstiger aufgrund des Fahrzeugerwerbs erlangter Vorteile – zu erstatten, wie es im vorliegenden Rechtsstreit der Kläger verlangt.

Die Kammer erachtet es deshalb als nach Art. 267 AEUV geboten, dem Europäischen Gerichtshof auch die in der Entscheidungsformel formulierte weitere Frage 10. mit der Bitte um Beantwortung vorzulegen.

2.

Unabhängig vom Vorstehenden schließt die Kammer auch nicht aus, daß das Recht der Europäischen Union, insbesondere der in dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 21. März 2023 (dort Rn. 93) angesprochene Effektivitätsgrundsatz, gebietet, dem Erwerber eines Fahrzeugs – hier dem Kläger – dann, wenn eine Übereinstimmungsbescheinigung durch den Hersteller – hier die Beklagte – erteilt worden ist, die unzutreffenderweise die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit allen Rechtsakten zur Zeit seiner Herstellung bescheinigt, einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Erwerb des Fahrzeugs Zug um

Zug gegen dessen Rückgabe und unter Anrechnung der aus dem Fahrzeug gezogenen Vorteile zuzusprechen.

In Betracht kommt in einem solchen Fall demgegenüber auch ein Anspruch lediglich auf betragsmäßige Erstattung der dem Erwerber entstandenen Vermögensminderung, wobei der Erwerber aber nur einen Geldbetrag erhält und das Fahrzeug behalten muß. Der Bundesgerichtshof spricht dem Erwerber, wenn der Hersteller nicht vorsätzlich gehandelt und den Erwerber in sittenwidriger Weise vorsätzlich geschädigt oder gar betrogen hat, nur einen derartigen Anspruch zu, den er der Höhe nach überdies beschränkt (im einzelnen Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21).

Die Kammer hält es jedenfalls für möglich, daß das Recht der Europäischen Union insbesondere unter Berücksichtigung des Effektivitätsgrundsatzes gebietet, dem Kläger schon dann, wenn das durch das Recht der Europäischen Union geschützte Interesse lediglich darin besteht, nicht durch den Abschluß eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen die Vorschriften der Europäischen Union über die Abgasemissionen eine Vermögenseinbuße zu erleiden, einen Anspruch gegenüber dem Hersteller zu gewähren, ihn von dem Erwerb des Fahrzeugs in Gänze zu befreien, ihm also die Kosten des Fahrzeugerwerbs – ggf. Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs und unter Anrechnung des Wertes sonstiger aus dem Fahrzeugerwerb gezogener Vorteile – zu erstatten. Erst recht hält sie solches für möglich, wenn die Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 gerade auch dem Schutz der Entschließungsfreiheit eines individuellen Fahrzeugerwerbers im vorstehend unter 1. dargelegten Sinne dienen sollen.

Ein Anspruch mit einem solchen Inhalt ist letztlich leicht und jedenfalls in aller Regel ohne Einholung eines Gutachtens auch seiner Höhe nach ziemlich genau festzustellen; nur die bei der Berechnung der Vorteilsausgleichung zu berücksichtigende zu erwartende Gesamtleistung muß geschätzt werden, was aber keine großen Schwierigkeiten aufwirft. Er gewährt dem Erwerber des Fahrzeugs umfänglichen Schutz gegen seine Nachteile, weil seine sämtlichen Nachteile ausgeglichen werden.

Eine Unangemessenheit oder Unverhältnismäßigkeit einer in einem solchen Schadensersatzanspruch liegenden „Sanktion“ kann die Kammer nicht erkennen, weil der Hersteller des Fahrzeugs nur für die Nachteile des Erwerbers aufzukommen hat und die Vorteile, die der Erwerber aus dem Fahrzeugerwerb gezogen hat, im Gegenzug – sei es durch Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, sei es durch Anrechnung des Wertes sonstiger

erlangter Vorteile – erhält. Er kann, so technisch möglich, das Fahrzeug sodann in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen und wieder veräußern und damit seinen aus dem Rechtsverstoß folgenden Verlust verringern.

Ein Anspruch auf betragsmäßige Erstattung allein der Vermögensdifferenz, die durch den wirtschaftlich nachteiligen Erwerb eines nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union entsprechenden Fahrzeugs entstanden ist, ist demgegenüber für den Fahrzeugerwerber nachteilhaft. Dies gilt insbesondere dann, wenn als erstattungsfähiger Schaden nur derjenige Betrag angesehen wird, um den der Erwerber das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort Rn. 40).

Selbst dieser letztere Betrag ist insbesondere bei Ungewißheit darüber, ob künftig das Fahrzeug aufgrund dessen, daß es den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union nicht entspricht, stillgelegt werden wird, nicht eben einfach und in Wahrheit jedenfalls dann, wenn die Höhe der Vermögensdifferenz streitig ist, nicht ohne kostspieliges Gutachten zu beziffern. Stellt man mit dem Bundesgerichtshof (Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21), dort Rn. 42 a. E. und 76, für die Bemessung der Vermögensdifferenz allein auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses ab, liegt stets eine Ungewißheit darüber vor, ob – gesehen vom für die Schadensbemessung maßgeblichen Stichtag aus – künftig das Fahrzeug stillgelegt werden wird. Eine derartige Ungewißheit kann aber auch am Tag der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung noch vorliegen. Sie kann demnach bei der Schadensbemessung auch dann eine Rolle spielen, wenn man für die Schadensbemessung abweichend von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung abstellt.

Dieser Gesichtspunkt gibt Anlaß zu Zweifeln daran, ob es dem Erwerber eines in Bezug auf seine Abgasemissionen und / oder sein Emissionskontrollsystem nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs nicht durch eine Beschränkung seines Anspruchs gegenüber dem Fahrzeughersteller, der gegen die Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 verstoßen hat, auf einen Anspruch allein auf betragsmäßige Erstattung der durch den Erwerb des Fahrzeugs entstandenen Minderung seines Vermögens in dem Recht der Europäischen Union widersprechender Art und Weise übermäßig erschwert wird, einen angemessenen Ersatz seines Schadens zu erhalten (vgl. Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 21. März 2023, Az. C-100/21, dort Rn. 93).

Bei Lichte betrachtet gibt es kaum Ansatzpunkte dafür, wie ein Schadensersatzanspruch mit einem derartigen Inhalt beziffert werden könnte. Denn die Vermögensdifferenz läßt sich kaum verlässlich beziffern, weil nicht ersichtlich ist, wie sich die Dinge künftig entwickeln, das heißt, wie die Behörden reagieren und welche technischen Möglichkeiten gefunden werden werden, eventuell (noch) bestehende unzulässige Schaltungen und Steuerungen sowie nachteilhafte Auswirkungen einer Änderung der Konfiguration der Fahrzeugsteuerung zu beseitigen. Dies gilt insbesondere dann, wenn entsprechend den Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 26. Juni 2023 (Az. VIa ZR 335/21), dort Rn. 42 a. E. und 76, der Vermögensvergleich bezogen allein auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses für die Bemessung der zu erstattenden Vermögensdifferenz maßgeblich sein soll, ebenso aber auch dann, wenn man insoweit auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung abstellt, solange die weitere Entwicklung betreffend das jeweilige Fahrzeug noch in der Schwebe ist, weil etwa noch unklar ist, ob seine Stilllegung angeordnet werden wird oder ob irgendwelche technischen Maßnahmen – die gegebenenfalls mit anderweitigen Nachteilen verbunden sein können – erforderlich werden werden. Anders als der Bundesgerichtshof (aaO., Rn 78) ohne nähere Begründung ausführt, ist ohne Gutachten die Höhe der Vermögensdifferenz im Bestreitensfall kaum zu beziffern, und Ungewißheiten, die nur im Wege der Schätzung des Schadens mehr oder weniger überwunden werden können, werden selbst nach Einholung eines Gutachtens kaum zu vermeiden sein. Der sachbearbeitende Richter hat jedenfalls – wie sicherlich die meisten seiner Kollegen – nicht die Sachkunde, um auch nur ansatzweise nach den vom Bundesgerichtshof aaO. Rn. 76 vorgegebenen Kriterien sachgerecht einen „Differenzschaden“ zu schätzen. Er ist kein Techniker und hat auch keinen Einblick in die Praxis der Kraftfahrzeuggenehmigungsbehörden, so daß er aus eigener Sachkunde nicht ansatzweise die vom Bundesgerichtshof aaO. Rn. 76 als maßgeblich erachteten Kriterien, nämlich die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, den Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände abschätzen kann, schon gar nicht bezogen auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses. Dies gilt umso mehr dann, wenn die der Schadensschätzung zugrundezulegenden technischen Tatsachen streitig werden. Auch die übrigen Mitglieder der Kammer sind keine ausgebildeten Techniker, und sie haben, soweit dem zuständigen Einzelrichter bekannt, auch keinen näheren Einblick in die Praxis der Genehmigungsbehörden. Dem sachbearbeitenden Richter wäre nicht bekannt, daß überhaupt einer der Richter des Landgerichts Duisburg Techniker ist und die zur Beurteilung der hier in Betracht kommenden Fragen nötige Sachkunde hat.

Auch das seitens des Bundesgerichtshofs (aaO. Rn. 77) als für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs maßgeblich erachtete Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte kann der Einzelrichter und kann auch die Kammer in Kollegialbesetzung mangels eigener Sachkunde ohne Sachverständigen nicht einschätzen. Denn welche Emissionswerte das Fahrzeug aufgrund des Rechtsverstoßes ausweist und welche es ohne Rechtsverstoß ausgewiesen hätte, kann die Kammer ohne kostspielige auf Messungen gestützte sachverständige Beratung nicht ansatzweise feststellen oder auch nur einschätzen.

Erschwerend kommt weiter hinzu, daß nachteilhafte Auswirkungen einer Änderung der Konfiguration der Fahrzeugsteuerung zur Beseitigung der Gesetzeswidrigkeit eines Fahrzeugs von den Anspruchsstellern vielfach – und so auch hier (im einzelnen Seite 31 der Klageschrift, Bl. 32 d.A.) – behauptet und von den Fahrzeugherstellern daraufhin in der Regel bestritten werden – auch hier wird seitens der Beklagten vorgetragen, das Fahrzeug habe aufgrund des behaupteten Mangels nicht an Wert verloren, und seine Lebensdauer sei nicht verringert (Seite 46 der Klageerwiderung, Bl. 266 d.A.), was auch das Bestreiten einer Wertminderung aufgrund des ihrem Vorbringen nach bereits aufgespielten Softwareupdates (Seite 15 des Schriftsatzes der Beklagten vom 14. Juli 2022, Bl. 785 d.A.) impliziert, dem vorliegend zuständigen Einzelrichter ist nicht ein Fall gewärtig, in dem der Hersteller vom Anspruchssteller behauptete Nachteile einer Änderung der Konfiguration der Fahrzeugsteuerung zur Beseitigung der Gesetzeswidrigkeit eines Fahrzeugs eingeräumt hätte –, so daß auch zum Zwecke ihrer Feststellung, die bei der Bemessung der Vermögensdifferenz zwingend zu berücksichtigen sind, ggf. sehr kostspielige Gutachten eingeholt werden müssen.

Die einzuholenden Gutachten sind, wenn den Anspruchsteller die Beweislast trifft, nach deutschem Zivilprozeßrecht vom Anspruchssteller zu bevorschussen, was ein Anspruchsteller, der nicht eine entsprechende Rechtsschutzversicherung abgeschlossen hat, regelmäßig zumindest nicht ohne weiteres bewerkstelligen können. Selbst wenn ein nicht rechtsschutzversicherter Anspruchsteller den Vorschuß für das benötigte Gutachten aufbringen könnte, wird er gegebenenfalls hiervon mit der Begründung „lohnt sich nicht“ absehen, weil die ggf. zusätzlich zu erzielende Entschädigung nicht so hoch ist, als daß sich das Risiko einer Bevorschussung von Gutachterkosten im mindestens mittleren vierstelligen Eurobereich unter Berücksichtigung der Prozeßrisiken (Risiko der völligen oder teilweisen Nichterweislichkeit) lohnen würde. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, wonach die zusätzlich zu erzielende Entschädigung allenfalls 15% des Kaufpreises (Obergrenze) – 5% des Kaufpreises (Untergrenze) = 10% des

Kaufpreises beträgt. Es steht zu besorgen, daß eine große Anzahl von Erwerbern nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union über die Abgasemissionen und das Emissionskontrollsystem genügender Fahrzeuge von einer Geltendmachung der vollen Erstattung der ihnen nach den Ausführungen des Bundesgerichtshofs zustehenden Vermögensminderung schlicht aus Kostengründen absehen werden bzw. hierzu jedenfalls nicht auf einer erforderlichen Beweisaufnahme bestehen werden, was am Ende auf dasselbe herauskommt.

Dieses Problem wird bei einer Bemessung des Schadensersatzanspruchs des Erwerbers auf Erstattung der Erwerbskosten, ggf. abzüglich des Wertes erlangter Vorteile und Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs, mühelos vermieden.

Hinzukommt, daß bei Gewährung allein eines Anspruchs auf Erstattung nur einer betragsmäßig zu beziffernden lediglich zu schätzenden, nicht wirklich verlässlich festzustellenden Vermögensdifferenz nach Ansicht der Kammer die Gefahr besteht, daß aufgrund unzureichender Feststellungsmöglichkeiten der Erwerber am Ende nicht einen angemessenen Schadensersatz erhält.

Stellt man mit dem Bundesgerichtshof auf den Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages als für die Bemessung der Vermögensminderung maßgeblichen Zeitpunkt ab, kann es im Extremfall passieren, daß dem Erwerber des Fahrzeugs innerhalb eines Monats nach dessen Erwerb das Fahrzeug stillgelegt wird, er aber deswegen nicht etwa einen Schadensersatz von nahezu 100% des Kaufpreises erhält, sondern lediglich einen deutlich darunter liegenden Schadensersatz, nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21) nicht mehr als 15% des Kaufpreises. Auch weniger extreme Fälle der „Fehleinschätzung“ mit der Folge, daß der Erwerber keinen wirklich angemessenen Schadensersatz erhält, sind ohne weiteres denkbar und auch zu besorgen.

Selbst wenn man auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung abstellt, kann es – wenn auch wohl nicht derartig extrem wie in dem vorstehend zuerst genannten Beispielsfall – zu einer Unterkompensation kommen. Denn dem Erwerber des Fahrzeugs kann es auch passieren, daß ihm sein Fahrzeug noch einen Monat nach der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung stillgelegt wird, so daß die ihm entstandene Vermögensminderung größer ist als die zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung geschätzte Vermögensminderung; dies gilt insbesondere dann, wenn der Schadensersatz auf 15% des Kaufpreises beschränkt sein sollte. Auch insoweit sind nahezu unbegrenzt weitere Fallkonstellationen der Fehleinschätzung mit daraus resultierender nicht angemessener Entschädigung des Fahrzeugerwerbers denkbar und zu besorgen.

Wie sich bereits aus dem Vorstehenden ergibt, erwecken bei der Kammer insbesondere die Erwägungen des Bundesgerichtshofs über eine Obergrenze des zu schätzenden Schadens, der bei 15% des Kaufpreises liegen soll, Bedenken: Es erscheint der Kammer als durchaus naheliegend, daß es einem Teil der Käufer von gegen die europarechtlichen Abgasvorschriften verstoßenden Fahrzeugen mit einer derartigen Begrenzung des Schadensersatzanspruchs in gegen die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union verstoßender Art und Weise unmöglich gemacht wird, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, weil ihr Schaden in Wahrheit höher liegt als 15% des Kaufpreises. Die Kammer erkennt keinen Anhaltspunkt dafür, weshalb sich die Vermögensdifferenz zwangsläufig auf höchstens diesen Anteil vom Kaufpreis beschränken sollte (Bundesgerichtshof, aaO., Rn. 73 und 75).

Aus den nämlichen Gründen hält es die Kammer auch zumindest für möglich, daß – ganz unabhängig von einer Obergrenze des erstattungsfähigen Betrages von 15% des Kaufpreises – einem Teil der Käufer von gegen die europarechtlichen Abgasvorschriften verstoßenden Fahrzeugen mit einer Begrenzung des Schadensersatzanspruchs auf denjenigen Betrag, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, dort Rn. 40), in gegen die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union verstoßender Art und Weise unmöglich gemacht wird, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, weil ihr Schaden in Wahrheit höher liegt als dieser Betrag.

Die unter diesen Gesichtspunkten bestehende Gefahr der etwaigen Unterkompensation läßt sich ebenfalls mühelos vermeiden, indem der Schadensersatzanspruch des Erwerbers gegen den Hersteller des nicht den rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs, so begehrt, auf Erstattung der Kosten des Erwerbs dieses Fahrzeugs – ggf. Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs und unter Anrechnung sonstiger aus dem Fahrzeugerwerb erlangter Vorteile – bemessen wird.

Demnach ergeben sich Zweifel der Kammer dahin, ob eine Beschränkung des Schadensersatzanspruchs des Erwerbers eines Fahrzeugs, das nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union entspricht, gegen dessen Hersteller, der gegen die Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 verstoßen hat, auf einen Anspruch auf Erstattung einer betragsmäßig zu beziffernden Vermögensdifferenz den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union entspricht, dies insbesondere dann, wenn die insoweit zu erstattende Differenz noch die durch den Bundesgerichtshof in seinem oben vielfach zitierten Urteil vom 26. Juni 2023 (Az. VIa ZR

335/21) nach oben begrenzt wird. Dies zu entscheiden ist aber Sache des Europäischen Gerichtshofs, nicht der Kammer, Art. 267 AEUV.

Inwieweit auch der europarechtliche Verbraucherschutz – der Kläger ist, soweit nach derzeitigem Sachstand ersichtlich, Verbraucher – eine Beschränkung der Ansprüche eines Erwerbers eines nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union genügenden Fahrzeugs auf einen Anspruch auf Erstattung der durch den nachteiligen Erwerb entstandenen Vermögensdifferenz verbietet, kann die Kammer ebenfalls nicht aus eigener Kompetenz beurteilen, Art 267 AEUV.

3.

Die Sache ist deshalb gemäß Art. 267 AEUV dem Europäischen Gerichtshof auch mit der Bitte um Entscheidung der in der Entscheidungsformel formulierten Fragen 10. bis 13. vorzulegen.

Denn es kommt für die weitere Behandlung und Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits auf deren Beantwortung an. Der Kläger begehrt Erstattung des Kaufpreises gegen Vorteilsausgleichung, die ihm nach dem Verständnis des Bundesgerichtshofs vom Inhalt des Rechts der Europäischen Union nach § 823 Abs. 2 BGB nicht zugesprochen werden könnte. Nur dann, wenn zumindest für seinen Fall mindestens eine der in der Entscheidungsformel formulierten Fragen 10. und 11. zu bejahen ist, ist dem Kläger demnach das seinerseits Begehrte zuzusprechen, während ihm andernfalls jedenfalls nicht das zugesprochen werden kann, was er begehrt. Sind gar die Fragen 12. und ggf. auch 13. für seinen Fall zu bejahen, verringert sich der ihm zuzusprechende Anspruch nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs weiter. Denn nach nochmaliger Überprüfung bestehen jedenfalls nach derzeitigem Sachstand genügende Anhaltspunkte für einen vorsätzlichen Rechtsverstoß der Beklagten angesichts des im Beschluß der Kammer vom 26. April 2023 mitgeteilten Vorbringens der Beklagten und der im Beschluß der Kammer vom 26. April 2023 mitgeteilten widerläufigen Auswirkungen der hier infragestehenden Schaltungen auf die verschiedenen Emissionsarten des Fahrzeugs nicht. Diese widerläufigen Auswirkungen gehen insbesondere auch von der Steuerung des Öffnens und Schließens der Kühlerjalousie und der dadurch bewirkten Einflußnahme der Motorkühlung aus.

(Nennecke)

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Duisburg

