



1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 1746,50 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 9.11.2023 zu bezahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 527,96 freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Die Klägerin trägt 92 Prozent und die Beklagte 8 Prozent der Verfahrenskosten.
5. Das Urteil ist für die Beklagte vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Für die Klägerin ist das Urteil vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

### **Beschluss:**

Der Streitwert wird auf 22.357,18 EUR festgesetzt.

### **Tatbestand**

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche aufgrund des Erwerbs des streitgegenständlichen Fahrzeuges.

Die Klägerin erwarb am 29.07.2016 einen VW T6 Kombi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] und einem Kilometerstand von 2 km und zu einem Kaufpreis von 34.930,00 EUR. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor EA 288 verbaut, welcher in die Abgasnorm EURO 6 eingestuft wird. Der Kilometerstand zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung belief sich auf 108.212 km.

Die Beklagte hat als Fahrzeugherstellerin bei der zuständigen Behörde die EG-Typengenehmigung beantragt. Die Beklagte hat für das streitgegenständliche Fahrzeug eine EG-Übereinstimmungserklärung ausgestellt. Im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs gab und gibt es keinen amtlichen Rückrufbescheid des KBA.

Der Motor verfügt neben der innermotorischen Konstruktion der Abgasrückführung (AGR) über eine Abgasnachbehandlung in Form einer selektiven katalytischen Reduktion (SCR) zur Reduktion von Nox Emissionen. Die Funktionsweise des SCR-Katalysators beruht darauf, dass Reduktionsmittel (AdBlue) in Gegenwart von Sauerstoff selektiv Stickoxide reduzieren. Die Motorsoftware enthält ein sogenanntes Thermofenster, was dazu führt, dass unter

bestimmten Außentemperaturen weniger Abgase in den Motor zurückgeführt werden.

Das Fahrzeug war von einer sogenannten technischen Konformitätsabweichung erfasst, die im Zusammenhang mit der Regeneration des Dieselpartikelfilters (DPF) steht. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist nicht von einem Rückruf betroffen.

Die Klägerin behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien unzulässige Abschaltvorrichtungen in Form einer Umschaltlogik, einer Fahrkurvenerkennung und eines Thermofensters verbaut. Das unstreitig vorhandene Thermofenster sei dergestalt bedatet, dass die AGR bei Temperaturen unter + 15 Grad Celsius und über + 42 Grad Celsius zur vollständigen Deaktivierung eine stufenweise Reduktion der AGR-Rate erfolge. Des Weiteren sei die Abgasrückführungsrate ab einer Höhe von etwa 800 m in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck reduziert.

Der Kläger meint, dass ein Verstoß gegen § 6 Abs. 1 S. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 18 der Richtlinie 2007/46/EG vorliege und ihm daher gegen die Beklagte aus § 823 Abs.2 BGB, § 6 Abs.1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 15 Prozent des Kaufpreises als Minderwert zustehe. Eine klägerseits durchgeführte Abfrage bei der anerkannten Restwertplattform DAT hat einen Restwert für das streitgegenständliche Fahrzeug von EUR 14.100,00 ergeben.

Ursprünglich beantragte die Klägerin, dass

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Schadensbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke VW T6 Kombi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5239,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei für alle künftige Schäden, die aus einem Verstoß gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 18 der Richtlinie 2007/46/EG Art resultieren und das Fahrzeug der Marke VW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] betreffen, Schadensersatz zu zahlen.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1583,89 freizustellen.

Mit Schriftsatz vom 12.06.2024 änderte die Klägerin die Anträge.

Die Klägerin beantragt nunmehr,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke VW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5.239,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.

2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.583,89 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,  
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, das bei einigen Fahrzeugen des Typs T6 - und so auch bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug - während der alle ca. 400 bis 600 km stattfindenden Regeneration des DPF, höhere Emissionen aufgetreten wären als im Genehmigungszeitpunkt angenommen. Das Vorliegen einer solchen Konformitätsabweichung sei von dem Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung zu unterscheiden. Die Konformitätsabweichung sei spätestens am 06. August 2019 durch ein Software-Update entfernt worden.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei keine Umschaltlogik wie beim EA 189 verbaut; eine Fahrkurvenerkennung sei zu keinem Zeitpunkt hinterlegt gewesen. Eine unterschiedliche Ansteuerung der Abgasminderungssysteme im Straßenbetrieb und auf dem Prüfstand erfolge nicht. Selbst eine unterstellte Fahrkurvenerkennung stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

Das Thermofenster sei dergestalt bedatet, dass innerhalb einer Umgebungstemperatur zwischen + 12 Grad bis ca. +39 Grad keine aktive Veränderung der AGR Rate in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur stattfindet. Außerhalb dieses Temperaturbereichs komme es zu einer sukzessiven Reduzierung der AGR. Erst bei Umgebungstemperaturen unterhalb von ca. - 15 Grad und oberhalb von +42 Grad Celsius finde gar keine AGR mehr statt.

Des Weiteren sei die Abgasrückführungsrate erst ab einer Höhe von 1000 m in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck reduziert. Diese stelle nämlich zum einen ein physisch zwingende Notwendigkeit dar und verringere im Übrigen die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems

nicht. Dem KBA sei die Reaktion der Motorsteuerung auf die Änderung des Umgebungsdrucks bekannt und werde nicht beanstandet.

Des Weiteren meint die Beklagte, dass ein möglicher Schadensersatz bereits aufgezehrt sei. Der Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs betrage nach einer Abfrage des DAT-Verkaufswertes für den 13. Juni 2024 unter Zugrundelegung einer Laufleistung des Fahrzeugs von 92.746 km 16.684 EUR. Außerdem sei ein deutlich höherer Restwert als von der Klägerin mitgeteilt für das Fahrzeug anzusetzen. Insbesondere auf Internetportalen wie mobile.de usw. sei ein deutlich höherer Preis als bei DAT.de zu ermitteln.

Des Weiteren sei die Gesamlaufleistung anhand der bisherigen jährlichen Laufleistung zu ermitteln. Ein Fahrlässigkeitsvorwurf scheide aufgrund eines unvermeidbaren Verbotsirrtums aus.

Im Hinblick auf die weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze samt Anlagen sowie den Inhalt des Verhandlungsprotokolls vom 20.6.2024 und 22.09.2025 verwiesen.

## **Entscheidungsgründe**

### **I.**

Die zulässige Klage ist teilweise begründet. Dem Kläger steht der gegen die Beklagte geltend gemachte Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 1746,50 EUR zu. Er kann seinen Anspruch auf § 823 Abs.2 BGB iVm §§ 6 Abs.1, 27 Abs.1 EG-FGV stützen.

1. Unstreitig hat die Klägerin am 29.7.2016 einen VW T6 Kombi mit der FIN: [REDACTED] mit einem Kilometerstand in Höhe von 2 km zu einem Kaufpreis von 34.930,00 EUR brutto erworben. Im Fahrzeug ist ein Motor des Typs EA 288 mit der Abgasnorm Euro 6 verbaut. In dem am 22.09.2016 erstzugelassenen Fahrzeug trägt zusätzlich zu innermotorischen Maßnahmen der Abgasrückführung ein sogenanntes SCR-System als Abgasnachbehandlungssystem zur Reduktion von Nox-Emissionen bei.

2. Der Kläger kann den im Verfahren geltend gemachten Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 1746,50 EUR (5 Prozent des Kaufpreises) auf §§ 823 Abs.2 BGB, § 6 Abs.1, § 27 Abs.1 EG-FGV stützen.

a. Dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs.2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeuges steht unter den Voraussetzungen

des § 823 Abs.2 BGB iVm § 6 Abs.1, § 27 Abs.1 EG-FGV grundsätzlich ein Anspruch gegen den Fahrzeughersteller auf Schadensersatz zu. Die Sonderpflicht, eine mit den (Unions-)gesetzlichen Vorgaben konvergierende Übereinstimmungsbescheinigung auszugeben, trifft die Beklagte als Fahrzeughersteller.

b. Voraussetzung eines solchen Schadenersatzanspruches ist, dass eine unzulässige Abschalteneinrichtung vorliegt.

Eine „unzulässige Abschalteneinrichtung“ i.S.d. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 liegt vor, wenn ein Konstruktionsteil vorhanden ist, 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 ( Art. 3 Nr.10 VO (EG) Nr. 715/2007) und dies nicht gerechtfertigt ist durch die in Art. 5 Abs.2 a) bis c) genannten Gründe in Form der Notwendigkeit, den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, in Form des Anlassens des Motors oder in Form der Bedingungen, die in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind, d.h. durch die Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegebene Bedingungen (vgl. BGH, Beschluss vom 8.01.2019-VIII ZR 225/17-, juris Rn. 15)

aa) Das Vorbringen des Klägers zu einer im Fahrzeug verbauten Fahrkurvenerkennung als unzulässige Abschalteneinrichtung ist nicht ausreichend substantiiert. Nach dem Vorbringen der Beklagten war im streitgegenständlichen Fahrzeug die in bestimmten Fahrzeugen des Typs EA 288 hinterlegte Fahrkurvenerkennung aufgrund des späten Produktionsstarts (SOP) dieses Modelltyps zu keinem Zeitpunkt hinterlegt. Die Beklagte hat sich 2015 entschieden, die Fahrkurvenerkennung in der Motorsteuerungssoftware für neu in Produktion gehende Fahrzeugtypen mit EA288-Aggregaten bzw. bei solchen, an den Modellpflege-Maßnahmen erfolgen sollten, nicht mehr zu hinterlegen. Bei EA288-Aggregaten mit SCR-Technologie, mithin wie beim streitgegenständlichen Fahrzeug, konnte dies für einen Produktionsstart (oder Modellpflege, soweit diese zu einer Anpassung der Motorsteuerung führten) ab Mitte November 2015 geschehen. Bei EA288-Aggregaten mit NSK-Technologie galt dies für einen Produktionsstart ab dem Modelljahreswechsel der KW 22/2016. Das Fehlen einer Fahrkurvenerkennung im streitgegenständlichen Fahrzeug steht nach dem Vorbringen der Beklagten auch im Ein-

klank mit der Applikationsrichtlinie EA288 vom 18.11.2015, die die VW AG dem KBA übermittelt und mit der sich das KBA einverstanden erklärt hat, wie das KBA u.a. in einer amtlichen Auskunft gegenüber dem Landgericht Freiburg vom 30.08.2022 mitgeteilt hat. Die Beklagte hat im einzelnen zur Applikationsrichtlinie und dem zukünftigen Umgang mit der Fahrkurvenerkennung vorgetragen.

Nach Vortrag der Beklagten erkennen Fahrzeuge ohne Fahrerkurvenerkennung, wie das streitgegenständliche, nicht, wenn sie den gesetzlichen Prüfzyklus durchfahren. Die Abgasminderungssysteme werden nach ihrem Vorbringen im streitgegenständlichen Fahrzeug sowohl im Straßenbetrieb als auch auf dem Prüfstand gleich angesteuert, die Ansteuerung selbst erfolgt auf Basis sogenannter „physikalischer Randbedingungen“. Gegenteiliges lässt sich insoweit auch nicht aus der Applikationsrichtlinie EA288 entnehmen. Diese beschreibt an keiner Stelle, dass bei EA288-Fahrzeugen nach Entfernung der Fahrkurvenerkennung noch eine unterschiedliche Ansteuerung der Abgasminderungssysteme erfolgt.

Dem hat der Kläger im Hinblick auf das konkrete Fahrzeug keinen relevanten Vortrag entgegengesetzt. Die Erstzulassung des klägerischen Fahrzeugs erfolgte am 02.02.2019, mithin weit nach der KW 22/16.

Soweit der Kläger gleichwohl behauptet, dass das Fahrzeug über eine Fahrkurvenerkennung verfügt, hat sie ihr diesbezügliches Vorbringen nicht weiter substantiiert bzw. keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer solchen vorgetragen.

bb) Das im Fahrzeug des Klägers implementierte „Thermofenster“ stellt aufgrund der von der Beklagten vorgetragenen Bedatung, dass die AGR bei Temperaturen unter + 12 Grad Celsius und über + 39 Grad Celsius eine stufenweise Reduktion der AGR-Rate bis hin zur vollständigen Deaktivierung erfolgt, eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Art. 3 Nr.10, Art. 5 Abs.2 VO (EG) Nr. 715/2017 dar.

Im Einklang mit dem Europäischen Gerichtshof (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C- 134/20-, juris) geht die Kammer davon aus, dass ein Thermofenster dann eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt, wenn hierdurch die Einhaltung der in der Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres nicht gewährleistet ist. Bei einem sehr weit bedateten Thermofenster, bei dem die AGR nur bei Extremtemperaturen oder zumindest nur bei jahreszeitlich oder regional sehr außergewöhnlichen Temperaturen zurückgefahren oder deaktiviert wird, handelt es sich schon tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung iSd Art. 3 Nr.10 VO 715/2007/EG, weil Fahrten in

solchen Temperaturbereichen nicht mehr einem normalen Fahrbetrieb unterfallen (vgl. OLG Dresden, Urteil vom 05.03.2021- 9a U 410/20 - juris Rn.34, OLG Frankfurt, Urteil vom 10.11.2022-16 U 53/21- juris Rn. 70). Bei einer engen Bedatung hingegen, bei der die AGR bereits in Temperaturbereichen verringert oder deaktiviert wird, welche schon im mitteleuropäischen Raum üblicherweise und auch über längere Zeiträume auftreten, stellt das Thermofenster eine Abschalt einrichtung dar, weil es sich um normale Betriebsbedingungen handelt (vgl. Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 20.02.2023-3 A 113/18 - juris). Diese wäre nach der Rechtsprechung des EuGH, selbst wenn sie notwendig i.S.d. Art. 5 Art. 2 a) VO (EG) Nr. 715/2007 ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, unzulässig, wenn sie so bedatet ist, dass sie unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste.

cc) Entgegen der Auffassung der Beklagten begründet auch die implementierte Höhendruck abhängige Steuerung der Abgasreinigung eine unzulässige Abschalt einrichtung. Auf die Abgasreinigung wird Luftdruck abhängig eingewirkt, wenn sich der laufende Motor oberhalb von jedenfalls 1000 Höhenmetern befindet. Die Beklagte hat nicht hinreichend substantiiert dargelegt, dass die Abgase trotz dieser Reduktion auch oberhalb von 1000 m richtlinienkonform gereinigt werden. Motoren müssen jedoch nach dieser Richtlinie so ausgestaltet sein, dass die Abgasreinigung überall, wo die Nutzung des Fahrzeugs dauerhaft zu erwarten ist, ordnungsgemäß ist. Das ist auch bei Höhen oberhalb von 1000 Höhenmetern der Fall, die bereits von den deutschen Mittelgebirgen erreicht werden. Dem ist die Beklagte nicht hinreichend substantiiert entgegengetreten (vgl. OLG Dresden vom 16.12.2024 - 5a U 1136/24)

3. Hinsichtlich der Erwerbskausalität kann sich der Kläger auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Preis nicht abgeschlossen hätte, hätte er um die unzulässige Abschalt einrichtung gewusst (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - Via ZR 335/21, Rn. 55 f.). Die Anwendung des Erfahrungssatzes kann zwar dann infrage gestellt werden, wenn die Herstellerin die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschalt einrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Fahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen mussten (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - Via ZR 223/21, Rn. 57, juris). Eine solche Bekanntgabe, Motoren EA 288 mit unzulässigen Abschalt einrichtungen ausgerüstet zu haben, hat die Beklagte jedoch nicht dargelegt. Allein die Information des und die Absprache mit dem KBA sind hierfür nicht ausreichend.

4. Das entsprechende Verschulden der Beklagten wird vermutet (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - Via ZR 335/21, Rn. 59 juris.). Diese Vermutung hat die Beklagte nicht widerlegt. Insbesondere kann sie sich nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen. Hierfür müsste sie sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch dessen Unvermeidbarkeit konkret darlegen und beweisen. Der Fahrzeughersteller muss hierfür darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter i.S.d § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichen falls nachgewiesenen Abschalteneinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs.2 VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteile vom 26. Juni 2023 - VI a ZR 335, 21, Rn.61, und vom 25. September 2023 Via ZR 1/23, Rn. 14 ff.). Vorliegend fehlt es an einer hinreichenden, diesen Anforderungen entsprechenden Darlegung des Irrtums.

Zwar führt die Beklagte ausführlich dazu aus, dass dem KBA die konkrete Ausgestaltung des Thermofensters bekannt gewesen sei und dieses nicht beanstandet habe. Allerdings vermag dieser Vortrag lediglich die Unvermeidbarkeit eines etwaigen Verbotsirrtums zu begründen. Zuvor bedarf es einer Darlegung der Meinungsbildung der für das Unternehmen verantwortlich handelnden Personen unter Berücksichtigung der konkreten Ausgestaltung der Vorrichtung. Es ist konkret darzulegen, inwieweit und aus welchem Grund es bei den Verantwortlichen zu der Fehlvorstellung gekommen ist, die Abschalteneinrichtung sei zulässig. Die Beklagte führt zwar aus, dass es sich bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug nicht um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handele, weil es dem Motorschutz diene und nicht während des überwiegenden Teils des Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen aktiv sei. Da die Beklagte aber keinerlei Angaben zur Meinungsbildung im Unternehmen und den maßgeblichen Fehlvorstellungen der verantwortlich handelnden Personen macht, kann von einem Verbotsirrtum nicht ausgegangen werden. Auf ihre weiteren Darstellungen zur Unvermeidbarkeit kommt es daher nicht an.

Die Beklagte kann sich angesichts des hier streitgegenständlichen Erwerbs des Fahrzeugs im Juli 2016 auch nicht auf eine Verhaltensänderung berufen. Weil auch das gesetzliche Schuldverhältnis gem. § 823 Abs.2 BGB iVm §§ 6 Abs.1, 27 Abs.1 EG-FGV erst mit dem Abschluss des Kaufvertrags über das mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehene Fahrzeug entsteht (vgl. zum Zeitpunkt der Entstehung des gesetzlichen Schuldverhältnisses BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, Rn. 31, NJW 2020, 2798, beck online), muss der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung für diesen Zeitpunkt widerlegt werden. Hat der Fahrzeughersteller die Verwen-

dung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekanntgegeben, die eine allgemeine Kenntnisnahme erwarten lässt, und hat er eine Beseitigung der betreffenden Abschaltvorrichtung allgemein, d.h. insbesondere nicht nur für neue, sondern auch für gebrauchte Kraftfahrzeuge veranlasst, kann ihm unter Umständen der Vorwurf einer fahrlässigen Schädigung solcher Käufer nicht mehr gemacht werden, die ein Fahrzeug nach der Verhaltensänderung des Herstellers gekauft haben. Wann und worin konkret die Verhaltensänderung gelegen haben und vor allem entsprechend bekannt gemacht worden sein soll, lässt sich dem Vorbringen nicht entnehmen.

5. Der Höhe nach bemisst das Gericht den Schaden auf 5 Prozent des Kaufpreises und damit auf 1746,50 EUR.

Weder die Gefahr der Stilllegung oder sonstiger verpflichtend durchzuführender Maßnahmen noch das Verschulden der Beklagten können als besonders hoch angesetzt werden. Dass für die Schätzung des Schadens auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist, schließt eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung, deren Voraussetzungen der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat, allerdings nicht aus. Insofern gelten die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum „kleinen“ Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß. 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. Berufte sich der Fahrzeughersteller auf die nachträgliche Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update, kann damit eine Schadensminderung indessen nur verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert. Das wiederum kann nur dann der Fall sein, wenn es nicht seinerseits eine unzulässige Abschaltvorrichtung beinhaltet. Die Vorteilsausgleichung kann der Gewährung auch eines Schadensersatzes aus § 823 Abs. 2 BGB entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist. Der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte führt nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten (BGH, Urteil vom 16. Juni 2023 - VIa U ZR 335/21, Rn. 80).

Die Kammer schätzt den Zeitwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf 15.800 EUR. Das Gericht hat am 4.11.2025 eine eigene Recherche vorgenommen und stützt sich bei seiner Schätzung nach § 287 ZPO ebenfalls auf die internetbasierte Wertermittlung bei der DAT, die anhand von auf das streitgegenständliche Fahrzeug bezogenen Faktoren (Standort, Erstzulassung, Laufleistung, Motorart, Hersteller, Modell, Fahrzeugtyp, Motorleistung, Antrieb, Aus-

führung und Version) für das vorliegende Fahrzeug den benannten Wert angibt.

Die daneben anzusetzende Nutzungsentschädigung berechnet die Kammer unter Zugrundelegung des geminderten Bruttokaufpreises und einer Gesamtlauflistung von 250.000 km. Abzustellen ist auf den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs, so dass der Kaufpreis um 5 % herabzusetzen ist. Folglich ist vorliegend ein Betrag in Höhe 33.183,50 EUR anzusetzen. Unter Berücksichtigung der Lauflistung (108.212 km) ergibt dies eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 14.363,26 EUR.

Nutzungsentschädigung und Zeitwert zusammen übersteigen den wahren Wert des Fahrzeugs nicht; der Schaden ist damit nicht aufgezehrt.

5. Der Zinsanspruch besteht gemäß §§ 291, 288 BGB. Rechtshängigkeitszinsen kann die Klägerin ab Zustellung der Klage verlangen.

Die Zinspflicht beginnt mit dem Folgetag der Rechtshängigkeit, § 187 Abs.1 BGB. Die Klageschrift wurde am 8.11.2023 zugestellt, sodass die Zinsen ab dem 9.11.2023 zuzusprechen sind.

6. Die Klägerin hat einen Anspruch auf Freistellung von ihren außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 527,96 EUR gemäß §§ 286, 288 BGB.

7. Die Kostenentscheidung folgt aus § 92, 269 Abs.3 ZPO. Ursprünglich machte die Klägerin den Differenzschaden, die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten sowie einen Feststellungsanspruch geltend und bemaß den Streitwert für die geltend gemachten Anträge mit einem Wert von 22.357,18 EUR. Mit Schriftsatz vom 12.6.2024 teilte die Klägerin mit, dass sie nunmehr den kleinen Schadensersatz und die vorgerichtlichen Anwaltskosten geltend mache. Im Übrigen werde die Klage zurückgenommen. Hinsichtlich der Klagerücknahme trägt die Klägerin die Kosten.

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

Schönstedt  
Richterin

Zivilgericht

5 O 678/23

**Endurteil vom 05.11.2025**

**Verkündungsvermerk**

Verkündet am: 05.11.2025



Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle