

Aktenzeichen:

7 S 1/26

4 C 25/24 AG Bruchsal



Landgericht Karlsruhe

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 183809-[REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand Oliver Blume, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Caemmerer Lenz**, Douglasstraße 11-15, 76133 Karlsruhe, Gz.: [REDACTED]

wegen Abgasverhalten

hat das Landgericht Karlsruhe - Zivilkammer VII - durch die Richterin am Landgericht Kämpfe als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 12.05.2026 für Recht erkannt:

- I. Auf die Berufung der Klägerseite wird das Urteil des Amtsgerichts Bruchsal vom 14.01.2025, - 4 C 25/24 - im Kostenpunkt aufgehoben und in der Sache abgeändert und wie folgt neu gefasst:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 816,08 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit 13.02.2024 zu bezahlen.
 2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- II. Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.
- III. Die Kosten des Rechtsstreits beider Instanzen tragen der Kläger zu 27 % und die Beklagte zu 73 %.
- IV. IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird für beide Instanzen auf 3.015,00 € festgesetzt.

Gründe:

I.

Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Dieselmotors (hier: VW Touran, ausgestattet mit einem Motor des Typs EA 288 Euro 6, 1,6 l, 81 kW).

Auf die tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils des Amtsgerichts Bruchsal vom 14.01.2025 wird gemäß § 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO Bezug genommen.

Das Amtsgericht hat die Klage mit Urteil vom 14.01.2025 abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, es könne dahinstehen, ob eine unzulässige Abschaltvorrichtung vor dem Hintergrund einer neuen Entscheidung des OLG Karlsruhe 8 U 101/21 beim streitgegenständlichen Motor in Form eines unzulässigen Thermofensters vorlag oder ob schuldhaftes Verhalten auf Seiten der Beklagten oder aber ein unvermeidbarer Verbotsirrtum vorlag, da ein etwaiger Schaden in jedem Fall durch eine Vorteilsausgleichung im Hinblick auf die gezogenen Nutzungen aufgezehrt wäre. Bei einer unterdurchschnittlichen Nutzung wie hier durch den Kläger könne keinesfalls als Lebensdauer 250.000 km oder 300.000 km angesetzt werden. Auf Grundlage der Berechnung des Beklagtenvertreters ermittle sich für die Vorteilsanrechnung ein Betrag

von 23.450,00 €, so dass der ursprünglich gezahlte Kaufpreis von 20.1000,00 € um 3.350,00 € überstiegen werde, womit selbst bei Unterstellung eines Schadens ein solcher vollständig kompensiert sei.

Gegen dieses ihm am 15.01.2025 zugestellte Urteil richtet sich die am 13.02.2025 beim Landgericht eingegangene Berufung des Klägers. Er verfolgt die Klage aus der ersten Instanz vollumfänglich weiter und stellt das Urteil vollständig und vollumfänglich zur Überprüfung durch das Berufungsgericht.

Zur Begründung seiner Berufung führt der Kläger im Wesentlichen aus,

zu Unrecht habe das Amtsgericht einen Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens verneint.

Das Fahrzeug verfüge über unzulässige Abschaltseinrichtungen in Form einer softwaregesteuerten Fahrkurvenerkennung, die zur Erkennung des Prüfzyklus verwendet worden sei, sowie in Form eines Thermofensters, durch das die Rate der Abgasrückführung abhängig von der Ladeluft-/Außentemperatur bzw. vom Umgebungsluftdruck („Abrampung“) reduziert werde. Diese Veränderung finde zudem bereits in Fahr- und Umweltbedingungen statt, die bei normalen Fahrbetrieb herrschen. Die Beklagte habe hinsichtlich des Einbaus der unzulässigen Abschaltseinrichtungen schuldhaft gehandelt. Ein unverschuldeter Verbotsirrtum liege nicht vor. Der Kläger habe Anspruch auf den sogenannten Differenzschaden in Höhe von mindestens 15 % des (Brutto-)Kaufpreises. Nutzungsvorteile seien nicht anzurechnen. Jedenfalls betrage die Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mindestens 350.000 km. Der Schaden sei nicht durch das aufgespielte Software-Update kompensiert. Der Schaden sei nicht aufgezehrt. Bei der Berechnung des Differenzschadens sei der erzielte Verkaufserlös anzusetzen, der Anrechnung eines fiktiven Restwerts bedürfe es daher nicht. Selbst bei einer - für das streitgegenständliche Modell viel zu niedrig angesetzten Laufleistung von 250.000 km übersteige die Summe von Weiterverkaufserlös (EUR 9.400,00) und Nutzungsentschädigung (EUR 9.847,20) in Höhe von EUR 19.247,20 den ursprünglichen Kaufpreis des Fahrzeugs (EUR 20.100,00) nicht. Jedenfalls verbleibe ein Restschaden.

Das Verfahren sei auszusetzen und dem Europäischen Gerichtshof seien die nachgenannten Fragen zur Klärung vorzulegen.

Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 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 3.015,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbe-

vollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 553,11 freizustellen.

Ferner beantragt der Kläger, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden: Gerichtshof) folgende Fragen zur Auslegung des Unionsrechts gemäß Art. 267 Abs. 1 lit. a), Abs. 2 AEUV vorzulegen:

1. Zum Verbotsirrtum

Kann der Schadenersatzanspruch des Fahrzeugwerbers gegen den Fahrzeughersteller wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 mit der Begründung verneint werden,

- a. dass ein unvermeidbarer Verbotsirrtum des Herstellers vorliege?
wenn ja:
- b. dass der Verbotsirrtum für den Hersteller unvermeidbar sei, da die für die EG-Typgenehmigung EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständige Behörde die eingebaute Abschalteneinrichtung tatsächlich genehmigt hat?
wenn ja:
- c. dass der Verbotsirrtum für den Hersteller unvermeidbar sei, da die Rechtsauffassung des Fahrzeugherstellers von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden wäre (hypothetische Genehmigung)?

2. Vorteilsausgleich und Anspruchsaufzehrung

Ist es vereinbar mit Unionsrecht, wenn bei dem Schadenersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 der Fahrzeugwerber sich bei seinem Anspruch auf kleinen Schadenersatz (Differenzschaden) auf den Schadenersatzbetrag die Vorteile der Nutzung des Fahrzeugs anrechnen lassen muss,

- a) soweit diese zusammen mit dem Restwert den gezahlten Kaufpreis abzüglich jenes Schadenersatzbetrags übersteigen? wenn ja:
- b) soweit diese zusammen mit dem Restwert den gezahlten Kaufpreis abzüglich jenes Schadenersatzbetrags übersteigen und dies dazu führt, dass der Schadenersatzanspruch des Fahrzeugkäufers dadurch vollständig aufgezehrt wird und dieser in der Folge nach den nationalen Verfahrensvorschriften zusätzlich mit den gesamten Verfahrenskosten

ten belastet wird? wenn ja:

c) soweit diese zusammen mit dem Restwert den gezahlten Kaufpreis abzüglich jenes Schadenersatzbetrags übersteigen und dies, obwohl der Fahrzeugkäufer schon begrifflich den Vorteil aus dem Restwert des Fahrzeugs, tatsächlich nicht durch Veräußerung und die Erzielung eines Verkaufserlöses realisiert hat?

3. Begrenzung des Schadenersatzes auf 15 % des Kaufpreises

Ist es vereinbar mit Unionsrecht, wenn bei dem Schadenersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 der Anspruch des Fahrzeugerwerbers auf kleinen Schadenersatz auf maximal 15% des gezahlten Kaufpreises begrenzt ist?

4. Zeitpunkt des Zinsanspruchs

Ist es vereinbar mit Unionsrecht, wenn bei dem Schadenersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 dem Fahrzeugkäufer Zinsen erst mit dem Eintritt der Rechtshängigkeit oder später zuerkannt werden und nicht ab dem Zeitpunkt der schädigenden Handlung durch den Fahrzeughersteller?

5. Kostenbeteiligung des Klägers bei teilweise Klagestattgabe

Ist es vereinbar mit Unionsrecht, wenn bei dem Schadenersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 der Fahrzeugkäufer (Kläger) verpflichtet werden kann, einen Teil der Verfahrenskosten zu tragen, wenn nach der Feststellung eines Verstoßes des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot, seinem Antrag einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch die Ausrüstung seines Fahrzeuges mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung entstanden ist, nur teilweise stattgegeben wird.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung der Klagepartei kostenpflichtig zurückzuweisen.

Die Beklagte verteidigt das Urteil des Amtsgerichts unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens. Sie führt im Wesentlichen aus, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge bereits nicht über eine unzulässige Abschaltseinrichtung. Beim Thermofenster, das im streitgegenständlichen Fahrzeug sehr weit bedatet sei, handele es sich tatbestandlich bereits nicht um eine Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007. Das KBA ha-

be das Thermofenster ebenfalls nicht als unzulässig bewertet. Auch die Fahrkurvenerkennung stelle keine unzulässige Abschalteneinrichtung dar. Selbst wenn man dies anders bewerten wollte, hätte die Beklagte die Fahrkurvenerkennung für zulässig halten dürfen, da selbst die oberste Typgenehmigungsbehörde, das KBA, seit 2007 uneingeschränkt der Auffassung sei, dass eine nicht grenzwertrelevante Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem aus regulierungsrechtlicher Sicht keine unzulässige Abschalteneinrichtung i. S. d. Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 S. 2 lit. c) der VO (EG) Nr. 715/2007 sei. Ein Schaden bestehe bereits deshalb nicht, weil durch das am 13.12.2023 aufgespielte Softwareupdate die ursprünglich aufgespielte Fahrkurvenerkennung entfernt worden sei.

Zudem führe vorliegend die Vorteilsanrechnung dazu, dass ein unterstellter Schaden, der sich allenfalls auf 5 % des Kaufpreises belaufen dürfe, bereits vollständig kompensiert sei, denn der Nutzungsvorteil und der Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs überstiegen den von der Klagepartei gezahlten Kaufpreis. In jedem Fall habe sich die Beklagte jedoch in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden, da sie von der regulatorischen Zulässigkeit des Motors ausgegangen sei und hätte ausgehen dürfen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags wird auf die vorbereitenden Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf die Sitzungsniederschrift vom 12.05.2026 Bezug genommen.

II.

Die Berufung ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Die Klägerseite hat gegen die Beklagte Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 816,08 €.

Die Klägerseite macht mit der Klage einen Anspruch auf Differenzschaden geltend und stützt diesen auf § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV. Sie verfolgt ausdrücklich keinen Anspruch aus § 826 BGB wegen sittenwidriger Schädigung. Anders als das Amtsgericht bejaht die Kammer vorliegend einen Anspruch der Klägerseite auf Ersatz eines Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

1. Der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs fällt – unionsrechtlich vorgegeben – in den persönlichen Schutzbereich der § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV in Verbindung mit Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 21). Das Unionsrecht verlangt indes nicht, den Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung 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, sondern nur den Ersatz des Schadens in Höhe des Betrages, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltanlage verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (Differenzschaden; vgl. BGH, a.a.O., Rn. 22, 32, 40). Der Differenzschaden ist nach § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen. Nach den Vorgaben des Unionsrechts ist das Schätzungsermessen innerhalb einer Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzt (BGH, a.a.O., Rn. 72 f.).

2. Die Anspruchsvoraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV sind im Streitfall erfüllt. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, weil das streitgegenständliche Fahrzeug (VW Touran, Fahrzeugidentifikationsnummer WVGZZZ1TZGW501738, ausgestattet mit einem Motor des Typs EA 288 Euro 6, 1,6 l, 81 kW, Erstzulassung 24.09.2015) mit einer unzulässigen Abschaltanlage i.S.d. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgerüstet ist. Hierbei hat die Beklagte schuldhaft gehandelt.

- a. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, weil das streitgegenständliche Fahrzeug eine unzulässige Abschaltanlage in Gestalt einer Motorsteuerung aufweist, die die Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) in Abhängigkeit von verschiedenen Parametern wie Umgebungsdruck, Last oder Drehzahl regelt. Diese Abschaltanlage bewirkt, dass die Abgasrückführung und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Fahrbedingungen und bei Temperaturen, die im Unionsgebiet üblich sind, verringert wird. Ohne dass es entscheidend darauf ankäme, ist darüber hinaus auch davon auszugehen, dass die AGR-Rate auch in Abhängigkeit von im Motorraum des Fahrzeugs gemessenen Temperaturen reduziert wird.

- i. Die Beklagte hat in ihrer Berufungserwiderung den klägerischen Vortrag bestätigt, dass es beim streitgegenständlichen Fahrzeug im Rahmen der allgemeinen Motorsteuerung, die auf die unterschiedlichen Bedingungen reagiert, unter denen ein Motor betrieben wird, faktisch auch bei Umgebungstemperaturen oberhalb von -24 °C und unterhalb von +70 °C zu einer Korrektur der AGR-Rate kommen kann. Denn die im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebssystem gemessenen Temperaturen, die als Teil der allgemeinen Motorsteuerung eine Korrektur der AGR-Rate bewirken können, können teilweise mittelbar von der Umgebungstemperatur beeinflusst werden. Es können z. B. Korrekturen der AGR-Rate in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur erfolgen oder anhand weiterer Temperaturgrößen, die an

den zahlreichen, im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebssystem verbauten Temperatursensoren gemessen werden.

- ii. Damit ist zum einen unstreitig, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug die Abgasrückführung auch bei Umgebungstemperaturen zwischen -24°C und +70°C nicht zu 100 % aktiv ist, sondern die AGR-Rate auch innerhalb dieses Temperaturbereichs von bestimmten Parametern wie Umgebungsdruck, Last oder Drehzahl abhängig ist und beeinflusst wird. Ohne dass es hierauf noch ankäme ist damit zum anderen davon auszugehen, dass die AGR-Rate auch durch Temperaturmessungen an Sensoren im Motorraum beeinflusst wird, da eine kumulative Anknüpfung der AGR-Rate an die Messung von zwei Temperaturen im Motorraum dafür nicht erforderlich ist.
- iii. Diese Beeinflussung bedeutet nichts anderes, als dass die AGR-Rate und damit die Wirksamkeit der zur Reduzierung der NO_x-Emissionen eingesetzten Abgasrückführung verringert wird. Da die Abgasrückführung nach dem Vortrag der Beklagten innerhalb des Temperaturbereichs von -24°C und +70°C grundsätzlich zu 100 % aktiv ist, führt jede Beeinflussung der AGR-Rate innerhalb dieses Temperaturbereichs durch andere Parameter zwangsläufig zu einer verringerten Wirksamkeit der Abgasrückführung und damit zu höheren NO_x-Emissionen. Gegenteiliges hat die Beklagte nicht vorgetragen. Sie hat auch nicht behauptet, dass die mit der verringerten Abgasrückführung einhergehende Erhöhung des NO_x-Ausstoßes durch eine andere Einrichtung des Emissionskontrollsystems wie z.B. den in dem Fahrzeug verbauten NO_x-Speicherkatalysator wieder ausgeglichen wird.
- iv. Die Verringerung der AGR-Rate in Abhängigkeit von den beschriebenen Parametern stellt eine Abschalteneinrichtung dar, die gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig ist (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 12.03.2024, 8 U 397/22, juris; Urteil vom 30.04.2024, 8 U 277/22, juris). Soweit die Beklagte argumentiert hat, die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems sei betriebspunktspezifisch, der Wechsel von einem Betriebspunkt zu einem anderen stelle daher keine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems dar, kann dieser Argumentation nicht gefolgt werden. Wäre die Argumentation der Beklagten richtig, läge die Definition, ob eine Abschalteneinrichtung vorliegt oder nicht, stets in der Hand des Fahrzeugherstellers. Es entspricht aber dem Wesen und Kerngehalt des Verbots von Abschalteneinrichtungen

(Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007), dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind (Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007), und damit bei anderen Bedingungen als solchen des Prüfstands, nicht verringert wird. Das Verbot von Abschaltvorrichtungen soll gerade sicherstellen, dass die Emissionskontrollsysteme bei anderen Betriebsbedingungen, wie sie außerhalb des Prüfstands im normalen Fahrzeugbetrieb anzutreffen sind, genauso wirksam sind wie auf dem Prüfstand. Damit ist die Auffassung der Beklagten nicht vereinbar (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04.2024, 8 U 277/22, juris).

v. Die Beklagte hat den Temperaturbereich innerhalb des weiten Thermofensters von -24°C und $+70^{\circ}\text{C}$, in dem eine Beeinflussung der AGR-Rate in Abhängigkeit von den genannten Parametern erfolgt, nicht näher eingegrenzt, so dass davon auszugehen ist, dass die beschriebene Beeinflussung der AGR-Rate im gesamten Temperaturbereich und damit bei im Unionsgebiet üblichen Temperaturen erfolgt. Eine andere Beurteilung folgt auch nicht aus der Behauptung der Beklagten, dass die Beeinflussung der AGR-Rate in Abhängigkeit von den genannten Parametern Umgebungsdruck, Last und Drehzahl aus physikalischen oder technischen Gründen erforderlich sei.

vi. Dass die beschriebene Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist, vermag die Kammer nicht festzustellen.

1. Als Anspruchsgegnerin obliegt der Beklagten die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschaltvorrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, weil die Verwendung einer Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig und nur unter den besonderen Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, juris Rn. 54).
2. Die Beklagte hat nicht dargelegt, dass die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck aus Gründen des Motorschutzes und des sicheren

Fahrzeugbetriebs erforderlich ist. Sie hat nur vorgetragen, dass aus Motorschutzgründen und zur Gewährleistung eines sicheren Fahrbetriebs keine Abgasrückführung bei Außentemperaturen unter -24°C und über $+70^{\circ}\text{C}$ erfolge.

3. Soweit die Beklagte vorgebracht hat, dass bestimmte Lastanforderungen und Drehzahlmomente eine höhere Frischluftzufuhr und damit zugleich eine Reduzierung der AGR-Rate erforderten, kann im Streitfall offenbleiben, ob lastabhängige Reduzierungen der AGR-Rate, die aus physikalischen oder technischen Gründen erforderlich sind, vom Anwendungsbereich des Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht erfasst werden. Denn für Reduzierungen der AGR-Rate in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck und der im Motorraum gemessenen Temperatur gilt dies jedenfalls nicht. Der Umgebungsdruck (Luftdruck) schwankt in Abhängigkeit von den Wetter- und Höhenverhältnissen. Da im Unionsgebiet die unterschiedlichsten Wetterlagen bestehen können und asphaltierte Straßen in Höhen von über 1.000 m, in den französischen, italienischen und österreichischen Alpen sogar in Höhen über 2.000 m existieren, gehören die bei solchen Wetterlagen und Höhenverhältnissen auftretenden Schwankungen des Umgebungsdrucks zu den Fahrbedingungen, die im Unionsgebiet üblich sind. Dass die von ihr eingeräumte Reduzierung der AGR-Rate in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck nur unter Bedingungen erfolgt, die im Unionsgebiet nicht üblich sind, macht die Beklagte nicht geltend. Es ist daher davon auszugehen, dass eine Reduzierung der AGR-Rate jedenfalls in einer Höhe ab 1.000 m und damit unter im Unionsgebiet üblichen Fahrbedingungen erfolgt. Für die im Motorraum gemessenen Temperaturen ist davon auszugehen, dass die Reduzierung der AGR-Rate zumindest bei mittleren einstelligen Plusgraden erfolgt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 16, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 9. April 2024 – 8 U 201/21 –, Rn. 13, juris).
- b. Ferner kam im streitgegenständlichen Fahrzeug darüber hinaus unstreitig eine Fahrkurvenerkennung zum Einsatz, auch dies stellt eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dar, weil sie

mit Funktionen verbunden ist, die die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im normalen Fahrbetrieb gegenüber dem NEFZ verringern (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04.2024 – 8 U 48/23).

3. Der Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV durch die Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist schuldhaft erfolgt.
 - a. Von der objektiven Schutzgesetzverletzung geht eine Verschuldensvermutung aus (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris, Rn. 59). 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, a.a.O., Rn. 63). Er muss 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 Abschalteinrichtung 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 25.09.2023 – VIa ZR 1/23 –, juris Rn. 14; OLG Karlsruhe, Urteil vom 03.11.2023 - 8 U 104/21 - juris-Rn. 48 f.).
 - b. Die Beklagte hat die aus der Schutzgesetzverletzung folgende Verschuldensvermutung weder ausgeräumt noch einen unvermeidbaren Verbotsirrtum konkret dargelegt. Die Beklagte hat zu einem Irrtum ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter keinen Vortrag gehalten. Sie hat sich lediglich darauf berufen, dass sie den streitgegenständlichen Motor nicht entwickelt habe.
 - c. Anders als im Verhältnis zum Fahrzeughersteller bleibt es im Verhältnis zum vom Fahrzeughersteller verschiedenen Motorhersteller bei dem allgemeinen Grundsatz, dass hinsichtlich der Schuldhaftigkeit des Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV als anspruchsbegründender Voraussetzung einer Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast trifft (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21; BGH, Urteil vom 10. Juli 2023 – VIa ZR 1119/22 –, juris).
 - d. Zweifel an einem unvermeidbaren Verbotsirrtum der Beklagten ergeben sich darüber hinaus aus dem Inhalt der Applikationsrichtlinie. Dass die Beklagte die Fahrkurvenerkennung nach dem Aufkommen des Dieselskandals dem KBA anzeigte und sich - trotz der rechtlichen Bewertung durch das KBA, dass die Fahrkurvener-

kennung keine unzulässige Abschalteinrichtung sei - dazu entschloss, sie bei künftigen EA288-Fahrzeugmodellen nicht mehr vorzusehen und – wie im vorliegenden Fall – auch bei bereits in Verkehr gebrachten EA288-Fahrzeugen durch Software-Updates aus der Motorsteuerungssoftware zu entfernen, legt nahe, dass die Beklagte selbst die Sorge hatte, dass die Fahrkurvenerkennung als unzulässige Abschalteinrichtung zu bewerten sein könnte (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 427/22 –, Rn. 38, juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 30. April 2024 – 8 U 48/23 –, Rn. 60, juris).

- e. Da es somit schon an der konkreten Darlegung eines Verbotsirrtums fehlt, kommt es nicht mehr darauf an, ob dieser unvermeidbar gewesen wäre oder ob sich die Beklagte auf eine hypothetische Genehmigung berufen könnte (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, juris Rn. 65). Ungeachtet dessen hat die Beklagte auch nicht dargelegt, dass sie dem KBA vor dem maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs des Klägers am 03.01.2020 angezeigt hätte, dass die AGR-Rate im streitgegenständlichen Fahrzeug in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck reduziert wird. Der allgemein gehaltene, nicht auf das streitgegenständliche Fahrzeug bezogene Vortrag der Beklagten in der Berufungserwiderung vom 03.12.2024 (dort S. 23 ff., AS II, 57 ff.) zu der in den BES/AES-Unterlagen dokumentierten Bedatung des Thermofensters genügt nicht für die Annahme, dass das KBA die beschriebene Reduzierung der AGR-Rate gekannt und gebilligt hätte.
4. Durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV hat der Kläger einen Vermögensschaden in Höhe von 816,08 € erlitten.
- a. Wie oben ausgeführt, hat der Kläger einen Schaden in Höhe des Betrages erlitten, um den er das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat.
 - b. Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. Für die Anwendung eines solchen Erfahrungssatzes ist nicht von Bedeutung, ob ihm beim Erwerb des Fahrzeugs die von der Beklagten ausgegebene unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegen und ob er von deren Inhalt Kenntnis genommen hat. Auch ohne Kenntnisnahme der vom Fahrzeughersteller ausgegebenen Übereinstimmungsbescheinigung geht der Käufer typischerweise davon aus, dass der

Hersteller für das erworbene Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat und dass diese die gesetzlich vorgesehene Übereinstimmung mit allen maßgebenden Rechtsakten richtig ausweist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 55 f.; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 30. April 2024 – 8 U 48/23 –, Rn. 66, juris).

- c. Umstände, die diesen Erfahrungssatz widerlegen, sind im Streitfall weder dargelegt noch sonst ersichtlich. Insbesondere hat die Beklagte nicht dargelegt, dass sie die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf des Fahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 32). Die Beklagte vertritt im Gegenteil die Auffassung, dass die beschriebene Reduzierung der Abgasrückführung keine unzulässige Abschaltvorrichtung sei und eine Stilllegung des Fahrzeugs nicht drohe (vgl. auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 67, juris).
- d. Der Differenzschaden beläuft sich auf 2.010,00 €.

- i. Die Bemessung des Differenzschadens ist vorliegend mit 10 % des Kaufpreises erfolgt.

- 1. Die Kammer schätzt – in Anlehnung an die Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Karlsruhe (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 30. April 2024 – 8 U 48/23 –, Rn. 70, juris) die Höhe des dem Kläger entstandenen Vermögensschadens allein in Bezug auf die Motorsteuerung, die die Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) in Abhängigkeit von verschiedenen Parametern wie Umgebungsdruck, Last oder Drehzahl regelt, gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 71 ff.) wie bei anderen als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewertenden Thermofenstern (vgl. hierzu u.a. OLG Karlsruhe, Urteil vom 22. August 2023 – 8 U 271/21 –, juris Rn. 77) mit 10 % des gezahlten Kaufpreises. Die Kammer geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit der Abschaltvorrichtung verbundene Risiko der Betriebsstilllegung oder sonstiger Beeinträchtigungen des Betriebs in diesem Umfang gemindert ist. Die Höhe des entstandenen Differenzschadens ist einer tatrichterlichen Schätzung nach § 287 ZPO zugänglich. Unter Be-

rücksichtigung der maßgeblichen Umstände (vgl. hierzu BGH, a.a.O., Rn. 76 f.) handelt es sich in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes angeht, bei der vorliegenden durch o.a. Parameter gesteuerten Reduzierung der Abgasrückführung um einen mittelschweren Fall innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite von 5 % bis 15 %, der insoweit bereits die Anwendung des mittleren Prozentsatzes von 10 % rechtfertigt.

2. Soweit im streitgegenständlichen Fahrzeug darüber hinaus eine Fahrkurvenerkennung zum Einsatz kommt, rechtfertigt dies keinen höheren Differenzschaden. Die Fahrkurvenerkennung ist im streitgegenständlichen Fahrzeug durch das von der Beklagten im Rahmen einer freiwilligen Service-Maßnahme am 13.12.2023 aufgespielte Software-Update entfernt worden. Damit hat sich der Kläger den aus dem Software-Update resultierenden Vorteil – die Entfernung der Fahrkurvenerkennung – anrechnen zu lassen (vgl. BGH, Urteil vom 23. Oktober 2023 – VIa ZR 468/21 –, juris Rn. 14; OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, juris Rn. 32).
3. Der Differenzschaden ist vorliegend nicht vollständig aufgezehrt.
 - a. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein etwaiger Kaufpreiserstattungsanspruch – unabhängig von der Rechtsgrundlage – im Wege der Vorteilsanrechnung um die vom Erwerber gezogenen Nutzungsvorteile zu reduzieren. Die Anrechnung vom Geschädigten gezogener Vorteile kann im Einzelfall zu einem vollständigen Wegfall des Schadenersatzanspruchs führen, ohne dass dem Grundsätze des Unionsrechts entgegenstehen (BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 11, 15; vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 24; vom 10. Oktober 2022 – VIa ZR 542/21, VersR 2023, 192 Rn.19; vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, ZIP 2023, 1421 Rn. 80; vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22, juris Rn. 12). Die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind auf den Schadenersatzanspruch erst dann

- und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21 –, juris Rn. 22; OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 35, juris).
- b. Im Streitfall übersteigen die Nutzungsvorteile und der Restwert den anfänglichen Fahrzeugwert teilweise, so dass auf den anzusetzenden Differenzschaden eine Vorteilsanrechnung vorzunehmen ist.
- c. Die Höhe der anzurechnenden Vorteile, insbesondere die Gesamtlauflistung und der damit verknüpfte Nutzungsvorteil, sind nach § 287 ZPO zu schätzen (BGH, Urteile vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21, juris Rn. 23; vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22, juris Rn. 12).
- d. Der in der Nutzung des Fahrzeugs durch den Geschädigten liegende Vorteil kann nach der linearen Berechnungsmethode geschätzt werden (BGH, Urteil vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22, juris Rn. 19); er ist in diesem Fall durch die Multiplikation des Kaufpreises mit dem Quotienten von seit dem Erwerb gefahrener Strecke und von erwarteter Restlauflistung im Erwerbszeitpunkt zu berechnen (BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 12 f; vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 24). Ob bei der Bemessung dieser Vorteile vom Brutto- oder vom Nettokaufpreis ausgegangen wird, liegt im tatrichterlich eingeräumten Ermessen (BGH, Urteil vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22, juris Rn. 20). Insbesondere spricht revisionsrechtlich nichts dagegen, bei Anwendung der linearen Berechnungsmethode vom Bruttokaufpreis auch dann auszugehen, wenn der Geschädigte zum Vorsteuerabzug berechtigt und deswegen die angefallene Umsatzsteuer nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung nicht ersatzfähig ist, soweit sie der Geschädigte als Vorsteuer abziehen kann (BGH, Beschluss vom 30. Januar 2024 – VIa ZR 673/23, juris Rn. 16). Das Oberlandesgericht Karlsruhe legt diese li-

neare Berechnungsmethode seiner Schätzung in ständiger Rechtsprechung zugrunde (vgl. zuletzt OLG Karlsruhe, Urteil vom 14. Mai 2025 – 6 U 178/22 –, juris) und bewertet die Nutzungsvorteile auch im Falle der Vorsteuerabzugsberechtigung des Käufers anhand des Bruttokaufpreises (OLG Karlsruhe, Urteile vom 13. Dezember 2022 – 8 U 282/21, juris Rn. 29 ff.; vom 24. April 2024 – 6 U 213/21, juris Rn. 170), die Kammer schließt sich dem an. Regelmäßig legt das Oberlandesgericht Karlsruhe, dem sich die Kammer auch insoweit anschließt, eine Gesamtleistung von 250.000 km zugrunde (OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22, juris Rn. 84 [VW mit 1,6-Liter-Motor]; Beschluss vom 30. April 2024 – 8 U 48/23, juris Rn. 73 [VW mit 2,0-Liter-Motor]; Urteile vom 24. Januar 2024 – 6 U 35/21, juris Rn. 120 [Mercedes GLE 350d 4Matic]; vom 25. September 2024 – 6 U 155/21, juris Rn. 147 [Mercedes C 180 CDI]; vom 22. August 2024 – 19 U 2/24, juris Rn. 123 [BMW-Motor Baureihe N47]; vom 16. Juli 2024 – 19 U 102/24, juris Rn. 75; vom 26. Juni 2024 – 6 U 215/21, juris Rn. 150 [Mercedes-Benz C 200 CDI]; vom 26. Juli 2022 – 25 U 396/21, juris Rn. 118 [Audi A5 3.0 (TDI)]; vom 21. Juni 2024 – 25 U 35/22, juris Rn. 137 [Audi mit 3.0 Liter V6-TDI Dieselmotor]; Urteil vom 21. Juni 2024 – 25 U 377/21, juris Rn. 126 [Audi mit 4.2 Liter V8-TDI Dieselmotor]; vom 26. Juni 2024 – 6 U 158/21, juris Rn. 194 [Mercedes-Benz ML 350 Bluetec 4Matic]). Der 8. Zivilsenat geht bei Kraftfahrzeugen des VW-Konzerns mit einem Dreiliter-Dieselmotor regelmäßig von einer Gesamtleistung von 300.000 Kilometern aus (OLG Karlsruhe, Urteile vom 16. Juli 2021 – 8 U 32/20, juris Rn. 47, vom 15. September 2023 – 8 U 383/21, juris Rn. 77; vom 28. November 2023 – 8 U 291/21, juris Rn. 50). Vorliegend ist im Fahrzeug ein 2,0 l-Motor verbaut, so dass die Kammer von einer Gesamtleistung von 250.000 km ausgeht.

Die im Rahmen der Schätzung erforderliche typisierende

Bewertung erlaubt es weder, im Einzelfall – etwa durch besonders schonende Fahrweise – erzielbare höhere Gesamtleistungen zugrunde zu legen noch diese bei niedrigerer Jahresfahrleistung herabzusetzen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteile vom 16. Juli 2024 – 19 U 102/24, juris Rn. 75; vom 22. August 2024 – 19 U 2/24 juris, Rn. 123).

- e. Beim Differenzschaden ist anstelle des Zug um Zug zu übergebenden und zu übereignenden Fahrzeugs ferner der Restwert des Fahrzeugs schadensmindernd anzurechnen, soweit dieser zusammen mit den Nutzungsvorteilen den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigt (BGH, Urteile vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21, juris Rn. 22; vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 80; vom 23. April 2024 – VIa ZR 1132/22, juris Rn. 15). Der Restwert des Fahrzeugs ist ohne Rücksicht darauf anzurechnen, ob er durch eine Weiterveräußerung realisiert worden ist (BGH, Urteil vom 27. November 2023 – VIa ZR 159/22, juris Rn. 13).

Im Fall eines Weiterverkaufs des Fahrzeugs ist der erzielte marktgerechte Verkaufserlös im Wege der Vorteilsausgleichung in Ansatz zu bringen (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064 Rn. 17; OLG Karlsruhe, Urteil vom 24. Januar 2024 – 6 U 35/21, juris Rn. 113).

Ansonsten bestimmt sich der Restwert nach dem im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung erzielbaren Erlös, der mit Rücksicht auf den aktuellen Zustand, insbesondere die bisherige Laufleistung des Fahrzeugs zu bestimmen ist. Zu seiner Schätzung können Internetplattformen wie auto-scout24.de und mobile.de herangezogen werden, ebenso Datenbanken, welche das Marktgeschehen statistisch auswerten (OLG Karlsruhe, Urteile vom 13. Dezember 2023 – 6 U 198/20, juris Rn. 246; vom 26. Juni 2024 – 6 U 215/21, juris Rn. 156 mwN; vom 25. September 2024 – 6 U 155/21, juris Rn. 153), insbesondere eine DAT-Bewertung (OLG

Karlsruhe, Beschluss vom 30. April 2024 – 8 U 48/23 –, Rn. 75; Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22, juris Rn. 86; OLG Karlsruhe, Urteil vom 24. Juli 2024 – 4 U 98/22, juris Rn. 50).

Soweit auf Internetangebots-Plattformen genannte Preise lediglich die Preisvorstellung des Anbieters ausweisen, ist zur Schätzung des tatsächlich vereinbarten Preises ein Abschlag von 20 % anzunehmen. Eines solchen Abschlags bedarf es nicht, soweit eine Internetplattform anstelle von Angebotspreisen eine Darstellung der am Markt tatsächlich vereinbarten Preise vergangener Verkäufe geben will. Letzteres gilt etwa für auf der Internetplattform adac.de abrufbare Abgaben zum „Händlerverkaufspreis“, weil diese nach der dortigen Erläuterung auf Marktforschung zum Durchschnitt der tatsächlich am Markt erzielten Händlerverkaufspreise angeben sollen, ebenso für eine den Händlerverkaufspreis bezeichnende DAT-Bewertung oder eine den Händlereinkaufspreis bezeichnende Schwacke-Bewertung (OLG Karlsruhe, Urteile vom 24. April 2024 – 6 U 213/21, juris Rn. 154; vom 25. September 2024 – 6 U 155/21, juris Rn. 155).

Maßgeblich ist der Preis, den ein Verbraucher bei Verkauf an einen Gebrauchtwagenhändler oder direkt an einen Endabnehmer erzielen kann. Ist der Händlerverkaufspreis angegeben, ist darauf mit Rücksicht auf die Gewinnspanne des Händlers und die einkalkulierten Kosten ein Abschlag vorzunehmen, der in der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Karlsruhe teilweise mit 10 % (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 30. April 2024 – 8 U 48/23, juris Rn. 75; Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22, juris Rn. 86 [jeweils auf Händlerverkaufswert nach DAT-Bewertung]), teilweise durch Berücksichtigung einer Händlermarge von 15% (OLG Karlsruhe, Urteil vom 24. Januar 2024 – 6 U 35/21, juris Rn. 132; vom 24. April 2024 – 6 U 213/21, juris Rn. 155, vom 24. Juli 2024 – 4 U 98/22, juris Rn. 50) vorgenommen wird.

- f. Schließlich ist auf den Anspruch eines vorsteuerabzugsberechtigten Käufers die beim Fahrzeugkauf angefallene Umsatzsteuer im Wege der Vorteilsausgleichung anzurechnen, wenn und soweit sie neben anderen anzurechnenden Vermögensvorteilen, wie gezogenen Nutzungen und dem Restwert, den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigt (BGH, Urteil vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22, juris Rn. 19; OLG Karlsruhe, Urteil vom 24. April 2024 – 6 U 213/21, juris Rn. 162 f.).
- g. Nach diesen Maßstäben verbleibt dem Kläger vorliegend ein Differenzschaden in Höhe von 816,08 €.
- i. Im Streitfall hat der Kläger das Fahrzeug als Gebrauchtwagen mit einer Laufleistung von 26.100 km zu einem Bruttokaufpreis von 20.100,00 € erworben. Zum hier maßgeblichen Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 136.200 km. Nach der von der Kammer herangezogenen Berechnungsmethode ergibt sich damit eine Nutzungsentschädigung für die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs von 9.883,92 € (= 20.100,00 € geteilt durch 223.900 km [= 250.000 km minus 26.100 km] mal 110.100 km [= 136.200 minus 26.100 km]).
 - ii. Den Restwert des Fahrzeugs veranschlagt die Kammer gemäß § 287 ZPO nach den o.a. Grundsätzen mit dem erzielten Verkaufserlös des Fahrzeugs von 9.400,00 €.
 - iii. Den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger veranschlagt die Kammer gemäß § 287 ZPO mit der Differenz aus dem von dem Kläger gezahlten Kaufpreis von 20.100,00 € und dem oben ermittelten Differenzschaden von 2.010,00 €, die sich auf 18.090,00 € beläuft.
 - iv. Daraus ergibt sich, dass die Summe aus den von

dem Kläger erlangten Nutzungsvorteilen in Höhe von 9.883,92 € und dem Restwert des Fahrzeugs von 9.400,00 € den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger in Höhe von 18.090,00 € um 816,08 € übersteigt, so dass insoweit eine Vorteilsanrechnung wegen der Nutzungsvorteile und des Restwerts stattfindet. Der Kläger hat daher nur Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 816,08 €.

5. Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288, 291 ZPO.

Der Kläger kann Zinsen aus dem in der Hauptsache zugesprochenen Betrag, der den mit der Klageerhebung geltend gemachten Betrag nicht übersteigt, ab dem auf die Zustellung der Klage folgenden Tag (wie beantragt: „ab Rechtshängigkeit“) beanspruchen.

6. Von einer Aussetzung mit Blick auf die von der Berufungsklägerin gestellten Rechtsfragen sieht das Gericht ab. Auf die Vorlagefragen bezüglich des Verbotsirrtums kommt es vorliegend nicht streitentscheidend an. Für die Bemessung des Zinsanspruchs sowie die Kostenentscheidung ist allein das nationale Recht maßgeblich. Die weiteren Fragen sind aus den vom Bundesgerichtshof (Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 24) angegebenen Gründen klar wie oben ausgeführt zu beantworten und bedürfen daher keiner Entscheidung durch den Gerichtshof der Europäischen Union (vgl. OLG Karlsruhe, Urteile vom 27. März 2024 – 6 U 99/23, juris Rn. 146 ff.; vom 26. Juni 2024 – 6 U 158/21, juris Rn. 221).

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat seine Grundlage in §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO. Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

Landgericht Karlsruhe
Hans-Thoma-Straße 7
76133 Karlsruhe

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 vierten 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 eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, 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 zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Erstatteinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

Kämpfe
Richterin am Landgericht