



Geschäftsnummer (bitte stets angeben)

**9 S 115/24**

Datum

11.09.2024

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Durchwahl

0441/220 2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

**in dem Rechtsstreit**

**[REDACTED] gegen Mercedes-Benz Group AG**

erhalten Sie die Anlage(n) mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Kayser  
Justizangestellte

Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.  
Es ist ohne Unterschrift bzw. qualifizierte elektronische Signatur gültig.

Hinweise zum Datenschutz und zu Ihren Rechten finden Sie in unserer Datenschutzerklärung unter <https://landgericht-oldenburg.niedersachsen.de>.

Auf Wunsch werden wir Ihnen die Datenschutzerklärung zusenden.

**Dienstgebäude**



**Sprechzeiten**

Mo. - Fr. 9:00 - 12:00 Uhr

**Telefon**

0441 / 220 0

**Telefax**

0441/220 2015

Hinweise zu **Parkmöglichkeiten**, zur **Barrierefreiheit** des Dienstgebäudes, zum **elektronischen Rechtsverkehr** und zu möglichen **Zugangsbeschränkungen** finden Sie im Internet unter [www.landgericht-oldenburg.niedersachsen.de](http://www.landgericht-oldenburg.niedersachsen.de).

**Bankverbindung**

IBAN: DE58250500000106024318

BIC: NOLADE2HXXX

**INFOService Niedersächsische Justiz**

0800 1112021 (Allgemeine Fragen zur

Justiz, keine Rechtsberatung)

[infoservice@justiz.niedersachsen.de](mailto:infoservice@justiz.niedersachsen.de)

Öffentliche Sitzung vom 11.09.2024  
– 9. Zivilkammer –

9 S 115/24

---

---

21 C 367/23  
Amtsgericht Westerstede



Landgericht  
Oldenburg

## Verkündungsprotokoll

Müller  
Vorsitzender Richter am Landgericht

– ohne Protokollführer –

In dem Rechtsstreit

■■■■■ gegen Mercedes-Benz Group AG

erschien bei Aufruf der Sache:

Niemand.

Das anliegende Urteil wurde verkündet.

Müller  
Vorsitzender Richter am Landgericht



- 1. Auf die Berufung des Klägers wird das am 12.04.2024 verkündete Urteil des Amtsgerichts Westerstede zur Geschäftsnummer 21 C 367/23 unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels wie folgt geändert:**

**Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.024,93 € zu zahlen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20.09.2023.**

**Die weitergehende Klage wird abgewiesen.**

- 2. Die Kosten des Rechtsstreits werden gegeneinander aufgehoben.**
- 3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.**

## **Gründe**

### **I.**

Von der Darstellung der tatbestandlichen Feststellungen des Amtsgerichts einschließlich etwaiger Änderungen oder Ergänzungen wird nach §§ 540 Abs. 2, 313 a Abs. 1 S. 1 ZPO abgesehen.

### **II.**

Die zulässige Berufung des Klägers ist teilweise begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagten einen Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens in Höhe von 2.024,93 € zzgl. Zinsen. Die weitergehende Klage ist nicht begründet.

1. Als Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs steht dem Kläger gegen die Beklagte als dessen Herstellerin ein Schadenersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6, Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu (vgl. u. a. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, Rn. 18 ff.; siehe im Einzelnen auch OLG Oldenburg, Urteil vom 22.02.2024 – 8 U 68/23 mit einer ausführlichen Auseinandersetzung mit der hierzu ergangenen Rechtsprechung). Denn aufgrund des Vertragsschlusses ist dem Kläger ein Vermögensschaden nach Maßgabe der Differenzhypothese entstanden. Das Interesse des Klägers, durch den Abschluss eines Kaufvertrages über ein Kraftfahrzeug nicht wegen des Verstoßes gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße zu erleiden, fällt nach der gebotenen unionsrechtlichen Lesart in den Schutzbereich des § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 32).

a) Die Beklagte hat als Fahrzeugherstellerin gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen, indem sie die Motorsteuerung des Fahrzeuges mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen und aufgrund dessen eine unzutreffende Übereinstimmungserklärung (Art. 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG) erteilt hat (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 28 ff.).

aa) Nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 liegt eine Abschaltvorrichtung vor, wenn die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrzeugbetriebs verringert wird. Während hinsichtlich der Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit an, etwa auf die kombinierte Wirkung auf Abgasrückführung und -reinigung. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist dabei nicht die Einhaltung der Grenzwerte, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des NEFZ auch bei veränderter Funktion eingehalten werden, ist hingegen unbeachtlich (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 51).

bb) Unter Beachtung der vorgenannten Grundsätze handelt es sich bei dem unstreitig in die Motorsteuerung eingebauten Thermofenster um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 2 Nr. 10 (VO) (EG) 715/2007.

(1) Die Beklagte hat die Existenz dieses Thermofensters eingeräumt und auf Seite 17 der Berufungserwiderung vorgetragen, im streitgegenständlichen Fahrzeug sei die Abgasrückführung vor dem Aufspielen des Updates erst ab einer Umgebungstemperatur von unterhalb 7°C schrittweise reduziert worden, nach dem Update unterhalb einer Umgebungstemperatur von ungefähr -5°C. Da somit auch nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten die Abgasrückführung unterhalb der genannten Temperaturen aktiv korrigiert wird, stellt das Thermofenster eine Abschaltvorrichtung dar.

(2) Diese Abschaltvorrichtung ist unzulässig.

Die Beklagte ist aufgrund des sich aus Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ergebenden Regel-Ausnahme-Verhältnisses darlegungs- und beweispflichtig dafür, dass die Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist. Insofern mangelt es bereits an erheblichem Vorbringen der Beklagten.

Die Beklagte beruft sich darauf, dass das Kraftfahrtbundesamt (KBA) das Thermofenster zunächst für zulässig gehalten habe und es nach wie vor in bestimmten Konstellationen für zulässig halte. Dies ist jedoch unbeachtlich. Denn nicht die Rechtsauffassung des KBA von der

Bedeutung des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist maßgebend, sondern das an die Systematik

des Art. 5 Abs. 2 der genannten Verordnung orientierter Normverständnis des Europäischen Gerichtshofes (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C128/20, Rn. 50, 62, 69, juris), nach dem Abschaltvorrichtungen nur ausnahmsweise und unter engen Voraussetzungen zulässig sein können (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 51).

b) Die vorstehend festgestellte Schutzgesetzverletzung durch die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeuges erfolgte schuldhaft.

aa) Für eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6, Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV genügt fahrlässiges Verhalten, wobei vorliegend aufgrund des objektiv vorliegenden Verstoßes gegen das Schutzgesetz eine Verschuldensvermutung besteht. Dementsprechend muss die Beklagte,

die eine Übereinstimmungsbescheinigung erteilte trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, Umstände darlegen und beweisen, die ihr Verhalten ausnahmsweise nicht

als fahrlässig erscheinen lassen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 59).

bb) Ohne Erfolg beruft sich die Beklagte auf ein fehlendes Verschulden infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums.

Ein Fahrzeughalter, der sich auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum beruft, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und ggf. beweisen. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann entlastend wirken. Zunächst muss der Fahrzeughersteller daher darlegen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des

§ 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5

Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugkaufs durch den Kläger im Irrtum befanden oder im Falle einer Resortverteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 63).

Die Beklagte trägt zum Irrtum vor, die Ausstellenden hätten sich über die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung für das streitgegenständliche Fahrzeug geirrt. Im Hinblick auf das Rechtsverständnis in Ingenieurskreisen habe objektiv kein Anlass zu einer umfassenden Prüfung der regulatorischen Vorschriften bestanden. Die Ausstellenden hätten daher berechtigterweise von einer Konformität des Fahrzeuges auf Bauteil- und Funktionsebene ausgehen können. Denn zum damaligen Zeitpunkt und Kenntnisstand hätten auch externe Gutachten nicht zu einer anderen Bewertung geführt. Im Übrigen sei das Thermofenster

gegenüber dem KBA angegeben worden, das es zumindest zunächst als zulässig erachtet habe. Dies lasse den Schluss darauf zu, dass die Mitarbeiter der Beklagten von der Zulässigkeit der temperaturmäßigen Steuerung der AGR ausgegangen seien.

Mit dem vorgenannten Vortrag genügt die Beklagte jedoch nicht den Anforderungen an eine hinreichend substantiierte Darlegung des Verbotsirrtums. Das Rechtsverständnis in Ingenieurskreisen sowie entsprechende Annahmen des KBA betreffen nicht das Vorliegen eines Verbotsirrtums als solchen, sondern allenfalls dessen Unvermeidbarkeit (BGH, Urteil vom 27.11.2023 – VIa ZR 1/23, BeckRS 2023, 38141, Rn. 32). Damit hat die Beklagte das Vorliegen eines Verbotsirrtums der auf ihrer Seite maßgeblich handelnden Mitarbeiter nicht hinreichend dargelegt. Denn dass sich die einzelnen Mitarbeiter tatsächlich entsprechend irrten, ist nicht ansatzweise konkret dargelegt. Zudem mangelt es insoweit ohnehin an einem geeigneten Beweisantritt. Ein Sachverständigengutachten mag zwar Aufschluss über das allgemeine Rechtsverständnis in Ingenieurskreisen geben können, nicht jedoch Auskunft darüber, was die tatsächlich auf Seiten der Beklagten handelnden Personen konkret dachten.

cc) Da die Beklagte bereits das Vorliegen eines Verbotsirrtums zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht hinreichend dargelegt hat, kommt es auf die Frage einer etwaigen Unvermeidbarkeit nicht – mehr – an.

c) Die schuldhafte Schutzgesetzverletzung der Beklagten war kausal für den dem Kläger mit dem Erwerb des Fahrzeugs entstandenen Differenzschaden (dazu nachfolgend unter d).

Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger als Anspruchsteller bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag in Kenntnis des Vorhandenseins der unzulässigen Abschaltvorrichtung zumindest nicht zu diesem Kaufpreis geschlossen hätte (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 55).

d) Dem Kläger ist ein Differenzschaden entstanden in Höhe von 2.024,93 €

aa) Da die Beklagte wegen des enttäuschten Vertrauens des Klägers auf die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung für die aus dem Vertragsschluss folgenden Schäden haftet, ist für den Vermögensvergleich auf den Zeitpunkt des konkreten Vertragsschlusses abzustellen

(BGH, Urteil vom 26.06.2023 – a. a. O., Rn. 42). Dabei liegt der Schaden des Klägers als Fahrzeugkäufer in dem Betrag, um den er das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken zu teuer erwarb (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 40).

Dieser Betrag ist nach § 287 Abs. 1 S. 1 ZPO vom Tatrichter nach freier Überzeugung unter Würdigung aller Umstände innerhalb des Rahmens von 5 % bis 15 % des Kaufpreises zu schätzen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 72 ff.). Bei der Schätzung des Schadens innerhalb des vorbezeichneten Rahmens sind bei der Bestimmung des objektiven Wertes des

Fahrzeuges im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung der unzulässigen

Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen zu berücksichtigen. Weiter sind der Umfang der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände zu beachten. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus sind das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstößes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des Einzelfalles zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 76 f.). Unter Berücksichtigung der vorgenannten Umstände – insbesondere aufgrund der Tatsache, dass das KBA das Thermofenster zumindest zunächst durchgehend für zulässig erachtete – ist der Differenzschaden im unteren Bereich des Rahmens anzusiedeln, somit bei 7,5 %. Bei einem Kaufpreis von 26.999,00 € beträgt der Schaden von 7,5 % somit 2.024,93 €.

bb) Der vorgenannte Betrag ist nicht im Wege des Vorteilsausgleichs zu reduzieren.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeuges schadensmindernd auf den Differenzschaden anzurechnen, soweit sie den Wert des Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 80 m. w. N.).

(1) Der Kläger hat durch die Nutzung des Fahrzeuges einen Vorteil erlangt. Die Berechnung der Nutzungsentschädigung erfolgt nach der vom Amtsgericht auf Seite 5 des angefochtenen Urteils zutreffend wiedergegebenen Formel, nach der der gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird.

Abweichend vom Ansatz des Amtsgerichts geht die Kammer jedoch – wie bereits im Hinweis vom 10.07.2024 mitgeteilt – regelmäßig von einer Gesamtlauflistung des Fahrzeuges von 300.000 km aus. Im Schriftsatz vom 23.08.2024 hat der Klägerin einen Kilometerstand von 159.902 km mitgeteilt gegenüber einem Kilometerstand des Fahrzeuges bei Erwerb von 78.700

km. Unter Anwendung der vorgenannten Formel errechnet sich daraus eine Nutzungsentschädigung von 9.906,79 €.

(2) Daneben ist der aktuelle Restwert des Fahrzeuges zu berücksichtigen, der nach den – durch eine DAT-Recherche unterlegten – Angaben des Klägers im Schriftsatz vom 23.08.2024 mit 12.600,00 € in Ansatz zu bringen ist.

Offensichtlich geht die Beklagte im Schriftsatz vom 30.08.2024 von einem höheren Restwert aus, den sie jedoch weder näher beziffert noch mit einer entsprechenden Recherche unterlegt. Auf Seite 52 des Schriftsatzes trägt die Beklagte vor, die Summe aus Restwert und anzurechnenden Nutzungen betrage 32.798,44 €. Eine nachvollziehbare Berechnung hierzu lässt sich dem Schriftsatz der Beklagten jedoch nicht entnehmen. Seitens der Kammer könnte ggf. der Versuch unternommen werden, anhand der von der Beklagten mitgeteilten Parameter eine Differenzierung zwischen der von ihr angenommenen Nutzungsentschädigung und dem Restwert vorzunehmen. Zutreffend verweist der Kläger allerdings darauf, dass es nicht Aufgabe

des Gerichts ist, den Restwert von Amts wegen zu ermitteln. Demgemäß ist es ebenso wenig Aufgabe des Gerichts, anhand der mitgeteilten vermeintlichen Gesamtsumme aus Restwert und Nutzungsentschädigung den auf den Restwert entfallenden Anteil zu „sezieren“. Ohnehin ist die – für den Vorteilsausgleich darlegungs- und beweispflichtige – Beklagte dem vom Kläger mitgeteilten Restwert nicht substantiiert entgegengetreten.

(3) Bei der Addition der Nutzungsentschädigung von 9.906,79 € und des Restwerts von 12.600,00 € errechnet sich eine Summe von 22.506,79 €. Diese Summe übersteigt den sich bei

einem Differenzschaden von 7,5 % anzunehmenden Wert des Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages (gezahlter Betrag abzgl. Differenzschaden) von 24.974,08 € nicht, so dass eine Anrechnung des Vorteilsausgleichs auf den Differenzschaden nicht in Betracht kommt.

(4) Anhaltspunkte für eine schadensmindernde Berücksichtigung weiterer Umstände lassen sich dem Vorbringen der Beklagten nicht entnehmen. Da – wie bereits mehrfach ausgeführt – auf die Umstände bei Abschluss des Kaufvertrages abzustellen ist, führen spätere Aktionen wie

etwa das Aufspielen eines Updates nicht zu einer Schadensminderung.

2. Der Anspruch des Klägers ist nicht verjährt.

Die Verjährung des Anspruches nach § 823 Abs. 2 BGB richtet sich nach den §§ 195, 199 BGB.

Nach § 195 BGB beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre. Sie beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist (§ 199 Abs. 1 Nr. 1 BGB) und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit hätte Kenntnis erlangen müssen. Für das Vorliegen der tatsächlichen Voraussetzungen der Verjährungseinrede ist die Beklagte darlegungs- und beweispflichtig, da sie sich auf Verjährung beruft.

Zur Begründung der Verjährungseinrede trägt die Beklagte vor, das Vorhandensein eines

Thermofensters in ihren Fahrzeugen sei durch den ersten Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen vom 22.04.2016 und einer entsprechenden Pressemitteilung aus ihrem Hause vom gleichen Tage bekannt gewesen. Darüber sei dann auch in den Medien berichtet worden. Im Geschäftsbericht 2016 vom 14.02.2017 habe sie im

Rahmen ihrer Regelberichte kontinuierlich darauf hingewiesen, dass in ihren Dieselfahrzeugen Funktionalitäten enthalten sein könnten, die möglicherweise als unzulässig zu qualifizieren sein könnten. Spätestens im letzten Quartal des Jahres 2018 hätte der Kläger Kenntnis von den anspruchsbegründenden Tatsachen erlangen müssen. Denn spätestens im Jahre 2018 sei allgemein bekannt gewesen, dass sie die Fahrzeugmotoren des streitgegenständlichen Typs OM651 zurückrufen musste.

Wann der Kläger tatsächlich Kenntnis vom Vorliegen der anspruchsbegründenden Tatsachen hatte, lässt sich dem Vortrag der Beklagten nicht entnehmen. Sie beruft sich lediglich auf eine fahrlässige Unkenntnis des Klägers, die sich vorliegend allerdings nicht feststellen lässt.

Eine grob fahrlässige Unkenntnis im Sinne des § 199 Abs. 1 BGB läge dann vor, wenn dem Kläger als Gläubiger des Anspruches die Kenntnis gefehlt hätte, weil er die im Verkehr erforderlich Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt und auch ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt bzw. dasjenige nicht beachtet hätte, was jedem hätte einleuchten

müssen. Die grobe Fahrlässigkeit bezieht sich dabei auf alle Merkmale der Anspruchsgrundlage

und bei der Verschuldenshaftung zudem auf das Vertretenmüssen des Schuldners. Demgegenüber wird nicht vorausgesetzt, dass der Gläubiger hieraus die zutreffenden rechtlichen Schlüsse zieht. Ausreichend ist, wenn dem Kläger aufgrund der ihm grob fahrlässig unbekannt gebliebenen Tatsachen hätte zugemutet werden können, zur Durchsetzung seiner Ansprüche gegen die Beklagte aussichtsreich, wenn auch nicht risikolos eine Klage zu erheben

– ggf. auch im Wege einer Feststellungsklage – (BGH, Urteil vom 14.07.2022 – VII ZR 422/21, NJW 2022,

3284, Rn. 16 + 17).

Nach den vorgenannten Grundsätzen ist vorliegend nicht von einer grob fahrlässigen Unkenntnis des Klägers auszugehen. Aus der Berichterstattung zum VW-Motor EA189 im Anschluss an die As-hoc-Mitteilung des VW-Konzerns im September 2015 lassen sich keine Rückschlüsse herleiten, da die Beklagte – gerichtsbekannt – stets betont hat, dass ihre Motoren

nicht mit dem VW-Motor EA189 gleichzusetzen seien. Die Beklagte hat auch zu keinem Zeitpunkt die Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung – als eine der Anspruchsvoraussetzungen für den geltend gemachten Anspruch – öffentlich bekannt gegeben; im Gegenteil ist sie auch im vorliegenden Verfahren nach wie vor der Ansicht, es sei im streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut. Selbst das KBA hat die Verwendung eines Thermofensters für sich genommen nicht als eine unzulässige Abschaltvorrichtung gewertet. Weshalb der Kläger hier „schlauer“ sein sollte als die Beklagte selbst und das KBA, erschließt sich dem Vorbringen der Beklagten nicht.

Zudem ist zu beachten, dass der Bundesgerichtshof und die Oberlandesgerichte –

insbesondere auch das Oberlandesgericht Oldenburg – bis zur Entscheidung des Europäischen

Gerichtshofes vom 21.03.2023 (C-200/21, NJW 2023, 1111) in ständiger Rechtsprechung die Anwendbarkeit des § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 BGB in Fällen der vorliegenden Art verneint haben. Aufgrund dieser ständigen Rechtsprechung wäre es dem Kläger aus der Sicht der Kammer nicht zumutbar gewesen, vor der Änderung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes im Jahre 2023 Klage zu erheben.

3. Daneben hat der Kläger gemäß §§ 291, 288 Abs. 1 BGB Anspruch auf Verzinsung des ausgerichteten Betrages in der geltend gemachten Höhe.

4. Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

Müller

Vorsitzender Richter am  
Landgericht

■■■■■■■■■■

Richter am Landgericht

Dr. ■■■■■■■■■■

Richterin am Landgericht

**Verkündet am 11.09.2024**

369

Kayser, Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle