Oberlandesgericht
Celle

Im Namen des Volkes

Urteil

16 U 69/24

14 O 187/23
Landgericht Hannover

In dem Rechtsstreit

[redacted]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:
Gansel Rechtsanwälte, Wallstraße 59, 10179 Berlin
Geschäftszeichen: 184868[redacted]

gegen

AUDI AG, vertreten durch den Vorstand, Auto-Union-Straße 1, 85057 Ingolstadt

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:
Freshfields Partnerschaftsgesellschaft mbB, Hohe Bleichen 7, 20354 Hamburg
Geschäftszeichen: [redacted]

hat das Oberlandesgericht Celle – 16. Zivilsenat – durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Wortmann-Obst, den Richter am Oberlandesgericht Borchers und den Richter am Oberlandesgericht Krackhardt auf die mündliche Verhandlung vom 06.11.2025 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Einzelrichters der 14. Zivilkammer des Landgerichts Hannover vom 18. September 2024 (unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels) teilweise geändert und

die Beklagte verurteilt, an den Kläger 1.827,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 21. November 2023 zu zahlen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz trägt der Kläger zu 92 % und die Beklagte zu 8 %. Von den Kosten der Berufung trägt der Kläger 2/3 und die Beklagte 1/3.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

4. Der Streitwert für die Berufung wird auf bis 6.000 € festgesetzt.

5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Es handelt sich um eine Klage aus dem Bereich des „Diesel-Abgas-Komplexes“. Der Kläger nimmt die Beklagte als Fahrzeugherstellerin auf Schadensersatz wegen eines gebraucht erworbenen PKW Audi A6 in Anspruch.

Der Kläger hat das streitgegenständliche Fahrzeug mit Kaufvertrag vom 19.01.2016 mit einem Kilometerstand von 25.898 für 36.550 € erworben (Anlage K 1). Das am 27.10.2014 erstzugelassene Fahrzeug verfügt über einen 2-Liter-Motor EA288 der Klasse Euro 6 und wurde in Luxemburg typengenehmigt. Der Kläger behauptet, in dem Fahrzeug seien verschiedene unzulässige Abschalteinrichtungen (Fahrkurvenerkennung zur Erkennung des Prüfzyklus mit anschließender manipulierter AdBlue-Dosierung, Thermofenster, Höhenabschalteinrichtung) verbaut. Das Fahrzeug unterliegt keinem Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA). Für das Fahrzeug existiert ein Software-Update, mit dem die Fahrkurvenerkennung entfernt werden kann. Dieses hat der Kläger nicht auf sein Fahrzeug aufspielen lassen. Am 15.08.2024 wies das streitgegenständliche Fahrzeug einen Kilometerstand von 97.820 km auf.
Das Landgericht hat die erstinstanzlich auf Ersatz eines Differenzschadens von 5.482,50 € nebst Prozesszinsen, Feststellung der Einstandspflicht für zukünftige Schäden und Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten gerichtete Klage mit Urteil vom 18.09.2024 abgewiesen. Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 7 Abs. 1 EG FGV scheide aus, weil es an dem erforderlichen Verschulden der Beklagten fehle. Diese habe sich in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Klägers, mit der dieser noch seine erstinstanzlichen Begehren auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 15 % des vom Kläger gezahlten Kaufpreises und Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten

weiterverfolgt. Das Landgericht habe die Klage zu Unrecht abgewiesen. Es habe rechtsfehlerhaft verkannt, dass dem Kläger ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens zustehe. Die Fahrkurvenerkennung stelle eine unzulässige Abschalteinrichtung dar. Auch das Thermofenster stelle eine unzulässige Abschalteinrichtung dar. Es bewirke, dass eine Abgasreinigung lediglich im Temperaturbereich von + 20 ° C bis + 30 ° C stattfinde. Die Beklagte habe ihren Vortrag zur Bedatung in zahlreichen Parallelverfahren geändert. Schließlich werde die Abgasrückführungsrate im streitgegenständlichen Fahrzeug spätestens ab einer Höhe von 1.000m in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck mindestens schrittweise reduziert, was ebenfalls eine unzulässigen Aschalteinrichtung darstelle. Auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum könne sich die Beklagte entgegen der Ansicht des Landgerichts nicht stützen. Es sei eine Gesamtlaufleistung von mindestens 300.000 km anzunehmen. Der Restwert des Fahrzeugs betrage 12.100 €.

Der Kläger beantragt,

unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils wie folgt zu erkennen:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [redacted] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens 5.482,50 € 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 Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.583,89 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt die angefochtene Entscheidung als zutreffend. Bei der im Fahrzeug vorhandenen Fahrkurvenerkennung handele es sich nicht um eine unzulässige Abschalteinrichtung, weil das Fahrzeug auch ohne diese den gesetzlichen NOx-Grenzwert im Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung eingehalten hätte. Auch bei dem Thermofenster handele es sich tatbestandlich bereits nicht um eine Abschalteinrichtung. Die Beklagte treffe kein Verschulden, weil sie den Motor nicht entwickelt habe. Jedenfalls sei sie einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen. Der derzeitige marktgerechte Fahrzeugwert betrage 19.062 €, mindestens jedoch 15.359 €.

Der Senat hat eine Auskunft des KBA eingeholt. Auf den Inhalt der unter dem 01.10.2025 erteilten Auskunft wird Bezug genommen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt und die von den Parteien gewechselten Schriftsätze verwiesen.

II.

Die Berufung ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt. In der Sache hat sie insoweit Erfolg, dass der Kläger von der Beklagten die Zahlung eines Betrags von 1.827,50 € (5% des Kaufpreises) als Differenzschaden nebst Prozesszinsen verlangen kann. Insoweit führt die Berufung zur teilweisen Aufhebung des erstinstanzlichen Urteils und zur Verurteilung der Beklagten. Im Übrigen bleibt sie ohne Erfolg.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Ersatz des in der Hauptsache allein noch geltend gemachten Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 7 Abs. 1 EG FGV in Höhe von 1.827,50 € nebst Prozesszinsen.

a) Die Beklagte hat § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt, indem sie eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt hat. Unzutreffend ist eine Übereinstimmungsbescheinigung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausweist (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 38). So liegt es hier. Unzulässige Abschalteinrichtungen liegen vor.
aa) Auf die unstreitig im Fahrzeug vorhandene Fahrkurvenerkennung kann sich der Kläger insoweit allerdings nicht berufen. Denn unstreitig liegt ein Software-Update vor, mit dem diese entfernt werden könnte, dass der Kläger nicht aufspielen lassen hat. Damit hat er gegen seine Schadensminderungspflicht aus § 254 Abs. 2 S. 1 Fall 2 BGB verstoßen und muss sich bei der Bemessung des Differenzschadens gemäß § 242 BGB so behandeln lassen, als hätte er einen aus dem Software-Update resultierenden Vorteil tatsächlich erzielt (vgl. BGH, Urteil vom 23. Oktober 2023, Az. VIa ZR 468/21, Rn. 14, juris; Urteil vom 20. Juli 2023, Az. III ZR 267/20, Rn. 33, juris).

bb) Unstreitig verfügt das Fahrzeug aber über ein sogenanntes Thermofenster. Zwar hat die Beklagte dessen konkrete Bedatung so vorgetragen, dass zwischen -24 °C und +70 °C Umgebungslufttemperatur keine Einschränkung der AGR erfolge, was das KBA in seiner Auskunft bestätigt hat, so dass es vor diesem Hintergrund an hinreichen substantiiertem Vortrag des Klägers dazu fehlt, warum gleichwohl lediglich zwischen 20 und 30 Grad Celsius eine

Abgasnachbehandlung erfolgen soll. Allerdings hat die Beklagte auch vorgetragen, dass durch Messungen im Innenraum des Motors doch Einschränkungen der AGR erfolgen. So hat die Beklagte vorgetragen, es fänden weitere Korrekturen der AGR-Rate z. B. abhängig von internen Parametern im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebssystem statt. Z.B. könnten 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 würden. Im streitgegenständlichen Fahrzeug sei ein Beispiel hierfür eine Korrekturfunktion, die an zwei Temperaturgrößen geknüpft sei, die im Motorraum durch Sensoren gemessen würden. Diese Sensoren befänden sich am Heißfilmluftmassenmesser (HFM) zwischen Luftfilter und Abgasturbolader, wo neben der Masse der einströmenden Frischluft auch deren Temperatur gemessen werde, bevor die Frischluft dem Verdichter des Abgasturboladers zugeführt werde, sowie im Motor nach dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler (SiLLK), wo die Temperatur der Frischgase gemessen werde, nachdem diese den Ladeluftkühler verlassen haben. Diese Korrekturfunktion bewirkten, dass die AGR-Rate in Abhängigkeit der Temperaturen am HFM und nach dem SiLLK angepasst werde. Hierdurch könne es faktisch auch bei Umgebungstemperaturen oberhalb von -24 °C und unterhalb von +70 °C zu einer Korrektur der AGR-Rate kommen. Das bleibt so vage, dass nicht festgestellt werden kann, dass diese „Korrekturen der AGR-Rate“ zulässig sein könnten. Deshalb kann auch nicht festgestellt werden, dass dies zum Schutz des Motors und des sicheren Fahrzeugbetrieb erforderlich wäre. Daher liegt insoweit eine unzulässige Abschalteinrichtung vor.

cc) Die im PKW vorhandene Höhenabschaltung, die jedenfalls ab 1.000 Höhenmetern wirkt, ist ebenfalls als unzulässige Abschalteinrichtung zu bewerten. Die gesteuerte Minderung der Abgasrückführung abhängig von dem Außenluftdruck (Höhenabschaltung) stellt eine Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 714/2007 dar. Eine Abschalteinrichtung, die das Emissionskontrollsystem in einer Höhe über dem Meeresspiegel, die in einigen Regionen der Europäischen Union die typischen Bedingungen darstellen, durchgängig in ihrer Wirksamkeit mindert, ist auch nicht rechtfertigungsfähig (vgl. dazu ausführlich: Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, 2 U 155/21, Urteil vom 11. Oktober 2024; OLG Karlsruhe, 8 U 397/22, Urteil vom 12. März 2024).

b) Eine Haftung der Beklagten auf Ersatz des Differenzschadens scheitert auch nicht an einem mangelnden Verschulden. Eine Schadensersatzhaftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV setzt ein Verschulden des in Anspruch genommenen Fahrzeugherstellers voraus, wofür nach dem heranzuziehenden Maßstab des § 37 Abs. 1 EG-FGV ein fahrlässiger Verstoß genügt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 38). Bei – wie hier – objektiv feststehender Verletzung eines Schutzgesetzes muss der das Schutzgesetz Übertretende in aller Regel Umstände darlegen

und beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens auszuräumen. Dies gilt nur dann nicht, wenn der Schadensersatzanspruch – was hier nicht der Fall ist – Vorsatz voraussetzt (vgl. BGH, Urteil vom 3. Mai 2016 – II ZR 311/14, juris Rn. 16; Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59). Die Haftung wegen Fahrlässigkeit ist – neben dem Fall einer Verhaltensänderung – nur bei einem unvermeidbaren Rechtsirrtum ausgeschlossen (vgl. BGH, Urteil vom 15. Juli 2014 – XI ZR 418/13, juris Rn. 14 allg. zu § 276 BGB; Urteil vom 30. Mai 1972 – VI ZR 6/71, juris Rn. 29; Urteil vom 12. Mai 1992 – VI ZR 257/91, juris Rn. 20 jeweils zum Deliktsrecht). 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 (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 63; Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 13). Der für die Widerlegung des Verschuldensvorwurfs maßgebliche Zeitpunkt ist der Abschluss des Kaufvertrages (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 61; Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, jurisRn. 13, 15).

Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus. Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der von dem 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 des Kaufvertragsschlusses im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 14). Erst im Anschluss an die Darlegung und den Nachweis dieser Umstände kann Bedeutung gewinnen, ob der Rechtsirrtum unvermeidbar war (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 15). Schon daran fehlt es hier. Die Beklagte hat einen Irrtum ihrer sämtlichen verfassungsmäßigen Vertreter nicht dargelegt.

c) Der Schaden des Klägers ist hier im unteren Bereich anzusiedeln. Zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs durch den Kläger entsprach sowohl die Verwendung eines Thermofensters als auch einer „Höhenabschalteinrichtung“ noch der üblichen und z.B. vom KBA tolerierten Praxis. Dies genügt zwar nach den obigen Darlegungen nicht, den Verschuldensvorwurf gegenüber der Beklagten entfallen zu lassen, führt aber dazu, dass der Grad des Verschuldens der Beklagten hinter dem einer manipulativen Prüfstanderkennung zurückbleibt und deutlich geringer einzustufen ist. Daher erscheint dem Senat die Beeinträchtigung des Vorteils der jederzeitigen Verfügbarkeit des Fahrzeugs hier mit einem Ersatzbetrag in Höhe von 5 % des gezahlten Kaufpreises angemessen abgegolten.

d) Dieser Differenzschaden ist durch die Anrechnung eines Vorteilsausgleichs nicht aufgezehrt oder verringert.

Zwar finden auf den Differenzschaden die von der Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe des Vorteilsausgleichs zum sogenannten „kleinen“ Schadensersatz Anwendung (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 80 mit Verweis auf BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 – VI ZR 40/20, juris Rn. 23 f.; Urteil vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21, juris Rn. 17). Dies hat zur Folge, dass die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs anspruchsmindernd im Wege der Vorteilsausgleichung anzurechnen sein können, soweit sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen, wofür die Beklagte darlegungs- und beweisbelastet ist.

Die insoweit vorzunehmende Vorteilsanrechnung führt hier aber zu keiner Reduzierung des Anspruchs.

aa) Bei der gemäß § 287 ZPO vorzunehmenden Bemessung der anzurechnenden Vorteile ist für die Nutzungsentschädigung folgende Berechnungsformel zugrunde zu legen (vgl. BGH, Urteil vom 9. April 2014 – VIII ZR 215/13, juris Rn. 14 m.w.N. zum Rücktritt; Urteil vom 19. Januar 2021 – VI ZR 8/20, juris Rn. 13; Urteil vom 23. März 2021 – VI ZR 3/20, juris Rn. 10; Urteil vom 18. Mai 2021 – VI ZR 720/20, juris Rn. 6; Urteil vom 24. Oktober 2023 – VI ZR 131/20, juris Rn. 29 zur Schadenshaftung):

$$\text{Bruttokaufpreis x} \frac{\text{gefahrene Strecke (seit Erwerb)}}{\text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}} = \text{gezogene Nutzungen.}$$

Für die Berechnung der Nutzungsvorteile schätzt der Senat (§ 287 ZPO) die Gesamtlaufleistung auf 250.000 km. Für die Prognose der Gesamtlaufleistung sind in erster Linie Fahrzeugtyp und Baujahr maßgeblich (vgl. BGH, Urteil vom 27. April 2021 – VI ZR 812/20, juris Rn. 16), wobei es nicht auf die mögliche Laufleistung des Motors an sich, sondern die Lebensdauer des (gesamten) Fahrzeugs ankommt. Da Fahrzeuge aus verschiedenen Teilen mit unterschiedlicher Lebensdauer bestehen und bei zunehmender Nutzungsdauer die Reparaturanfälligkeit steigt, werden in aller Regel bereits wirtschaftliche Erwägungen dazu führen, dass eine mögliche Lebensdauer des Motors nicht ausgeschöpft wird und daher nicht mit der maßgeblichen Gesamtnutzungsdauer des Fahrzeugs gleichzusetzen ist (vgl. BGH, Urteil vom 29. September 2021 – VIII ZR 111/20, juris Rn. 58). Daher kommt es auf die unter gewöhnlichen Umständen zu erzielende (durchschnittliche) Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs und nicht darauf an, welche Gesamtlaufleistung das Fahrzeug unter günstigen Bedingungen im äußersten Fall erreichen kann oder in bestimmten Einzelfällen erreicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 29. September 2021 – VIII ZR 111/20, juris Rn. 59). Die Laufleistung von 250.000 km entspricht der gewöhnlichen Lebensdauer eines – wie hier – Fahrzeugs mit einem 2-Liter-Motor (wenn auch nicht der maximalen, bei entsprechend gesteigertem Erhaltungsaufwand technisch

möglichen Leistungsgrenze) und wird der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Celle regelmäßig zugrunde gelegt (vgl. Urteile des OLG Celle vom 20. November 2019 – 7 U 244/18 und vom 22. Januar 2020 – 7 U 445/18; Urteil vom 11. Oktober 2023 – 7 U 794/21, juris Rn. 74; auch OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 – 13 U 149/18, juris Rn. 91 f.; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5. März 2019 – 13 U 142/18, juris Rn. 114).

Die Prognose der erwarteten Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt für die Berechnung der Nutzungsvorteile kann nicht anhand der tatsächlichen individuellen Durchschnittsfahrleistung erfolgen. Denn es kommt auf die unter gewöhnlichen Umständen zu erzielende (durchschnittliche) Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs und nicht darauf, welche Gesamtlaufleistung das Fahrzeug in bestimmten Einzelfällen erreicht. Zu den danach maßgeblichen Bemessungsfaktoren gehört die individuelle Fahrleistung des Klägers nicht. Mit den gezogenen Nutzungen wird der Wert, den die Vorteile des Gebrauchs des Fahrzeugs haben, in Geld erfasst. Dabei ist – spiegelbildlich zur Bestimmung des Differenzschadens – eine Prognose der Gesamtfahrleistung im Kaufzeitpunkt vorzunehmen. Deshalb liegt im Grundsatz ein Rückschaufehler vor, wenn diese Prognose aufgrund der erst nach dem Kauf entstandenen tatsächlichen Fahrleistung vorgenommen würde (vgl. auch OLG Celle, Urteil vom 19.06.2024, Az. 7 U 149/22).

Die Nutzungsentschädigung beträgt unter Zugrundelegung der unstreitigen Werte (25.898 km bei Kauf am 19.01.2016 und 97.820 km am 15.08.2024; das bedeutet im Besitz des Klägers ca. 700 km pro Monat und somit heute geschätzt mindestens 105.000 km) rund 13.000 €:

$$\frac{36.550\ € \text{ [Kaufpreis]} \times 79.102\ \text{km [Laufleistung: } 105.000\ \text{km} - 25.898\ \text{km]}}{224.102\ \text{km [Gesamtlaufleistung:} 250.000\ \text{km} - 25.898\ \text{km]}}$$

bb) Der Restwert ist vom Senat nach § 287 ZPO zu schätzen. Der Kläger hat einen Restwert von 12.100 € behauptet, wobei er sich auf einen Abdruck aus DAT bezogen hat, der ausweist, dass konkrete Ausstattungsmerkmale des Fahrzeugs diesen Wert „um bis zu 30 % erhöhen“ können. Die Beklagte behauptet einen derzeitigen marktgerechten Fahrzeugwert von 19.062 €, mindestens jedoch in Höhe der von ihr vorgelegten DAT-Bewertung von 15.359 €. Letztlich kann der genaue Wert dahinstehen. Denn selbst bei Zugrundelegung des von der Beklagten behaupteten höchsten Wertes von 19.062 €, übersteigen Nutzungsersatz (13.000 €) und Restwert (19.062 €) in der Summe (32.062 €) den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Kauf in Höhe von 34.722,50 € (95 % des Kaufpreises) bei weitem nicht, weshalb keine Anrechnung auf den Differenzschaden in Höhe von 1.827,50 € (5 % des Kaufpreises) erfolgt.

cc) Zinsen können aus § 291 BGB ab Rechtshängigkeit (die Klage wurde am 20.11.2023 zugestellt) verlangt werden.

e) Freistellung von den (ohnehin deutlich überhöhten) vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten kann der Kläger aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 7 Abs. 1 EG FGV nicht verlangen, weil der Differenzschaden nach der Rechtsprechung des BGH insoweit abschließend ist. Zudem wurde außergerichtlich auch zu Unrecht der volle Kaufpreis gefordert.

2. Weitere Anspruchsgrundlagen kommen nach der ständigen Rechtsprechung des Senats nicht in Betracht. Ein Anspruch aus § 826 Abs. 1 BGB scheitert bereits am Fehlen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung des Klägers durch die Beklagte.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 97 ZPO. Soweit der Kläger für den Fall einer nicht vollständigen Auferlegung der Kosten auf die Beklagte die Aussetzung des Verfahrens gemäß Art. 267 Abs. 1 Buchst. a, Abs. 2 AEUV beantragt hat, war die nicht veranlasst. Der Senat hält die aufgeworfene Frage nicht für klärungsbedürftig und § 92 ZPO offenkundig mit EU-Recht vereinbar, zumal der Kläger erstinstanzlich neben dem Ersatz des Differenzschadens noch Feststellung der Einstandspflicht für künftige Schäden begehrt und selbst einen Streitwert von 24.270,21 € angenommen hatte, was eine teilweise Auferlegung der Kosten in jedem Fall rechtfertigt.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10 Satz 2, 713 ZPO. Gründe, die Revision zuzulassen, liegen nicht vor.

Wortmann-Obst Borchers Krackhardt

Verkündet am 04.12.2025

[redacted] Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle