

Az.: 7 U 147/22
14 O 86/21 LG Frankfurt (Oder)



Brandenburgisches Oberlandesgericht

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

des

Klägers und Berufungsklägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwälte Rechtsanwalts-Aktiengesellschaft, Wallstraße 59,
10179 Berlin

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

Dokument unterschrieben
von: Schneider
am: 04.05.2026 11:06

Beklagte und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte GIW Rechtsanwälte Graßhoff v. Wrangell Burwitz, Partnerschaft mit beschränk-
ter Berufshaftung, Alexandrinenstraße 31, 19055 Schwerin

hat der 7. Zivilsenat des Brandenburgischen Oberlandesgerichts durch den Richter am Oberlan-
desgericht Funder als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 08.04.2026 für
Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 10.04.2022 verkündete Urteil der 4. Zivilkammer
des Landgerichts Frankfurt (Oder), Az. 14 O 86/21, teilweise abgeändert.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.725,69 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 07.04.2021 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Soweit der Kläger die Berufung zurückgenommen hat, ist er des eingelegten Rechtsmittels verlustig.

Die Kosten des Rechtsstreits hat der Kläger zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte Berufung hat nur zu einem geringen Teil Erfolg.

I.

Die mit Schriftsatz vom 01.07.2024 vorgenommene Klageänderung ist ohne weiteres zulässig, da es sich bei dem zunächst geltend gemachten Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages und dem Schadensersatzanspruch auf Ersatz des Minderwerts bzw. des Differenzschadens lediglich um unterschiedliche Methoden der Schadensberechnung handelt, die jeweils an die Vertrauensinvestition des Käufers bei Abschluss des Kaufvertrages anknüpfen, so dass ein einheitlicher Lebenssachverhalt vorliegt (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 Rn. 45).

II.

Die Klage ist teilweise begründet. Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens in Höhe von 1.725,69 € aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu.

1.

Mittlerweile ist höchstrichterlich geklärt, dass §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV Schutzgesetze i.S. des § 823 Abs. 2 BGB sind und dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs unter den Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1,

27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch gegen den Fahrzeughersteller auf Ersatz des Differenzschadens besteht (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O., Rn. 28 ff.).

2.

Die Voraussetzungen des Anspruchs liegen vor. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt.

a) Unzutreffend ist eine Übereinstimmungsbescheinigung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausweist. Die Übereinstimmungsbescheinigung weist danach gemäß der Auslegung des Unionsrechts durch den EuGH nicht nur die Übereinstimmung des Kraftfahrzeugs mit dem genehmigten Typ aus, sondern auch die Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit allen Rechtsakten, also auch mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007. Die Übereinstimmungsbescheinigung verweist nach ihrem gesetzlichen Inhalt auch auf materielle Voraussetzungen, die im Falle einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht vorliegen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 34).

Unter welchen konkreten Umständen eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, richtet sich nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007. Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ist nach der Rechtsprechung des EuGH auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (vgl. EuGH, Urteile vom 14.07.2022 – C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 40; C-134/20, EuZW 2022, 1073 und C-145/20, EuZW 2022, 1080). Nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, 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. Auf die Einhaltung der Grenzwerte unter den Bedingungen des NEFZ kommt es nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 50 f.).

b) Nach Würdigung des gesamten Vortrags der Parteien ist der Senat davon überzeugt, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz kommt.

aa) Hinsichtlich der im Fahrzeug unstreitig vorhandenen Fahrkurvenerkennung beruft sich die Beklagte allein darauf, dass das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bestätigt habe, dass die Fahrkurvenerkennung keinen Einfluss auf das Emissionsverhalten habe, und verweist in diesem Zusammen-

hang auf die als Anlage BB 8 vorgelegte Auskunft gegenüber dem LG Bayreuth (Bl. 11 Anlagenheft Beklagte). Dem ist der Kläger letztlich nicht mehr substantiiert entgegengetreten. Entgegen der Auffassung des Klägers verweist das KBA in dieser Auskunft nicht nur pauschal darauf, dass in dem Fahrzeug keine unzulässigen Abschaltseinrichtungen festgestellt wurden, sondern es wird ein konkreter Bezug zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens hergestellt und eine solche verneint. Der Kläger ist somit für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung in Form der Fahrkurvenerkennung beweisfällig geblieben.

bb) In Bezug auf das „Thermofenster“ hat die Beklagte vorgetragen, dass eine Korrektur der AGR-Rate nur bei einer Umgebungstemperatur von unterhalb -24°C oder oberhalb von $+70^{\circ}\text{C}$ erfolgt. In diesem Fall liegt bereits tatbestandlich keine Abschaltseinrichtung vor, da Temperaturbereiche unterhalb und oberhalb dieser Temperaturen nicht mehr zu den tatsächlichen Fahrbedingungen gehören, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 18.12.2023 – 16a U 1115/22, juris Rn. 15; OLG Dresden, Beschluss vom 07.07.2023 – 3 U 1889/22, juris Rn. 31; OLG Braunschweig, Beschluss vom 13.07.2023 – 7 U 4/21, juris Rn. 3; OLG Hamm, Beschluss vom 13.07.2023 – 13 U 527/21, juris Rn. 116; OLG Dresden, Urteil vom 12.09.2023 – 4 U 1689/22, juris Rn. 24; OLG Celle, Urteil vom 18.10.2023 – 7 U 67/23, juris Rn. 77).

Die Beklagte trägt jedoch auch vor, dass im Fahrzeug weitere Korrekturen der AGR-Rate abhängig von internen Parametern im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebssystem stattfinden, und zwar anhand von im Motorraum durch Sensoren gemessenen Temperaturgrößen am HFM-Luftmassenmesser und dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler. Diese Korrekturfunktion bewirke, dass die AGR-Rate in Abhängigkeit der dort gemessenen Temperaturen angepasst werde, und zwar unabhängig von der Umgebungstemperatur (S. 13 des Schriftsatzes vom 16.03.2026, Bl. 285 OLG-Akte). Dies bedeutet nach dem Verständnis des Senats jedoch nichts anderes, als dass durch diese Korrekturfunktion innerhalb der Temperaturen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind, die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems zumindest beeinflusst wird. Dass eine solche „Anpassung“ der AGR-Rate keinen Einfluss auf die Wirksamkeit insgesamt hat oder ein solcher Einfluss auf andere Weise kompensiert wird, also nicht zu einer Verringerung und damit zu einem höheren Ausstoß an NO_x-Emissionen führt, legt die Beklagte ungeachtet der sie diesbezüglich treffenden sekundären Darlegungslast nicht dar (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 07.05.2024 – 8 U 8/22, juris Rn. 44; OLG Bremen, Urteil vom 11.10.2024 – 2 U 155/21, juris Rn. 46; so wohl auch OLG München, Urteil vom 22.12.2023 – 13 U 892/21, juris Rn. 68). Der Kläger hat sich diesen Vortrag auch konkludent zumindest hilfsweise zu Eigen gemacht, indem er im Schriftsatz vom 01.07.2024 die entsprechende Rechtsprechung des OLG Karlsruhe zitiert (Bl.

160 ff. OLG-Akte). Damit ist unstreitig, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug die Abgasrückführung auch bei Umgebungstemperaturen zwischen -24° C und +70° C nicht zu 100 % aktiv ist, sondern – zumindest auch – in Abhängigkeit von der Außentemperatur „angepasst“ wird. Da die Beklagte den Temperaturbereich, in dem die AGR-Rate in Abhängigkeit von den an den genannten Sensoren gemessenen Temperaturen reduziert wird, nicht weiter eingegrenzt hat, ist davon auszugehen, dass auch zu den im Unionsgebiet üblichen Temperaturen eine solche Einschränkung der AGR-Rate erfolgt (vgl. OLG Oldenburg, Urteil vom 16.10.2025 - 1 U 37/25).

cc) Dass diese Korrekturfunktion zum Schutz des Motors und eines sicheren Fahrzeugbetriebs erforderlich ist und deshalb die Ausnahmegvorschrift des Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 715/2007 Anwendung findet, lässt sich dem Vortrag der Beklagten nicht entnehmen.

Der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) Nr. 715/2007 setzt kumulativ (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111, juris Rn. 62; VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023 - 3 A 113/18, juris Rn. 310) voraus, dass eine Notwendigkeit der Einrichtung zum Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall besteht und dass dies zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlich ist.

Die Begriffe „Unfall“ und „Beschädigung“ in diesem Sinn sind dahin auszulegen, dass eine die Wirkung des Emissionskontrollsystems verringernde Abschalteinrichtung, um nach dieser Bestimmung zulässig zu sein, notwendig sein muss, um den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 - C-134/20 a.a.O. juris Rn. 72 f.), was voraussetzt, dass unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall bestehen, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 - C-134/20, a.a.O., juris Rn. 67). Die bloße Verschmutzung und ein Verschleiß des Motors können daher nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinn angesehen werden, da sie im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent sind (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 - C-134/20, a.a.O., juris Rn. 65; OLG Frankfurt, Urteil vom 30.01.2024 – 10 U 217/20, juris Rn. 13).

Die Beklagte hat dazu vorgetragen, ohne die beschriebene Funktionsweise der AGR bestünde ein hohes Risiko, dass die Grenztemperatur des Ladeluftrohrs und der Kühlkassette des Ladeluftkühlers überschritten würden, was zu Schmelzschäden an Ladeluftrohr oder Rissen aufgrund thermischer Überbelastung der Kühlkassette des Ladeluftkühlers führen könne, wodurch es zum plötzlichen und unerwarteten Motorschaden mit Motorstillstand und damit auch zum Risiko für den sicheren Fahrzeugbetrieb kommen könne. Außerdem bestünde ohne die AGR-Korrekturen das nicht unerhebliche Risiko, dass es aufgrund der sehr hohen Temperaturen am Ausgang des Verdichters des Turboladers zu einem „Cracken“ des in der verdichteten Frischladung enthalte-

nen Öls und einem daraus resultierenden Schichtaufbau im Verdichter kommen könne („Verkokung“). Dies führe zu einer Beeinträchtigung des Wirkungsgrades des Verdichters mit der Folge einer nochmals erhöhten Temperatur der verdichteten Frischladung am Austritt des Verdichters. Zudem seien ohne die Korrektur Situationen denkbar, in denen der Turbolader zur Aufrechterhaltung des erforderlichen Ladedrucks in zu hohe Drehzahlbereiche komme. Neben einem plötzlichen, nicht vorhersehbaren Ausfall des Turboladers mit der Folge eines Leistungsabfalls des Fahrzeugs könne es zu schwerwiegenden Schäden des Turboladers kommen. Hierdurch könnten Metallspäne oder Bruchstücke des Verdichterrades in den Brennraum gelangen und dort, Kolben, Kolbenringe, Ventile und die Brennraumwand schädigen oder zerstören und damit einen kapitalen Motorschaden verursachen mit der Folge eines nicht vorhersehbaren plötzlichen Leistungsabfalls des Fahrzeugs. Nicht zuletzt komme es ohne die Korrektur zu einer deutlichen Erhöhung der Temperatur der Frischladung verbunden mit einem überproportionalen Anstieg an Partikelemissionen und infolge dessen zu einer unkontrollierten Beladung des Dieselpartikelfilters mit massiver Temperaturerhöhung. Dies könne zum Schmelzen sowie zum Brand benachbarter Bauteile sowie des Dieselpartikelfilters und damit zur Beschädigung des Motors und Gefährdung des sicheren Fahrzeugbetriebs führen (Bl. 286 OLG-Akte). Die Beklagte bringt damit jedoch nur mittelbare Risiken für den Motor vor, die von der Ausnahmegvorschrift des Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 715/2007 nicht erfasst werden. Auch lässt sich dem Vortrag nicht entnehmen, dass es sich bei den befürchteten Risiken nicht lediglich um bloße Verschmutzungen oder ein Verschleiß des Motors handelt. Ebenfalls ist nicht erkennbar, ob diese Risiken den Motor als solchen, oder nicht doch andere von Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 715/2007 nicht erfasste Bauteile des Fahrzeugs betreffen (vgl. OLG Frankfurt a.a.O. Rn. 14).

dd) Darauf, ob in dem Fahrzeug die AGR-Rate zusätzlich auch ab einer Höhe von 1000 Metern in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck reduziert wird, ob darin ebenfalls eine unzulässige Abschalt-einrichtung liegt und dieser erstmals im Berufungsverfahren erfolgte Vortrag noch berücksichtigt werden kann, kommt es letztlich nicht an.

c) Die Beklagte handelte auch fahrlässig. Auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum kann sie sich nicht mit Erfolg berufen.

aa) Grundsätzlich muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 59).

bb) Danach ist das Verschulden zu vermuten. Die Vermutung wird nicht dadurch widerlegt, weil die Beklagte im maßgeblichen Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages die Korrekturfunktion potenziellen Käufern bekannt gemacht und Maßnahmen zu deren Beseitigung ergriffen hätte (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 61). Die Offenlegung im Zuge des Bekanntwerdens des „Dieselskandals“ erfolgte erst zwei Jahre nach Abschluss des Kaufvertrages. Auf eine Verhaltensänderung zwischen der Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung und dem Abschluss des Kaufvertrages kann sich die Beklagte daher nicht mit Erfolg berufen.

cc) Die Voraussetzungen eines unvermeidbaren Verbotsirrtums sind ebenfalls nicht vorgetragen.

Der EuGH hat mit Urteil vom 01.08.2025 (C-666/23, BeckRS 2025, 18666) entschieden, dass Art. 18 Abs. 1, 26 Abs. 1 und 46 der Richtlinie 2007/46/EG dahin auszulegen sind, dass sie im Rahmen einer vom Käufer eines Kraftfahrzeuges erhobenen Klage auf Ersatz des durch das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verursachten Schadens den Fahrzeughersteller daran hindern, sich zu seiner Entlastung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum hinsichtlich der Unzulässigkeit dieser Abschaltvorrichtung zu berufen, der darauf zurückzuführen sein soll, dass von der zuständigen Behörde eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde oder die Behörde, wenn sie von dem Hersteller dazu befragt worden wäre, seine rechtliche Beurteilung bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung bestätigt hätte (vgl. EuGH a.a.O. Rn. 83). Auf das Vorliegen einer hypothetischen Genehmigung kommt es damit nicht (mehr) an.

Im Übrigen setzt die Darlegung eines unvermeidbaren Verbotsirrtums eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus (BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 63). Der Fahrzeughersteller 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 Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, a.a.O. Rn. 62) im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25.09.2023 – VIa ZR 1/23, Rn. 14). Das Vorhandensein einer EG-Typgenehmigung oder die Ermittlung einer hypothetischen Genehmigung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde betreffen nicht den Verbotsirrtum als solchen, sondern dessen Unvermeidbarkeit. Die Verneinung eines Verschuldens unter dem Gesichtspunkt eines unvermeidbaren Verbotsirrtums und gestützt auf Äußerungen der zuständigen Typgenehmigungsbehörde setzt zunächst einen Irrtum der Beklagten voraus (vgl. BGH, Urteil vom 25.09.2023 a.a.O.; BGH, Urteil vom 27.11.2023 – VIa ZR 1425/22, Rn. 32; BGH, Urteil vom 12.03.2024 – VIa ZR 635/23 Rn. 15; BGH, Urteil vom 16.04.2024 – VIa ZR 1080/22 Rn. 12). Dass sich die verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten im maßgeblichen Zeit-

punkt des Kaufvertragsabschlusses mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Irrtum befanden oder im Fall einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügt haben, hat die Beklagte im Hinblick auf die AGR-Korrekturfunktion schon nicht behauptet.

d) Der dem Kläger entstandene Schaden liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 40).

aa) Ein dem Kläger entstandener Differenzschaden ist im Streitfall auf nicht mehr als 5% des Kaufpreises zu schätzen. Der Einholung eines Sachverständigengutachtens bedarf es dazu nicht (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 78). Das Unionsrecht hindert an einer Begrenzung des Schadensersatzes nicht, sofern die Entschädigung eine angemessene Wiedergutmachung darstellt (vgl. EuGH, Urteil vom 01.08.2025, C-666/23 Rn. 104 ff.).

Bei der Schätzung des Differenzschadens auf lediglich 5% ist zu berücksichtigen, dass das Risiko behördlicher Anordnungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen als gegen Null anzusehen ist, nachdem der Kläger das Fahrzeug mittlerweile seit 12 Jahren ohne Beanstandungen nutzt. Auch ist ein etwaiges Verschulden der verantwortlichen Vertreter der Beklagten im Hinblick auf die seinerzeit nicht eindeutig geklärte Rechtslage und die Verwaltungspraxis des KBA, das weder die Fahrkurvenerkennung noch das „Thermofenster“ beanstandet oder zum Anlass für Rückrufaktionen oder sonstige Anordnungen genommen hat, eher als gering anzusehen.

Etwas anderes folgt auch nicht aus dem vom Kläger angeführten - nicht rechtskräftigen - Urteil des OVG Schleswig-Holstein vom 25.09.2025, Az. 4 LB 36/23. Abgesehen davon, dass dieses Urteil Fahrzeuge mit dem Motortyp EA 189 betrifft, ist nicht ersichtlich, dass seit Erlass des Urteils vor mehr als sechs Monaten seitens des KBA massenhaft Rückrufaktionen betreffend Fahrzeuge mit EA 288-Motor betrieben werden oder dies in naher Zukunft, in der der Kläger das Fahrzeug noch nutzt, unmittelbar zu erwarten ist.

bb) Der dem Kläger durch den Erwerb eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Fahrzeugs entstandene Schaden ist zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Senat durch die gezogenen Nutzungsvorteile und den anzusetzenden Restwert nicht mittlerweile vollständig aufgezehrt.

Der Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens unterliegt im Ausgangspunkt der Vorteilsausgleichung (vgl. BGH, Urteil vom 24.07.2023 – VIa ZR 752/22, Rn. 12). Nutzungsvorteile und Restwert des Fahrzeugs sind allerdings erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzusehen,

als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 a.a.O. Rn. 80). Auch der EuGH hat die Anrechnung von Nutzungsvorteilen bei der Ermittlung des Schadens in seinem Urteil vom 01.08.2025 (a.a.O.) nicht beanstandet. Dem Urteil ist auch nicht zu entnehmen, dass eine solche Anrechnung von Vorteilen nicht dazu führen darf, dass ein zu ersetzender Schaden nicht mehr verbleibt. Auch der BGH führt in Kenntnis der EuGH-Entscheidung vom 01.08.2025 seine bisherige Rechtsprechung zur Vorteilsausgleichung weiterhin uneingeschränkt fort (BGH, Beschluss vom 02.09.2025, Az.: VIa ZR 87/24, juris).

Das Fahrzeug des Klägers wies unstreitig am 06.04.2026 einen Kilometerstand von 210.173 km auf. Der Kläger hat das Fahrzeug mit einem Kilometerstand von 4 km erworben. Seit Erstzulassung des Fahrzeugs im März 2014 ist der Kläger somit bis dahin 210.169 km gefahren. Bei einer vom Senat in ständiger Rechtsprechung angenommenen Gesamtleistung von 300.000 km ergibt sich nach der vom BGH gebilligten linearen Berechnungsmethode danach ein Nutzungsvorteil in Höhe von 24.179,43 € ($[\text{Kaufpreis} \cdot \text{gefahrte Kilometer}] : \text{Restlaufleistung}$).

Hinzu kommt der Restwert des Fahrzeugs, den der Senat in Übereinstimmung mit der Klägerseite auf 7.000,00 € schätzt (§ 287 ZPO). Zwar ist der Restwert von der Beklagten mit 10.473,00 € angegeben worden (Bl. 232 OLG-Akte). Dieser Wert ist erstmals mit Schriftsatz vom 07.04.2026, der im Termin zur mündlichen Verhandlung noch nicht vorlag, bestritten worden. Der von der Beklagten angegebene Restwert bezog sich jedoch auf den Stichtag 01.07.2024 und einen damaligen Kilometerstand von 175.000 km (Anlage B 7). Nachdem der Kläger bis zur mündlichen Verhandlung eine weitere Fahrstrecke von ca. 35.000 km zurückgelegt hat, liegt auf der Hand, dass sich diese weitere Nutzung auch auf die Höhe des Restwertes auswirkt. Zudem handelt es sich bei dem angegebenen Restwert von 10.473,00 € um den Händlerverkaufswert. Dieser Wert ist jedoch nicht maßgeblich, denn in diesem ist eine Marge des Händlers ebenso enthalten, wie etwaige Vorteile, die sich ein Kunde bei einem Kauf von einem Händler verspricht. Eine Privatperson wird im Regelfall nicht diesen Preis erzielen. Daher ist auf den Händlereinkaufswert abzustellen. Dieser kann durch Abzug von 15% vom Händlerverkaufswert geschätzt werden (vgl. z.B. OLG Hamm, Urteil vom 13.06.2024 - I-22 U 67/23, juris Rn. 46; OLG Saarbrücken, Urteil vom 29.09.2023 - 3 U 20/22, juris Rn. 22 m.w.N.). Danach ergäbe sich ein Restwert von 8.902,05 €. Eine vom Senat im Internet unter www.dat.de durchgeführte Recherche ergab für das Fahrzeug unter Zugrundelegung eines Kilometerstandes von ca. 205.000 km einen Restwert von 6.700,00 €.

Nutzungsvorteile und Restwert ergeben somit insgesamt einen Betrag von 31.179,43 €. Dieser Betrag liegt noch unter dem Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages von 32.788,11

€ (34.513,80 - 5%), so dass eine Anrechnung ausscheidet.

III.

Der Zinsanspruch folgt aus § 291 BGB ab der Zustellung der ursprünglichen Klage, da es sich bei der Umstellung des ursprünglichen Klageantrages auf den Differenzschadensersatzanspruch nur um eine zulässige Antragsänderung handelt (s.o. unter I.)

IV.

Ein Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten besteht nicht.

Der Anspruch kann nicht auf § 823 Abs. 2 BGB, §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV gestützt werden, weil das Interesse, keinen Vermögensnachteil in Form von Rechtsverfolgungskosten zu erleiden, von den §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht geschützt wird (BGH, Urteil vom 16.10.2023 - VIa ZR 14/22, Rn. 13). Ein Anspruch auf Freistellung von Anwaltskosten aus Verzug der Beklagten mit dem Ersatz des Differenzschadens (§§ 280, 286 BGB) ist ebenfalls nicht gegeben. Es ist bereits nicht ersichtlich, dass der Kläger diesen Schaden überhaupt vorgerichtlich anwaltlich geltend machen ließ, ohne bereits Klageauftrag erteilt zu haben.

Ein weitergehender Anspruch ergibt sich auch nicht aus §§ 826, 31 BGB oder aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB, nachdem der Kläger seinen Anspruch auf den Differenzschaden unter Zurücknahme der weitergehenden Berufung reduziert hat und Ansprüche aus §§ 826, 31 BGB nicht mehr geltend macht.

V.

Der Beklagten war auf den umfangreichen Schriftsatz des Klägers vom 07.04.2026, der durch ein Versehen der Geschäftsstelle dem erkennenden Einzelrichter vor dem Termin nicht vorgelegt wurde, keine weitere Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Der Schriftsatz enthält kein neues entscheidungserhebliches Vorbringen, zu dem der Beklagten noch rechtliches Gehör gewährt werden müsste. Wie ausgeführt, kommt es für die Entscheidung des Rechtsstreits nicht auf das Vorliegen einer Umgebungsdruckkontrolle an. Soweit in dem Schriftsatz erstmals der von der Beklagten angegebene Restwert des Fahrzeugs bestritten worden ist, hat der Senat eine eigene Schätzung vorgenommen. Ein Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung nach § 156 ZPO liegt nach alledem nicht vor.

VI.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 516 Abs. 3 ZPO. Angesichts der Tatsache, dass das Obsiegen des Klägers nur 7% der ursprünglich geltend gemachten Klageforde-

rung beträgt, erscheint es angemessen, dem Kläger die gesamten Kosten des Rechtsstreits aufzuerlegen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit erging gemäß §§ 708 Nr. 10 S. 2, 713 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, da Revisionsgründe gemäß § 543 ZPO nicht vorliegen, nachdem die entscheidungserheblichen Rechtsfragen mittlerweile durch die Rechtsprechung des EuGH und des BGH höchstrichterlich geklärt sind und der Senat nicht von dieser Rechtsprechung abweicht.

Der Gebührenstreitwert für das Berufungsverfahren wird gemäß § 3 ZPO i.V.m. § 47 Abs. 1 S. 1 GKG auf bis zu 25.000,00 € festgesetzt. Maßgeblich ist insoweit der Zeitpunkt der Berufungseinlegung (§ 40 GKG), spätere Reduzierungen bleiben außer Betracht.

Funder
Richter am Oberlandesgericht

Brandenburgisches Oberlandesgericht
7 U 147/22

Verkündet am 29.04.2026

 Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt


Justizbeschäftigte