



Landgericht

Berufungsbegründung
FRIST 15.07.2024 **VORFRIST** -----

Tatbestandberichtigung
FRIST 29.05.2024 wä **VO RFRIST** ch_ wältinnen
Gansel Rechtsanwälte

Geschäftsnummer (bitte stets angeben)

9 O 1218/21

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Durchwahl

/220-2201

Datum

15.05.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit

gegen Volkswagen AG

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

Mit freundlichen Grüßen

Janßen
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

Telefon

0441 / 220 0

Telefax

0441/220-2261

Hinweise zu **Parkmöglichkeiten**, zur
Barrierefreiheit des Dienstgebäudes, zum
elektronischen Rechtsverkehr und zu
möglichen **Zugangsbeschränkungen** finden
Sie im Internet unter 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



Landgericht Oldenburg

Im Namen des Volkes

Urteil

9 O 1218/21

verkündet am: 15.05.2024

I. Janßen, Justizangestellte

In dem Rechtsstreit

[REDACTED], [REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED], 10179 [REDACTED]

Geschäftszeichen: [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstand vertr. d. d. Vors. Dr. [REDACTED], Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

& Büsing, Am Rabenfeld 4, 28757 Bremen

Geschäftszeichen: 1046/21 E07

hat das Landgericht Oldenburg – 9. Zivilkammer – durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Müller als Einzelrichter auf die mündliche Verhandlung vom 10.04.2024 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.181,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 02.06.2021 zu zahlen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 9/10 und die Beklagte zu 1/10.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Die Parteien streiten über Schadenersatzansprüche im Zuge des sog. „Abgasskandals“.

Am 14.02.20217 erwarb der Kläger von der [REDACTED] in [REDACTED] den [REDACTED] Pkw [REDACTED] VW Tiguan 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] als Gebrauchtfahrzeug mit einer Laufleistung von 1.740 km zu einem Kaufpreis von 29.080,00 €. Das Fahrzeug ist der Abgasnorm Euro 6 zuzuordnen und verfügt über einen Motor des Typs EA 288. In dem Fahrzeug ist ein sog. „Thermofenster“ verbaut. Daneben kommt eine Fahrkurvenerkennung zum Einsatz.

Der Kläger behauptet, das Thermofenster stelle nichts Anderes dar als eine temperaturgebundene Prüfstandserkennung. Damit handele es sich um eine unzulässige Abschalteinrichtung. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine Zykluserkennung, mit der es erkennt, wenn es auf einem Prüfstand den Normalen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchläuft. Mit dem Einbau der Prüfstandserkennung sei er von der Klägerin vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt worden. Durch die Handlung der Beklagten habe er einen Vermögensschaden erlitten, indem er einen wirtschaftlich nachteiligen Vertrag geschlossen habe, den er in Kenntnis der Manipulation nicht abgeschlossen hätte.

Am 28.03.2024 habe das Fahrzeug einen Kilometerstand von 82.562 km aufgewiesen und einen Restwert von 11.400,00 € gehabt.

Nachdem der Kläger zunächst Rückabwicklung des geschlossenen Kaufvertrages begehrt hat, fordert er nunmehr Zahlung des sog. „Differenzschadens“.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 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 4.362,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss;
2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.103,92 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, das Thermofenster verändere die Abgasrückführungsrate in Abhängigkeit von der Außentemperatur im Bereich zwischen -24 und +70 Grad C nicht. Die Deaktivierung der Abgasrückführung außerhalb des vorbezeichneten Bereiches sei zum Schutz des Motors und eines sicheren Fahrzeugbetriebes erforderlich. Die im streitgegenständlichen Fahrzeug eingebaute Fahrkurvenerkennung diene nicht zur Einhaltung der zulässigen Emissionsgrenzwerte. Im Übrigen habe sie sich in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden, da sie sich als Hersteller auf eine tatsächliche oder hypothetische Genehmigung der in Frage stehenden Abschalteneinrichtung berufen könne. Denn auch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) halte die Vorrichtung für zulässig.

Wegen der weiteren Einzelheiten des beiderseitigen Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist teilweise begründet.

Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung des sog. Differenzschadens in Höhe von 2.181,00 € zzgl. Zinsen. Die weitergehende Klage ist unbegründet.

1. Da der Kläger sein ursprüngliches Klageziel auf Rückabwicklung des Kaufvertrages nicht mehr weiterverfolgt, sondern lediglich noch einen Differenzschaden fordert, ist nicht abschließend zu entscheiden, ob vorliegend eine vorsätzliche sittenwidrige des Klägers durch

2. die Beklagte vorliegt – was angesichts der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes und insbesondere auch des Oberlandesgerichts Oldenburg allerdings zu verneinen wäre. Denn dem Kläger steht der zuletzt geltend gemachte Anspruch bereits aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – Via ZR 335/21, NJW 2023, 2259, Rn. 18 ff.; siehe im Einzelnen auch Urteil des OLG Oldenburg vom 22.02.2024 – 8 U 68/23).

3. Als Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehene 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, da ihm aufgrund des Vertragsschlusses ein Vermögensschaden nach Maßgabe der Differenzhypothese entstanden ist. Das Interesse des Klägers, durch den Abschluss eines Kaufvertrages über ein Kraftfahrzeug nicht wegen des Verstoßes gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese 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, 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 versah und aufgrund dessen eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung (Art. 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG) erteilte (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 28 ff.).

4. 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 Fahrbetriebs 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 von Abgasrückführung und –reinigung. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist dabei nicht die Einhaltung des Grenzwertes, 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.).

5. bb) Unter Beachtung der vorgenannten Grundsätze handelt es sich bei der seitens der Beklagten zugestandenem Fahrkurvenerkennung um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 2 Nr. 10 VO (EG) 715/2007.

(1) Bereits in der Klageerwiderung hat die Beklagte die Existenz einer derartigen Fahrkurvenerkennung eingeräumt und weiter ausgeführt, dass diese Fahrkurvenerkennung zwar zu einer Veränderung in der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führe, diese jedoch nicht zur Einhaltung der gesetzlichen Emissionsgrenzwerte erforderlich sei. Auf Seite 25 der Klageerwiderung hat die Beklagte vorgetragen, dass die Fahrkurvenerkennung bewirke, dass im NEFZ nach Erreichen der für die optimale Funktionsfähigkeit des SCR erforderlichen Betriebstemperatur von ca. 200 Grad eine bis dahin hohe Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) weiter parallel bestehen bleibe. Daraus folgt, dass im normalen Fahrbetrieb die AGR-Rate nach Erreichen der Betriebstemperatur von 200 Grad reduziert wird. Da somit bei einem erkannten Prüfstandslauf eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert wird bzw. bleibt, handelt es sich bei dem AGR-System um eine Abschalteneinrichtung (BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962, Rn. 18).

(2) Diese Abschalteneinrichtung ist unzulässig.

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

7. Zunächst beruft sich die Beklagte darauf, dass die Abschalteneinrichtung nicht zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte erforderlich sei. Hierauf kommt es jedoch nicht an, da es nicht ausnahmsweise zu einer Zulässigkeit der Abschalteneinrichtung führt, wenn die Grenzwerte unter den Bedingungen des NEFZ auch bei geänderter Funktion eingehalten würden (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 51). Zudem ist es unbeachtlich, dass das KBA die Ansicht vertritt, Vorrichtungen, die zwar den Prüfstandsbetrieb erkennen und davon abhängig den Schadstoffausstoß beeinflussen, seien zulässig, wenn sie nicht erforderlich seien, um die Grenzwerte in den Prüfverfahren einzuhalten. Denn nicht die Rechtsauffassung des KBA von der Bedeutung des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist maßgebend, sondern das an der Systematik des Art. 5 Abs. 2 der genannten Verordnung orientierte Normverständnis des Europäischen Gerichtshofes (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C128/20, Rn. 50, 62, 69, juris), nach dem Abschalteneinrichtungen nur ausnahmsweise und engen Voraussetzungen zulässig sein können (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 51).

8. bb) Demgegenüber ist das im Fahrzeug des Klägers verbaute Thermofenster nicht als unzulässige Abschalteneinrichtung zu klassifizieren.

9. Zum Thermofenster trägt die Beklagte vor, die AGR-Rate werde in Abhängigkeit von der Außentemperatur in einem Temperaturbereich zwischen -24 und +70 Grad Celsius nicht verändert, somit auch nicht verringert. Greifbare Anhaltspunkte für eine davon abweichende

10. Ausgestaltung des Thermofensters hat der Kläger nicht vorgebracht, so dass der Sachvortrag der Beklagten der Entscheidung zugrunde zu legen ist. Dementsprechend mangelt es bereits an einer Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 3. Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007. Denn Temperaturen oberhalb von +70 Grad Celsius treten im Gebiet der Europäischen Union nicht auf und bei Temperaturen unterhalb von -24 Grad Celsius handelt es sich auch im äußersten Norden der Mitgliedstaaten Finnland und Schweden um Extrembedingungen. Damit tritt eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems auch insoweit nicht unter Bedingungen ein, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind (OLG Oldenburg, Urteil vom 22.02.2024 – 8 U 68/23).

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

11. aa) Für eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 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 Abschaltseinrichtung, Umstände darlegen und beweisen, die ihr Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 59).

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

13. Ein Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung 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 Abschaltseinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugkaufs im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 63).

14. Die Beklagte stützt ihren Vortrag zum unvermeidbaren Verbotsirrtum auf den Umstand, dass

das KBA die Abschaltseinrichtung für zulässig erachtete. Die Verneinung eines Verschuldens aufgrund eines unvermeidbaren Verbotsirrtums gestützt auf Äußerungen der zuständigen Typengenehmigungsbehörde setzt jedoch zunächst einen Irrtum der Beklagten voraus (BGH, Urteil vom 27.11.2023 – Via ZR 1/23, BeckRS 2023, 38141, Rn. 32).

(1) Die Beklagte hat das Vorliegen eines zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses über das hier streitige Fahrzeug das Bestehen eines Verbotsirrtums bereits nicht hinreichend darzulegen vermocht.

15. Auf Seite 7 des Schriftsatzes vom 12.04.2023 (Bd. II Bl. 71 d. A.) hat die Beklagte den vermeintlichen Verbotsirrtum auf die „*eindeutige Haltung des KBA*“ gestützt. Dies hat sie auf Seite 13 des Schriftsatzes vom 11.01.2024 (Bd. III Bl. 141d. A.) unter Verweis auf die tatsächlich

erteilte EG-Typengenehmigung bzw. eine sog. hypothetische Genehmigung wiederholt. Das Vorhandensein einer EG-Typengenehmigung oder die Ermittlung einer hypothetischen Genehmigung betreffen jedoch nicht den Verbotsirrtum als solchen, sondern allenfalls dessen Unvermeidbarkeit (BGH, Urteil vom 27.11.2023, a. a. O., Rn. 32). Damit hat die Beklagte allein durch den Verweis auf die – ggf. auch hypothetische – Typengenehmigung des KBA einen Verbotsirrtum der auf ihrer Seite maßgeblich handelnden Personen nicht hinreichend dargelegt.

(2) 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 Fahrzeuges entstandenen Differenzschaden (dazu nachfolgend unter d).

16. 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 zumindest nicht zu diesem Kaufpreis geschlossen hätte (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 55). Dass dies ausnahmsweise anders gewesen sein könnte, lässt sich weder dem Vortrag der Beklagten noch dem sonstigen Akteninhalt entnehmen.

17. Die Anwendung des vorgenannten Erfahrungssatzes kann nach der Rechtsprechung des

Bundesgerichtshofes allerdings in Frage gestellt sein, wenn der Fahrzeughersteller sein Verhalten vor dem Abschluss des konkreten Erwerbsgeschäfts – vorliegend somit vor dem 14.02.2017 – dahin geändert hat, dass er die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Fahrzeuges verbundenen Risiken verdeutlichen muss, wobei die Darlegungs- und Beweislast beim Fahrzeughersteller liegt (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 57).

18. Hierzu trägt die Beklagte vor, sie habe das KBA bereits im Oktober 2015 darüber informiert,

dass in bestimmten Fahrzeugen mit EA288-Motor eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt sei. Zudem habe sie ab Ende 2015 in Abstimmung mit dem KBA die Beseitigung der

19. Fahrkurvenerkennung in den neu zu produzierenden Fahrzeugen veranlasst. Darüber hinaus habe sie in Abstimmung mit dem KBA Software-Updates für bereits produzierte EA288-Fahrzeuge entwickelt. Mit der Maßnahme seien die in bestimmten, schon produzierten und im Feld befindlichen Fahrzeugen hinterlegte Fahrkurvenerkennung freiwillig entfernt worden. Fahrzeughalter, für deren Pkw eine entsprechende Maßnahme zur Verfügung gestanden habe, seien mittels eines Halteranschreibens bzw. einer Kundeninformation darauf hingewiesen worden, dass für das jeweilige Fahrzeug ein freiwilliges und kostenloses Software-Update zur Reduzierung der NOx-Emissionen zur Verfügung stehe.

20. Dieser Vortrag erfüllt nicht die vom BGH formulierten Voraussetzungen für eine Verhaltensänderung, die eine Erwerbskausalität in Frage stellen könnte. Denn durch die vorgetragene Information des KBA und die anschließende Zusammenarbeit mit dieser Behörde sowie die anschließenden Halteranschreiben bzw. Kundeninformationen gab die Beklagte die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung nicht in einer Art und Weise bekannt, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Fahrzeuges verbundenen Risiken verdeutlicht hätte. Vielmehr ist weder aus dem Vortrag der Beklagten noch ansonsten ersichtlich, dass überhaupt die Öffentlichkeit von der Beklagten über die in den Motoren der Baureihe EA288 verwendete Fahrkurvenerkennung informiert worden wäre. Die alleinige Information von Haltern, die ein entsprechendes Fahrzeug bereits gekauft hatte, war nicht ausreichend (OLG Oldenburg, Urteil vom 22.02.2024, a. a. O.).

d) Dem Kläger ist ein Differenzschaden in Höhe von 2.181,00 € entstanden.

21. 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 Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erwarb (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 40).

22. Dieser Betrag ist nach § 287 Abs. 1 S. 1 ZPO vom Tatrichter nach freier Überzeugung unter

Würdigung aller Umstände innerhalb eines 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 Abschalteneinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen zu berücksichtigen. Weiter sind der Umfang der in Betracht kommenden

23. 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 Rechtsverstoßes 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.).

24. Unter Beachtung der vorgenannten Grundsätze ist vorliegend ein Schaden in Höhe von 7,5 %

des Kaufpreises entstanden. Bei der Bemessung des Schadens ist zu berücksichtigen, dass das Risiko behördlicher Beschränkungen zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses aufgrund der seinerzeit vom KBA vertretenen Auffassung gering war, da die Grenzwerte auch ohne die unzulässige Abschalteinrichtung eingehalten wurden. Ein nicht völlig unbedeutendes und deshalb bei der Schadensbemessung zu berücksichtigendes Rückrufrisiko bestand jedoch bereits zu diesem Zeitpunkt, da die Frage, unter welchen Voraussetzungen von einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007

auszugehen ist, in der Rechtsprechung noch nicht geklärt war. Das Gewicht des Rechtsverstoßes für die unionsrechtlichen Ziele der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte erscheint angesichts der Einhaltung der Grenzwerte auch ohne die Funktion nicht gravierend. Der Grad des Verschuldens kann gleichwohl nicht als geringfügig angesehen werden, da der Prüfstandsbetrieb aufgrund der implementierten Fahrkurvenerkennung erkannt werden konnte (OLG Oldenburg, Urteil vom 22.02.2024, a. a. O.).

25. Unter Berücksichtigung aller Umstände ist der Differenzschaden daher in der unteren Hälfte

des Rahmens und dort im mittleren Bereich anzusiedeln, somit bei 7,5 %. Bei einem Kaufpreis von 29.080,00 € beträgt der Schaden von 7,5 % dementsprechend 2.181,00 €.

26. bb) Der vorgenannte Betrag ist nicht im Wege der Vorteilsausgleichung zu reduzieren.

27. 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 erfolgt nach der auf Seite 116 der Klageschrift zutreffend genannten Formel. Zugrunde zu legen ist dabei eine zu erwartende Gesamtleistung des Fahrzeuges von 300.000 km (§ 287 ZPO). Zudem ist der im Schriftsatz vom 28.03.2024 mitgeteilte Kilometerstand von 82.562 km zu berücksichtigen. Soweit die Beklagte den Kilometerstand in der mündlichen Verhandlung

(2) bestritten hat, ist dies ohne Belang. Denn die Voraussetzungen des Vorteilsausgleichs sind von der Beklagten als Fahrzeugherstellerin darzulegen und zu beweisen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 80), worauf die Beklagte in der mündlichen Verhandlung hingewiesen worden ist. Dementsprechend ist die Darlegung einer höheren Kilometerleistung des Fahrzeuges Aufgabe der Beklagten, wobei der Kläger allerdings seiner sekundären Darlegungslast genügen muss. Dieser Darlegungslast hat er mit der Kilometerangabe im Schriftsatz vom 28.03.2024 genügt. Da es an substantiiertem Vortrag der Beklagten zu einer etwaigen weitergehenden Laufleistung des Fahrzeuges mangelt, ist der Nutzungsvorteil anhand der vom Kläger mitgeteilten Laufleistung von 82.562 km zu berechnen. Unter Beachtung der vorstehenden Ausführungen ergibt sich unter Anwendung der genannten Formel eine Nutzungsentschädigung von 7.880,05 €.

(3) Daneben ist der aktuelle Restwert des Fahrzeuges zu berücksichtigen.

(4) Im Schriftsatz vom 11.01.2024 behauptet die Beklagte auf der Basis einer vormaligen Laufleistung von 71.158 km einen (damaligen) Restwert von 15.426,00 €. Hierzu ist jedoch anzumerken, dass dieser Restwert nicht auf der Basis der aktuellen Laufleistung des klägerischen Fahrzeuges errechnet wurde. Zudem verweist die Beklagte zur weiteren Begründung auf die Restwertermittlung gemäß der Anlage B 28. Darin ist von einem Händlerverkaufspreis die Rede. Für die Restwertermittlung ist jedoch der Händlereinkaufspreis zugrunde zu legen, so dass die Restwertermittlung der Beklagten nicht weiter zu beachten ist.

(5) Maßgebend ist vielmehr der vom Kläger mit Schriftsatz vom 28.03.2024 mitgeteilte Restwert von 11.400,00 €.

(6) Soweit die Beklagte im Termin am 10.04.2024 Schriftsatznachlass zu den Ausführungen des Klägers im Schriftsatz vom 28.03.2024 beantragt hat, war der Antrag zurückzuweisen. Der Schriftsatz ist am 28.03.2024 beim Landgericht eingegangen und am gleichen Tag auch den Beklagtenvertretern zugestellt worden. Dementsprechend hatte die Beklagte hinreichend Gelegenheit, sich inhaltlich mit den Ausführungen des Klägers – insbesondere zur Laufleistung des Fahrzeuges und zum Restwert – auseinander zu setzen. Daher lagen die Voraussetzungen für den begehrten Schriftsatznachlass nach § 283 ZPO nicht vor.

(7) Bei einer Addition des Nutzungsvorteils von 7.880,05 € und des Restwertes von 11.400,00 € ergibt sich eine Summe von 19.280,05 €. Diese Summe übersteigt den sich bei einem Differenzschaden von 7,5 % anzunehmenden Wert des Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufpreises (gezahlter Kaufpreis abzgl. Differenzschaden) von 26.899,00 € nicht, so dass eine Anrechnung des Vorteilsausgleiches auf den Differenzschaden nicht in Betracht kommt.

(8) Anhaltspunkte für eine schadensmindernde Berücksichtigung weiterer Umstände lassen sich dem Vorbringen der Beklagten nicht entnehmen.

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

(9) Da es sich beim nunmehr geltend gemachten Differenzschaden gegenüber dem ursprünglichen

begehrten „großen“ Schadenersatz lediglich um unterschiedliche Methoden der Schadensberechnung handelt (BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., Rn. 45), war der nun zugesprochene Anspruch als Minus im ursprünglichen Klageantrag enthalten (OLG Oldenburg, Urteil vom 22.02.2024, a. a. O.). Aufgrund der Zustellung der Klage an die Beklagte am 01.06.2021 stehen dem Kläger somit ab dem 02.06.2021 Rechtshängigkeitszinsen zu.

(4) Der mit dem Klageantrag zu 2. verfolgte Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist demgegenüber nicht begründet. Vorgerichtlich hat der Kläger verlangt, so gestellt zu werden, als hätte er den Kaufvertrag nicht geschlossen. Ein Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages nach den Grundsätzen des „großen“ Schadenersatzes stand dem Kläger jedoch nicht – auch nicht vorgerichtlich – zu (vgl. u. a. OLG Oldenburg, Urteil vom 22.02.2024 mit ausführlichen Hinweisen auf die Rechtsprechung des BGH).

(5) Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1 und 2 ZPO.

(10) Müller

(11) Vorsitzender
Landgericht

Richter

am

(12) Beglaubigt

(13) [REDACTED], 15.05.2024

(14) Janßen, Justizangestellte

(15) als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle