

**POSTEINGANG 25.06.2024**Tatbestandberichtigung  
**FRIST 09.07.2024 VORFRIST ----****Landgericht Amberg**  
Abteilung für Zivilsachen

Landgericht Amberg

Gansel Rechtsanwälte

für Rückfragen:

Telefon: +49(9621)370-0

Telefax:

Zimmer: 1.07

Sie erreichen die zuständige Stelle am besten:

Montag bis Freitag 08.00 Uhr - 12.00

Uhr

und nach Vereinbarung

Durchwahl nach Vorzeichen:

11 O = 120; 12 O = 118; 13 O = 160; 14 O = 119; 15 O =  
114

Ihr Zeichen

[REDACTED]

in dem Rechtsstreit

[REDACTED] ./. Audi AG  
wg. Schadensersatz

Bitte bei Antwort angeben

Akten- / Geschäftszeichen

14 O 986/23

Datum

25.06.2024

Sehr geehrte Damen und Herren [REDACTED],

anbei erhalten Sie eine beglaubigte Abschrift des Urteils vom 24.06.2024.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED], JAng

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

**Datenschutzhinweis:**

Informationen zum Datenschutz erhalten Sie unter

<https://www.justiz.bayern.de/gerichte-und-behoerden/landgericht/amberg> oder

über die obenste-

henden Kontaktdaten.

Hausanschrift

[REDACTED]

Haltestelle  
Stadtbuslinie 10,  
Haltestelle  
Kurfürstenbad

Nachbriefkasten

[REDACTED]

Kommunikation

Telefon:

09621/370-0

Telefax:



4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 5.595,00 € festgesetzt.

## Tatbestand

Die Parteien streiten über Ansprüche im Zusammenhang mit einem PKW-Erwerb.

Der Kläger erwarb am 04.02.2015 bei [REDACTED] einen Audi A4 Avant mit [REDACTED] einem [REDACTED] Kilometerstand von 0 km zu einem Kaufpreis von 37.300,01 €. Der Kilometerstand zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 27.05.2024 betrug 158.884 km.

Das Fahrzeug ist mit einem Motor des Typs EA 288 mit der Schadstoffklasse Euro 6 ausgestattet. Herstellerin des Fahrzeugs ist die Beklagte.

Der Motortyp EA288 ist das Nachfolgemodell des Motortyps EA189, bei dem das Kraftfahrtbundesamt (KBA) eine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt hatte und einen entsprechenden Rückruf anordnete.

Hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs wurde seitens des KBA bisher kein entsprechender Rückrufbescheid erlassen.

In dem Fahrzeug ist eine Softwareanwendung mit dem Parameter „Fahrkurve“ vorhanden, sog. Fahrkurvenerkennung.

Die Klagepartei forderte die Beklagte erfolglos mit Schreiben vom 06.04.2023 zur Erfüllung der geltend gemachten Ansprüche des Klägers auf. Hierdurch entstanden der Klagepartei Anwaltskosten in Höhe von 719,95 EUR brutto.

Die Klagepartei trägt vor, die im streitgegenständlichen Fahrzeug vorhandene Umschaltlogik stehe nicht in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ. Sie meint deshalb, Ihr stehe ein kleiner

Schadensersatz als Minderwert in Höhe von mindestens 15% des Brutto-Kaufpreises zu. Der in dem Prüfverfahren genehmigte Betriebsmodus sei dadurch auf der Straße nicht zur Anwendung gekommen. Die Motorsteuerung des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei mit zwei verschiedenen Betriebsmodi versehen worden, die zwischen dem Prüfzyklus und dem normalen Fahrbetrieb unterscheiden würden (sog. Umschaltstrategie). Die Umschaltung der Betriebsmodi sei in erster Linie durch eine besondere Softwarefunktion erfolgt, die aufgrund des Parameters der sog. „Fahrkurve“ den Prüfzyklus erkenne. Die Abgasreinigung werde danach im Prüfzyklus in einen – im Vergleich zum realen Fahrbetrieb – ungleich effizienteren Modus geschaltet.

Mittels der auf Fahrkurvenerkennung basierenden Umschaltstrategie könne das streitgegenständliche Fahrzeug zudem auch zwischen zwei SCR-Dosierungen (Dosierung der wässrigen Harnstofflösung „AdBlue“ im SCR-Katalysator) unterscheiden. Die danach im Prüfzyklus höhere AdBlue-Dosierung senke dort den Stickoxid-Ausstoß, der im realen Straßenverkehr, umgekehrt, höher sei.

#### **Die Klagepartei beantragt zuletzt:**

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi A4 Avant mit der Fahrzeugidentifikationsnummer XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5595,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 719,95 freizustellen.
3. Hilfsweise, sofern die Beklagte nicht antragsgemäß verurteilt wird, das Verfahren gemäß § 148 ZPO analog auszusetzen und das Verfahren erst wieder aufzunehmen, nachdem die im Beschluss des LG Ravensburg vom 27. Oktober 2023 gestellten Fragen durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH), Az. C-666/23 bis C-668/23 beantwortet worden sind.

#### **Die Beklagte beantragt zuletzt:**

Die Klageabweisung sowie Zurückweisung des Hilfsantrags aus dem Klägerschriftsatz

vom 21.05.2024

Die Beklagte meint, dass die Behauptung der Klagepartei, sie sei geschädigt worden, weil in ihrem Fahrzeug mit einem Motor des Typs EA288 eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut sei, eine unzutreffende Behauptung ins Blaue hinein sei. Die Klagepartei lege bereits nicht substantiiert dar, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut sei.

Die VW AG habe das KBA Anfang Oktober 2015 darüber informiert, dass bestimmte Fahrzeuge mit EA288-Motor über eine Fahrkurvenerkennung verfügten. Das KBA habe den EA288-Motor über Jahre umfangreich geprüft. Die Überprüfungen seien allesamt mit dem gleichen Ergebnis erfolgt: Das NOx-Emissionsverhalten der untersuchten Fahrzeuge sei „unauffällig“. Unzulässige Abschaltvorrichtungen habe das KBA nicht festgestellt. Entsprechend habe es nie einen amtlichen Rückruf für das streitgegenständliche Fahrzeug wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung angeordnet.

Zum weiteren Parteivortrag wird ergänzend auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. Das Gericht hat keinen Beweis erhoben.

Das Gericht hat am 27.05.2024 mündlich zur Sache verhandelt und den Kläger informatorisch angehört. Auf das Protokoll vom 27.05.2024 wird Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Über den hilfsweise gestellten Aussetzungsantrag der Klagepartei war mangels Bedingungseintritts nicht zu entscheiden. Die zulässige Klage ist begründet.

A.

Der mit dem Klageantrag 1. geltend gemachte Differenzschadensersatz (mindestens 15% aus dem Kaufpreis) ist zu dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Der Anspruch steht der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV zu. Auf die Voraussetzungen des § 826 BGB kommt es vorliegend nicht an, da keine weitergehenden Rechtsfolgen begehrt werden.

I.

Der Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV unter Berücksichtigung der unionrechtskonformen Auslegung der Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 RL 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist begründet, da das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages über eine unzulässige Abschalt-einrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 verfügte, sodass die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeuges eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt und damit gegen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen hat (vgl. BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 34, juris), was auch schuldhaft erfolgte.

1.

Das Fahrzeug enthielt zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags unstreitig eine Abschalt-einrichtung, nämlich eine sog. Fahrkurvenerkennung. Diese Fahrkurvenerkennung stellt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 33 f), der sich das Gericht vollumfänglich anschließt, eine unzulässige Abschalt-einrichtung dar.

2.

Die Beklagte hat auch schuldhaft gehandelt.

a.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist das Verschulden des Fahrzeugherstellers, der eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung in Verkehr bringt, zu vermuten (BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59). Der Hersteller kann sich insofern aber entlasten, wenn er darlegt und im Bestreitensfall nachweist, dass er sich hinsichtlich der Zulässigkeit der eingesetzten Abschalt-einrichtung in einem Verbotsirrtum befand und dieser Irrtum bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbar war (BGH Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 63; OLG Stuttgart, Urteil v. 28.09.2023 – 24 U 2504/22, juris Rn. 61).

Voraussetzung des Verbotsirrtums ist, dass der Schädiger entweder positiv von der Zulässigkeit

des eigenen Verhaltens ausgeht, oder – sofern er bei einer zweifelhaften Rechtslage die Möglichkeit der Unzulässigkeit des eigenen Handelns erkannt hat – dass der Schädiger darauf vertraut, sich dennoch im Rahmen des gesetzlich Zulässigen zu bewegen. Rechnet der Schädiger dagegen mit der Möglichkeit, Unrecht zu tun und nimmt er diese Möglichkeit in derselben Weise wie beim bedingten Vorsatz in seinen Willen auf, so kann er sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass ihm die Einsicht gefehlt habe, Unerlaubtes zu tun (vgl. BGH, Beschluss vom 01.06.1977 – KRB 3/76, Rn. 15, juris; BGH, Urt. v. 16.06.1977 – III ZR 179/75, Rn. 53ff, juris; BGH, Urt. v. 10.07.1984

– VI ZR 222/82, Rn. 14, juris; BGH, Urt. v. 07.03.1996 – 4 StR 742/95, Rn. 19, juris; BGH, Urt. v. 10.01.2023 – 6 StR 133/22, Rn. 38 juris; OLG Stuttgart, Urt. v. 28.09.2023 – 24 U 2504/22, Rn. 44

m.w.N., juris).

Unvermeidbar ist der Verbotsirrtum, wenn der Schädiger diesen auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht erkennen konnte (BGH, Urt. v. 11.01.1984 – VIII ZR 255/82, Rn. 22, juris; BGH, Urt. v. 12.05.1992 – VI ZR 257/91, Rn. 20, juris). Da der Verpflichtete das Risiko eines Irrtums über die Rechtslage selbst trägt, sind an das Vorliegen eines unverschuldeten Rechtsirrtums strenge Maßstäbe anzulegen. Er muss die Rechtslage sorgfältig prüfen, soweit erforderlich Rechtsrat einholen und die höchstrichterliche Rechtsprechung (sofern vorhanden) sorgfältig beachten (vgl. BGH, Urt. v. 12.07.2006 – X ZR 157/05, Rn. 19 juris).

Zwar trifft hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB gewöhnlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast (BGH, Urteil vom 13. Dezember 1984 – III ZR 20/83, NJW 1985, 1774, 1775 mwN). Jedoch 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. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung (BGH, Urteil vom 3. Mai 2016 – II ZR 311/14, NJW 2017, 886 Rn. 16; vgl.

auch BGH, Urteil vom 21. Dezember 1955 – VI ZR 280/54, VersR 1956, 190, 191; Urteil vom 27. Januar 1959 – VI ZR 30/58, VersR 1959, 277, 278; Urteil vom 4. April 1967 – VI ZR 98/65, VersR 1967, 685; Urteil vom 12. März 1968 – VI ZR 178/66, NJW 1968, 1279, 1281; Urteil vom 26. November 1968 – VI ZR 212/66, BGHZ 51, 91, 103 f.; Urteil vom 13. Dezember 1984, aaO; Urteil vom 19. November 1991 – VI ZR 171/91, BGHZ 116, 104, 114 f.; Urteil vom 28. März 2006 – VI ZR

46/05, NJW 2006, 1589 Rn. 22). Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59).

b.

Zwar kann der Fahrzeughersteller den Nachweis der Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums mittels einer tatsächlich erteilten Typgenehmigung führen. Allerdings muss diese EG-Typgenehmigung die verwendete unzulässige Abschaltvorrichtung in allen ihren nach Art. 5 II VO (EG) 715/2007 maßgebenden Einzelheiten umfassen. Insbesondere muss sich die EG-Typgenehmigung dann auf die Abschaltvorrichtung in ihrer konkreten Ausführung und auch unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschaltvorrichtungen erstrecken (BGH, Urteil v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 64).

Gelingt der Nachweis auf diesem Wege nicht, kann der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung zum anderen darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 II VO (EG) 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden (hypothetische Genehmigung). Steht fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 II BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat (BGH NJW-RR 2017, 1004 Rn. 16).

Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass der Fahrzeughersteller nicht nur allgemein darlegt, dass die Behörde Abschaltvorrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern dass ihm dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschaltvorrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 II VO (EG) 715/2007 maßgebenden Einzelheiten gelingt.

c.

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. Erforderlich ist also zunächst die Darlegung eines Rechtsirrtums. Dazu hat der Fahrzeughersteller vorzutragen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Zeitpunkt des Vertragsschlusses der Klagepartei in einem Rechtsirrtum befanden (BGH, Urteil vom 25.09.2023 – VIa ZR 1/23 –, juris Rn. 14; BGH, Urteil vom 16.10.2023 – VIa ZR 1511/22 –, juris Rn. 13) oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit ver-

bundenen Pflichten genügten (vgl. OLG München Endurteil v. 22.12.2023 – 13 U 892/21, BeckRS

2023, 39580 Rn. 71; BGH, Urteil vom 25.09.2023 – VIa ZR 1/23 –, juris Rn. 14).  
d.

Die Beklagte hat umfangreich zum Thema der Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums ausgeführt (s. Klageerwiderung, S. 93 ff. im Bezug auf die Fahrkurvenerkennung). Die VW AG habe das KBA

bereits im Herbst 2015 darüber informiert, dass bestimmte Fahrzeuge mit EA 288-Motor über eine Fahrkurvenerkennung verfügen würden. Die VW AG habe auch den künftigen Umgang mit der Fahrkurvenerkennung bei Fahrzeugproduktionen ab Ende 2015, d. h. den freiwilligen schrittweisen Verzicht auf die Fahrkurvenerkennung ab bestimmten Neuproduktionen oder Modellwechseln in EA 288-Fahrzeugkonzepten, sowie die freiwillige schrittweise Entfernung bei bereits produzierten Feldfahrzeugen durch Software-Updates mit dem KBA im Detail abgestimmt. Auch habe das KBA die in EA 288-Fahrzeugen zum Einsatz kommende Fahrkurvenerkennung zu keinem Zeitpunkt beanstandet.

Allerdings hat sich die Beklagte nicht zum Kenntnisstand, etwaigen Irrtümern, Fehlvorstellungen geschweige denn deren Vermeidbarkeit ihrer eigenen nach § 31 BGB verfassungsmäßig berufenen Vertreter geäußert. Zu Ressortzuständigkeiten innerhalb der Beklagten hat die Beklagte ebenfalls nichts vorgetragen.

Die Ausführungen zu Abstimmungen der VW AG mit dem KBA sind weder geeignet, einen unvermeidbaren Verbotsirrtum bei der Beklagten substantiiert zu begründen, geschweige denn einen solchen bei deren verfassungsmäßig berufenen Vertretern. Das Abstellen auf die VW AG wirft in dem Zusammenhang vielmehr die Frage auf, ob und ggfs. wie hinsichtlich der streitgegenständlichen Sach- und Rechtsfragen der Informationsaustausch zwischen der VW AG und der Beklagten erfolgte. Hierzu trägt die Beklagte nichts vor.

Die Beklagte trägt somit weder einen Verbotsirrtum im Wissens- und Vorstellungsbild ihrer Vertreter gemäß § 31 BGB noch dessen Unvermeidbarkeit für ihre Vertreter substantiiert vor.

II.

Der Klagepartei ist ein Vermögensschaden in Form des sog. Differenzschadens in Höhe von 5.595,00 EUR entstanden.

1.

Aufgrund der Tatsache, dass das von der Klagepartei erworbene Fahrzeug mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet ist, hat sich der objektive Wert des Fahrzeugs verringert, so dass der Klagepartei ein Vermögensschaden entstanden ist.

Nach Maßgabe der Differenzhypothese ist zu ermitteln, ob ein Schaden besteht. Dazu ist die infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretene Vermögenslage mit der Vermögenslage, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, zu vergleichen. Ein Vermögensschaden des Käufers im Sinne der Differenzhypothese liegt danach vor, wenn sich bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit der Vermögenslage ohne das haftungsbegründende Ereignis ein rechnerisches Minus zeigt bzw. der objektive Wert des erworbenen Fahrzeugs hinter dem Kaufpreis zurückbleibt. Wegen der Enttäuschung des Käufervertrauens ist der Geschädigte so behandeln, als wäre es ihm in Kenntnis der wahren Sachlage und der damit verbundenen Risiken gelungen, den Vertrag zu einem niedrigeren Preis abzuschließen. Sein Schaden liegt daher in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat. Insofern unterscheidet sich der Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht von dem unter den Voraussetzungen der §§ 826, 31 BGB zu gewährenden „kleinen“ Schadensersatz (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 40).

Die zweckentsprechende Nutzung eines Fahrzeugs, das dem Gebrauch als Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr dient, stand durch drohende Maßnahmen bis hin zu einer Betriebsbeschränkung infolge unzulässiger Abschaltvorrichtungen in Frage. Die damit einhergehende, zeitlich nicht absehbare Unsicherheit, das erworbene Kraftfahrzeug jederzeit seinem Zweck entsprechend nutzen zu dürfen, setzt den objektiven Wert des Kaufgegenstands im maßgeblichen Zeitpunkt der Vertrauensinvestition des Käufers bei Abschluss des Kaufvertrags herab, weil schon in der Gebrauchsmöglichkeit als solcher ein geldwerter Vorteil liegt (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 41; BGH, Urteil vom 20.07.2023 – III ZR 267/20 –, juris Rn. 31).

Darauf,

dass es hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs bisher tatsächlich keine Beanstandungen des KBA gegeben hat, kommt es dementsprechend nicht an.

2.

Das Gericht schätzt nach diesen Grundsätzen den Differenzschaden vorliegend auf 15 % des Kaufpreises. Auszugehen ist insoweit von einem nicht unbeträchtlichen, aber nur fahrlässigen Verstoß gegen die europarechtlichen Anforderungen.

Zugunsten der Beklagten ist zu berücksichtigen, dass die Emissionsgrenzwerte auch bei Deaktivierung der Fahrkurvenerkennung, mithin auch im Normalbetrieb, eingehalten werden und daher die Gefahr einer Betriebsuntersagung oder nachträglicher Anordnungen des KBA gering war.

Zu ihren Lasten steht, dass dennoch eine unzulässige Abschalteneinrichtung verbaut wurde und dies im Rahmen des Nachfolgemodells zum Motortyp EA189, nach dessen Aufkommen in der Presse Fahrzeugkäufer damit hätten rechnen dürfen, dass das Nachfolgemodell EA288 nun definitiv keine unzulässigen Abschalteneinrichtungen mehr vorsehen würde. Dass die Beklagte nach dem Aufkommen des „Abgasskandals“ rund um den Motortyp EA 189 sodann mit der Fahrkurve als weiterer Abschalteneinrichtung im Motortyp EA 288 den Vertrauensverlust hinsichtlich Legalität ihrer Motoren fortsetzt, wiegt insofern schwer.

Damit ist der Differenzschaden im oberen Mittelbereich bei 15 % des Bruttokaufpreises zu verorten.

3.

Ein Abzug nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung findet hier nicht statt.

a.

Der Nutzungsvorteil ist nicht vorteilsausgleichend zu berücksichtigen, weil er den Kaufpreis abzüglich des Differenzschadens nicht übersteigt.

Nutzungsvorteil und Restwert sind im Rahmen des Anspruchs auf Ersatz eines Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV erst dann und nur insoweit schadensmindernd zu berücksichtigen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 44; BGH, Urteil vom 24.01.2022 – VIa ZR 100/21 –, juris Rn. 16 ff. und 22).

Die Nutzungsentschädigung ist im Vergleich zwischen tatsächlichem Gebrauch und voraussichtlicher Gesamtnutzungsdauer ausgehend vom Bruttokaufpreis im Wege der Schätzung gemäß § 287 Abs. 1 ZPO zu ermitteln (BGH NJW 1995, 2159, 2161; OLG München, Endurteil vom 05.02.2020 – 13 U 4071/18 –, BeckRS 2020, 657 Rn. 94).

Das Gericht schätzt die Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf 250.000 km. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Gesamtleistung eines Fahrzeugs von verschiedenen Faktoren wie der Lebensdauer des Motors und derjenigen der anderen Bauteile abhängig ist. Die Lebensdauer des Motors ist unter anderem von seiner Größe und Leistung und insbesondere

auch vom Nutzungsverhalten abhängig. Dem Bundesgerichtshof zufolge ist der Tatrichter grundsätzlich auch nicht gehalten, für die Ermittlung der prognostizierten Gesamtleistung ein Sachverständigengutachten einzuholen (BGH, Urteil vom 18.05.2021 – VI ZR 720/20 –, juris Rn. 3). Die Klagepartei gibt die Gesamtleistung mit 300.000 km an. Die Beklagte nannte eine abhängig von Details variierende Gesamtleistung entsprechender Fahrzeuge von 200.000 - 250.000 km.

Das Fahrzeug hatte beim Kauf durch die Klagepartei am 20.08.2018 noch die volle Laufleistung von 250.000 km und war bis zum 27.05.2024 unstreitig 158.884 km gefahren worden.

Bei Anwendung der Berechnungsformel „Nutzungsvorteil = Bruttokaufpreis x seit Erwerb gefahrene Strecke: erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt“ (vgl. BGH, Urteil vom 24.01.2022 – VIa ZR 100/21 –, juris Rn. 24) errechnet sich im vorliegenden Fall folgender Nutzungsvorteil:

$37.300,01 \text{ €} \times 158.884 \text{ km} : 250.000 \text{ km} = 23.514,83 \text{ €}.$

Der Nutzungsvorteil erreicht nicht den um den Differenzschaden (5.595,00 €) gekürzten Bruttokaufpreis.

b.

Der Restwert des Fahrzeugs ist hier nicht im Wege der Vorteilsausgleichung schadensmindernd zu berücksichtigen. Zwar ist der Fahrzeugrestwert im Wege der Vorteilsausgleichung prinzipiell zu berücksichtigen (s. oben). Hierzu bedarf es allerdings substantiierten Parteivortrages.

Die Klagepartei genügt ihrer Darlegungslast im Hinblick auf den Differenzschaden, indem sie den Brutto-Kaufpreis sowie die Kilometerstände zum Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs und der mündlichen Verhandlung vorträgt. Möchte die Beklagte hierauf einen Restwert des Fahrzeugs im Wege der Vorteilsausgleichung wertmindernd dem Anspruch einwenden, obliegt ihr diesbezüglich die Darlegungslast.

Die Beklagte hat hierzu jedoch nichts substantiiert vorgetragen. Zunächst erfolgten zwar im Rahmen der Klageerwiderung abstrakte Rechtsausführungen dazu, dass ein Restwertabzug zu erfolgen habe. Diese endeten jedoch in der Bemerkung, dass es der Beklagten in Unkenntnis der Laufleistung des Fahrzeugs unmöglich sei, hierzu genauere Angaben zu machen. Allerdings wa-





Verkündet am 24.06.2024

gez.  
■■■■■, JAng  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

; Für die Richtigkeit der Abschrift  
■■■■■, 25.06.2024

gt ■■■■■, JAng  
W 5 Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Dokument unterschrieben  
von: ■■■■■, Landgericht  
Amberg  
am: 25.06.2024 07:20

# Informationsblatt

## zum elektronischen Rechtsverkehr

Der elektronische Rechtsverkehr ist seit dem 1. Januar 2019 in Bayern flächendeckend eröffnet. Stetig steigende Eingangszahlen elektronischer Nachrichten sind die Folge und sorgen für eine beschleunigte Verfahrensabwicklung. Um die elektronische Kommunikation weiter zu fördern, versenden auch immer mehr Gerichte über die EGVP-Infrastruktur.

**Dieser elektronischen Nachricht ist im vorliegenden Fall ein elektronisches Empfangsbekanntnis (eEB) beigelegt.**

Sie werden darauf hingewiesen, dass Sie gesetzlich verpflichtet sind, bei der Rücksendung des elektronischen Empfangsbekanntnisses den strukturierten, maschinenlesbaren

Datensatz, der Ihnen mit dem zugestellten Dokument zur Verfügung gestellt wurde, zu verwenden (§ 173 Abs. 3 S. 2 ZPO). Die Verwendung alter Formblätter, selbst verfasster

Empfangsbekanntnisse per beA, E-Mail, Fax oder Post an das Gericht stellt kein elektronisches Empfangsbekanntnis dar.

**Sofern Sie ein besonderes elektronisches Anwaltspostfach (beA) einsetzen, finden Sie auf Seite 2 dieses Informationsblattes Hinweise zur Abgabe des eEB.**

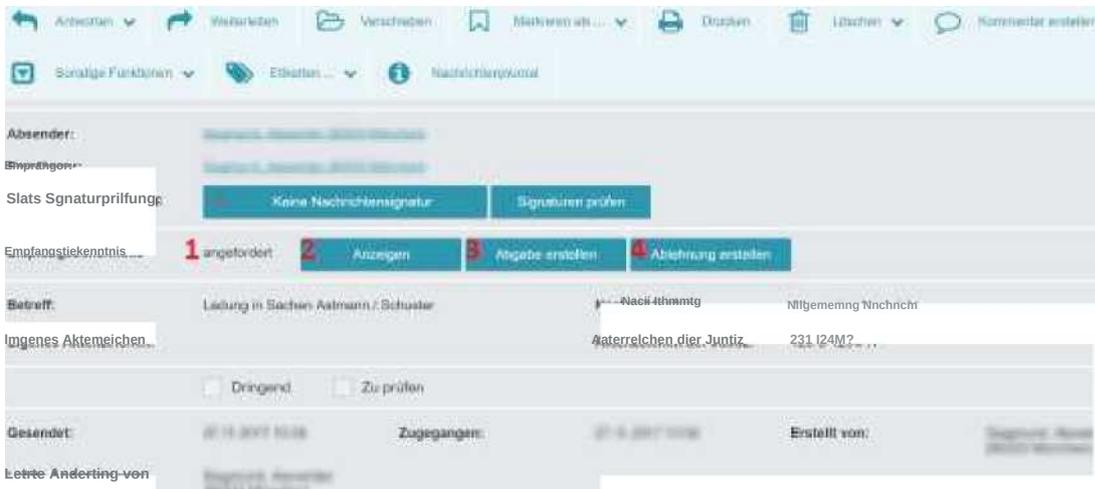
Bitte helfen Sie uns, die elektronische Kommunikation weiter zu etablieren, um auf diesem Weg Druckkosten und zusätzliche Aufwände zu vermeiden.

Vielen Dank!

## Hinweise zur Abgabe eines elektronischen Empfangsbekennnisses (eEB)

Die Rücksendung eines elektronischen Empfangsbekennnisses (eEB) kann direkt über das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA) vorgenommen werden.

Hat das Gericht ein eEB angefordert, wird in der geöffneten Nachricht oberhalb des Betreffs der Hinweis **Empfangsbekennnis angefordert (1)** eingeblendet.



Quelle: Bundesrechtsanwaltskammer

Mit der Schaltfläche **Anzeigen (2)** kann der Inhalt des eEB eingesehen werden, wobei Sie hier lediglich einen technischen Datensatz angezeigt bekommen. Eine gesonderte PDF-Datei wird nicht mitversendet.

Mit der Schaltfläche **Abgabe erstellen (3)** wird die Rückantwort für das Gericht erzeugt.

Nach Eingabe des Zustellungsdatums kann der Datensatz automatisiert elektronisch zurückgesandt werden. Das Gericht erhält innerhalb weniger Minuten diesen Datensatz zur Weiterverarbeitung.

Sollten Sie das eEB nicht abgeben wollen, verwenden Sie bitte die Schaltfläche **Ablehnung erstellen (4)** und begründen Sie diese.

Eine detaillierte Anleitung zum Umgang mit dem eEB können Sie im Übrigen dem Newsletter der Bundesrechtsanwaltskammer Nummer 48/2017 vom 30. November 2017 entnehmen:

[https://www.brak.de/fileadmin/05\\_zur\\_rechtspolitik/newsletter/bea-newsletter/2017/ausgabe-48-2017-v-30112017.news.html](https://www.brak.de/fileadmin/05_zur_rechtspolitik/newsletter/bea-newsletter/2017/ausgabe-48-2017-v-30112017.news.html)

(Sollte der Link nicht funktionieren, können Sie ihn kopieren und in Ihren Internetbrowser einfügen.)

