



Landgericht Aurich

Im Namen des Volkes

Urteil

4 S 3/25

12 C 134/24
Amtsgericht Aurich

In dem Rechtsstreit

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:
Gansel Rechtsanwälte, Wallstraße 59, 10179 Berlin
Geschäftszeichen: 183152 _____

gegen

Volkswagen AG vertreten durch den Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg
- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:
Freshfields PartG mbH, Bockenheimer Anlage 44, 60322 Frankfurt am Main
Geschäftszeichen: _____

hat das Landgericht Aurich – 4. Zivilkammer – durch die Präsidentin des Landgerichts Seewald, den Richter Dr. Tangemann und die Richterin am Landgericht Schomber auf die mündliche Verhandlung vom 06.06.2025 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung des Klägers wird das am 05.12.2024 verkündete Urteil des Amtsgerichts Aurich (12 C 134/24) unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels wie folgt abgeändert:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.200, -- Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz 23.12.2023 zu zahlen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits erster und zweiter Instanz tragen der Kläger zu 75 % und die Beklagte zu 25 %.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 4.800, -- Euro festgesetzt.

Gründe

I.

Von der Wiedergabe der tatsächlichen Feststellungen des Amtsgerichts und der Darstellung etwaiger Änderungen und Ergänzungen wird abgesehen (§ 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 S. 1 ZPO).

II.

Die Berufung ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt.

In der Sache hat sie teilweise Erfolg, weshalb das angefochtene Urteil in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang abzuändern war.

1. Die Klagepartei hat gegen die Beklagte keinen Anspruch aus §§ 826, 31 BGB, denn es fehlt an einer objektiv sittenwidrigen Schädigungshandlung der für die Beklagte handelnden Personen in Bezug auf den Schaden, den die Klagepartei durch den Erwerb des hier betroffenen Fahrzeugs erlitten haben will.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug

auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (vgl. BGH, Beschluss vom 10. November 2021 – VII ZR 415/21, juris Rn. 25 mwN).

Nach diesen Grundsätzen reicht der Umstand, dass eine die Abgasemissionen beeinflussende Einrichtung im Emissionskontrollsystem in einem Fahrzeug in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht als eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist, für die Begründung der objektiven Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB nicht aus. Der darin liegende Gesetzesverstoß wäre für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für den Fahrzeughersteller handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedarf es vielmehr weiterer Umstände. So setzt die Annahme von Sittenwidrigkeit in diesen Fällen jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der die Abgasemissionen beeinflussenden Einrichtung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (vgl. BGH, Beschluss vom 10. November 2021, aaO Rn. 27).

Dabei trägt die Darlegungs- und Beweislast für das Bewusstsein von der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung und der billigenden Inkaufnahme des darin liegenden Gesetzesverstoßes nach allgemeinen Grundsätzen die Klagepartei als Anspruchsteller (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, juris Rn. 19; BGH, Beschluss vom 9. März 2021 – VI ZR 889/20, juris Rn. 29). Hieraus folgt, dass die Klagepartei jedenfalls hinreichende Anhaltspunkte für ein derartiges Vorstellungsbild der für die Beklagte handelnden Personen darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen hätte (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juli 2021 – VI ZR 128/20, juris Rn. 14; BGH, Beschluss vom 15. September 2021 - VII ZR 2/21, juris Rn. 13). Denn eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten zu Vorgängen innerhalb ihres Unternehmens, die darauf schließen lassen sollen, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung gehandelt haben, setzt jedenfalls voraus, dass das (unstreitige oder nachgewiesene) Parteivorbringen hinreichende Anhaltspunkte enthält, die einen solchen Schluss nahelegen (vgl. BGH, Urteil vom 8. März 2021 – VI ZR 505/19, juris Rn. 28).

Nach diesen Maßstäben lässt sich ein objektiv sittenwidriges Handeln nicht feststellen, weil die Klagepartei keine hinreichenden Anhaltspunkte dargelegt und unter Beweis gestellt hat, die den Schluss auf eine bewusste Täuschung der Typgenehmigungsbehörde und/oder der billigenden Inkaufnahme eines etwaigen Gesetzesverstoßes nahelegen.

a) Auf die Verwendung einer temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführungsrate (Thermofenster) kann ein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB nicht gestützt werden.

aa) Hinsichtlich des in dem klägerischen Fahrzeug unstreitig verwendeten Thermofensters fehlt es im Streitfall bereits tatbestandlich an einer Abschaltseinrichtung.

Unter welchen konkreten Umständen eine Abschaltseinrichtung vorliegt, richtet sich nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Hiernach liegt eine Abschaltseinrichtung schon dann vor, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Dabei ist auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 40; vgl. außerdem EuGH, Urteile vom 14. Juli 2022 - C-134/20, EuZW 2022, 1073; - C-145/20, EuZW 2022, 1080). Dieses Verständnis trägt dem räumlichen Geltungsbereich der Verordnung Rechnung. Für die Bewertung einer Vorrichtung als Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 können deshalb nicht nur die tatsächlichen Fahrbedingungen und darunter die Temperaturverhältnisse in einem Mitgliedstaat oder gar nur in bestimmten Regionen von Mitgliedstaaten von Bedeutung sein (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 50).

Die Beklagte trägt zum Thermofenster vor, die Abgasrückführungsrate werde in Abhängigkeit von der Außentemperatur im Temperaturbereich zwischen -24°C und +70°C nicht verändert, also auch nicht verringert. Die Klagepartei hat keine greifbaren Anhaltspunkte für eine davon abweichende Ausgestaltung des Thermofensters vorgebracht. Auf der Grundlage des danach zu Grunde zu legenden Sachvortrags der Beklagten fehlt es bereits an einer Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Denn zum einen treten Temperaturen von mehr als +70°C im Gebiet der Europäischen Union überhaupt nicht auf, zum anderen handelt es sich bei Temperaturen von unter 24°C auch unter Berücksichtigung der weit nördlich gelegenen Teile der Mitgliedsstaaten Finnland und Schweden, in denen polares Klima herrscht, um Extrembedingungen. Damit tritt die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems auch insoweit nicht unter Bedingungen ein, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind.

bb) Aber selbst wenn man zu Gunsten der Klagepartei in rechtlicher Hinsicht unterstellt, dass es sich bei einem entsprechend bedateten Thermofenster um eine (im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässige) Abschaltseinrichtung handelt, ergäben sich hieraus keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass die für die Beklagte handelnden

Personen in dem Bewusstsein der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gehandelt hätten.

(1) Hierbei ist im Ausgangspunkt zu berücksichtigen, dass nicht bereits aus der konkreten Funktionsweise der – zu Gunsten der Klagepartei unterstellten – Abschaltvorrichtung auf ein arglistiges Vorgehen der für die Beklagte handelnden Personen geschlossen werden kann, das die Qualifikation als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde. Denn die Abschaltvorrichtung würde nicht danach unterscheiden, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Es würde an einer Funktion fehlen, die bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert. Stattdessen arbeitet das Emissionskontrollsystem in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand, etc., vgl. Art. 5 Abs. 3 lit. a der Verordnung 715/2007/EG i.V.m. Art. 3 Nr. 1 und 6, Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28. Juli 2008, S. 1 ff.) in Verbindung mit Abs. 5.3.1 und Anhang 4 Abs. 5.3.1, Abs. 6.1.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 (ABl. L 375 vom 27. Dezember 2006, S. 246 ff.)) würde die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand entsprechen (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19, juris, Rn. 18; BGH, Urteil vom 13. Januar 2022 – III ZR 205/20, juris, Rn. 28; explizit zu dem für das Prüfverfahren üblichen Temperaturbereich von 20 °C bis 30 °C: BGH, Beschluss vom 15. September 2021 – VII ZR 2/21, juris, Rn. 14, 21).

Es lässt sich auch nicht feststellen, dass eine temperaturabhängige Steuerung, durch die bei einer Außentemperatur unterhalb von -24°C bzw. oberhalb von + 70°C die Abgasrückführungsrate reduziert wird, in dem Zeitpunkt der Inverkehrgabe des Fahrzeugs und/oder bei dem Erwerb des Fahrzeugs durch die Klagepartei evident unzulässig gewesen wäre.

Offenbleiben kann, ob sich die Verwendung eines solchen Thermofensters mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union in Einklang bringen ließe, nach der sich der Einsatz einer Abschaltvorrichtung nicht gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 rechtfertigen lässt, soweit diese unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21, juris, Rn. 65; EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20, juris, Rn. 63 ff.). Denn es ist zu berücksichtigen, dass der Gerichtshof der Europäischen Union dieses Ausschlusskriterium erstmals in der erst nach dem Fahrzeugerwerb durch die Klagepartei ergangenen Entscheidung vom 14. Juli 2022 formuliert hat und dass sich dieses Kriterium nicht

unmittelbar aus dem Wortlaut des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergab. Es kann nach alledem nicht von einem evidenten Gesetzesverstoß ausgegangen werden, soweit Fahrzeughersteller zuvor bei der Ausgestaltung ihres Emissionskontrollsystems dieses Kriterium (noch) nicht (hinreichend) berücksichtigt haben.

Die Annahme, dass sich die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführungsrate gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich rechtfertigen lässt, stellt(e) sich mit Blick auf den Wortlaut der Regelung jedenfalls nicht als evident unzutreffend dar. Der Erlaubnistatbestand ließ sich jedenfalls auch dahingehend auslegen, dass es sich bei der zur Rechtfertigung der temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführungsrate angeführten Belagsbildung im AGR-System um eine Beschädigung des Motors handelt oder deren Vermeidung zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlich ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), die deutsche Typgenehmigungsbehörde, hat noch nach dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 17. Dezember 2020 (C-693/18) explizit die Auffassung vertreten, dass sich die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführungsrate nach Art. 5 Abs. 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2017 rechtfertigen lässt (vgl. Stellungnahme des KBA zum EuGH-Urteil vom 17. Dezember 2020 zu Abschalteinrichtungen, abrufbar auf dessen Homepage: https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/abgasthematik_node.html;jsessionid=E0FC8ECC1A68664746A7248396BF063F.live11311).

b) Auch hinsichtlich der an eine Fahrkurvenerkennung anknüpfenden Steuerung der Regeneration des im hier betroffenen Fahrzeug verbauten NO_x-Speicher-Katalysators (NSK) fehlt es in Bezug auf einen gegebenenfalls mit dem Vertragsschluss eingetretenen Schaden der Klagepartei an einer objektiv sittenwidrigen Schädigungshandlung der für die Beklagte handelnden Personen.

Denn aus der von dem normalen Fahrbetrieb abweichenden Steuerung der Regeneration des NSK kann weder auf eine Täuschung des KBA noch auf ein Handeln in dem Bewusstsein der Verwendung einer etwaig unzulässigen Abschalteinrichtung geschlossen werden. Anders als bei der Verwendung der in dem Vorgängermotor EA189 eingesetzten Umschaltlogik, durch die bei erkanntem Lauf des Prüfstands eine gegenüber dem Realbetrieb verstärkte Abgasrückführung aktiviert worden war, lässt sich hinsichtlich der Steuerung der Regeneration des NSK nicht feststellen, dass diese evident unzulässig und mit ihr der Zweck verfolgt worden wäre, das KBA (oder andere Typgenehmigungsbehörden) arglistig zu täuschen (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19, juris Rn. 17).

Denn die gerichtsbekannt bis heute vertretene Rechtsauffassung des KBA zeigt, dass es sich bei der hier verwendeten Fahrkurvenerkennung mit den daran anknüpfenden Funktionen

jedenfalls nicht um eine evident unzulässige Abschaltseinrichtung handelt, so dass sich aus deren Verwendung nicht schließen lässt, dass die für die Beklagte handelnden Personen einen etwaigen Gesetzesverstoß bei der Entwicklung oder Verwendung der Software oder bis zum Erwerb des Fahrzeugs durch die Klägerin erkannt und gebilligt hätten (vgl. auch BGH, Beschluss vom 10. November 2021 – VII ZR 415/21, juris, Rn. 37). Bei dieser Sachlage bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein, eine unzulässige Abschaltseinrichtung zu verwenden, gehandelt hätten.

Auch der Umstand, dass die an eine Fahrkurvenerkennung anknüpfende Steuerung des NSK ausschließlich unmittelbar vor sowie während der Prüfstandsfahrt aktiviert wird, entfaltet im Streitfall keine Indizwirkung für eine objektiv sittenwidrige arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde, weil – wie oben dargelegt – die Einrichtung nicht grenzwertkausal ist. Denn im Fall der fehlenden Grenzwertkausalität bestehen keine Anhaltspunkte für eine Täuschung der Genehmigungsbehörde mit dem Ziel, die EG-Typgenehmigung zu erhalten (vgl. BGH, Urteil vom 6. November 2023 - VIa ZR 535/21, Rn. 11 mwN).

2. Ein Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 Abs. 1 StGB besteht nicht, da es aufgrund der unter 1 dargestellten Erwägungen jedenfalls an der Voraussetzung einer vorsätzlichen Täuschung fehlt.

3. Auch die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs aus § 831 Abs. 1 BGB liegen nicht vor. Aus den unter 1 aufgeführten Gründen lässt sich auch nicht feststellen, dass ein Verrichtungsgehilfe der Beklagten den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB oder den Tatbestand einer sonstigen unerlaubten Handlung verwirklicht hätte.

4. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB iVm §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe von 1.200, -- Euro.

Nach aktueller Rechtsprechung, der sich die Kammer anschließt, steht dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung iSd Art. 5 VO (EG)Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeuges ein Anspruch gegen den Fahrzeughersteller auf Ersatz des Differenzschadens zu (vgl. BGH, Urt. v. 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rdnr. 28, juris; EuGH, Urt. v. 21. März 2023 – C-100/21, NJW 2023, 1111, juris).

a. Dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs kann ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV gegen den Fahrzeughersteller zustehen, weil ihm aufgrund des Vertragsschlusses ein Vermögensschaden nach Maßgabe der Differenzhypothese entstanden ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 28). Das Interesse, durch den Abschluss eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug nicht wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers

gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese zu erleiden, ist von § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV nach der gebotenen unionsrechtlichen Lesart geschützt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 32).

aa. Die Beklagte hat gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen, indem sie das hier betroffene Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen und aufgrund dessen eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung (Art. 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG) erteilt hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 28 ff.).

(1) Eine Abschaltvorrichtung liegt nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 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 in Bezug auf die 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 Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter Funktion eingehalten würden, ist hingegen nicht von Bedeutung (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 51).

(2) Gemessen hieran stellt die von der Beklagten eingeräumte, im hier betroffenen Fahrzeug hinterlegte Fahrkurvenerkennung in Verbindung mit den daran geknüpften Funktionen eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dar.

Danach erkannte das Fahrzeug anhand der im NEFZ gefahrenen Fahrkurve den Prüfstand. Die Abgasnachbehandlung erfolgte sodann dergestalt, dass die NSK-Regeneration nicht – wie im Normalbetrieb – strecken- und beladungsgesteuert ca. alle 5 km oder bei voller Beladung vollzogen wurde, sondern ausschließlich streckengesteuert. Durch die im Vergleich zum NEFZ im Normalbetrieb abweichende Funktionsweise des NSK wird auch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im Normalbetrieb verringert. Das folgt bereits aus dem Vortrag der Beklagten, wonach die Abweichungen nicht grenzwertkausal gewesen seien. Fehlende Grenzwertrelevanz von Abweichungen setzt deren Vorhandensein voraus.

Ob die auf dem Prüfstand abweichende Regeneration des NSK grenzwertkausal war, ist für das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung. Die Prüfung im NEFZ lässt nur in Bezug

auf die dabei wirksamen Emissionskontrollsysteme Prognosen für den gewöhnlichen Fahrbetrieb zu und auch das nur dann, wenn die Wirksamkeit der betreffenden Systeme im gewöhnlichen Fahrbetrieb nicht verringert wird. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 knüpft an die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit an und nicht an die Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Via ZR 335/21, Rdnr. 51, juris).

bb. Die Beklagte handelte schuldhaft. Eine Schadensersatzhaftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV setzt ein Verschulden des in Anspruch genommenen Fahrzeugherstellers voraus. Denn § 823 Abs. 2 Satz 2 BGB erlaubt nach seinem Wortlaut eine von einem Verschulden unabhängige Ersatzpflicht nicht. Vielmehr tritt, sofern nach dem Inhalt des Schutzgesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich ist, die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein, wobei für die Haftung ein fahrlässiger Verstoß genügt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 36 ff.).

(1) Maßstab für die Bestimmung der Fahrlässigkeit im Rahmen von § 823 Abs. 2 BGB ist § 276 Abs. 2 BGB (BGH, Urteil vom 16. Januar 1968 - VI ZR 134/66, juris Rn. 15). Nach § 276 Abs. 2 BGB handelt fahrlässig, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt. Fahrlässigkeit setzt unter anderem die Erkennbarkeit der Rechtswidrigkeit voraus. Ein Irrtum des Schuldners über die Rechtmäßigkeit seines Tuns schließt Fahrlässigkeit nur aus, wenn er unvermeidbar war. An die Unvermeidbarkeit sind strenge Anforderungen zu stellen (BGH, Urteil vom 27. September 1989 - IVa ZR 156/88, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 17. Dezember 1969 - VIII ZR 10/68, juris Rn. 9).

Der Fahrzeughersteller muss, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung 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 vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, aaO Rn. 59).

Der Zeitpunkt, für den der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzulässigen Abschalteneinrichtung widerlegt werden muss, ist der Zeitpunkt in dem der objektive und der subjektive Tatbestand der Pflichtverletzung zeitlich zusammenfallen. Dieses ist vorliegend das Inverkehrbringen des Fahrzeugs (BGH, Urteil vom 11. Dezember 2023 – VIa ZR 340/22, juris Leitsatz). Zusätzlich ist auf den Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags über das mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehene Fahrzeug abzustellen, weil auch das gesetzliche Schuldverhältnis gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV erst zu diesem Zeitpunkt entsteht (BGH, Urteile vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 61 und vom 11. Dezember 2023, aaO).

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. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann entlastend wirken. Ein entlastend wirkender Verbotsirrtum kann vorliegen, wenn der Schädiger die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen braucht (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 63).

Der Fahrzeughersteller kann zu seiner Entlastung darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden (hypothetische Genehmigung). Dabei ist konkreter, unter Beweis gestellter Vortrag der Beklagten sowohl hinsichtlich des Vorliegens eines Verbotsirrtums als auch in Bezug auf dessen Unvermeidbarkeit erforderlich, falls die Beklagte sich darauf berufen will. Zunächst muss der Fahrzeughersteller also darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der Abschalteinrichtung(en) mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris 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 (BGH, Urteil vom 27. November 2023 – VIa ZR 1425/22, juris Rn. 32).

(2) Gemessen an diesen Grundsätzen hat die Beklagte einen bestehenden Verbotsirrtum nicht konkret dargelegt.

Die Beklagte hat vorgetragen, das KBA sei seit 2007 uneingeschränkt weiterhin der Auffassung, dass eine Abschalteinrichtung nicht unzulässig sei, wenn die Emissionsgrenzwerte auch ohne sie eingehalten würden (sogenannte „Grenzwertkausalität“).

Dieser Vortrag dürfte so zu verstehen sein, dass die Beklagte vorbringen möchte, sie habe bereits zum maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses die Rechtsauffassung des

KBA gekannt und auf die Richtigkeit dieser Auffassung vertraut. Der so verstandene Vortrag der Beklagten ist indessen weder hinreichend dargetan noch unter Beweis gestellt.

Die in diesem Zusammenhang vorgelegten Dokumente lassen keinen konkreten Rückschluss darauf zu, ob und gegebenenfalls wann die für die Beklagte handelnden Verantwortlichen sich vor Abschluss des hier betroffenen Kaufvertrages die später vertretene Rechtsauffassung gebildet oder zu Eigen gemacht haben sollen. Auch aus dem Vortrag zur Information des KBA über die Fahrkurvenerkennung und die Abstimmung mit dieser Behörde ergeben sich keine konkreten Anhaltspunkte, ob und gegebenenfalls wann die für die Beklagte handelnden Verantwortlichen sich vor Abschluss des hier betroffenen Kaufvertrages in einem Verbotsirrtum befunden haben sollen. Die Einholung einer amtlichen Auskunft des KBA zu diesen Umständen war daher nicht veranlasst.

Damit hat die Beklagte nicht dargelegt, dass sich zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs sämtliche ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der Abschalteinrichtung(en) mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Da es somit bereits an der Darlegung eines Verbotsirrtums fehlt, kommt es nicht darauf an, ob sich die Beklagte auf eine Unvermeidbarkeit eines solchen Irrtums berufen könnte (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, aaO Rn. 15). Aus diesem Grund besteht auch kein Anlass zur Einholung einer Auskunft des KBA über eine hypothetische Genehmigung (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 65 ff.).

b. Die schuldhafte Schutzgesetzverletzung der Beklagten war auch kausal für den der Klagepartei durch den Erwerb des Fahrzeugs entstandenen Differenzschaden.

Zur Erwerbskausalität kann sich die Klagepartei als Anspruchsteller bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag jedenfalls zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 55). Es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass dies im vorliegenden Fall ausnahmsweise anders gewesen sein könnte.

Allerdings kann nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs die Anwendung des Erfahrungssatzes in Frage gestellt sein, wenn der Fahrzeughersteller sein Verhalten vor dem Abschluss des konkreten Erwerbsgeschäfts dahin geändert hat, dass er die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken

verdeutlichen muss, was der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 57).

Dazu hat die Beklagte im Wesentlichen vorgetragen, dass sie das KBA bereits im Herbst 2015 darüber informiert habe, 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 Fahrkurvenerkennung in den neu zu produzierenden Fahrzeugen veranlasst. Darüber hinaus habe die Beklagte in Abstimmung mit dem KBA Software-Updates für EA288-Feldfahrzeuge entwickelt, die bereits zuvor produziert worden waren. Mit der Maßnahme seien die in bestimmten, schon produzierten und im Feld befindlichen Fahrzeugen hinterlegte Fahrkurvenerkennung freiwillig entfernt worden. Halter von Fahrzeugen, für die 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.

Dieser Vortrag, der zugunsten der Beklagten als wahr unterstellt werden kann, erfüllt nicht die vom Bundesgerichtshof formulierten Voraussetzungen für eine die Erwerbskausalität in Frage stellende Verhaltensänderung. Denn durch die von der Beklagten vorgebrachte Information des KBA und die Zusammenarbeit mit dieser Behörde sowie die späteren Halteranschreiben und Kundeninformationen hat die Beklagte die Ausrüstung von Fahrzeugen mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung nicht in einer Art und Weise bekannt gegeben, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlicht hätte. Vielmehr ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass überhaupt die Öffentlichkeit von der Beklagten über die in Motoren der Baureihe EA288 verwendete Fahrkurvenerkennung informiert worden wäre. Die bloße Information von Haltern, die ein entsprechendes Fahrzeug bereits gekauft hatten, war nicht ausreichend.

c. Der Klagepartei ist ein ersatzfähiger Differenzschaden in Höhe von 1.200, -- Euro entstanden, auf den im Wege der Vorteilsausgleichung nichts anzurechnen ist.

aa. Da die Beklagte wegen des enttäuschten Vertrauens des Käufers auf die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung für die aus dem Vertragsschluss folgenden Schäden haftet, kommt es für den Vermögensvergleich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses an (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 42). Der Schaden des Käufers liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltseinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 40).

Dieser Betrag ist nach § 287 Abs. 1 Satz 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände innerhalb eines Rahmens von 5% - 15% des Kaufpreises nach freier Überzeugung des Tatrichters zu schätzen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 72 ff.). Bei der Schätzung des Schadens innerhalb eines Rahmens zwischen 5% und 15% hat der Tatrichter bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter hat er den Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus hat der Tatrichter das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 76 f.)

Nach dieser Maßgabe ist im vorliegenden Fall nach Überzeugung der Kammer ein Schaden in Höhe von 7,5% des Kaufpreises entstanden. Bei der Bemessung ist zu berücksichtigen, dass das Risiko behördlicher Beschränkungen zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses – ausgehend von der seinerzeit vom KBA vertretenen Auffassung – gering war, da die Grenzwerte auch ohne die unzulässige Abschaltseinrichtung eingehalten wurden. Ein nicht völlig unbedeutendes und deshalb bei der Schadensbemessung zur berücksichtigendes Rückrufrisiko bestand jedoch bereits zu diesem Zeitpunkt, weil die Frage, unter welchen Voraussetzungen von einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (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. Andererseits kann der Grad des Verschuldens aufgrund der hier verwendeten Fahrkurvenerkennung, durch die der Prüfstand erkannt wurde (vgl. dazu BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19, juris Rn. 18 f.), nicht mehr als geringfügig angesehen werden. Unter Berücksichtigung aller Umstände war der Differenzschaden somit in der unteren Hälfte des Rahmens und dort im mittleren Bereich (7,5%) anzusiedeln. Der Schaden von 7,5% des Kaufpreises liegt damit bei 2.400, -- Euro.

bb. Auf diesen Schaden ist aufgrund einer schadensmindernden Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80 mwN) nichts anzurechnen.

Zunächst kommt eine schadensmindernde Berücksichtigung anzurechnender Nutzungsvorteile und des Restwerts des Fahrzeugs im Streitfall nicht in Betracht.

Auf den Differenzschaden sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs im Wege der Vorteilsausgleichung insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. BGH, Urteile vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, juris Rn. 17 ff. und vom 26. Juni 2023, aaO, Rn. 80; jeweils mwN).

Zunächst hat der Kläger durch die Nutzung des Fahrzeugs einen Vorteil gehabt. Die Berechnung des Nutzungsvorteils erfolgt nach der Formel: "Nutzungsvorteil gleich Bruttokaufpreis multipliziert mit der seit Erwerb gefahrenen Strecke geteilt durch die erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt" (BGH, Urteil vom 24. Januar 2022, aaO Rn. 24). Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung der erwartbaren Gesamtleistung von 300.000 km (§ 287 ZPO) und der unstreitigen Laufleistung bei Verkauf des Fahrzeugs am 12.11.2024 (115.344 km) folgende Berechnung des Nutzungsvorteils:

Kaufpreis	32.000,00 €
Km-Stand z.Zt. des Kaufs	25.300 km
Km-Stand aktuell (z.Zt. des Unfalls)	154.401 km
ergibt:	
Restlaufleistung z.Zt. des Kaufs (Gesamtleistung 300.000 km)	274.700 km
Vorteil/km	0,116490717
gefahrte km	129.101 km
Nutzungsvorteil (km)	15.039,07 €

Addiert man zu dem so ermittelten Nutzungsvorteil von 15.039,07 € den Restwert von 10.600, -- €, ergibt sich eine Summe aus Nutzungsvorteilen und Restwert von 25.639,07 €. Diese Summe übersteigt den bei einem Differenzschaden von 7,5% anzunehmenden Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden = 29.600, -- €) nicht, so dass eine Anrechnung nicht in Betracht kommt.

Etwas Anderes ergibt sich auch dann nicht, wenn man anstelle des Restwertes von 10.600, -- € den von der Beklagten vorgetragenen Restwert von 12.368, -- € zugrunde legt. Deshalb kommt es nicht darauf an, dass es sich bei diesem Betrag um den Händlerverkaufswert (bei Anwendung der Differenzbesteuerung nach §25a UStG) handelt, der von einem Privatverkäufer regelmäßig nicht erzielt werden kann (vgl. dazu BGH, Urteil vom 25. Oktober 2022 – XI ZR 44/22, BGHZ 235, 1 Rn. 79).

cc. Der Schaden ist wegen des Nichtaufspielens des Softwareupdates zu reduzieren.

Von Bedeutung für eine Vorteilsausgleichung ist, in welchem Umfang das Aufspielen des von der Beklagten angebotenen Software-Updates geeignet gewesen wäre, das Fahrzeug nachträglich aufzuwerten. Eine etwaige Aufwertung des Fahrzeugs durch das Software-Update wäre unter den im BGH Urteil vom 26. Juni 2023 (VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 80) genannten Voraussetzungen als Vorteil zu berücksichtigen gewesen. Entsprechend hat der Kläger, wenn er sich dem Aufspielen eines solchen Software-Updates verschlossen hat, gegen seine Schadensminderungspflicht aus § 254 Abs. 2 Satz 1 Fall 2 BGB verstoßen. In diesem Fall muss er 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 Ur. v. 23.10.2023 – VIa ZR 468/21, BeckRS 2023, 32492 Rn. 14, beck-online).

Eine etwaige Aufwertung des Fahrzeugs durch das Software-Update als nachträgliche Maßnahme der Beklagten, die gerade der Beseitigung der unzulässigen Abschaltvorrichtung dienen sollte, wäre als Vorteil zu berücksichtigen. Eine Schadensminderung kann damit indessen nur verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 – VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224, Rn. 24; Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80).

Insoweit hat die Beklagte vorgetragen, dass bei Aufspielen des Updates kein Risiko der Betriebsuntersagung mehr bestehe. Die Kammer halte es indessen nicht für gerechtfertigt, den Differenzschaden durch das Software-Update als vollständig ausgeglichen anzusehen. Denn auch das Software-Update könnte sich nach der Installation trotz der damit verbundenen Entfernung der unzulässigen Abschaltvorrichtung jedenfalls bei einem späteren Weiterverkauf des Fahrzeugs nachteilig auswirken, weil Kaufinteressenten durch diese Information vom Kauf abgeschreckt werden könnten. Dies zum einen, weil das durchgeführte Software-Update vor dem Hintergrund des in großen Teilen der Öffentlichkeit bekannten Diesel-Abgasskandals als Hinweis auf eine ursprünglich vorhandene unzulässige Abschaltvorrichtung angesehen werden könnte, und zum anderen, weil eine gewisse Skepsis gegenüber Software-Updates zur Verbesserung des Abgasverhaltens – insbesondere wegen möglicher Auswirkungen auf Verbrauch und Leistung – besteht und dies auch öffentlich diskutiert wird (siehe dazu z.B. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/ecotest/test-vw-updates-schummelsoftware/>). Dabei kommt es nicht darauf an, ob diese Skepsis allgemein oder im Einzelfall begründet ist, sondern darauf, dass mögliche nachteilige Folgen von Software-Updates öffentlich diskutiert werden und dies dazu führen kann, dass sich Kaufinteressenten lieber für ein anderes, nicht von einer solchen Maßnahme betroffenes Fahrzeug entscheiden (vgl. auch OLG Schleswig, Urteil vom 8. Dezember 2023 – 1 U 105/20, juris, Rn. 122).

Nach alledem schätzt die Kammer den mit dem Software-Update verbundenen Vorteil gemäß § 287 Abs. 1 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände auf 50% des Differenzschadens von 2.400, --, hier also 1.200, -- Euro.

5. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

6. Den weiterhin geltend gemachten Anspruch hinsichtlich der vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten kann die Klagepartei aus den unter 1 bis 3 genannten Gründen nicht aus den dort erörterten Anspruchsgrundlagen verlangen. Der Anspruch kann auch nicht auf § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV gestützt werden (vgl. BGH, Urteil vom 16. Oktober 2023 – VIa ZR 14/22, juris Rn. 13).

Schließlich ergibt sich ein Anspruch hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten auch nicht aus § 280 Abs. 1 und 2, § 286 BGB wegen Verzugs. Es ist nicht ersichtlich, dass die Beklagte bereits vor der vorgerichtlichen Tätigkeit der Klägervertreter in Verzug geraten wäre.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 543 Abs. 2 S. 1 ZPO).

Seewald
Präsidentin des Landgerichts

Dr. Tangemann
Richter

Schomber
Richterin am Landgericht

Verkündet am 27.06.2025
[Redacted]
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle