

Aktenzeichen:  
8 U 467/22  
4 O 276/21 LG Karlsruhe



Oberlandesgericht Karlsruhe  
8. ZIVILSENAT

**Im Namen des Volkes**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 167150 [REDACTED]

gegen

**Volkswagen AG**, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Caemmerer Lenz**, Douglasstraße 11-15, 76133 Karlsruhe, Gz.: [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Oberlandesgericht Karlsruhe - 8. Zivilsenat - durch den Richter am Oberlandesgericht  
Teinert als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 07.02.2025 für Recht  
erkannt:

- I. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom  
13.10.2022 – 4 O 276/21 – im Kostenpunkt aufgehoben und im Übrigen wie folgt  
abgeändert:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 3.030 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 08.02.2022 zu zahlen.
  2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- II. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.
- III. Die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens hat der Kläger zu 88 % und die Beklagte zu 12 % zu tragen.
- Die Kosten des Berufungsverfahrens hat der Kläger zu 87 % und die Beklagte zu 13 % zu tragen.
- IV. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
- V. Die Revision wird nicht zugelassen.

## Gründe:

- ohne Sachverhaltsdarstellung gemäß §§ 540 Abs. 2, 313 Abs. 1 S. 1 ZPO -

Die Berufung ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Der Kläger hat gegen die Beklagte Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 3.030 €.

1. Der Kläger hat zuletzt nur noch den Differenzschaden beansprucht. Die erstmalige Geltendmachung des Differenzschadens im Berufungsverfahren wegen der Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist zulässig (vgl. Senat, Urteil vom 28. November 2023 – 8 U 291/21 –, juris Rn. 19-21).
2. Die Berufung hat insoweit teilweise Erfolg. Der Kläger hat gegen die Beklagte gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 3.030 €.
  - a. Der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraft-

fahrzeugs fällt – unionsrechtlich vorgegeben – in den persönlichen Schutzbereich der § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV in Verbindung mit Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 21). Das Unionsrecht verlangt indes nicht, den Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs so zu stellen, als habe er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, also das Interesse auf Rückabwicklung des Kaufvertrags in den sachlichen Schutzbereich der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV einzubeziehen, sondern nur den Ersatz des Schadens in Höhe des Betrages, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (Differenzschaden; vgl. BGH, a.a.O., Rn. 22, 32, 40). Der Differenzschaden ist nach § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen. Nach den Vorgaben des Unionsrechts ist das Schätzungsermessen innerhalb einer Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzt (BGH, a.a.O., Rn. 72 f.).

- b. Die Anspruchsvoraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV sind im Streitfall erfüllt. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, weil das streitgegenständliche Fahrzeug (VW Golf VII 2.0 TDI, 135 kW, EU 6, NSK, Erstzulassung: 26.06.2014) mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgerüstet ist. Hierbei hat die Beklagte schuldhaft gehandelt.

aa. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, da das streitgegenständliche Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt einer umgebungsdruckabhängigen Anpassung der Abgasrückführung aufweist. Diese bewirkt, dass die Abgasrückführungsrate ab einer Höhe von 1.000 m zumindest reduziert wird, und nimmt dadurch Einfluss auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs.

(1) Die Beklagte hat nicht bestritten, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Reaktion der Motorsteuerung auf die Veränderung des Umgebungsdrucks erfolgt und die Abgasrückführungsrate bei einem Umgebungsdruck, der regelmäßig über 1.000 m Höhe herrscht, reduziert wird.

(2) Die Reduzierung der Abgasrückführung ab einer Höhe von 1.000 m verringert die Wirkung von Emissionskontrollsystemen unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im Unionsgebiet und ist deshalb gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässig. Sie ist nicht gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG ausnahmsweise zulässig, da keiner der unter lit. a bis c aufgeführten Ausnahmetatbestände vorliegt (vgl. Senat, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 397/22 –, juris Rn. 28 ff.; Senat, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, juris Rn. 16 ff.).

(a) Nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kann eine Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen, 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. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. In diesem Zusammenhang bedarf es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, juris Rn. 51).

(b) Da die Abgasrückführung gerade die Verminderung der NO<sub>x</sub>-Emissionen bezweckt, kann nicht zweifelhaft sein, dass eine Reduzierung der Abgasrückführungsrate ab einer Höhe von 1.000 m die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems beeinflusst und zu einer Erhöhung des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes führt. Der Senat teilt im Übrigen die Auffassung des EuGH (Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, juris Rn. 44) und des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichts (Urteil vom 20. Februar 2023 – 3 A 113/18 –, juris Rn. 401 ff.), dass die Nutzung von Fahrzeugen in Höhen von über 1.000 m über dem Meeresspiegel zu den im Unions-

gebiet üblichen Bedingungen gehört.

(c) Die genannte Abschaltvorrichtung ist nicht ausnahmsweise gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a bis c der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zulässig.

Soweit die Beklagte trotz der mit der Reduzierung der Abgasrückführungsrate einhergehenden Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems ab einer Höhe von 1.000 m in anderen Verfahren (u.a. 8 U 397/22 und 8 U 377/22) argumentiert hat, dass schon keine Abschaltvorrichtung vorliege, weil die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems betriebspunktspezifisch sei und die Verbrennungssteuerung physikalisch zwingend auf den sich verändernden Umgebungsdruck reagieren müsse, kann dieser rechtlichen Bewertung nicht gefolgt werden. Es kommt dabei nicht darauf an, ob bestimmte Fahrzustände wie z.B. ein Überholvorgang eine erhöhte Frischluftzufuhr und eine geringere Abgasrückführungsrate erfordern. Eine Reduzierung der Abgasrückführungsrate, die dazu führt, dass die Abgasrückführung regelmäßig ab einer Höhe von 1.000 m in allen Fahrzuständen nur noch eingeschränkt funktioniert, mit der Folge, dass die NO<sub>x</sub>-Emissionen im Vergleich zu Fahrten unter 1.000 m stets erhöht sind, verringert jedenfalls die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind und stellt damit eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dar.

Dass diese Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems aus Gründen des Motorschutzes und des sicheren Fahrzeugbetriebs erforderlich ist, kann nicht angenommen werden. Die Beklagte hat die Reduzierung der Abgasrückführungsrate bei dem geringeren Umgebungsdruck ab einer Höhe von 1.000 m in den oben genannten Verfahren damit begründet, dass andernfalls der Turbolader in höhere Drehbereiche gebracht werden müsste, was ihn beschädigen und als Folge hiervon einen Motorschaden verursachen könnte. Diese Begründung verfängt schon deshalb nicht, weil ein Fahrzeug auch mit begrenzter Leistung betrieben

werden kann, wenn dies zum Schutz einzelner Bauteile wie dem Turbolader erforderlich und eine Ausstattung mit leistungsfähigeren Bauteilen technisch nicht möglich sein sollte (Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, a.a.O., Rn. 405). Ein Hersteller darf zudem Emissionskontrollsysteme nicht so konstruieren, dass ihre Bauteile ständiger Abschalt-einrichtungen bedürfen, um störungsfrei zu funktionieren (Senat, Urteil vom 15. September 2023 – 8 U 383/21 –, juris Rn. 53 f.). Eine Abschalt-einrichtung, die 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 ist, kann deshalb nicht unter die in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, juris Rn. 70).

bb. Der Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV durch die Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist schuldhaft erfolgt.

Die Beklagte hat die aus der Schutzgesetzverletzung folgende Verschuldensvermutung (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, juris Rn. 59) weder ausgeräumt noch einen unvermeidbaren Verbotsirrtum konkret dargelegt. Dazu muss der Fahrzeughersteller darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalt-einrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23 –, juris Rn. 14; Senat, Urteil vom 03.11.2023 - 8 U 104/21, juris Rn. 48f.).

Die Beklagte hat zu einem Irrtum ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter keinen Vortrag gehalten. Da es somit schon an der konkreten Darlegung eines Verbotsirrtums fehlt, kommt es nicht mehr darauf an, ob dieser unver-

meidbar gewesen wäre oder ob sich die Beklagte auf eine hypothetische Genehmigung berufen könnte (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, juris Rn. 65).

- c. Durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV hat der Kläger einen Vermögensschaden in Höhe von 3.030 € erlitten.

aa. Wie oben ausgeführt, hat der Kläger einen Schaden in Höhe des Betrages erlitten, um den er das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat.

Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. Für die Anwendung eines solchen Erfahrungssatzes ist nicht von Bedeutung, ob ihm beim Erwerb des Fahrzeugs die von der Beklagten ausgegebene unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegen und ob er von deren Inhalt Kenntnis genommen hat. Auch ohne Kenntnisnahme der vom Fahrzeughersteller ausgegebenen Übereinstimmungsbescheinigung geht der Käufer typischerweise davon aus, dass der Hersteller für das erworbene Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat und dass diese die gesetzlich vorgesehene Übereinstimmung mit allen maßgebenden Rechtsakten richtig ausweist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 55 f.).

Umstände, die diesen Erfahrungssatz widerlegen, sind im Streitfall weder dargelegt noch sonst ersichtlich. Insbesondere hat die Beklagte nicht dargelegt, dass sie die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf des Fahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 32).

bb. Der Differenzschaden beläuft sich auf 3.030 €.

- (1) Der Senat schätzt die Höhe des dem Kläger entstandenen Vermögensschadens gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite (vgl. BGH, a.a.O.,

Rn. 71 ff.) wie bei einem als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewertenden Thermofenster (vgl. hierzu u.a. Senat, Urteil vom 22. August 2023 – 8 U 271/21 –, juris Rn. 77) mit 10 % des gezahlten Kaufpreises. Der Senat geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit der Abschaltvorrichtung verbundene Risiko der Betriebsstilllegung in diesem Umfang gemindert ist. Die Höhe des entstandenen Differenzschadens ist einer tatrichterlichen Schätzung nach § 287 ZPO zugänglich. Unter Berücksichtigung der maßgeblichen Umstände (vgl. hierzu BGH, a.a.O., Rn. 76 f.) handelt es sich in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes angeht, um einen mittelschweren Fall innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite von 5 % bis 15 %, der die Anwendung des mittleren Prozentsatzes von 10 % rechtfertigt.

- (2) Ob in dem streitgegenständlichen Fahrzeug darüber hinaus eine Reduzierung der Abgasrückführung in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur bei im Unionsgebiet üblichen Temperaturen erfolgt (Thermofenster), kann dahinstehen. Da sich die Verringerung der AGR-Rate in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur und die Verringerung der AGR-Rate in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck jeweils auf die Abgasrückführung und damit auf dasselbe Emissionskontrollsystem auswirken, läge bei wertender Betrachtung nur eine Abschaltvorrichtung vor. Selbst wenn über die Verringerung der AGR-Rate in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck hinaus auch eine Reduzierung der Abgasrückführung bereits bei im Unionsgebiet üblichen Temperaturen erfolgte, rechtfertigte dies folglich keinen höheren Differenzschaden.
- (3) Soweit im streitgegenständlichen Fahrzeug unstreitig eine Fahrkurvenerkennung mit den bei Fahrzeugen mit NSK damit verbundenen Funktionen hinterlegt ist, rechtfertigt auch diese Tatsache unter den gegebenen Umständen keinen höheren Differenzschaden.

Zwar stellt die bei EA288-Fahrzeugen der Emissionsklasse EU 6 mit NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysator (NSK) eingesetzte Fahrkurvenerkennung eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dar, weil sie mit Funktionen verbunden ist, die die Wirksamkeit



des Emissionskontrollsystems im normalen Fahrbetrieb gegenüber dem NEFZ verringern (Senat, Urteil vom 30.04.2024 – 8 U 48/23, juris Rn. 28 ff.).

Für das streitgegenständliche Fahrzeug stellte die Beklagte jedoch unstreitig im Rahmen des Nationalen Forums Diesel ein freiwilliges Software-Update zur Verfügung, mit dem auch die im streitgegenständlichen Fahrzeug hinterlegte Fahrkurvenerkennung mit allen damit verbundenen Funktionen entfernt wird. Indem der Kläger dieses Software-Update nicht aufspielen ließ, muss er sich bei der Bemessung des Differenzschadens gemäß § 242 BGB so behandeln lassen, als hätte er den aus dem Software-Update resultierenden Vorteil – die Entfernung der Fahrkurvenerkennung – tatsächlich erzielt (vgl. BGH, Urteil vom 23. Oktober 2023 – VIa ZR 468/21 –, juris Rn. 14). Da mit der Entfernung der Fahrkurvenerkennung und der damit verbundenen Funktionen die unzulässige Abschalteneinrichtung entfernt und das Risiko von Betriebsbeschränkungen vollständig beseitigt wird, kann sich der Kläger gemäß § 242 BGB nicht mehr darauf berufen, dass ihm wegen der im Fahrzeug hinterlegten Fahrkurvenerkennung ein Schaden entstanden sei.

cc. Auf den Differenzschaden sind im Wege der Vorteilsausgleichung die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs nach den Grundsätzen für die Berechnung des sogenannten kleinen Schadensersatzanspruchs anzurechnen (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 80). Danach sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs auf den Schadensersatzanspruch erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21 –, juris Rn. 22). Im Streitfall übersteigen die Nutzungsvorteile und der Restwert den tatsächlichen Fahrzeugwert im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger nicht, so dass eine Vorteilsanrechnung nicht stattfindet.

(1) Die Nutzungsentschädigung kann im Wege der Schätzung gemäß § 287 ZPO ermittelt werden, indem der gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, BGHZ 225, 316-352, juris Rn. 80). Der Senat

legt diese lineare Berechnungsmethode seiner Schätzung in ständiger Rechtsprechung zugrunde. Die Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit 2-Liter-Motor veranschlagt der Senat mit 250.000 km.

Im Streitfall hat der Kläger das Fahrzeug als Neuwagen mit einer Lauflistung von 0 km zu einem Bruttokaufpreis von 30.300,01 € erworben. Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug die Lauflistung des Fahrzeugs 90.381 km. Nach der vom Senat herangezogenen Berechnungsmethode ergibt sich damit eine Nutzungsentschädigung von 10.954,18 € (= 30.300,01 € geteilt durch 250.000 km mal 90.381 km).


- (2) Den Restwert des Fahrzeugs veranschlagt das Gericht im Wege der Schätzung (§ 287 ZPO) auf der Grundlage der von der Beklagten vorgelegten DAT-Gebrauchtfahrzeugbewertung vom 08.03.2024 (Anlage BE 6), die unter Berücksichtigung einer Lauflistung von 69.475 km einen Händlerverkaufspreis von 16.836 € ausweist, mit höchstens 14.500 €. Die von der Beklagten vorgelegte Gebrauchtfahrzeugbewertung vom 08.03.2024 bezieht sich auf das streitgegenständliche Fahrzeug mit der VIN [REDACTED] und berücksichtigt die den Fahrzeugwert beeinflussenden konkreten Ausstattungsmerkmale dieses Fahrzeugs. Dem Umstand, dass der Händlerverkaufspreis die Gewinnspanne und die kalkulierten Kosten des Fahrzeughändlers umfasst, trägt der Senat dadurch Rechnung, dass er von dem Händlerverkaufspreis in ständiger Praxis einen Abschlag in Höhe von 10 % vornimmt, so dass sich ein Betrag in Höhe von 15.152,40 € (= 16.836 € minus 10 %) ergibt. Der Zeitablauf von knapp acht Monaten und die nicht geringfügige weitere Lauflistung des Fahrzeugs bis zur mündlichen Verhandlung rechtfertigen einen weiteren Abschlag, so dass der Restwert nicht höher als 14.500 € veranschlagt werden kann.

- (3) Den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger veranschlagt das Gericht gemäß § 287 ZPO mit der Differenz aus dem von dem Kläger gezahlten Bruttokaufpreis von 30.300,01 € und dem oben ermittelten Differenzschaden von 3.030 €, die sich auf 27.270,01 € beläuft.

- (4) Daraus ergibt sich, dass sich die Summe aus den von dem Kläger erlangten Nutzungsvorteilen in Höhe von 10.954,18 € und dem Restwert des Fahrzeugs von 14.500 € auf 25.454,18 € beläuft und somit den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger von 27.270,01 € nicht übersteigt.
3. Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288, 291 ZPO. Da der Streitgegenstand beim großen Schadensersatz und beim Differenzschaden bei unverändertem Lebenssachverhalt identisch ist (vgl. Senat, Urteil vom 28. November 2023 – 8 U 291/21 –, juris Rn. 20), kann der Kläger Rechtshängigkeitszinsen aus dem in der Hauptsache zugesprochenen Betrag, der den mit der Klageerhebung geltend gemachten Betrag nicht übersteigt, ab dem auf die Zustellung der Klage folgenden Tag und nicht erst ab dem auf die Zustellung des Schriftsatzes mit dem geänderten Klageantrag folgenden Tag beanspruchen. Ein Anspruch auf Verzugszinsen steht dem Kläger hingegen nicht zu, weil er die außergerichtlich verlangte Rückzahlung des Kaufpreises auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV nicht beanspruchen konnte und die Voraussetzungen des zuletzt auch nicht mehr geltend gemachten Anspruchs auf den großen Schadensersatz gemäß §§ 826, 31 BGB nicht vorlagen.
4. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 516 Abs. 3 S. 1 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat seine Grundlage in §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

Teinert  
Richter am Oberlandesgericht

Verkündet am  
21.02.2025

  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle