

**Oberlandesgericht Düsseldorf  
-Geschäftsstelle-**



-I-20- Oberlandesgericht Düsseldorf, [REDACTED]

29.02.2024

Seite 1 von 1

Gansel Rechtsanwälte



Aktenzeichen

**I-20 U 140/22**

bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter

Frau [REDACTED]

Durchwahl

0211/4971-757

Ihr Zeichen:



Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit



gegen

Mercedes-Benz

Group

AG

erhalten Sie anliegendes Urteil zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen



Justizbeschäftigte (mD)

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift



Sprechzeiten

Mo - Do 08.30 - 15.00 Uhr, Fr

08.30 - 14.00 Uhr

Telefon

0211/4971-0

Telefax:

0211/4971-548

Nachbriefkasten:



Konten der Zahlstelle des

Amtsgerichts Düsseldorf:

Deutsche Bundesbank Fil.

[REDACTED] IBAN DE84

3000

0000 0030 0015 10 Postbank



**Oberlandesgericht  
Düsseldorf**



**IM NAMEN DES VOLKES**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]  
[REDACTED]

Klägers und Berufungsklägers,

Prozessbevollmächtigte: Gansel Rechtsanwälte, [REDACTED],  
10179

[REDACTED],

g e g e n

die Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch  
den Vorstandsvorsitzenden [REDACTED],  
[REDACTED],

Beklagte und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

Rechtsanwälte Steuerberater,

[REDACTED], 10117

[REDACTED],

hat der 20. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf

auf die mündliche Verhandlung vom 20. Februar 2024

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Schüttpelz

sowie die Richterinnen am Oberlandesgericht Dr. Heidkamp-Borchers und Pfelzer

**für R e c h t erkannt:**

Auf die Berufung des Klägers wird das am 7. Juni 2022 verkündete Urteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts Mönchengladbach – Az.: 3 O 315/21 – unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird unter Klageabweisung im Übrigen verurteilt, an den Kläger 2.750 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30. Dezember 2021 zu zahlen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen der Kläger zu 72 % und die Beklagte zu 28 %. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

**Gründe:****A)**

Auf die Darstellung des Tatbestandes wird gemäß § 540 Abs. 2 ZPO in Verbindung mit § 313a ZPO verzichtet.

**B)**

Die zulässige Berufung hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg, im Übrigen ist sie unbegründet.

**I.**

Der Kläger hat den mit der Klage zunächst geltend gemachten Schadenersatzanspruch gemäß § 826 BGB wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung zuletzt nicht mehr weiterverfolgt.

## II.

Nach der geänderten höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. BGH, Urteile vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, VIa ZR 533/21 und VIa ZR 1031/22 – jeweils zitiert nach juris) kann der Geschädigte nunmehr jedoch auch bei einer fahrlässigen Schutzgesetzverletzung den Ersatz des Differenzschadens in einer Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises verlangen. Dieser Anspruch knüpft

an die Pflicht des Fahrzeugherstellers an, eine zutreffende Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen. Das unionsrechtlich geschützte Interesse, durch den Abschluss eines Kaufvertrages 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 geschützt. Hiernach ist

die Berufung mit dem zuletzt gestellten Hauptantrag teilweise begründet, denn dem Kläger steht gegen die Beklagte gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 2.750 € zu.

### 1.

Die Voraussetzungen eines Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV liegen vor. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, weil das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages – unstreitig – zumindest eine Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 in Gestalt eines Thermofensters (im Folgenden: AGR) aufwies.

#### 1.1

Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet ist, denn in diesem Fall weist die Bescheinigung eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 aus, ohne dass es auf den Inhalt der

zugrundeliegenden

EG-Typgenehmigung ankommt. Die Übereinstimmungsbescheinigung weist nach der verbindlichen Auslegung des Unionsrechts durch den EuGH nicht nur die

Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit dem genehmigten Typ aus, sondern auch die Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit allen Rechtsakten, also auch mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Die Übereinstimmungsbescheinigung verweist nach ihrem gesetzlichen Inhalt auch auf materielle Voraussetzungen, die im Falle einer unzulässigen Abschaltseinrichtung nicht vorliegen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris Rn. 34).

Unter welchen konkreten Umständen von einer unzulässigen Abschaltseinrichtung auszugehen ist, richtet sich nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 ist nach der Rechtsprechung des EuGH auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022, Az.: C-128/20, zitiert nach juris Rn. 40). Für die Bewertung einer Vorrichtung als Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (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, a.a.O., Rn. 50). Eine Abschaltseinrichtung kann 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. Ob die Grenzwerte

unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter Funktion eingehalten würden, ist mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art.

3

Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung (BGH, a.a.O., Rn. 51).

Die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschaltseinrichtung im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 trifft nach allgemeinen Regeln des Zivilprozesses den Kläger als Anspruchsteller. Der Beklagten als Anspruchsgegnerin obliegt dagegen die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschaltseinrichtung zulässig ist (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 53 f.).

**a) (AGR)**

Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, da das streitgegenständliche Fahrzeug über eine temperaturgesteuerte AGR verfügt. Diese stellt bereits auf Grundlage des eigenen Vortrages der Beklagten eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne der vorgenannten Vorschriften dar und zwar auch nachdem durch das nach Vertragsschluss erfolgte Aufspielen des Software-Updates das Thermofenster ausgeweitet wurde und nunmehr eine Reduzierung der AGR außerhalb eines Temperaturfensters von 0°C bis +40°C erfolgt.

**aa)** Die AGR muss als Emissionskontrollsystem unter normalen Betriebsbedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 uneingeschränkt wirksam sein. Andernfalls handelt es sich um eine Abschalteneinrichtung. Diese normalen Betriebsbedingungen umfassen die tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022, Az.: C-128/20, zitiert nach juris Rn. 40), so dass zu ihnen insbesondere der Temperaturbereich gehört, der im Gebiet der Europäischen Union üblicherweise vorkommt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris Rn. 50). Dieser reicht nach Auffassung

des Senats von -15°C bis +40°C. Der Senat schließt sich insofern nach eigener Überprüfung den Ausführungen des Verwaltungsgerichts Schleswig an (vgl. VG Schleswig, Urteil vom 20. Februar 2023, Az.: 3 A 113/18, zitiert nach juris Rn. 267 und 274), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird.

Danach handelt es sich bei der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug befindlichen AGR (sowohl in der hier maßgeblichen Ausgestaltung zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses, als auch in der durch das Update verbesserten Ausgestaltung) um eine Abschalteneinrichtung.

**bb)** Diese Abschalteneinrichtung ist auch nicht gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig, da keiner der unter lit. a bis c. genannten Ausnahmetatbestände vorliegt. Das diesbezügliche Vorbringen der hierfür darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris Rn. 54) ist unzureichend. Entgegen der Argumentation der Beklagten ist die temperaturgesteuerte AGR insbesondere nicht



notwendig, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

**(1)** Der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 setzt

kumulativ (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023, Az.: C-100/21, zitiert nach juris Rn. 62; VG Schleswig, a.a.O., Rn. 310) voraus, dass eine Notwendigkeit der Einrichtung zum Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall besteht und dass dies zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlich ist.

**(a)** Die Begriffe „Unfall“ und „Beschädigung“ in diesem Sinne sind dahin auszulegen, dass eine die Wirkung des Emissionskontrollsystems verringernde Abschalteinrichtung, um nach dieser Bestimmung zulässig zu sein, notwendig sein muss, den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022, Az.: C-145/20, zitiert nach juris Rn. 72 f.), was voraussetzt, dass unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall bestehen, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, a.a.O., Rn. 67). Die bloße Verschmutzung und ein Verschleiß des Motors können daher nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinne angesehen werden, da sie im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent sind (EuGH, a.a.O., Rn. 65; Urteil vom 17. Dezember 2020, Az.: C-693/18, zitiert nach juris Rn. 110; VG Schleswig, a.a.O., Rn. 302).

**(b)** Auch der Begriff „Motor“ ist eng auszulegen, weshalb sich AGR-Ventil, AGR-Kühler

und Dieselpartikelfilter als vom Motor im Sinne dieses Ausnahmetatbestandes getrennte Bauteile darstellen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2002, Az.: C-145/20, zitiert

nach juris, Rn. 63; VG Schleswig, a.a.O., Rn. 300).

**(c)** Notwendig im Sinne dieses Ausnahmetatbestandes ist eine Abschalteinrichtung zum Motorschutz zudem nur dann, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung zur Verfügung gestanden hatte, um unmittelbare Risiken für den Motor in Form

von Beschädigung oder Unfall abzuwenden, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022, Az.: C-145/20, zitiert

nach juris Rn. 80; Urteil vom 14. Juli 2022, Az.: C-134/20, zitiert nach juris Rn. 81). Mit

**(d)** der alternativen Technik einhergehende Mehrkosten für den Hersteller fallen dabei

nicht ins Gewicht (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022, Az.: C-145/20, zitiert nach juris Rn. 77 f.; Urteil vom 14. Juli 2022, Az.: C-128/20, zitiert nach juris Rn. 66 f.). Um notwendig

im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 zu sein, darf es sich zudem nicht so verhalten, dass die Abschalteneinrichtung 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 (EuGH, Urteil vom 21. März 2023, Az.: C-100/21, zitiert nach juris Rn. 65 f.).

**(2)** Dem Vortrag der Beklagten lassen sich diese Anforderungen nicht entnehmen.

Sie

hat insbesondere nicht dargelegt, dass zum Zeitpunkt der Erteilung der EG-Typgenehmigung keine andere technische Lösung zur Verfügung gestanden hatte.

**cc)** Auf Grundlage dieser Erwägungen kommt eine Aussetzung des Rechtsstreits bis zur Entscheidung des KBA über den Widerspruch gegen den Bescheid vom 13. Dezember 2023, wie die Beklagte mit Schriftsatz vom 13. Februar 2024 beantragt hat, nicht in Betracht.

**b) (■■■■)**

Ob die ebenfalls in dem streitgegenständlichen Fahrzeug bei Vertragsschluss vorhandene Funktion der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (im Folgenden: ■■■■)

eine weitere unzulässige Abschalteneinrichtung darstellt und ob diese durch das unstreitig erfolgte Aufspielen eines Software-Updates beseitigt worden ist, bedarf keiner weiteren Beurteilung und Entscheidung. Denn für die Schätzung des Differenzschadens kommt es auf das Vorhandensein weiterer unzulässiger Abschalteneinrichtungen in dem Fahrzeug grundsätzlich nicht an. So ist bei der Schätzung, wie noch näher ausgeführt werden wird, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen zu berücksichtigen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris Rn. 76). Dieses Risiko besteht bereits aufgrund des Thermofensters und wird durch eine weitere unzulässige Abschalteneinrichtung nicht quantifizierbar erhöht (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 23. November 2023, Az.: 4 U 59/22, zitiert nach juris Rn. 70).

**1.2.**

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

**a)** Der Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB setzt ein Verschulden des Schädigers voraus. Für die Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV genügt ein fahrlässiger Verstoß (BGH, a.a.O., Rn. 37). Zwar ist hinsichtlich des Verschuldens, weil es sich gemäß § 823 Abs. 2 BGB um eine anspruchsbegründende Voraussetzung handelt, gewöhnlich der Kläger als Anspruchsteller darlegungs- und beweispflichtig. Es muss aber 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, a.a.O., Rn. 37 f. und 59). Hierbei ist nach dem an der Regelungssystematik des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 orientierten Normverständnis, wonach Abschaltvorrichtungen nur ausnahmsweise und unter engen Voraussetzungen zulässig sein können, davon auszugehen, dass das mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verbundene und letztlich auf Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 beruhende Verbot hinreichend konkret ist (BGH, a.a.O., Rn. 60). Daraus folgt, dass derjenige Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch dessen Unvermeidbarkeit darlegen und beweisen muss. 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 brauchte (BGH, a.a.O., Rn. 63).

**b)** Gemessen daran hat die Beklagte schuldhaft gehandelt; sie hat die von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung nicht auszuräumen vermocht. Zwar beruft sie sich darauf, dass die Personen, die für die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung zuständig gewesen seien, deren

c) Reichweite verkannt hätten. Entlastend wirkt ein solcher Irrtum, wie vorstehend ausgeführt, indes nur, wenn es sich um einen unvermeidbaren Verbotsirrtum gehandelt hat. Hiervon kann auf der Grundlage des Vortrags der Beklagten nicht ausgegangen werden. Er lässt bereits nicht erkennen, ob sich der Vorstand oder andere zuständige und maßgebliche Entscheidungsträger der Beklagten im Sinne des § 31 BGB analog mit der Zulässigkeit des im streitgegenständlichen Fahrzeug implementierten Thermofensters auseinandergesetzt und welche Überlegungen sie hierbei angestellt haben. Aus dem Vortrag der Beklagten geht insbesondere nicht hervor, dass und ob sich der Vorstand oder einzelne Mitglieder des Vorstands, vor allem die für die Motorentwicklung und für die Rechtsabteilung zuständigen, konkrete Vorstellungen über die Zulässigkeit des Thermofensters machten, die Grundlage für einen Irrtum sein könnten. Die Beklagte behauptet auch nicht, dass das Thermofenster und seine Zulässigkeit nicht Gegenstand der Erörterungen und Beschlüsse des Vorstands gewesen seien. Letztlich lässt der Vortrag der Beklagten hierzu alles offen. Auch zu den Entscheidungsprozessen bei der Beklagten im Zusammenhang mit der AGR findet sich nichts Konkretes (siehe auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 3. November 2023, Az.: 8 U 104/21, BeckRS 2023, 30542).

## **2.**

Durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV

hat der Kläger einen Vermögensschaden in Höhe von 2.750 € erlitten.

### **2.1.**

Der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs fällt – unionsrechtlich vorgegeben – in den persönlichen Schutzbereich der § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV in Verbindung mit Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach 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 (sogenannter

Differenzschaden; vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris, Rn. 22, 32 und 40 mit weiteren Nachweisen).

**a)** Der Kläger kann sich im Hinblick auf die Erwerbskausalität auf den Erfahrungssatz berufen, 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 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, a.a.O., Rn. 55 f.).

**b)** Umstände, die diesen Erfahrungssatz widerlegen, sind im Streitfall weder dargetan 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 musste (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 32).

## **2.2.**

Für die Ermittlung der gemäß § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach

freier Überzeugung zu schätzenden Höhe des Differenzschadens gilt, dass der Schaden aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität und der Verhältnismäßigkeit nicht geringer als 5 % und nicht höher als 15 % des gezahlten Kaufpreises sein kann (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris Rn. 72 ff.). Bei der Schätzung des Schadens innerhalb dieses Rahmens sind bei der Bestimmung des

objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Der Umfang

der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit sind mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus ist 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 zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten. Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Senat bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten. Eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung ist geboten, wobei insofern die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum "kleinen" Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß gelten. Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen. Beruft sich der Fahrzeughersteller auf die nachträgliche Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update, kann damit eine Schadensminderung verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert. Im Ergebnis kann die Vorteilsausgleichung auch der Gewährung eines Differenzschadensersatzes entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist.

**a)** Ausgehend von einem Kaufpreis in Höhe von 27.500,- € ergibt sich unter Ausübung

des richterlichen Schätzungsermessens ein möglicher Differenzschaden von 2.750,- € (= 10 % des Kaufpreises).

**aa)** Unter Berücksichtigung aller besonderen Umstände des hier zu entscheidenden Einzelfalles handelt es sich in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes gegen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV in Verbindung mit Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 angeht, um einen mittelschweren Fall, der

die Anwendung des mittleren Prozentsatzes von 10 % rechtfertigt. Besondere Umstände, die geeignet wären, den Streitfall in die eine oder andere Richtung gegenüber anderen Fällen hervorzuheben, sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

**bb)** Die Einwendungen des Klägers gegen die Schätzung des Differenzschadens innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite sind unerheblich, weil die Grundsätze der Effektivität auf der einen und der Verhältnismäßigkeit auf der anderen Seite den Ausgleich eines Differenzschadens aus Rechtsgründen begrenzen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris Rn. 79).



**b)** Dieser Differenzschaden ist in Anwendung des höchstrichterlich vorgegebenen Anrechnungsmodus (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris) nicht nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung zu kürzen.

**aa)** Allgemein anerkannt ist, dass sich der Geschädigte im Wege der Vorteilsausgleichung diejenigen Vorteile anrechnen lassen muss, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem Schadensereignis zugeflossen sind. Er darf einerseits im Hinblick auf das schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde. Andererseits sind nur diejenigen durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet (ständige Rechtsprechung; vgl. etwa BGH, Urteil vom 25. Mai 2020, Az.: VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 65). Der Bundesgerichtshof hat entschieden, dass sowohl beim Differenzschadensersatz nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV als auch beim „kleinen“ Schadensersatz nach § 826 BGB die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeuges nur insoweit und erst dann schadensmindernd anzurechnen

sind, wenn sie den Wert des Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. zu § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV: BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21; zu § 826 BGB: BGH, Urteil vom 24. Januar 2022, Az.: VIa ZR 100/21). Erreichen sie den ursprünglich gezahlten Kaufpreis, besteht kein Schaden. Dem vollständigen Wegfall des Schadens stehen auch die Grundsätze des Unionsrechts nicht entgegen (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 24. Juli 2023, Az.: VIa ZR 752/22, zitiert nach

juris Rn. 12 mit weiteren Nachweisen).

**bb)** Im Streitfall übersteigen die Nutzungsvorteile und der Restwert den anfänglichen Fahrzeugwert nicht, mit der Folge, dass dem Kläger ein zu ersetzender Schaden in Höhe von 2.750,- € verbleibt.

**(1)** Der Restwert des Fahrzeuges liegt nach Schätzung des Senats (§ 287 ZPO) nicht über 11.000,- €. Der Wert eines marktgängigen Fahrzeuges richtet sich im Grundsatz

**(2)** nach dem Preis, den der Geschädigte bei der Inzahlunggabe bei einem seriösen Händler erzielen kann (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 20. November 2023, Az.: 18 U 225/22, zitiert nach juris Rn. 184; OLG Saarbrücken, Urteil vom 29. September 2023, Az.: 3 U 20/22, zitiert nach juris unter Hinweis auf BGH, Urteil vom 13. Januar 2009, Az.: VI ZR 205/08). Schätzgrundlage ist das Vorbringen der Beklagten unter Hinweis auf entsprechende Angebote auf Gebrauchtwagenbörsen (Anlage BB 7), die sich im Hinblick auf Fahrzeugtyp, Zulassungsdatum und Laufleistung jedenfalls teils auf mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug vergleichbare Fahrzeuge beziehen. Nach Auffassung des Senats darf für das Ergebnis der Schätzung indes nicht schlicht auf den daraus ersichtlichen durchschnittlichen Angebotspreis zurückgegriffen werden, denn bei einem Privatverkauf lässt sich keine Händlerspanne erzielen und bei Privatverkäufen wird der angebotene Verkaufspreis durch Verhandlungen regelmäßig reduziert. Dies ist bei der Schätzung zu berücksichtigen und deshalb im Ergebnis lediglich von einem Restwert nicht über 11.000,- € auszugehen.

**(3)** Der Nutzungsvorteil beträgt 13.497,06 €. Er berechnet sich aus dem Kaufpreis multipliziert mit der seit Erwerb gefahrenen Strecke geteilt durch die erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt (vgl. BGH, Urteil vom 24. Januar 2022, Az.: XXXXXX 100/21, zitiert nach juris Rn. 23).

**(a)** Die Bewertung der gezogenen Nutzungen schätzt der Senat auf Basis der vom Bundesgerichtshof für zulässig erachteten Methode der linearen Wertminderung (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020, Az.: VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 12; Beschluss vom 12. Oktober 2021, Az.: VIII ZR 255/20, NJW 2022, 194 Rn. 22) gemäß § 287 ZPO unter Zugrundelegung einer Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs von 250.000 km, die angesichts der Größe des Motors und der Qualität als angemessen erscheint (ebenfalls von einer Gesamtlaufleistung in Höhe von 250.000 km ausgehend – Fundstellen jeweils juris: BGH, Beschluss vom 09. Dezember 2014, Az.: VIII ZR 196/14, Rn. 3; OLG Stuttgart, Urteile vom 29. September 2020, Az.: 12 U 449/19, Rn. 36; vom 02. April 2020, Az.: 2 U 249/19, Rn. 56; vom 12. Mai 2021, Az.: 9 U 17/21, Rn. 49; vom 13. April 2021, Az.: 16a U 718/20, Rn. 88; vom 20. April 2021, Az.: 16a U 71/20, Rn. 81; OLG Stuttgart, Beschluss vom 12. März 2021, Az.: 23 U 728/21, Rn. 7; OLG Karlsruhe, Urteil vom 06. November 2019, Az.: 13 U 37/19, Rn. 108; OLG Celle, Urteil vom 22. Januar 2020, Az.: 7 U 445/18, Rn. 65; OLG Köln, Urteil

**(b)** vom 24. März 2020, Az.: I-4 U 235/19, Rn. 128; OLG Hamm, Urteil vom 14. August

2020, Az.: 45 U 22/19, Rn. 129; OLG Bremen, Urteil vom 20. September 2023, Az.: 1 U 96/22, Rn. 21). Bei der Einschätzung der Gesamtleistung eines Fahrzeugs ist nicht lediglich auf den Motor, sondern auf das Fahrzeug in seiner Gesamtheit abzustellen (Eggert, in: Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Auflage 2020 Rn. 3573). Dabei ist zu beachten, dass die höhere Motorleistung heutiger Kraftfahrzeuge durch die Störungsanfälligkeit von deren Elektronik negativ kompensiert wird. Bei Versagen der Elektronik ist das Kraftfahrzeug nicht mehr einsatzfähig und häufig auch nicht mehr wirtschaftlich reparabel, obwohl Motor und Karosserie noch in vergleichsweise gutem Zustand sein mögen (OLG Stuttgart, Urteil vom 09. November 2023, Az.: 24 U 14/21, zitiert nach juris Rn. 129; Urteil vom 27. November 2019, Az.: 9 U 202/19, zitiert nach juris Rn. 58). Zur Annahme einer Gesamtleistung von 250.000 km führt auch die Schätzung anhand der vom KBA veröffentlichten Statistiken

für das Durchschnittsalter von Personenkraftwagen und deren durchschnittlicher Jahresfahrleistung (vgl. OLG Köln, Urteil vom 24. März 2020, Az.: I-4 U 235/19, juris Rn. 128). Denkbare Schwankungen gehen nicht über die mit einer Schätzung ohnehin und immer einhergehenden Unsicherheiten hinaus, welche im Rahmen der Schadensschätzung nach § 287 ZPO vom Gesetz aber in Kauf genommen werden (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 72). So mögen höhere Gesamtleistungen vorkommen, umgekehrt aber auch geringere. Für die voraussichtliche Gesamtleistung fällt beides nicht ins Gewicht (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 20. April 2021, Az.: 16a U 71/20, juris Rn. 82). So weichen auch hier die jährlichen Kilometerleistungen nicht derart von den durchschnittlichen ab, als dass nach Auffassung des Senats bei der Schadensschätzung von einer geringeren Gesamtleistung auszugehen wäre. Angesichts des aktuellen Restwertes des Fahrzeuges ist vielmehr davon auszugehen, dass es die angesetzte Gesamtleistung von 250.000 km noch erreichen kann. Der Senat sieht sich mit seiner Schätzung in Übereinstimmung mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Der Bundesgerichtshof hat, soweit in der Revision auch die Schätzung der Gesamtleistung zu überprüfen war, überwiegend die Annahme einer Gesamtleistung von 250.000 km als im Rahmen des tatrichterlichen Schätzungsermessens liegend und damit revisionsrechtlich nicht zu beanstanden bezeichnet (siehe BGH, Urteil vom 27. April 2021, Az.: VI ZR 812/20, juris Rn. 16; Urteil vom 27. Juli 2021, Az.: VI ZR 480/19, juris Rn. 26; Urteil vom 29. September

2021, Az.: VIII ZR 111/20, juris Rn.171; Urteil vom 25. November 2021, Az.: VII ZR 38/21, juris Rn. 40; Urteil vom 25. November 2021, Az.: VII ZR 238/20, juris Rn. 42; Urteil vom 19. Dezember 2022, Az.: VIa ZR 227/21 juris Rn. 27).

**(c)** Die seit Erwerb gefahrene Strecke beträgt 115.044 km.

**(d)** Der Bemessung des Wertes der gezogenen Nutzungen legt der Senat den von dem Kläger tatsächlichen gezahlten Kaufpreis zugrunde und nicht den um den Differenzschadensersatz reduzierten objektiven Fahrzeugwert. Dies beruht darauf, dass nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zwischen dem gezahlten Kaufpreis einerseits und dem Nutzungswert und tatsächlichen Restwert des Kraftfahrzeugs andererseits eine Rechnungseinheit besteht. Insofern ist zwar bei der Bemessung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses insbesondere das Risiko der Betriebsuntersagung oder -beschränkung einzubeziehen. Hat sich dieses wertbestimmende Risiko aber nicht verwirklicht, so muss dieser Umstand im Wege der im Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung vorzunehmenden Vorteilsausgleichung Berücksichtigung finden (vgl. BGH, Urteil vom 24. Januar 2022, Az.: VIa ZR 100/21, zitiert nach juris Rn. 20). Daraus

folgt, dass auch bei einer Bewertung der bislang gezogenen Nutzungen, welche von dem wertbestimmenden Risiko einer Betriebsstilllegung unbeeinflusst geblieben sind, auf den ursprünglichen Kaufpreis abzustellen ist (§ 287 ZPO).

**(e)** Auf Grundlage dieser Erwägungen ergibt sich folgende Berechnung: Wird der Kaufpreis (27.500 €) mit der seit Erwerb gefahrenen Strecke von 115.044 km (= 130.644 km minus 15.600 km) multipliziert und durch die erwartete Restlaufleistung im

Erwerbszeitpunkt von 234.400 km (= 250.000 km minus 15.600 km) dividiert, so beläuft

sich der Nutzungsvorteil auf 13.497,06 €.

**(3)** Die Summe von Restwert (11.000,- €) und Nutzungsvorteilen (13.497,06 €) beträgt 24.497,06 €. Diesem Betrag ist der tatsächliche Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages – gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden – gegenüberzustellen. Dieser beträgt 24.750,- € (= 27.500,- € minus 2.750,- €).

cc) Nach alledem übersteigt die Summe der Vorteile (24.497,06 €) den tatsächlichen Wert des streitgegenständlichen Fahrzeugs (24.750,- €) nicht, so dass die Voraussetzungen einer Vorteilsausgleichung nicht vorliegen (vgl. BGH, Urteil vom 22. Januar 2022, Az.: ■■■■■ 100/21, zitiert nach juris Rn. 22).

### 2.3.

Eine Reduzierung des durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs erlittenen Schadens mit Blick auf das Aufspielen des Software-Updates war nicht vorzunehmen, § 287 ZPO. Im Grundsatz kann mit einem Software-Update eine Schadensminderung im Wege der Vorteilsausgleichung verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, Az.: VIa ZR 335/21, zitiert nach juris Rn. 80).

Davon kann im Streitfall auf Grundlage des Vortrages der insoweit darlegungspflichtigen Beklagten nicht ausgegangen werden, denn es ist nicht dargetan, dass das aufgespielte Update behördliche Maßnahmen wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen vollständig ausschließt. Zwar wurde die ■■■■ nach dem Vorbringen der Beklagten vollständig entfernt. Es kann aber nicht davon ausgegangen

werden, dass das Temperaturfenster, innerhalb dem die AGR voll wirksam ist, den Bereich der normalen Betriebsbedingungen erfasst, der – wie dargetan - zwischen -15°C und +40°C liegt. Darauf kommt es jedoch an, denn nur in diesem Fall käme die Annahme einer signifikanten Reduzierung der Gefahr von Betriebsbeschränkungen in Betracht. Die Beklagte hat nicht behauptet, dass das Temperaturfenster innerhalb dem

die AGR voll wirksam ist, den Bereich der normalen Betriebsbedingungen erfasst. Sie legt selbst dar, dass die AGR nach Aufspielen des Software-Updates weiterhin unterhalb von Umgebungslufttemperaturen von 0°C schrittweise reduziert wird.

Soweit die Beklagte in der mündlichen Verhandlung hierzu ergänzend vorgetragen hat,

das KBA setze den relevanten Temperaturbereich nur in dem Bereich zwischen 12°C und 32°C an, so dass bei einem Fahrzeug wie dem vorliegenden keine Stilllegung mehr drohe, mag es derzeit keine Beanstandungen des KBA geben. Vor dem Hintergrund der zahlreichen anhängigen Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe

2  
0

lässt sich indes nicht sicher ausschließen, dass es doch noch zu einem Einschreiten des KBA kommt.

**3.**

Dem Anspruch des Klägers steht auch nicht die von der Beklagten erhobene Einrede der Verjährung entgegen, § 214 Abs. 1 BGB.

**3.1.**

Gemäß § 195 BGB beträgt die regelmäßige Verjährungsfrist, die auch für Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB einschlägig ist, drei Jahre. Sie beginnt gemäß § 199 Abs. 1 BGB mit Ablauf des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt hat oder ohne grobe Fahrlässigkeit hätte erlangen müssen – wobei die Darlegungs- und Beweislast für diese ihr günstigen Voraussetzungen bei der Beklagten liegt. Die erforderliche Kenntnis im Sinne des § 199 Abs. 1 BGB ist gegeben, wenn dem Geschädigten die Erhebung einer Schadensersatzklage, sei es auch nur in Form der Feststellungsklage, Erfolg versprechend, wenn auch nicht risikolos möglich ist (vgl. BGH, NJW 2021, 918, Rn. 8). Grob fahrlässige Unkenntnis liegt dann vor, wenn dem Gläubiger die Kenntnis fehlt, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich grobem Maße verletzt und auch ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder das nicht beachtet hat, was jedem hätte einleuchten müssen. Ihm muss persönlich ein schwerer Obliegenheitsverstoß in seiner eigenen Angelegenheit der Anspruchsverfolgung vorgeworfen werden können. Die grob fahrlässige Unkenntnis bezieht sich ebenso wie die Kenntnis auf Tatsachen, auf eine zutreffende rechtliche Würdigung kommt es demgegenüber grundsätzlich nicht an (BGH, NJW 2020, 2534, Rn. 19 f.; BGH, NJW 2021, 918, Rn. 8 f.).

**3.2.**

Nach diesem Maßstab ist im Streitfall schon deshalb keine Verjährung eingetreten, weil die Beklagte nicht hinreichend dargelegt hat, wann der Kläger Kenntnis vom Vorhandensein unzulässiger Abschaltseinrichtungen erlangt hat bzw. hätte erlangen müssen. Weder hat die Beklagte die Verwendung unzulässiger Abschaltseinrichtungen öffentlich bekannt gegeben, noch hatte der Kläger aus anderen Quellen begründeten Anlass zu der Annahme, dass in dem von ihr erworbenen Fahrzeug unzulässige Abschaltseinrichtungen verbaut waren.

**3.3.**

Es liegen auch nicht die Voraussetzungen des § 199 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 BGB vor, denn der klägerische Anspruch ist nicht bereits mit der Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung durch die Beklagte entstanden, sondern erst mit Abschluss des Kaufvertrages Ende Oktober 2013.

**4.**

Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288, 291 ZPO.

**III.**

Den zunächst geltend gemachten Anspruch auf Feststellung der Verpflichtung zum Schadensersatz sowie auf Feststellung, dass die Beklagten die Kosten des Rechtsstreits zu tragen hat, verfolgt der Kläger ausweislich seiner zuletzt gestellten Anträge nicht mehr weiter und hat die Berufung insofern zurückgenommen.

**IV.**

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten (vgl. BGH, Urteil vom 18. Dezember 2023, Az.: VIa ZR 1083/12, zitiert nach juris Rn. 16; Urteil vom 16. Oktober 2023, Az.: VIa ZR 14/22, zitiert nach juris Rn. 13 mit weiteren Nachweisen).

**C)****1.**

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 269 Abs. 3 Satz 2 ZPO.

**2.**

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

Aufgrund der zuletzt gestellten Berufungsanträge liegen die Voraussetzungen für eine Nichtzulassungsbeschwerde gemäß § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO und damit für ein Rechtsmittel unzweifelhaft nicht vor.



**3.**

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen. Gründe für die Zulassung der Revision liegen auch mit Blick auf die

Entscheidung des OLG Schleswig vom 31. August 2021 (Az.: 7 U 187/20) betreffend die Schadensschätzung bei sog. „Kurzläufern“ nicht vor, weil, wie der Bundesgerichtshof wiederholt bestätigt hat, die Bemessung der Höhe des Schadensersatzanspruchs in erster Linie Sache des nach § 287 ZPO besonders freigestellten Tatrichters ist und es insbesondere nicht Aufgabe des Revisionsgerichts ist, dem Tatrichter eine bestimmte Berechnungsmethode vorzuschreiben (BGH, Urteil vom 27. April 2021, Az.: VI ZR 812/20, NJW-RR 2021, 1388 Rn. 11; BGH Urteil vom 19. Dezember 2022, Az.: VIa ZR 227/21, BeckRS 2022, 42085 Rn. 26).

#### 4.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf bis 6.000 € festgesetzt.

Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus § 47 Abs. 1 S. 1, § 48 Abs. 1 S. 1 GKG in Verbindung mit § 3 ZPO. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Bewertung des Gebührenstreitwerts ist nach § 40 GKG der Zeitpunkt der Antragstellung, die den Rechtszug einleitet, in der ersten Instanz also der Klageantrag, in der Berufungsinstanz die Einreichung der Berufungsanträge. Später eingetretene wertreduzierende Antragsänderungen (z.B. teilweise Berufungsrücknahme, teilweise Klagerücknahme, teilweise Erledigterklärung etc.) bleiben in Bezug auf den Gebührenstreitwert außer Betracht.

#### 5.

Auf Antrag der Prozessbevollmächtigten der Beklagten gemäß § 33 Abs. 1, § 2 Abs. 1 RVG wird der Gegenstandswert für die anwaltliche Terminsgebühr nach Nr. 3104 VV RVG im Rahmen des zweitinstanzlichen Verfahrens auf bis 5.000 € festgesetzt.

Schüttpelz

Dr. \_\_\_\_\_

Pfelzer

# Protokoll

Folgende Dokumente wurden durch [REDACTED] untrennbar verbunden:

Blatt	Dokumentname	Originalname	Typ
535 - 553	[REDACTED] Urteil I-20 U	[REDACTED] Urteil I-20 U	Urteil
554	VT-Vermerk	[REDACTED]	Verfügung

Die untrennbare Verbindung wurde am **29.02.2024** um **14:48** Uhr erstellt.

## Informationsblatt zum

elektronischen  
Empfangsbekenntnis  
für Rechtsanwälte, Gerichtsvollzieher, Behörden und  
Körperschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts

Sehr geehrte Empfängerin, sehr geehrter Empfänger, der elektronische Rechtsverkehr ist seit dem 1. Januar 2018 flächendeckend eröffnet. Um die elektronische Kommunikation weiter zu fördern, versenden seit dem 1. Januar 2022 nunmehr alle nordrhein-westfälische Gerichte auch über die EGVP-Infrastruktur.

Der förmliche elektronische Versand an Rechtsanwälte, Notare, Gerichtsvollzieher, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts erfolgt hierbei – parallel zum förmlichen analogen Versand – gegen ein elektronisches Empfangsbekenntnis (eEB). **Dieser elektronischen Nachricht ist ein solches eEB beigelegt.**

Rechtsanwälte, Notare, Gerichtsvollzieher, Behörden und Körperschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts sind gesetzlich verpflichtet, bei dessen Rücksendung den strukturierten, maschinenlesbaren Datensatz, der Ihnen mit dem zugestellten Dokument zur Verfügung gestellt wurde, zu

verwenden (§ 173 Abs. 2, 3 ZPO; § 113 FamFG; § 37 Abs. 1 StPO; § 31a Abs. 6 BRAO, § 14 BORA; § 78n BNotO). Andernfalls muss nochmals förmlich an Sie zugestellt werden, was erheblichen Mehraufwand, vor allem aber vermeidbare Kosten verursacht und zusätzlich zu Verfahrensverzögerungen führt.

Auf Seite 2 dieses Informationsblatts finden Sie Hinweise zur Abgabe des eEB über das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Notarpostfach (beN) sowie das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo).

Bitte helfen Sie uns, die elektronische Kommunikation weiter zu etablieren.

Vielen Dank!

## Hinweise zum elektronischen Empfangsbekenntnis (eEB)

Die Rücksendung des eEB kann direkt über das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Notarpostfach (beN)

oder das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) vorgenommen werden.

Hat das Gericht ein eEB angefordert, wird in der geöffneten Nachricht oberhalb des

Betreffs der Hinweis **Empfangsbekenntnis angefordert (1)**

eingebildet.

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 mit versendet.

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

h MK. V P M-U. à wunuees [ ] .y 6 o g Luter V O 'PTH U.

0 Vrum V O undnuanu

Abender:	[ ]
Empfänger:	[ ]
Status Signaturprüfung:	<div><div>Keine Nachschreibensignatur</div><div>Signaturen prüfen</div></div>

Emplangab 

Argen

[ ]

Abchnng

Bat iff Ladung h Sechn  
Ailiann / Schumle

**Ablehnung erstellen (4)** und begründen Sie diese.

NKkhkhenfyp NbemoineNochncht

Aktrzekhen der Jut i23 C i2WI?

Dr [ ]

Gelindat

Zugigirgin

Entall woh

w l -

t Oateinume \* Brechong

Amuangilyp « M

t galt vwwhet imi

Srmsdiwas                  ui

no a

Quelle:  
Bundesrechtsanwaltskammer