Beglaubigte Abschrift

Landgericht Augsburg

Az.: 072 S 1300/23
1 C 152/22 AG Dillingen a.d. Donau

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Rechtsstreit

[redacted]
- Klägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: [redacted]

gegen

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart
- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte **Frommer Rechtsanwalts PartG mbB**, Beethovenstraße 12, 80336 München, Gz.: [redacted]

wegen Schadensersatz

erlässt das Landgericht Augsburg - 7. Zivilkammer - durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Roßkopf, die Richterin am Landgericht Schneider und die Richterin am Landgericht Dr. Wiesner aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 12.02.2025 folgendes

Endurteil

1. Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Amtsgerichts Dillingen an der Donau vom 27.2.2023, Az.: 1 C 152/22, wie folgt abgeändert:

   Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag in Höhe von 932,98 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 2.6.2022 zu zahlen.

2. Die weitergehende Berufung der Klägerin wird zurückgewiesen.

3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 79% und die Beklagte 21% zu tragen.

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe

I.

Die Klägerin begehrt von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Diesel-Pkws.

Die Klägerin erwarb mit Kaufvertrag vom 2.2.2019 von einer Privatperson einen Gebrauchtwagen Mercedes SLK 250 CDI Roadster, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN): [redacted] Erstzulassung: 24.5.2012, Kilometerstand bei Erwerb: 60.126 km, ausgestattet mit einem Dieselmotor Typ OM 651 zum Preis von 21.800,00 € (Anlagen K1 und K1a). Der Kauf wurde über die Santander Consumer Bank finanziert. Die Beklagte ist Herstellerin des Fahrzeugs und des in ihm verbauten Dieselmotors. Die Abgasrückführung im Fahrzeug der Klägerin wird durch eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems gesteuert.

Das Fahrzeug unterliegt keinem verbindlichen Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Am 9.2.2025 betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 87.806 km.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Darstellung des Sach- und Streitstandes und der Anträge erster Instanz auf den Tatbestand im angefochtenen Urteil des Amtsgerichts Dillingen an der Donau vom 27.2.2023, Az.: 1 C 152/22, Bezug genommen.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen.

Zur Begründung seiner Entscheidung hat das Amtsgericht im Wesentlichen ausgeführt, dass es

auf Basis des klägerischen Vortrags mangels greifbarer Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht darauf zu schließen vermochte, dass die Beklagte vorsätzlich sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt habe. Ferner seien die deutschen und europäischen Vorschriften zur Emissionsregulierung laut BGH nicht als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB anzusehen.

Gegen dieses, der Klägerin am 1.3.2023 zugestellte, Urteil des Amtsgerichts Dillingen an der Donau vom 27.2.2023, Az.: 1 C 152/22, richtet sich die mit Schriftsatz vom 3.4.2023, eingegangen am selben Tag, eingelegte Berufung der Klägerin. Zur Begründung ihres Rechtsmittels führt die Klägerin im Wesentlichen aus, das Amtsgericht habe rechtsfehlerhaft die Klage abgewiesen. Durch die Verwendung einer unzulässigen, temperaturgesteuerten Abschalteinrichtung (sog. Thermofenster) habe die Beklagte gegen die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen, welche Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB darstellen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Berufungsvortrags wird auf die Berufungsbegründung vom 2.5.2023 sowie die Schriftsätze vom 25.6.2024 und vom 30.1.2025 Bezug genommen.

Zunächst beantragte die Klägerin in der Berufungsinstanz unter Abänderung des am 27.2.2023 verkündeten Urteils:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 4.360,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 818,72 € freizustellen.

Mit Schriftsatz vom 25.6.2024 beantragte die Klägerin in der Berufungsinstanz zuletzt zu erkennen:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Mercedes-Benz vom Typ SLK 250 CDI Roadster mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [redacted] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens 3270 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.

2. Die Beklagte wird verurteilt, der Klägerin die durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 818,72 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragte in der Berufungsinstanz:

Zurückweisung der Berufung.

Die Beklagte, die auf die Berufungsbegründung der Klägerin mit Schriftsatz vom 24.5.2023 erwiderte und ferner mit Schriftsatz vom 23.10.2024 zum weiteren schriftsätzlichen Vorbringen der Klägerin Stellung genommen hat, verteidigt das Ersturteil. Sollte das Gericht eine Haftung der Beklagten wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung annehmen wollen, könne sich die Beklagte dadurch entlasten, dass sie jedenfalls einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlag. Der Verbotsirrtum ergebe sich aus der Tatsache, dass die Beklagte inklusive ihrer nach § 31 BGB verfassungsmäßig berufenen Vertreter von der Rechtmäßigkeit des gegenständlichen Thermofensters ausgehen durfte. Unabhängig hiervon wäre ein vermeintlicher Differenzschaden wegen der von der Klägerin erlangten Vorteile kompensiert.

Wegen des weiteren Vortrags der Beklagten in der Berufungsinstanz wird auf den Inhalt der Beru-

fungserwiderung vom 24.5.2023 sowie auf den Inhalt des Schriftsatzes vom 23.10.2024 Bezug genommen.

Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 12.2.2025 sowie die weiteren, im Berufungsverfahren gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen wird ergänzend Bezug genommen.

II.

Die zulässige Berufung der Klägerin hat nur teilweise Erfolg.

1. Die Berufung ist zulässig.

Die Berufung der Klägerin ist gemäß § 511 Abs. 1 ZPO statthaft und erreicht den nach § 511 Abs. 2 Nr. 1 ZPO erforderlichen Wert der Beschwer. Die Berufung ist ferner gemäß §§ 517, 519 ZPO form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden.

2. Die Berufung der Klägerin ist nur teilweise begründet.

Unter Berücksichtigung eines Kilometerstandes von 87.806 km am 9.2.2025 steht der Klägerin gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV, Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 in Höhe von 932,98 € zu.

Anders als im Ersturteil angenommen, steht der Klägerin ein Anspruch auf Schadensersatz aus den deutschen und europäischen Emissionsschutzregelungen als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB zu, wobei der Schadensersatzanspruch aufgrund der konkreten Umstände des Einzelfalls vorliegend teilweise kompensiert ist.

a) Die Vorschriften des Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 und der §§ 6, 27 Abs. 1 EG-FGV sind nach der neueren höchstrichterlichen Rechtsprechung (BGH, Urteil vom 10.7.2023, IVa ZR 1119/23, BeckRS 2023, 18668) im Anschluss an die Entscheidung des EuGH vom 21.3.2023, C-100/21 (NJW 2023, 1111) insoweit drittschützend im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, als sie aufgrund der

von den Fahrzeugherstellern aufzustellenden Übereinstimmungsbescheinigung auch den individuellen Interessen der Käufer dienen, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen ist. Dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeugs kann deshalb unter den Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch gegen den Fahrzeughersteller auf Ersatz des sogenannten Differenzschadens zustehen, der an die Vertrauensinvestition des Käufers bei Abschluss des Kaufvertrages anknüpft (BGH, Urteil vom 9.10.2023, VIa ZR 598/22, BeckRS 2023, 30723 Rz. 15). Das Bestehen eines Schadens ist in diesem Falle nach Maßgabe der Differenzhypothese zu ermitteln, d.h. nach Maßgabe eines Vergleichs der in Folge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit der Vermögenslage, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre (BGH, Urteil vom 26.6.2023, IVa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 40). Der Schaden liegt in dem Betrag, um den der Käufer den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat. Insofern unterscheidet sich der Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht von dem unter den Voraussetzungen der §§ 826, 31 BGB zu gewährenden „kleinen“ Schadensersatz (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26.6.2023, IVa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 40). Ein ersatzfähiger Differenzschaden ist aber nicht mit einem Minderwert des Fahrzeugs im Sinne des sogenannten „kleinen“ Schadensersatzes gleichzusetzen (vgl. dazu BGH, Urteil vom 16.1.2024, Via ZR 1136/22, BeckRS 2024, 764 Rz. 13).

b) Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages am 2.2.2019 über eine technische Einrichtung, die als Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 einzuordnen ist, nämlich eine temperaturgesteuerte Abgasrückführung (sog. Thermofenster).

aa) Die Beklagte hat den Einbau dieser Abschalteinrichtung nicht hinreichend gerechtfertigt. Die Voraussetzungen der in Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Ausnahmetatbestände, unter denen eine Abschalteinrichtung ausnahmsweise zulässig ist, lassen sich dem Vortrag der hierfür darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26.6.2023, IVa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 54) nicht entnehmen.

bb) Das Vorliegen einer bestandskräftigen EG-Typengenehmigung für das Fahrzeug entfaltet

nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs keine Tatbestandswirkung und steht dem Anspruch nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht entgegen (BGH, Urteil vom 26.6.2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 10ff).

cc) Soweit die Klägerin ihr Begehren darauf stützt, dass die Beklagte das streitgegenständliche Fahrzeug mit weiteren, nach Auffassung der Klägerin unzulässigen Abschalteinrichtungen, insbesondere der Emissionsminderungsstrategie „hot restart“, versehen hat, liegen keine greifbaren Anhaltspunkte für die Richtigkeit der Behauptungen vor, da der Sachvortrag nebst Beweisangeboten über eine substanzlose und damit unbeachtliche Behauptung, die einem Beweis nicht zugänglich ist, nicht hinausgeht.

c) Hinsichtlich der Erwerbskausalität kann sich die Klägerin bei der Inanspruchnahme der Beklagten gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 Abs. 1 EG-FGV, Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 auf den Erfahrungssatz stützen, dass sie den Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (BGH, Urteil vom 26.6.2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 55). Für die Anwendung dieses Erfahrungssatzes ist nicht von Bedeutung, ob der Klägerin beim Erwerb des Fahrzeugs die vom Fahrzeughersteller ausgegebene unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegen und ob sie von deren Inhalt Kenntnis genommen hat. Auch ohne Kenntnisnahme geht ein 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 26.6.2023, Via ZR 335/21, NJW 2023, 2259, Rz. 56).

d) Die Beklagte handelte auch schuldhaft. Soweit sich die Beklagte hinsichtlich des Einsatzes der temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung in zweiter Instanz erstmals auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum beruft, ist dies schon nach §§ 529 Abs. 1, 531 Abs. 2 ZPO nicht mehr zuzulassen.

Überdies vermag sich die Kammer auch von dessen Voraussetzungen nicht zu überzeugen.

aa) Hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründende Voraussetzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB trifft zwar grundsätzlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast (BGH, Urteil

vom 13.12.1984, lll ZR 20/83, NJW 1985, 1774/1775. Allerdings muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung (BGH, Urteil vom 26.6. 2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 59). 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.

Gemessen hieran hat die Beklagte in der Gesamtschau ein zumindest fahrlässiges Handeln weder für den Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs noch für den Abschluss des Kaufvertrages widerlegt. Es reicht zur Entlastung des Beklagten nicht aus, wenn es sich hierbei um einen allgemeinen Industriestandard handelte. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass die Auslegung der Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bis in das Jahr 2020 hinein gerichtlich nicht geklärt war.

bb) Es fehlt zudem an der Vermeidbarkeit eines Rechtsirrtums. Die Rechtslage war nicht im Sinne der Beklagten höchstrichterlich geklärt, weshalb die Beklagte bereits mit Blick auf den Wortlaut der Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 mit einer für sie ungünstigen Beurteilung durch die Gerichte rechnen musste. Es reicht gerade nicht, hier nur allgemein darzulegen, dass die Behörde Abschalteinrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern es wäre erforderlich gewesen, dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung maßgebenden Einzelheiten darzulegen (BGH, Urteil vom 26.6. 2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259). Dies ist hier gerade nicht geschehen.

e) Allerdings ist im vorliegenden Fall aufgrund der konkreten Umstände des Einzelfalls der der Klägerin nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV, Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 geschuldete Differenzschaden teilweise kompensiert, so dass die Klägerin nur einen Ausgleich gegenüber der Beklagten in zugesprochener Höhe beanspruchen kann.

aa) Den Minderwert des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses aufgrund unzulässiger Abschalteinrichtung, der aus Rechtsgründen auf einen Bereich zwischen 5% und 15% des Kaufpreises begrenzt ist (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26.6.2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 73ff), schätzt die Kammer im Hinblick auf das Thermofenster gemäß § 287 Abs. 1 ZPO (vgl. da-

zu BGH, Urteil vom 26.6.2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 71) auf 10% des gezahlten Bruttokaufpreises vom 21.800,00 €, was einen Betrag in Höhe von 2.180,00 € ergibt, so dass der tatsächliche Wert des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages lediglich 19.620,00 € betragen hat. Mit Rücksicht auf den geldwerten Vorteil der jederzeitigen Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26.6.2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 40f) genügt für das Vorliegen eines Vermögensnachteils schon die rechtliche Möglichkeit einer Nutzungsbeschränkung, die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung gegeben ist (BGH, Urteil vom 12.3.2024, Vla ZR 635/23, BeckRS 2024, 6698 Rz. 17). Die unzulässige Abschalteinrichtung ist aus technischen Erwägungen heraus implementiert worden, die zwar rechtlich fehlgeleitet sein mögen, deren Funktionsweise aber nicht so evident rechtswidrig wie die Umschaltfunktion in dem Motor EA 189 der Volkswagen AG gewesen war. Diese Umstände rechtfertigen es, den Differenzschaden nicht mit 15% des Kaufpreises, sondern nur mit 10% zu bewerten, zumal zu eng bedatete Thermofenster vergleichsweise unproblematisch durch ein Software-Update aufgeweitet werden können (vgl. dazu OLG Celle, Urteil vom 6.3.2024, 7 U 120/22, BeckRS 2024, 3678 Rz. 83).

bb) Bei der Bemessung des Differenzschadens sind die von der Klägerin gezogenen Nutzungen und der Restwert des Fahrzeugs ohne Rücksicht darauf, ob er durch eine Weiterveräußerung realisiert worden ist (vgl. dazu BGH, Urteil vom 27.11.2023, Vla ZR 159/22, BeckRS 2023, 39066 Rz. 13), schadensmindernd anzurechnen. Verbesserungen durch ein Software-Update sind zu berücksichtigen, wenn das Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant herabsetzt (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26.6.2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 80).

Allerdings sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs auf den Anspruch auf den sogenannten Differenzschaden erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (BGH, Urteil vom 26.6.2023, Vla ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rz. 44). Ausgehend davon, dass das streitgegenständliche Fahrzeug bei Vertragsschluss lediglich 19.620,00 € wert gewesen ist, kommt eine Anrechnung folglich erst dann und nur in dem Umfang infrage, in dem die Klägerin höhere Vorteile gezogen hat.

(1) Grundsätzlich kann eine Schätzung der gezogenen Nutzungen in der Weise erfolgen, dass der vom Käufer gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert

wird (BGH, Urteil vom 25.5.2020, VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962 Rz. 80). Wie in der mündlichen Verhandlung in 2. Instanz hingewiesen, kann im Einzelfall jedoch zu berücksichtigen sein, dass eine solche rein lineare Berechnung des Nutzungsersatzes nur nach gefahrenen Kilometern und technisch möglicher Gesamtlaufleistung die aus der Nutzung des Fahrzeugs gezogenen Vorteile nicht immer vollständig abbildet. Denn gerade dann, wenn ein Fahrzeug nur in verhältnismäßig geringem Umfang, also mit einer geringen durchschnittlichen Jahreslaufleistung genutzt wird, ist zu sehen, dass innerhalb der Gesamtnutzungsdauer eines Fahrzeugs die grundsätzlich technisch mögliche Gesamtlaufleistung gegebenenfalls nicht erreicht wird (OLG München, Urteil vom 26.1.2021, 5 U 2386/20, NJOZ 2022, 214 Rz. 54). Zudem ist zu bedenken, dass ein Fahrzeug aufgrund der spezifischen Gebrauchsvorteile eines neuen Fahrzeugs insbesondere im Zuge der technischen Weiterentwicklung auf dem Fahrzeugmarkt gerade in den ersten Jahren allein durch die Alterung in höherem Umfang an Wert verliert als im weiteren Verlauf des Fahrzeuglebens, wodurch es geboten sei kann, diese Faktoren bei der Berechnung des Nutzungsersatzes zu berücksichtigen (OLG München, Urteil vom 26.1.2021, 5 U 2386/20, NJOZ 2022, 214 Rz. 54).

Vorliegend ist die Kammer im Rahmen ihres Ermessens nach § 278 ZPO davon ausgegangen, dass die Klägerin das Fahrzeug von Februar 2019 bis Februar 2025, mithin 6 Jahre, ausgehend von einem Anfangskilometerstand von 60.126 km bis zu einem Kilometerstand von 87.806 km, bei also insgesamt 27.680 gefahrenen Kilometern mit einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von 4.613 km genutzt hat.

Da bei Fortschreibung dieser Jahreslaufleistung eine Gesamtlaufleistung von 250.000 km erst nach ca. 32 Jahren erreicht würde, ist nach Auffassung der Kammer im vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass die Nutzungsdauer des klägerischen Fahrzeugs auch unabhängig von der tatsächlichen Fahrleistung zeitlich limitiert ist. Als Vergleichswert wird nach obergerichtlicher Rechtsprechung (vgl. dazu OLG München, Urteil vom 26.1.2021, 5 U 2386/20, NJOZ 2022, 214 Rz. 56) die AfA-Tabelle für die allgemein verwendbaren Anlagegüter des BMF in Bezug genommen, die für die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von Pkw sechs Jahre beträgt, wobei diese im außerbetrieblichen Bereich auf 20 Jahre angepasst wurde. Im vorliegenden Fall nimmt die Kammer unter Berücksichtigung des Nutzerverhaltens der Klägerin, die in der mündlichen Verhandlung angab, lediglich Kurzstrecken mit dem Pkw zurückzulegen, und der Tatsache, dass es sich bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug um ein hochwertiges Fahrzeug handelt, für die Schätzung der Nutzungsentschädigung eine Nutzungsdauer von 25 Jahren an, d.h. die Kammer geht von einem Ende der Nutzung im Jahr 2037 bzw. von einer rechnerischen Gesamtlaufleistung von 143.162 km (87.806 km + 55.356 km (12 weitere Jahre je 4.613 km) aus.

Von dieser Gesamtlaufleistung sind die vor dem Kauf durch die Klägerin gefahrenen 60.126 km in Abzug zu bringen, so dass hier für die Berechnung der Nutzungsentschädigung eine voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt von 83.036 km zugrunde gelegt wird.

Hieraus ergibt sich nach der höchstrichterlich anerkannten Berechnung in der Weise, dass der Bruttokaufpreis des Fahrzeugs (21.800,00 €) durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt (hier 83.036 km) geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern (hier 27.680 km) multipliziert wird, eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 7.267,02 €.

(2) Der Restwert des Fahrzeugs von 13.600,00 € wurde zugestanden. Die Kammer hat diesen durch Eingabe der Daten des Fahrzeugs der Klägerin aufgrund einer durchgeführten DAT Fahrzeugbewertung verifiziert.

Die Summe der Vorteile der Klägerin (Nutzungsentschädigung: 7.267,02 €, Restwert des Fahrzeugs: 13.600,00 €) in Höhe von 20.867,02 € übersteigen den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages in Höhe von 19.620,00 € um 1.247,02 €. ln dieser Höhe ist der Differenzschaden aufgezehrt. Dementsprechend beträgt der verbleibende, der Klägerin zuzuerkennende Schaden 932,98 €.

Der Zinsanspruch der Klägerin folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB.

Der Klägerin steht kein Anspruch auf vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten zu, da § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV dem Käufer eines vom sogenannten Dieselskandal betroffenen Fahrzeugs gegen den Fahrzeughersteller neben dem der Höhe nach auf 15% des gezahlten Kaufpreises begrenzten Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens keinen Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten gewährt (vgl. dazu BGH, Urteil vom 16.10.2023, Vla ZR 14/22, BeckRS 2023, 32287 Rz. 13).

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 269 Abs. 3 S. 2 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

IV.

Die Revision wird nicht zugelassen, da die Sache keine grundsätzliche Bedeutung hat und die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts nicht erfordert (§ 543 Abs. 2 S. 1 ZPO).

gez.

Roßkopf	Schneider	Dr. Wiesner
Vorsitzende Richterin am Landgericht	Richterin am Landgericht	Richterin am Landgericht

Verkündet am 12.03.2025

gez.
[redacted] JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

BAYERN LANDGERICHT

Für die Richtigkeit der Abschrift
Augsburg, 14.03.2025

[redacted] JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle