

Aktenzeichen:
8 U 434/22
10 O 32/22 LG Karlsruhe



Oberlandesgericht Karlsruhe
8. ZIVILSENAT

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Klägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 168193 [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, [REDACTED]

wegen Abgasverhalten / Schadensersatzes

hat das Oberlandesgericht Karlsruhe - 8. Zivilsenat - durch den Richter am Landgericht Kienzler als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.01.2025 für Recht erkannt:

- I. Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom 23.09.2022, Az. 10 O 32/22, im Kostenpunkt aufgehoben und im Übrigen wie folgt abgeändert:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 1.075,48 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 23.03.2022 zu zahlen.
 2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- II. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.
 - III. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.
 - IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

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

Die Berufung ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Die Klägerin hat gegen die Beklagte Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 1.075,48 € nebst Prozesszinsen anlässlich des Erwerbs des Fahrzeugs VW Golf VII 1.6 TDI, 81 kW (Erstzulassung: 05.05.2015) mit dem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor EA 288 mit NSK-Katalysator (Schadstoffklasse Euro 6).

1. Die Klägerin hat zuletzt nur noch den Differenzschaden beansprucht und den ursprünglich geltend gemachten Anspruch gemäß §§ 826, 31 BGB nicht mehr verfolgt. Sie hat auch die mit einem Anspruch gemäß §§ 826, 31 BGB im Zusammenhang stehenden Anträge aus der Berufungsbegründungsschrift zuletzt nicht mehr gestellt, sondern die Berufung insoweit zurückgenommen.
2. Mit dem zuletzt gestellten Antrag zu 1 hat die Berufung teilweise Erfolg. Die Klägerin hat gegen die Beklagte gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 1.075,48 €.
 - a) 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 ff.).
 - b) Der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahr-

zeugs 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, BGHZ 237, 245 Rn. 21). Das Unionsrecht verlangt indes nicht, den Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung 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 Betrags, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (Differenzschaden; vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, 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, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, Rn. 72 f.).

- c) Die Anspruchsvoraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV sind erfüllt. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, weil das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne des 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 Abschalteneinrichtung in Gestalt einer temperaturabhängigen Anpassung der Abgasrückführung (sogenanntes Thermofenster) aufweist. Diese bewirkt, dass die Abgasrückführungsrate bereits bei Außentemperaturen, die deutlich über dem Gefrierpunkt liegen, reduziert wird, und verringert damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im Unionsgebiet.

- (1) Die Beklagte hat ihre ursprüngliche Behauptung, wonach die Abgasrückführung bei Temperaturen zwischen -24°C und +70°C zu 100 % aktiv sei und innerhalb

dieses Temperaturbereichs eine Abrampung nicht stattfindet, mit der Einschränkung versehen, dass dies (nur) gelte, wenn an dem Sensor „am Fahrzeugäußeren“ solche Temperaturen gemessen würden. Weiter hat die Beklagte vorgetragen, dass eine Korrektur der AGR-Rate erfolge, die an zwei Temperaturgrößen geknüpft sei, die im Motorraum durch Sensoren am Heißfilmluftmassenmesser (HFM), wo neben der Masse der einströmenden Frischluft auch deren Temperatur gemessen werde, sowie im Motor nach dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler (SiLLK) gemessen würden. Diese Korrektur bewirke, dass die AGR-Rate in Abhängigkeit der Temperaturen am HFM und nach dem SiLLK angepasst werde. Es könne faktisch auch bei Umgebungstemperaturen oberhalb von -24 °C und unterhalb von +70 °C zu einer Korrektur der AGR-Rate kommen, da die im Motorraum beziehungsweise Fahrzeugantriebssystem gemessenen Temperaturen mittelbar von der Umgebungstemperatur beeinflusst würden.

(2) Somit ist davon auszugehen, dass auch im Fahrzeug die Abgasrückführung bei Umgebungstemperaturen zwischen -24°C und +70°C nicht zu 100 % aktiv ist, sondern - zumindest auch - in Abhängigkeit von der Außentemperatur „angepasst“ wird. Diese Anpassung kann nichts anderes bedeuten, als dass die AGR-Rate und damit die Wirksamkeit der zur Reduzierung der NO_x-Emissionen eingesetzten Abgasrückführung verringert wird. Da die Verringerung der AGR-Rate zumindest mittelbar in Abhängigkeit von der Außentemperatur erfolgt, ist sie nicht anders zu bewerten als ein Thermofenster. Ob die Beeinflussung der AGR-Rate durch eine Temperaturmessung am Außensensor des Fahrzeugs oder an Sensoren im Motorraum erfolgt, ist für die rechtliche Bewertung unerheblich (vgl. Senat, Urteil vom 9. April 2024 - 8 U 201/21, juris Rn. 11).

(3) In freier Beweiswürdigung ist davon auszugehen, dass die Verringerung der AGR-Rate in (mittelbarer) Abhängigkeit von der Außentemperatur zumindest bei Temperaturen im mittleren einstelligen Plusbereich erfolgt, mithin bei Temperaturen, die deutlich über dem Gefrierpunkt liegen und die im Unionsgebiet häufig und regelmäßig vorkommen. Dafür spricht bereits, dass die Beklagte den Temperaturbereich, in dem die Anpassung erfolgt, nicht näher eingegrenzt hat. Dem

Senat ist zudem aus zahlreichen Verfahren (vgl. Senat, Urteil vom 9. April 2024 - 8 U 201/21, juris Rn. 13; Urteil vom 7. Mai 2024 - 8 U 8/22, juris Rn. 54) bekannt, dass Messungen unter anderem der Deutschen Umwelthilfe an Fahrzeugen sowohl der Schadstoffklasse Euro 5 als auch der Schadstoffklasse Euro 6 mit dem Motor EA 288 erhöhte NO_x-Werte bei niedrigen Außentemperaturen im einstelligen Plusbereich ergeben haben, die nur mit einer verringerten AGR-Rate bei diesen niedrigen Außentemperaturen und nicht mit den im realen Fahrbetrieb gegenüber dem Prüfstand veränderten Betriebsbedingungen und Lastanforderungen plausibel zu erklären sind. Da sie die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems somit unter Bedingungen verringert, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, stellt die beschriebene Anpassung der AGR-Rate eine Abschalteneinrichtung dar, die gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig ist.

- (4) Dass diese Abschalteneinrichtung ausnahmsweise zulässig ist, kann nicht festgestellt werden.

Als Anspruchsgegnerin obliegt der Beklagten die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschalteneinrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, weil die Verwendung einer Abschalteneinrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig und nur unter den besonderen Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 54).

Die Beklagte hat nicht dargelegt, dass die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in (mittelbarer) Abhängigkeit von der Außentemperatur aus Gründen des Motorschutzes und des sicheren Fahrzeugbetriebs erforderlich ist. Sie hat zwar allgemeinen Vortrag gehalten, wonach Korrekturen der AGR-Rate zum Schutz des Motors und zur Gewährleistung eines sicheren Fahrzeugbetriebs erforderlich seien, weil es ohne diese Korrekturen zu Kondensation und

Eisbildung vor dem Verdichter des Turboladers komme, sodass die Gefahr einer Beschädigung und in der Folge gegebenenfalls eines Ausfalls des Verdichters bestehe, der wiederum zu einem Ausfall des Turboladers führen könnte. Dass die von ihr beschriebenen Risiken, die allesamt mit einer Überlastung einzelner Bauteile einhergehen, unabhängig vom Lastzustand gerade bei Außentemperaturen im einstelligen Plusbereich bestehen und deshalb eine Reduzierung der AGR-Rate erfordern, legt die Beklagte aber nicht dar.

Ein Hersteller darf zudem Emissionskontrollsysteme nicht so konstruieren, dass ihre Bauteile ständiger Abschalteneinrichtungen bedürfen, um störungsfrei zu funktionieren (Senat, Urteil vom 15. September 2023 - 8 U 383/21, juris Rn. 53 f.). Aus dem Vorbringen der Beklagten ergibt sich schließlich auch nicht, dass die von ihr beschriebenen Bauteile nicht so konstruiert werden können, dass es bei Außentemperaturen im einstelligen Plusbereich zu ihrem Schutz schon keiner Reduzierung der Abgasrückführung bedarf.

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, 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 Abschalteneinrichtung 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 NJW 2023, 3796 Rn. 14; Senat, Urteil vom 3. November 2023 - 8 U 104/21, juris Rn. 48 f.).

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 unvermeidbar 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 Rn. 65). Dass sie bereits vor dem maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs der Klägerin die Funktionsweise der betreffenden Softwarefunktion dem KBA konkret dargelegt hätte, legt die Beklagte nicht dar.

- d) Durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV hat die Klägerin einen Vermögensschaden in Höhe von 1.075,48 € erlitten.

aa) Wie bereits ausgeführt, hat die Klägerin einen Schaden in Höhe des Betrags erlitten, um den sie das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat.

Zur Erwerbskausalität kann sich die Klägerin nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass sie 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, BGHZ 237, 245 Rn. 55 f.).

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 muss (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 32). Die Beklagte vertritt im Gegenteil die Auffassung, dass die beschriebene Reduzierung der Abgasrückführung keine unzulässige Abschalteneinrichtung sei und keine Stilllegung des Fahrzeugs drohe.

bb) Der Differenzschaden beläuft sich auf 1.939 €.

(1) Der Senat schätzt die Höhe des der Klägerin entstandenen Vermögensschadens gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 71 ff.) mit 10% des gezahlten Kaufpreises (vgl. Senat, Urteil vom 22. August 2023 - 8 U 271/21, juris Rn. 77). Der Senat geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit der Abschalteneinrichtung 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. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, 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) Die Tatsache, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug im Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs eine weitere unerlaubte Abschalteneinrichtung in Form einer Fahrkurvenerkennung zum Einsatz kam (vgl. Senat, Urteil vom 12. März 2024 - 8 U 427/22), rechtfertigt keinen höheren Differenzschaden. Für das Fahrzeug steht ein Software-Update zur Verfügung, mit der die hinterlegte Fahrkurvenerkennung entfernt werden kann. Da der Klägerin dieses Software-Update bereits im Jahr 2020 angeboten wurde, muss sie sich bei der Bemessung des Differenzschadens gemäß § 242 BGB so behandeln lassen, als hätte sie den aus dem Software-Update resultierenden Vorteil - die Entfernung der Fahrkurve - tatsächlich

erzielt (vgl. BGH, Urteil vom 23. Oktober 2023 - VIa ZR 468/21, juris Rn. 14; Senat, Urteil vom 30. April 2024 - 8 U 377/22, juris Rn. 32). Unerheblich ist insoweit, ob die Klägerin das Software-Update tatsächlich hat aufspielen lassen.

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, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 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, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 22).

(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 Rn. 80). Der Senat legt diese lineare Berechnungsmethode seiner Schätzung in ständiger Rechtsprechung zugrunde. Die Ausführungen der Beklagten geben keine Veranlassung, von dieser gebräuchlichen Berechnungsmethode abzuweichen. Die Gesamtlaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit 1,6-Liter-Motor veranschlagt der Senat mit 250.000 km (Senat, Urteil vom 9. April 2024 - 8 U 370/22, juris Rn. 43).

Im Streitfall hat die Klägerin das Fahrzeug als Gebrauchtwagen mit einer Laufleistung von 11.801 km zu einem Kaufpreis von 19.390 € erworben. Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 88.160 km, sodass die Klägerin insgesamt 76.359 km gefahren ist. Nach der vom Senat herangezogenen Berechnungsmethode ergibt sich damit eine Nutzungsentschädigung von 6.215,82 € (= 19.390 € geteilt durch 238.199 km [= 250.000 km minus 11.801 km] mal 76.359 km).

(2) Den Restwert des Fahrzeugs veranschlagt der Senat gemäß § 287 ZPO mit

12.098,70 €. Der Senat legt seiner Schätzung die von der Beklagten vorgelegte DAT-Bewertung zum 18.12.2024 (Anlage BE9) zugrunde, die einen Händlerverkaufswert von 13.443 € ausweist, und nimmt hiervon einen Abschlag in Höhe von 10% vor. Nach Auffassung des Senats bildet die von der Beklagten vorgelegte DAT-Bewertung den Restwert des Fahrzeugs realistisch ab, weil sie die konkrete Ausstattung des Fahrzeugs umfassender berücksichtigt, als die von der Klägerin vorgelegte Bewertung. Der vorgenommene Abschlag von 10% ist deshalb gerechtfertigt, weil der Händlerverkaufswert die Gewinnspanne des Händlers beinhaltet sowie die kalkulierten Kosten der von ihm geschuldeten Gewährleistung und deshalb regelmäßig über dem von einem nicht gewerblichen Verkäufer erzielbaren Kaufpreis liegt (Senat, Urteil vom 12. März 2024 - 8 U 397/22 juris Rn. 55).

(3) Den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs veranschlagt der Senat gemäß § 287 ZPO mit der Differenz aus dem gezahlten Kaufpreis von 19.390 € und dem oben ermittelten Differenzschaden von 1.939 €, die sich auf 17.451 € beläuft.

(4) Daraus ergibt sich, dass die Summe aus den erlangten Nutzungsvorteilen und dem Restwert des Fahrzeugs den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs um 863,52 € übersteigt. In diesem Umfang findet eine Vorteilsanrechnung statt, so dass sich der zu leistende Schadensersatz auf 1.075,48 € reduziert.

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

Da der Streitgegenstand beim großen Schadensersatz und beim Differenzschaden bei unverändertem Lebenssachverhalt identisch ist, kann die Klägerin Prozesszinsen 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 (wie beantragt: „ab Rechtshängigkeit“) und nicht erst ab dem auf die Zustellung der Klageänderung folgenden Tag beanspruchen.

4. Ein Anspruch der Klägerin auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten be-

steht nicht. Neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens kommt ein Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten nicht in Betracht (BGH, Urteil vom 16. Oktober 2023 - VIa ZR 14/22, VersR 2024, 123 Rn. 13).

5. Aus dem Urteil des Gerichtshofs vom 21.03.2023 (Az.: C-100/21) ergibt sich nicht, dass dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs in jedem Fall ein Schadensersatzanspruch zusteht. Vielmehr setzt auch der EuGH voraus, dass dem Käufer durch die Abschalteneinrichtung ein Schaden tatsächlich entstanden ist (EuGH, Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 91 und 96). In Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften ist es Sache des nationalen Rechts, die Modalitäten des Schadensersatzanspruchs festzulegen (EuGH, Urteil vom 21. März 2023, aaO, Rn. 92). Die Vorteilsausgleichung ist Ausfluss des im Schadensersatzrecht geltenden Bereicherungsverbots und gilt für Schadensersatzansprüche aller Art. Sie kann die Gewährung eines Differenzschadens auch ausschließen, wenn dieser durch die erlangten Vorteile vollständig ausgeglichen ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80). Weil die Rechtslage damit hinreichend geklärt ist, besteht insoweit keine Veranlassung zur Aussetzung des Verfahrens mit Blick auf vor dem EuGH anhängige Vorabentscheidungsverfahren.
6. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 97 Abs. 1, 516 Abs. 3 Satz 1 ZPO. Die Zuvielforderung der Beklagten war verhältnismäßig geringfügig und hat keine höheren Kosten veranlasst.

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

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

Verkündet am

17.02.2025



als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle