

**POSTEINGANG**

05.12.2024

I-13 U 236/22  
I-7 O 251/22  
Landgericht Arnsberg

**Oberlandesgericht Hamm****IM NAMEN DES VOLKES****Urteil**

In dem Rechtsstreit



Klägers und Berufungsklägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwälte,  
Wallstraße 59, 10179 Berlin,

gegen

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

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Baker Tilly  
Rechtsanwaltsgesellschaft mbH,  
Nymphenburger Straße 3 b, 80335  
München,

hat der 13. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Hamm  
auf die mündliche Verhandlung vom 29.10.2024  
durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Jöhren, den Richter am  
Oberlandesgericht Dr. Bornemann und die Richterin am Oberlandesgericht Poguntke

**für Recht erkannt:**

Auf die Berufung des Klägers wird das am 29. März 2022 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 7. Zivilkammer des Landgerichts Arnsberg unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.355,19 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23. Juli 2021 zu zahlen.

Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen der Kläger zu 80 % und die Beklagte zu 20 %, diejenigen des Berufungsverfahrens der Kläger zu 71 % und die Beklagte zu 29 %.

Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

### **Gründe:**

#### **I.**

Von der Darstellung des Tatbestandes wird gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 S. 1, 544 Abs. 2 ZPO abgesehen.

Wegen des Wortlautes der gestellten Anträge wird Bezug genommen auf die zu Protokoll erklärten Anträge aus dem Schriftsatz des Klägers vom 7. August 2024 (Bl. 1419 f. eA OLG), mit denen er – letztlich unter Rücknahme der weitergehenden Berufung – Ersatz des Differenzschadens in Höhe von mindestens 4.312,50 € (= 15% des ursprünglichen Kaufpreises von 28.750 €) nebst Rechtshängigkeitszinsen wegen unrichtiger Übereinstimmungsklärung aufgrund behaupteter unzulässiger Abschaltseinrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug sowie hilfsweise die Aussetzung des Verfahrens verlangt, und auf den Schriftsatz der Beklagten vom 11. September 2023 (Bl. 1088 eA OLG), mit dem sie die Zurückweisung der Berufung beantragt.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes und des Wortlautes der in erster Instanz gestellten Anträge wird auf die angefochtene Entscheidung, die zu den

Gerichtsakten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Sitzungsprotokoll zum Senatstermin vom 29. Oktober 2024 Bezug genommen.

## II.

Die zulässige Berufung des Klägers hat in der Sache lediglich zum Teil Erfolg.

### 1.

Dem Kläger steht der zuletzt in der Hauptsache ausschließlich weiterverfolgte Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV zu.

#### a)

Dem Erwerber eines – neuen oder gebrauchten – Kraftfahrzeugs kann nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV gegen den Fahrzeughersteller zustehen, wenn dieser in zumindest fahrlässiger Verkennung der Rechtslage eine unzulässige Abschaltvorrichtung verwendet und daher eine insoweit unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hat (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rdn. 28ff.).

#### b)

Es unterliegt keinen Zulässigkeitsbedenken, dass der Kläger sein Klagebegehren im Berufungsverfahren geändert hat und nunmehr lediglich nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV Ersatz des Differenzschadens verlangt. Wechselt der Kläger – wie vorliegend – nur die Art der Schadensberechnung, ohne seinen Antrag auf einen abgewandelten Lebenssachverhalt zu stützen, liegt keine Klageänderung im Sinne des § 263 ZPO vor (vgl. BGH, Urteil vom 23. Juni 2015 - XI ZR 536/14, juris Rdn. 33).

#### c)

Die inhaltlichen Voraussetzungen eines auf den Gesichtspunkt der Schutzgesetzverletzung gestützten Anspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV sind vorliegend gegeben. Dem Kläger steht unter diesem Gesichtspunkt ein Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 1.355,19 € zu.

Der Bundesgerichtshof hat inzwischen – nach dem angefochtenen Urteil – entschieden, dass der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs 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 fällt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rdn. 21).

aa)

Aus dem Umstand, dass beim Kauf und der Zulassung eines Kraftfahrzeugs eine vom Hersteller ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung beizufügen ist (§§ 6, 27 EG-FGV), ist ein besonderes Schutzinteresse des Fahrzeugkäufers im Verhältnis zum Hersteller herzuleiten, dass dieser die Regelungen des europäischen Abgasrechts eingehalten hat. Dabei weist die Übereinstimmungsbescheinigung nach der verbindlichen Auslegung des Unionsrechts durch den Gerichtshof der Europäischen Union nicht nur die Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit dem genehmigten Typ aus, sondern auch die Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit den materiellen Voraussetzungen der einzelnen Rechtsakte. Das Vertrauen des Käufers in die Richtigkeit der ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung wird enttäuscht, wenn das erworbene Fahrzeug unter Verstoß gegen Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgestattet ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rdn. 28 ff.).

(1)

Unter welchen konkreten Umständen eine unzulässige Abschaltseinrichtung vorliegt, richtet sich nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 liegt eine „Abschaltseinrichtung“ vor, wenn durch ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Dabei trifft die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 nach allgemeinen Regeln den jeweiligen Kläger als Anspruchsteller, weil es sich um einen anspruchsbegründenden Umstand handelt. Der Kläger muss Tatsachen vortragen, die in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geeignet und erforderlich sind, den geltend gemachten Schadensersatzanspruch zu rechtfertigen, ohne allerdings seinen Tatsachenvortrag durch die Angaben weiterer Einzelheiten substantiieren zu müssen. Die Anforderungen an den Tatsachenvortrag dürfen dabei nicht überspannt werden. Der Kläger darf aber nicht willkürlich, aufs Geratewohl und ohne greifbare Anhaltspunkte Behauptungen aufstellen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 3351/21, juris Rdn. 53 m.w.N).

Dagegen obliegt der Beklagten als Anspruchsgegnerin die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschaltseinrichtung zulässig ist (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 3351/21, juris Rdn. 53 f). Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, weil die Verwendung einer Abschaltseinrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig ist 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 3351/21, juris Rdn. 54).

(2)

Gemessen daran ist in dem streitgegenständlichen Fahrzeug neben der unstreitig verbauten Fahrkurvenerkennung, die bei Erkennen des NEFZ-Prüflaufs und des Precon die Abgasnachbehandlung mittels NSK anders ansteuert als im normalen Straßenbetrieb mit der werksseitig verbauten Motorsteuerung, welche die Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) in Abhängigkeit von verschiedenen Parametern wie Außentemperatur, Umgebungsdruck, Last oder Drehzahl regelt, eine (weitere und für die Bemessung der Höhe des Schadens allein maßgebliche) unzulässige Abschaltseinrichtung implementiert.

Die in dem Fahrzeug vorhandene allgemeine Motorsteuerung zur Regelung der AGR-Rate in Abhängigkeit von mehreren Parametern stellt – vorliegend insbesondere im Hinblick die Korrektur in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck (Höhenkorrektur) – eine unzulässige Abschaltseinrichtung dar. Dass eine solche

Reduzierung der AGR-Rate in Abhängigkeit von dem Umgebungsdruck stattfindet, bestreitet die Beklagte nicht. Sie stellt im Zusammenhang mit ihren Ausführungen zur allgemeinen Motorsteuerung lediglich in Abrede, dass die Korrektur der AGR-Rate kumulativ an zwei Temperaturgrößen im Motorinneren geknüpft ist, die durch Sensoren am Heißfilmluftmassenmesser (HFM) und dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler (SiLLK) gemessen werden.

(aa)

Das kann indes dahinstehen, weil schon allein im Hinblick auf die Höhenkorrektur – unstreitig erfolgt jedenfalls eine Reduzierung der AGR-Rate aufgrund des Umgebungsdrucks, der regelmäßig auf einer Höhe von 1.000 m herrscht – nach Maßgabe des Vorstehenden eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorliegt.

Es handelt sich um eine Software, welche den Umgebungsdruck erkennt und auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit – hier durch Reduzierung der AGR-Rate – verringert. Eine Kompensation der teilweisen Abrampung der Abgasrückführung, etwa durch stärkere Abgasreinigung, behauptet die Beklagte selbst nicht. Dieses geschieht unter Bedingungen, die beim normalen Fahrbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Die Nutzung von Fahrzeugen in Höhen von über 1.000 m über dem Meeresspiegel gehört zu den im Unionsgebiet üblichen Bedingungen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C 134/20, juris). Soweit die Beklagte der Auffassung ist, bei der Umgebungsdruckkorrektur der AGR-Rate handele es sich bereits tatbestandlich nicht um eine Abschalteneinrichtung, weil sie physikalisch zwingend notwendig sei, kann dem nicht gefolgt werden. Dieser Vortrag betrifft vielmehr die Frage der ausnahmsweisen Zulässigkeit der Umgebungsdruckkorrektur als unzulässiger Abschalteneinrichtung, die der Senat indes nicht annimmt.

(bb)

Hinreichende Gründe für die ausnahmsweise Zulässigkeit dieser Funktion legt die Beklagte nicht dar. Sie beschränkt sich – wie bereits erwähnt – vorliegend allein darauf, das Vorhandensein von zwei Sensoren im Motorinneren als Teil der allgemeinen Motorsteuerung zu bestreiten.

Ohne Erfolg bleibt auch, soweit die Beklagte – senatsbekannt – in anderen Verfahren vorträgt, dass angesichts des geringeren Gehalts an Luftmolekülen in dünner Luft das Volumen an Frischluft im Brennraum erhöht werden müsse, weshalb weniger Raum für die Abgasrückführung bleibe. Damit hat die insoweit darlegungspflichtige Beklagte schon nicht dargetan, dass es keine ganz andere technische Möglichkeit gibt, die AGR-Rate unverändert hoch zu halten. Eine Abschaltseinrichtung ist aber nur dann „notwendig“ im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der Verordnung (EG) 715/2007, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20, juris Rdn. 69). Zum anderen kann eine Abschaltseinrichtung, 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 wäre, nicht im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 notwendig sein (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-145/20, juris Rdnr 74 ff; OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22, beck-online, Rdn. 59ff).

(cc)

Auf das Vorhandensein etwaiger weiterer unzulässiger Abschaltseinrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug kommt es im Ergebnis nicht an, weil der Senat den vom Erwerber aufgrund der unrichtigen Übereinstimmungserklärung im Hinblick auf die in der allgemeinen Motorsteuerung enthaltene unzulässige Abschaltseinrichtung erlittenen Vertrauensschaden mit 15 % des Kaufpreises bemisst – s. dazu unter d).

bb)

Die Beklagte hat schuldhaft gegen die Vorschriften der § 823 Abs. 2 BGB iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen.

(1)

Das Verschulden des Fahrzeugherstellers wird innerhalb des § 823 Abs. 2 BGB im Fall des objektiven Verstoßes gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV vermutet. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, im Fall der Inanspruchnahme nach § 823 Abs. 2 BGB Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten zum maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufs des Fahrzeugs durch den Kläger ausnahmsweise nicht als zumindest fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59, 61 mwN). Beruft sich der Fahrzeughersteller auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, muss er sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums darlegen und erforderlichenfalls beweisen (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 13).

Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus. Der Fahrzeughersteller muss 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 Abschaltvorrichtung 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 (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 14 mwN).

Erst im Anschluss an die Darlegung und den Nachweis dieser Umstände kann Bedeutung gewinnen, ob eine festgestellte Abschaltvorrichtung entweder in all ihren für die Bewertung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten von der damit befassten nationalen Behörde genehmigt war oder genehmigt worden wäre (BGH, a.a.O Rn. 15).

(2)

Gemessen hieran hat die Beklagte schon einen Verbotsirrtum als solchen – insbesondere bezogen auf die vom Senat angenommene unzulässige Abschaltvorrichtung der vom Umgebungsdruck abhängigen Reduzierung der AGR-Rate im Rahmen der allgemeinen Motorsteuerung – nicht konkret dargelegt.



Soweit überhaupt Ausführungen der Beklagten zu einem etwaigen Verbotsirrtum erfolgen, betreffen sie eine Fahrkurvenerkennung und enthalten keinen Vortrag zu einem Irrtum ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter. Vielmehr erschöpft sich ihr Vorbringen – bezogen auf die genannten Funktionen – im Kern darin, schlagwortartig einen Verbotsirrtum zu behaupten und in diesem Zusammenhang auf eine hypothetische Genehmigung des KBA abzustellen. Die Ermittlung einer hypothetischen Genehmigung betrifft indes nicht den Verbotsirrtum als solchen, sondern allein dessen Unvermeidbarkeit (vgl. BGH, Urteil vom 27. November 2023 – VIa ZR 1425/22, juris Rn. 32).

cc)

Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger bei der Inanspruchnahme der Beklagten auf Erstattung des Differenzschadens auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 25).

d)

Der Höhe nach hat der Kläger beim Erwerb des Fahrzeuges einen Vertrauensschaden (Differenzschaden) i.H. von 4.312,50 € (15 % des Kaufpreises) erlitten. Er kann indes nur in Höhe von 1.355,19 € den Ersatz des erlittenen Schadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV beanspruchen.

aa)

Der Differenzschaden ist auf eine Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des Kaufpreises begrenzt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 73). Der Tatrichter hat nach § 287 Abs. 1 Satz 1 ZPO die Höhe des Schadens unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls nach freier Überzeugung zu schätzen (BGH, a.a.O., Rn. 72). Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Tatrichter bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten (BGH, a.a.O., Rn. 78). Vortrag der Parteien dazu, die Verkaufspreise von Kraftfahrzeugen der betroffenen Baureihen seien entweder tatsächlich nicht mit Rücksicht auf die Verwendung unzulässiger Abschaltseinrichtungen gesunken oder der Schaden belaufe sich im konkreten Fall auf weniger als 5 % oder mehr als 15 % des gezahlten Kaufpreises, ist ohne Relevanz (a.a.O. Rn. 79).

Bei der Schätzung des Schadens innerhalb einer Bandbreite zwischen 5 und 15 % des Kaufpreises sind für die Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter ist der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 76). Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus sind 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, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 77).

Unter Berücksichtigung dieser Umstände schätzt der Senat den dem Kläger entstandenen Schaden auf 15 % des Betrages, den er für das Fahrzeug aufgewendet hat, was 4.312,50 € entspricht.

Dabei hat der Senat berücksichtigt, dass mit Blick auf die vom KBA bislang nicht missbilligte Umgebungsdruckkorrektur im Zeitpunkt des Vertragsschlusses das Risiko behördlicher Anordnungen und der Umfang der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen vor diesem Hintergrund gering waren, die Beklagte jedoch selbst nicht vorträgt, dass bzgl. der vom Senat als unzulässig erachteten Funktion – anders als bzgl. der außerdem zunächst implementierten Fahrkurvenerkennung – ein Software-Update zur Verfügung steht. Damit bleibt eine erhebliche Unsicherheit, welche Maßnahmen der Genehmigungsbehörden diese Funktion zukünftig noch nach sich ziehen werden.

bb)

Der Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV unterliegt im Ausgangspunkt der Vorteilsausgleichung

(vgl. BGH, Urteil vom 24. Juli 2023 - VIa ZR 752/22, juris Rn. 12). Dabei sind Nutzungsvorteil und Restwert als dem Kläger anzurechnende Vermögenswerte.

(1)

Auch in Fällen des „Dieselskandals“ ist es sachgerecht, den durch die Nutzung des Fahrzeugs erlangten geldwerten Vorteil (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VIZR 354/19, juris Rn. 14) nach der für das Kaufrecht anerkannten Methode des linearen Wertschwundes zu bestimmen (vgl. zum Kaufrecht BGH, Beschluss vom 9. Dezember 2014 – VIII ZR 196/14, juris Rn. 3 mwN) und gemäß § 287 ZPO nach folgender Formel zu schätzen (vgl. etwa BGH, Urteile vom 13. April 2021 – VI ZR 274/20, juris Rn. 19; vom 23. März 2021 – VI ZR 3/20, juris Rn. 9 ff.; vom 30. Juli 2020 – VI ZR 397/19, juris Rn. 36 und VI ZR 354/19, juris Rn. 13; vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, juris Rn. 78 ff.):

Kaufpreis x gefahrene Kilometer

-----  
zu erwartende Gesamtleistung – Leistung bei Kauf

Die zu erwartende Laufleistung des erstmals im Juni 2015 zum Straßenverkehr zugelassenen VW Golf VII 2.0 TDI schätzt der auf Ansprüche aus Fahrzeugkäufen spezialisierte Senat bei Fahrzeugen aus dem entsprechenden Preissegment mit einem Dieselmotor der für vergleichsweise langlebige Dieselmotoren bekannten Beklagten, die – wie vorliegend – mit einem robusten und etwas hubraumstärkeren 2,0-Liter-Motor ausgestattet sind, auf 300.000 km (siehe auch OLG Frankfurt, Urteil vom 17. März 2021 – 13 U 338/19, juris Rn. 23; OLG Rostock, Urteil vom 11. Februar 2021 – 5 U 130/18, Rn. 54 mwN; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 – 5 U 1318/18, juris Rn. 109; vgl. auch die Nachweise bei Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Aufl., Rn. 3574). Mit dieser Schätzung bewegt sich der Senat zudem innerhalb der Bandbreite der von anderen Gerichten jeweils vorgenommenen Schätzung der gesamten Laufleistung (BGH, Urteile vom 27. Juli 2021 – VI ZR 480/19, juris Rn. 26; vom 27. April 2021 – VI ZR 812/20, juris Rn. 16). Zusätzliche Umstände, mit denen sich das Gericht im Rahmen der Schätzung auseinandersetzen müsste (vgl. BGH, Urteil vom 27. April 2021 – VI ZR 812/20, juris Rn. 18; siehe auch BGH, Urteil vom 23. März 2021 – VI ZR 3/20, juris Rn. 11), haben die Parteien nicht vorgetragen.

Auch in Fällen der vorliegenden Art ist der Senat bei der Ermittlung der prognostizierten Gesamtleistung nach § 287 ZPO grundsätzlich nicht gehalten, ein Sachverständigengutachten einzuholen (siehe nur BGH, Urteile vom 27. Juli 2021 – VI ZR 480/19, juris Rn. 27 vom 18. Mai 2021 – VI ZR 720/20, juris Rn. 13, jeweils mwN).

Danach ist die Nutzungsentschädigung ausgehend von einem Kilometerstand bei Erwerb von 13.080 km und dem von der Klägerin im Jahr 2016 gezahlten Kaufpreis von 28.750 € im vorliegenden Fall mit 1.394,81 € anzusetzen, da der Kläger das Fahrzeug im Oktober 2016 mit einer Laufleistung von 27.000 km verkauft hatte.

bb)

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist auch der verbliebene Restwert des Fahrzeugs als Vorteil anzurechnen.

Vorliegend entspricht der Restwert unstreitig dem vom Kläger erzielten Veräußerungserlös i.H.v. 26.000 €.

cc)

Die Summe von Nutzungsentschädigung (1.394,81 €) und Restwert (26.000,00 €) liegt bei 27.394,81 € und übersteigt damit den anzunehmenden tatsächlichen Wert des Fahrzeugs von 24.437,50 € (Kaufpreis abzgl. 15 %) bei Abschluss des Kaufvertrags um 2.957,31 €, sodass dem Kläger noch ein Differenzschaden in Höhe von 1.355,19 € verbleibt.

e)

Dem Kläger stehen die beantragten Prozesszinsen zu (§§ 291, 288 Abs. 1 BGB).

2.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 516 Abs. 3 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf den §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO i.V.m. § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

3.

Veranlassung, die Revision zuzulassen, bestand nicht, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

4.

Auch die Voraussetzungen der hilfsweise beantragten Verfahrensaussetzung entsprechend § 148 ZPO sind nicht gegeben.

Die hier zur Zurückweisung des Rechtsmittels führende Frage der Anrechnung von Vorteilen auf den dem Grunde nach gegebenen Differenzschaden ist vom Bundesgerichtshof beantwortet (BGH, Urteile vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22, juris Rdn. 12; vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rdn. 80; vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21, juris Rdn. 22; vom 10. Oktober 2022 – VIa ZR 542/21, juris Rdn. 15 f, 22) und bedarf keiner (erneuten) Vorlage an den Europäischen Gerichtshof.

Insbesondere hat sich der Bundesgerichtshof ausführlich mit der Vorgabe des Europäischen Gerichtshofs auseinandergesetzt, wonach es Sache des nationalen Rechts sei, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines (fahrlässig) mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeugs tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht (EuGH, Urteil vom 21. März 2023 – C 100/21, juris Rdn. 96). Vor dem Hintergrund, dass der Europäische Gerichtshof in dem genannten Urteil auf die entsprechende Vorlagefrage die Anrechenbarkeit von Nutzungsvorteilen gerade nicht generell verneint hat, sondern die Beantwortung dieser Frage – ebenso wie die Frage, ob durch die fahrlässige Verwendung einer Abschaltseinrichtung überhaupt ein Schaden entstanden ist, sowie die Bestimmung seines „angemessenen Ersatzes“ – dem nationalen Recht überlassen hat (vgl. EuGH, aaO Rdn. 95), ist keine Aussetzung mit Blick auf die dem Europäischen Gerichtshof durch das Landgericht Ravensburg vorgelegten Fragen geboten, die der Sache nach bereits durch den Verweis auf nationale Vorschriften beantwortet sind (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 21. Juni 2024 – 7 U 266/22, juris Rdn. 30 ff.).

5.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird einheitlich auf bis zu 5.000 € festgesetzt.

Jöhren

Poguntke

Dr. Bornemann