Geschäfts-Nr.: 22 S 36/25
(Amtsgericht Salzwedel: 31 C 210/24 (III))

verkündet am: 13.11.2025

Ilzhöfer, Justizamtsinspektorin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Landgericht Stendal

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

[redacted]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte: LEO Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Theatinerstraße 15, 80333 München

gegen

Bayerische Motorenwerke AG,
vertreten durch den Vorstand, Lilienthalallee 1, 80807 München

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte: Pöhlmann, Früchtl, Oppermann PartmbB, Landsberger Straße 346, 80687 München

hat die Zivilkammer 2 des Landgerichts Stendal durch

die Richterin am Landgericht Hüttermann als Vorsitzende,
den Richter am Landgericht Wegener und
die Richterin Dr. Reichert

auf die mündliche Verhandlung vom 09. Oktober 2025

für **Recht** erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Amtsgerichts Salzwedel vom 06. Mai 2025 -31 C 210/24 (III)- abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.690,00 Euro nebst Zinsen hierauf in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 13. August 2024 zu zahlen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz und zweiter Instanz hat die Beklagte zu tragen.

Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

Von der Darstellung eines Tatbestandes wird gemäß §§ 544 Abs. 2, 540 Abs. 2, 313 a Abs. 1 S. 1 ZPO abgesehen, weil ein Rechtsmittel gegen diese Entscheidung unzweifelhaft nicht gegeben ist.

Das streitgegenständliche Fahrzeug weist unstreitig aktuell einen Kilometerstand von 162.239 km auf.

II.

A/ Die Berufung des Klägers ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und auch begründet worden (§§ 511, 517, 519, 520 ZPO). Sie hat auch in der Sache Erfolg und führt zu einer entsprechenden Abänderung der angefochtenen Entscheidung.

Der Kläger hat Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe von 2.690,00 Euro.

Der BGH hat mit Urteil vom 26. Juni 2023 -VIa ZR 335/21- sowie in zahlreichen nachfolgenden Urteilen entschieden, dass dem Käufer, dessen Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist, ein Anspruch auf den Differenzschaden nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV zustehen kann. Dieser Anspruch knüpft an die Pflicht des Fahrzeugherstellers an, eine zutreffende Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen. Das unionsrechtlich geschützte Interesse, durch den Abschluss eines Kaufvertrags 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. Diese Rechtsprechung ist im Kern durch den EuGH bestätigt worden (vgl. EuGH, Urteil vom 01. August 2025, C-666/23 -zitiert nach Juris).

Die Voraussetzungen eines solchen Schadensersatzanspruchs liegen vor:

1. Verstoß gegen ein Schutzgesetz

Die Beklagte hat als Herstellerin des Fahrzeugs für dieses eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt und damit gegen die Schutzgesetze § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen.

Unzutreffend ist eine Übereinstimmungsbescheinigung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet ist (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 34). Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist eine solche unzulässige Abschalteinrichtung jedenfalls in Form eines Thermofensters verbaut.

a) Abschalteinrichtung

Der Begriff der Abschalteinrichtung ist in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert.

aa) „Abschalteinrichtung“ ist danach ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), 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.

Abzustellen ist dabei auf die Verwendungen des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 50). Eine Grenzwertkausalität ist dabei nicht von Bedeutung (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 51).

bb) Eine Abschalteinrichtung in diesem Sinne liegt hier in Form des Thermofensters vor. Unstreitig verfügt das streitgegenständliche Fahrzeug über eine Abgasrückführung, die in Abhängigkeit von der Temperatur erfolgt, so dass ein Konstruktionsteil, das die Temperatur ermittelt, um die Funktion eines Teils des Emissionskontrollsystems zu verändern, vorliegt.

Hierdurch wird die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert.

Dass in dem Fahrzeug des Klägers ein Thermofenster zum Einsatz kommt, stellt die Beklagte nicht in Abrede; sie bestreitet zwar dessen klägerseits behauptete Dimensionierung zwischen +17°C und +33°C, trägt jedoch selbst zuletzt vor, dass lediglich in einem Temperaturbereich von +7°C bis +47°C Ansauglufttemperatur, was +3°C bis +43°C Umgebungslufttemperatur entspreche, keine signifikante, d.h. um mindestens 0,5 %-Punkte verringerte, Reduzierung der Abgasrückführung erfolge. Auch bei einem Thermofenster zwischen +3°C und +43°C handelt es sich um eine Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007, wovon die Beklagte in ihrer Berufungserwiderung letztlich auch selbst ausgeht (vgl. S. 14-15; zudem OLG Brandenburg, Urteil vom 16. April 2025, 4 U 112/24 Rn. 17 -zitiert nach Juris).

b) Zulässigkeit der Abschalteinrichtung

Die Verwendung einer Abschalteinrichtung, die - wie hier - die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert, ist grundsätzlich unzulässig, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Eine ausnahmsweise Zulässigkeit der Verwendung der Abschalteinrichtung ist nicht gegeben, insbesondere nicht nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach die Verwendung zulässig ist, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

aa) Ein Thermofenster wie das streitgegenständliche kann nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung **ausschließlich** notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, und diese Risiken derart schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023, C-100/21 Rn. 64 -zitiert nach Juris).

„Notwendig“ im Sinne dieser Bestimmung ist eine Abschalteinrichtung, 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-134/20 Rn. 81 -zitiert nach Juris).

Außerdem hat der Europäische Gerichtshof in Bezug auf ein Thermofenster entschieden, dass es zwar zutrifft, dass Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 formell keine weiteren Voraussetzungen für die Anwendung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Ausnahme vorschreibt. Doch würde eine Abschalteinrichtung, 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, offensichtlich dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, zuwiderlaufen und zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der NOx-Emissionen von Fahrzeugen führen (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023, a.a.O., Rn. 65 m.w.N.).

Die Darlegungs- und Beweislast für die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung obliegt der Beklagten (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, a.a.O. Rn. 54).

bb) Nach diesen Maßstäben hat die Beklagte die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung schon nicht ausreichend dargelegt.

Die Beklagte beruft sich zwar insbesondere darauf, dass das Thermofenster dem Motorschutz diene, was durch Fachliteratur und Behörden anerkannt sei, sowie auf die Gefahr von Bauteil- und Motorschäden durch Versottung und Verlackung, Mitreißerschäden durch sich lösende Ablagerungen, Gefährdung des sicheren Fahrzeugbetriebes durch Motoraussetzer und Ausgehen des Motors, unkontrollierten Abbrandes des Dieselpartikelfilters mit Risiko anschließender Motorschädigung und Fahrzeugbrand, Notwendigkeit der Unterbindung der Verdünnung des Motoröls durch Kraftstoff und die Nichtvermeidbarkeit durch Wartung. Zudem sei das Thermofenster nicht den überwiegenden Teil des Jahres aktiv. Dieser Vortrag genügt jedoch nicht den Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung.

(1) Die Beklagte behauptet schon nicht, dass das Thermofenster „ausschließlich“ notwendig gewesen sei (vgl. OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023, 9 U 1856/22).

(2) Unabhängig davon behauptet die Beklagte nicht, dass keine andere technische Lösung im Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung vorhanden gewesen sei, sie verweist nur auf eine Nichtvermeidbarkeit durch Wartung. Damit fehlt das Kriterium der „Notwendigkeit“ und die Verwendung des Thermofensters ist schon deshalb unzulässig (vgl. OLG München a.a.O.). Gegenteiliges ergibt sich auch nicht aus den Ausführungen in der Berufungserwiderung, wonach die Verwendung von Thermofenstern in Dieselmotoren der Abgasnorm EU 4, 5 und 6 dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprochen habe. Damit wird keine Alternativlosigkeit belegt. Die Beklagte zitiert zu dieser Frage ausschließlich veraltete Entscheidungen.

(3) Bei der von der Beklagten angeführten Versottungs- und Verlackungsgefahr handelt es sich zudem um ein permanent vorhandenes Phänomen, das nur über lange Sicht zu einer Schädigung von Motorteilen führt, weshalb die Abgasrückführung kontinuierlich -und nicht lediglich punktuell- gemäß dem Thermofenster reguliert wird. Zwar tritt die Versottung und Verlackung ggf. durch einzelne -von außen plötzlich erscheinende-

Schadensereignisse wie etwa in Gestalt von Löchern im Saugrohr hervor. Maßgeblich ist aber insofern, dass die Abgasrückführung nicht nur in der Situation eines unmittelbar drohenden Schadens nach dem Thermofenster reguliert wird -was zulässig wäre-, sondern vielmehr schon dann, wenn ein Schaden lange noch nicht unmittelbar droht (vgl. OLG Brandenburg, Urteil vom 16. April 2025, a.a.O. Rn. 20).

(4) Zudem trägt die Beklagte nach Ansicht der Kammer auch deshalb unzureichend vor, weil sie nicht konkret ausführt, weshalb das hier verbaute Thermofenster notwendig war.

Die Beklagte behauptet zwar, dass das Thermofenster in seiner konkreten Ausgestaltung den regulatorischen Anforderungen entspricht, geht aber nicht näher darauf ein, weshalb gerade die hiesige Ausgestaltung notwendig gewesen sein soll. Ein bloß pauschales Vorbringen, in dem Fahrzeug sei keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut, genügt nicht der Darlegungslast (vgl. BGH, Urteil vom 23. Juni 2023, a.a.O. Rn. 54). Ebenso genügt es nicht, wenn generell zum Thermofenster vorgetragen wird ohne darzulegen, warum im konkreten Einzelfall die angewendete Bedatung notwendig war. Schließlich ist es ohne Weiteres denkbar, dass eine bestimmte Ausgestaltung des Thermofensters notwendig, eine andere aber nicht notwendig war (vgl. OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023, 9 U 1856/22).

Der Vortrag der Beklagten zur konkreten Ausgestaltung des Thermofensters ist zudem widersprüchlich. Insofern hatte sie zunächst eingeräumt, dass bei dem streitgegenständlichen Thermofenster bereits unterhalb von 16°C Umgebungslufttemperatur eine signifikante Reduzierung der Abgasrückführung stattfinde und dies sogar unter Beweis gestellt. Mit Schriftsatz vom 03. April 2025, der eine „Zusammenfassung“ des bisherigen Vortrages darstellen sollte, wurde nunmehr -ohne Beweisantritt- behauptet, die im streitgegenständlichen Fahrzeug aktive Abgasrückführung sei so ausgestaltet, dass jedenfalls in einem Temperaturbereich von 3 °C bis 43 °C Umgebungslufttemperatur keine signifikante Reduzierung der Abgasrückführung bestehe. Ein Softwareupdate hat das Fahrzeug des Klägers unstreitig nicht erfahren. Auf den Hinweis der Kammer sind insofern keine weiteren Erklärungen der Beklagten erfolgt.

2. Erwerbskausalität

Die Erwerbskausalität ist gegeben. Der Kläger kann sich 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 Rn. 55 -zitiert nach Juris). Dem ist die Beklagte nicht entgegengetreten.

3. Verschulden

Die Beklagte hat hinsichtlich des Einsatzes der unzulässigen Abschalteinrichtung auch schuldhaft gehandelt. Gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV genügt ein fahrlässiger Verstoß für die Haftung.

Gewöhnlich trifft den Anspruchsteller für das Verschulden die Darlegungs- und Beweislast. Jedoch muss 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 (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 59). Weil das gesetzliche Schuldverhältnis gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV erst mit dem Abschluss des Kaufvertrags über das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehene Fahrzeug entsteht, muss der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung für diesen Zeitpunkt widerlegt werden (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 61). Dies ist der Beklagten nicht gelungen.

Die Beklagte behauptet, der Ansicht gewesen zu sein, dass die verwendeten Thermofenster zulässig waren. Damit trägt sie einen Irrtum vor, denn tatsächlich war die Verwendung jedenfalls des streitgegenständlichen Thermofensters unzulässig. Entlastend wirkt ein solcher Irrtum nur, wenn es sich um einen unvermeidbaren Verbotsirrtum gehandelt hat (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 63).

a) 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 (vgl. BGH, a.a.O. Rn 63).

Hinsichtlich des Verbotsirrtums 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 Abschalteinrichtung 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 Rn. 14; BGH, Urteil vom 30. Januar 2024, VIa ZR 1291/22, Rn. 14; BGH, Urteil vom 01. Juli 2025, VIa ZR 1588/22 Rn 13 -jeweils zitiert nach Juris).

Für die Darlegung der Unvermeidbarkeit des konkret dargelegten und im Falle des Bestreitens des Geschädigten nachgewiesenen Verbotsirrtums genügt die Berufung des Herstellers darauf, dass ihm eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde oder erteilt worden wäre, nicht. Denn eine solche (hypothetische) Genehmigung muss nicht in jedem Fall in Kenntnis sämtlicher für die Prüfung der Zulässigkeit einer Abschalteinrichtung maßgeblichen Einzelheiten erteilt sein. Folglich bedeutet sie nicht zwangsläufig, dass die zuständige Behörde die Einschätzung des Herstellers bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der in Rede stehenden Abschalteinrichtung bestätigt hat oder hätte (vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025, C-666/23 Rn. 79 ff.; BGH, Urteil vom 03. September 2025, VIa ZR 26/24 Rn. 10 -zitiert nach Juris).

b) Nach diesen Maßstäben kann sich die Beklagte nicht entlasten.

Es fehlt bereits an Darlegungen dazu, dass sich sämtliche ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Dies ist bereits deshalb zweifelhaft, weil -ungeachtet des Umstandes, dass Thermofenster bei Verwendung der Technologie der Abgasrückführung zur Reduzierung von NOx-Emissionen zum Zeitpunkt der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs und ebenso zum Zeitpunkt des Erwerbs des Klägers Industriestandard waren und insbesondere „bei niedrigen Temperaturen“ als technologisch erforderlich erachtet wurden- die Frage, ob und unter welchen konkreten Voraussetzungen ein Thermofenster sowohl nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 als auch in Bezug auf die Ausnahmevorschrift des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 zulässig ist, jedenfalls noch bis zu der Entscheidung des EuGH vom 14. Juli 2022 rechtlich hoch umstritten war und die Beklagte keinerlei Anhaltspunkt dafür vorgetragen hat, dass dies sämtlichen ihrer verfassungsmäßigen Repräsentanten unbekannt gewesen sein soll. Daraus, dass die verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten das in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute Thermofenster selbst heute noch als zulässig erachten, ergibt sich nichts anderes; dies zeigt vielmehr lediglich, dass die Diskussion über die Grenzen der Zulässigkeit von Thermofenstern trotz der zwischenzeitlichen Entscheidungen des EuGH nach wie vor nicht abgeschlossen ist.

4. Schaden

Der Kläger hat deshalb Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens in Höhe von 2.690,00 Euro nebst Zinsen hieraus in gesetzlicher Höhe ab dem 13. August 2024.

4.1 Der Schaden des Käufers liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, VIa ZR 335/21 Rn. 40 -zitiert nach Juris).

Die Höhe dieses Schadens unterliegt der gerichtlichen Schätzung nach § 287 Abs. 1 S. 1 ZPO und bewegt sich nach der Rechtsprechung des BGH im Bereich von 5 % bis 15 % des gezahlten Kaufpreises (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 72 ff.). Bei der Schätzung des Schadens innerhalb eines Rahmens zwischen 5% und 15% hat der Tatrichter bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit

der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter hat er den 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. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus hat der Tatrichter das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den 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. Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Tatrichter bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 76 ff.). Der BGH hat diese Rechtsprechung auch nach Erlass des Urteils des EuGH vom 01. August 2025, C-666/23, erneut bestätigt (vgl. BGH, Beschluss vom 02. September 2025, Via ZR 87/24 -zitiert nach Juris).

4.2. Unter Zugrundelegung des im Zeitpunkt des Vertragsschlusses als gering zu bewertenden Risikos, dass das Fahrzeug zurückgerufen und mit einer Nebenbestimmung zur Typengenehmigung belegt wird, aber auch unter Berücksichtigung des erheblichen Gewichts einer solchen (unwahrscheinlichen) Maßnahme, die im Falle der Unmöglichkeit der Erfüllung einer Nebenbestimmung bis zur Betriebsuntersagung bzw. Stilllegung hätte führen können, erachtet es die Kammer als geboten, den Schaden vorliegend mit 10 % des Kaufpreises zu bemessen. Dies auch unter Berücksichtigung der Umstände, dass einerseits der Beklagten nur einfache Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden kann, andererseits aber dem Verstoß der Beklagten vor dem Hintergrund des unionsrechtlichen Ziels der Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte ein nicht unerhebliches Gewicht beizumessen ist (vgl. OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023, 9 U 1856/22; OLG Brandenburg, Urteil vom 16. April 2025, 4 U 112/24 Rn 25 -zitiert nach Juris).

10 % des Kaufpreises in Höhe von 26.900,00 Euro ergeben den zugesprochenen Betrag in Höhe von 2.690,00 Euro.

4.3. Eine Vorteilsausgleichung kommt hier nicht in Betracht.

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 (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 Rn. 80 -zitiert nach Juris). Dies ist hier nicht der Fall.

Bei der gemäß § 287 ZPO vorzunehmenden Bemessung der anzurechnenden Vorteile legt die Kammer folgende Berechnungsformel zugrunde (vgl. auch BGH, Urteil vom 24. Oktober 2023, VI ZR 131/20 Rn. 30 -zitiert nach Juris):

$$\text{Bruttokaufpreis x } \frac{\text{gefahrene Strecke (seit Erwerb)}}{\text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}} = \text{ gezogene Nutzungen.}$$

Die erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt schätzt die Kammer (§ 287 ZPO) für die Berechnung der Nutzungsvorteile auf 126.550 km.

(a) Die unter gewöhnlichen Umständen zu erzielende (durchschnittliche) Gesamtfahrleistung eines BMW 330d, EU6, Motor-Bezeichnung N 57, Erstzulassung 15. Juni 2015, 3 l Hubraum, schätzt die Kammer auf 250.000 km, weil diese Laufleistung der gewöhnlichen Lebensdauer eines Mittelklassefahrzeugs (wenn auch nicht der maximalen, bei entsprechend gesteigertem Erhaltungsaufwand technisch möglichen Leistungsgrenze) entspricht (vgl. z. Bsp. OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023, 9 U 1856/22; OLG Celle, Urteil vom 20. Dezember 2023, 7 U 1742/19 Rn 152 -zitiert nach Juris).

Entgegen der Argumentation der Beklagten ist die Gesamtlaufleistung nicht im Hinblick auf die möglicherweise unterdurchschnittliche Nutzung des Fahrzeugs zu reduzieren. Da für die Berechnung der Nutzungsvorteile der objektive Wert der gezogenen Nutzungen maßgeblich ist, kommt es auf eine objektive Prognose der Gesamtfahrleistung im Kaufzeitpunkt an und nicht auf die individuelle Nutzung im Einzelfall (vgl. OLG Celle, Urteil vom 19. Juni 2024, 7 U 149/22 Rn. 67 ff m.w.N. -zitiert nach Juris).

(b) Der Kläger erwarb das Fahrzeug für einen Brutto-Kaufpreis von 26.900,00 Euro mit einer Laufleistung von 123.450 km. Dafür, dass der Kläger entgegen der vorgelegten Rechnung (Anlage K 2 zur Klageschrift vom 21. Juni 2024) tatsächlich keine Mehrwertsteuer gezahlt hat, fehlt es bereits an substantiierten Vortrag der Beklagten. Die zu erwartende Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt betrug mithin 126.550 km (250.000 km - 123.450 km). Der aktuelle Kilometerstand beträgt 162.239 km, so dass der Kläger mit dem Fahrzeug bislang 38.789 km (162.239 km - 123.450 km) gefahren ist Hieraus ermittelt sich der Wert der gezogenen Nutzungen wie folgt:

$$26.900{,}00 \text{ Euro x } \frac{38.789 \text{ km}}{126.550 \text{ km}} = 8.245{,}15 \text{ Euro.}$$

(c) Den Restwert schätzt die Kammer auf Basis einer aktuellen DAT-Auskunft, die auch die Beklagte selbst mit Schriftsatz vom 01. August 2025 in das Verfahren eingeführt hat, auf den sich hieraus ergebenden Händlereinkaufswert in Höhe von 13.386,00 Euro. Der Händlereinkaufswert ist maßgebend, da dies der Erlös ist, den ein privater Fahrzeugeigentümer im Liquidationsfall erwarten kann (vgl. z. Bsp. OLG Karlsruhe, Urteil vom 14. Mai 2025, 6 U 115/21 Rn 202 -zitiert nach Juris). Dass der Kläger aufgrund bestimmter Umstände tatsächlich einen Erlös in Höhe des Händlerverkaufspreises erzielen könnte,

ist von der Beklagten nicht dargetan und folgt insbesondere nicht allein aus dem Umstand, dass der Kläger ausweislich der vorgelegten Rechnung über den seinerzeitigen Kauf des Pkw jedenfalls damals Inhaber einer Einzelfirma gewesen zu sein scheint.

Bei Addition der Nutzungsvorteile und des Restwertes ergibt sich ein Betrag in Höhe von 21.631,15 Euro, der den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis (26.900,00 Euro) abzüglich Differenzschaden (2.690,00 Euro) = 24.210,00 Euro) nicht erreicht, so dass eine Anrechnung unterbleibt. Dies wäre im Übrigen selbst dann der Fall, wenn man den von der Beklagten bevorzugten Händlerverkaufswert in Höhe von 15.434,00 Euro zugrunde legen würde (8.245,15 Euro + 15.434,00 Euro = 23.679,15 Euro).

4.4. Zinsen kann der Kläger ab Rechtshängigkeit gemäß § 291 BGB i.V.m. § 187 Abs. 1 BGB analog (vgl. BGH, NJW-RR 1990, 519) verlangen.

B/ Die Kostenentscheidung richtet sich nach § 91 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Entscheidung über die Nichtzulassung der Revision beruht auf § 543 Abs. 2 ZPO. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.

Hüttermann Wegener Dr. Reichert