OLG München, Endurteil v. 13.11.2023 – 3 U 2769/22

Titel:

Anspruch auf Differenzschaden im Zusammenhang mit dem von Audi entwickelten und hergestellten 3,0-Liter-Motor (hier: Audi SQ5 3.0 TDI quattro)

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826
Fahrzeugemissionen-VO Art. 5 Abs. 2
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
ZPO § 287

Leitsätze:

1. Vgl. zu 3,0 Liter-Motoren von Audi mit unterschiedlichen Ergebnissen auch: BGH BeckRS 2021, 37683; BeckRS 2022, 21374; BeckRS 2023, 15119; KG BeckRS 2023, 33393; OLG Bamberg BeckRS 2023, 31419 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1); OLG München BeckRS 2022, 36080 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1); OLG Bamberg BeckRS 2022, 28703 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1) sowie OLG Brandenburg BeckRS 2021, 52227 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1). (redaktioneller Leitsatz)
2. Für die Annahme eines Verbotsirrtums genügt nicht die Darlegung einer „etwaigen Fehlvorstellung“ nicht näher benannter Verantwortlicher der Fahrzeugherstellerin. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)
3. Ein unvermeidbarer Verbotsirrtum setzt die konkrete und vollständige Darlegung der Funktionsweise der Abschalteinrichtung voraus, die angeblich hypothetisch vom KBA genehmigt worden wäre. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)
4. Grundlage für die Schätzung des Restwertes eines Fahrzeuges kann die Bepreisung zahlreicher vergleichbarer Fahrzeuge auf den Internet-Handelsplattformen mobile.de und autoscout24.de sein, wobei aufgrund des Angebotscharakters von der durchschnittlichen Bepreisung auf den genannten Plattformen ein Abschlag von 15 % angezeigt erscheint. (Rn. 39) (redaktioneller Leitsatz)
Für die Annahme eines Verbotsirrtums genügt nicht die Darlegung einer "etwaigen Fehlvorstellung" nicht näher benannter Verantwortlicher der Fahrzeugherstellerin. Ein unvermeidbarer Verbotsirrtum setzt die konkrete und vollständige Darlegung der Funktionsweise der Abschalteinrichtung voraus, die angeblich hypothetisch vom KBA genehmigt worden wäre. (Leitsatz der Redaktion) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Audi AG, 3.0 l V6 Dieselmotor, unzulässige Abschalteinrichtung, Thermofenster, Differenzschaden, fahrlässiger Verstoß, Nutzungsvorteile, Restwert

Vorinstanz:

LG Ingolstadt, Urteil vom 01.04.2022 – 2 O 831/21 Die

Fundstellen:

FDStrVR 2024, 932991
BeckRS 2023, 32991

Tenor

1. Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Landgerichts Ingolstadt vom 01.04.2022, Az. 42 O 831/21 Die, abgeändert:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 5.688,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 29.05.2021 zu zahlen.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen und die Berufung zurückgewiesen.

3. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt die Klagepartei 85 %, die Beklagte 15 %.

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

5. Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

I.

1
Die Parteien streiten in der Berufungsinstanz um Schadensersatzansprüche nach einem Fahrzeugkauf im Zusammenhang mit dem sogenannten „Dieselskandal“.

2
Die Klagepartei erwarb am 09.09.2015 einen im September 2013 erstzugelassenen gebrauchten Audi A SQ5 3.0 TDI quattro, 230 kW, mit einem Kilometerstand von 21.095 zu einem Kaufpreis von € 56.880,00. Das Fahrzeug ist mit einem Motor der Schadstoffklasse Euro 5 ausgestattet. Die Beklagte ist Herstellerin dieses Fahrzeuges. Am 22.10.2023 betrug der Kilometerstand 106.339.

3
Ein Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes für dieses Fahrzeug existiert nicht, allerdings ist in dem Fahrzeug ein sogenanntes Thermofenster verbaut, welches bewirkt, dass die Abgasreinigung jenseits des auf dem Prüfstand geltenden Temperaturfensters reduziert oder abgeschaltet wird.

4
Die Klagepartei behauptet, das Fahrzeug sei von der Beklagten mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet worden und verlangt daher Schadensersatz.

5
Die Beklagte trat der Klage entgegen und führte aus, dass sie die Klagepartei in keiner Weise getäuscht habe. Eine Handlung, welche als Täuschung oder sittenwidrige Schädigung durch die Beklagte qualifiziert werden könne, liege nicht vor.

6
Gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO wird auf den Tatbestand des angegriffenen Urteils Bezug genommen.

7
Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Schadensersatzansprüche bestünden nicht. Eine deliktische Haftung scheide bereits deshalb aus, weil es an einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte fehle.

8
In der Berufungsinstanz hat die Klagepartei ihre Klage umgestellt und verlangt nun mehr nur noch den sogenannten „Differenzschaden“.

9
Sie beantragt zuletzt (Bl. 344 d.A.):

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi mit der Fahrzeugidentifikationsnummer …12, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jedoch mindestens EUR 8.532,00 betragen muss, zu zahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin Schadensersatz zu zahlen für zukünftige Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke Audi vom Typ SQ 5 3.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) … resultieren.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.994,04 freizustellen.

10
Die Beklagte beantragt (Bl. 364 d.A.):

Die Berufung wird zurückgewiesen.

11

Die Beklagte bringt vor, dass das Thermofenster zum Motorschutz notwendig sei und sie sich zumindest hinsichtlich der möglichen Unzulässigkeit des Thermofensters in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden habe. Das KBA hätte dieses Thermofenster genehmigt. Jedenfalls habe die Klagepartei keinen Schaden erlitten, ein Minderwert bestehe nicht, zudem habe die Beklagte ein Software-Updeate angeboten. Richtigerweise sei der Restwert des Fahrzeugs zwischen € 21.000 und € 27.000 anzusetzen, zudem sei bei der Schadensberechnung nur der Nettopreis zugrunde zu legen und die AfA zu berücksichtigen, da von der Vorsteuerabzugsberechtigung der Klägerin auszugehen sei.

12
Ergänzend wird auf die im Berufungsverfahren gewechselten Schriftsätze sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

II.

13
Die zulässige Berufung ist im Hilfsantrag teilweise begründet. Das landgerichtliche Endurteil war abzuändern. Ein Anspruch aus § 826 BGB steht der Klagepartei zwar nicht zu. Die Klagepartei hat jedoch Anspruch auf Schadensersatz aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in ausgesprochener Höhe. Im Übrigen war die Klage abzuweisen.

14
1. Ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB steht der Klagepartei nicht zu. Nach wie vor sind hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugkaufs keine konkreten Anhaltspunkte für ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten von der Klagepartei vorgetragen und unter Beweis gestellt oder sonst ersichtlich. Der Anspruch aus § 826 BGB wird von der Klagepartei mit ihrem letzten Antrag auch nicht mehr weiterverfolgt.

15
2. Die Klagepartei hat jedoch Anspruch auf Schadensersatz nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV.

16
Der BGH hat mit Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, 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.

17
Zur Überzeugung des Senats liegen die einzelnen Voraussetzungen dieses Anspruchs im konkreten Fall vor und begründen den im Tenor bezifferten Schadensersatzanspruch. Im Einzelnen:

18
a) Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine unzulässige Abschalteinrichtung.

19
Das Fahrzeug war im Kaufzeitpunkt unstreitig mit einem sogenannten Thermofenster ausgestattet. Dieses bewirkt, dass die Abgasrückführung des Fahrzeugs abhängig von der Umgebungstemperatur außerhalb eines durch die Fahrzeugsoftware definierten Temperaturfensters reduziert und ggf. ganz abgeschaltet wird. Es kann dabei dahinstehen, wie genau der Temperaturrahmen der vollständigen Abgasreinigung ausgestaltet ist. Laut Klagepartei wird unterhalb einer Temperatur von 15 Grad Celsius die Abgasreinigung nicht mehr vollständig durchgeführt, die Beklagtenpartei tätigt zum konkreten Temperaturbereich keine Aussage, womit der Vortrag der Klagepartei als zugestanden anzusehen ist.

20
Ein solches Thermofenster ist eine unzulässige Abschalteinrichtung. Temperaturen von unter 15 Grad Celsius treten in Deutschland im Jahresverlauf allgemein bekannt häufig auf. Eine für ein entsprechendes

Fahrzeug ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung ist unrichtig, weil das Fahrzeug bereits bei nicht unüblichen Temperaturen nur über eine reduzierte Abgasreinigung verfügt und die Grenzwerte dementsprechend zwar auf dem Prüfstand, ansonsten nicht bei „Fahrbedingungen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-128/20). Ein derartiges, bei üblichen Wetterbedingungen aktives Thermofenster kann auch nicht mit dem Argument des Motorschutzes begründet werden, da dies jeglichen Sinn und Zweck der Abgasreinigung aushöhlen würde.

21
b) Die Beklagte hat hinsichtlich des Einsatzes dieser 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.

22
Grundsätzlich ist die Klagepartei diesbezüglich darlegungs- und beweisbelastet. 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. Weil auch 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, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 59 ff.). Dies ist der Beklagten nicht gelungen.

23
Ein unvermeidbarer Verbotsirrtum der Beklagten liegt nicht vor.

24
aa) 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. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann entlastend wirken. Ein entlastend wirkender Verbotsirrtum kann vorliegen, wenn der Schädiger die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte.

25
bb) Den Beweis kann der Fahrzeughersteller zum einen mittels einer tatsächlich erteilten EG-Typgenehmigung führen, wenn diese die verwendete unzulässige Abschalteinrichtung in allen ihren Einzelheiten umfasst. Zum anderen kann der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung zuständigen Behörde bestätigt worden (hypothetische Genehmigung). Steht fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat. Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass der Fahrzeughersteller nicht nur allgemein darlegt, dass die Behörde Abschalteinrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern dass ihm dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten gelingt (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 Rn. 64 ff.).

26
cc) Vorliegend meint die Beklagte, es sei davon auszugehen, dass das KBA eine entsprechende Anfrage der Beklagten im Zeitpunkt der Typgenehmigung dahin beantwortet hätte, dass es die Verwendung des im streitgegenständlichen Fahrzeug zum Auslieferungszeitpunkt applizierten Thermofensters aus Gründen des Motorschutzes und sicheren Betriebs des Fahrzeugs als zulässig erachtet. Für das streitgegenständliche Fahrzeug hätte demnach eine Erkundigung beim KBA eine etwaige Fehlvorstellung der Beklagten bestätigt.

27

dd) Dies genügt den oben genannten Anforderungen, die der Bundesgerichtshof für eine Entlastung des Fahrzeugherstellers aufgestellt hat, nicht.

28
Die Beklagte hat schon keinen Verbotsirrtum dargelegt und unter Beweis gestellt. Eine „etwaige Fehlvorstellung“ nicht näher benannter Verantwortlicher der Beklagten reicht nicht aus. Zudem fehlt es an einer konkreten und vollständigen Darlegung der Funktionsweise der streitgegenständlichen Abschalteinrichtung, die angeblich hypothetisch vom KBA genehmigt worden wäre. Auch in diesem Gerichtsverfahren schweigt sich die Beklagte zum konkreten Umfang des Thermofensters aus. Gegenüber dem KBA hat sie nach eigener Aussage Folgendes angegeben:

„Es bleibt ebenfalls zutreffend, dass die Beklagte die historische Entwicklung der temperaturabhängigen Abgasrückführung seit der Abgasnorm EU4 und den Motoren vom Typ EA896 EU4 und V6-TDI EU5 Gen1 bis hin zu dem im Anhörungsverfahren 2020 geprüften Motorentyp V6-TDI EU5 Gen2 gegenüber dem KBA offengelegt […] hat, ….“ (Berufungserwiderung Seite 20 unten).

29
Dies entspricht schon mangels Konkretheit nicht den Angaben, die die Beklagte der Behörde hätte machen müssen und die im Verfahren darzulegen sind, schon deswegen scheidet ein Entlastungsbeweis der Beklagten aus.

30
c) Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger als Anspruchsteller bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (BGH a.a.O.).

31
d) Für die Ermittlung der gemäß § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzenden Höhe des Differenzschadens gilt Folgendes (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 72 ff.):

32
Der geschätzte Schaden kann aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität und der Verhältnismäßigkeit nicht geringer als fünf und nicht höher als 15 Prozent des gezahlten Kaufpreises sein. Bei der Schätzung des Schadens innerhalb dieses Rahmens sind bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Umfang der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit sind mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus ist das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten. Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Senat bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten. Vortrag der Parteien, dass sich der Schaden im konkreten Fall auf weniger als fünf oder mehr als 15 % des gezahlten Kaufpreises belaufe, sind ohne Relevanz.

33
Eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung ist geboten, wobei insofern die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum „kleinen“ Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß gelten. Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen. Beruft sich der Fahrzeughersteller auf die nachträgliche Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update, kann damit eine Schadensminderung verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert. Im Ergebnis kann die Vorteilausgleichung auch der Gewährung eines Differenzschadensersatzes entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist.

34
Dies zugrunde gelegt ergibt sich für die Bemessung des Schadens im vorliegenden Fall Folgendes:

35
aa) Zunächst ist zu prüfen, ob nach den Grundsätzen des BGH der Weg zu einem Vorteilsausgleich eröffnet ist. Dies ist dann der Fall, wenn der Restwert sowie die gezogenen Nutzungen in der Addition einen höheren Betrag als den tatsächlichen Wert des Fahrzeuges bei Kauf ergeben. Dieser tatsächliche Wert des Fahrzeuges ergibt sich aus dem Kaufpreis abzüglich des Differenzschadens.

36
bb) Der Senat schätzt den Differenzschaden im vorliegenden Fall nach den vom Bundesgerichtshof mit seiner Rechtsprechung vom 26.06.2023 vorgegebenen Grundsätzen auf zehn Prozent des Kaufpreises. Bei der Bemessung ist insbesondere berücksichtigt worden, dass die Wahrscheinlichkeit des Eintritts behördlicher Beschränkungen hinsichtlich des klägerischen Fahrzeugs auch im Hinblick auf das mittlerweile zur Verfügung gestellte Software-Update – auch wenn dieses durch die Klagepartei nicht aufgespielt wurde – gering war und ist.

37
cc) Auszugehen ist somit von einem Kaufpreis von 56.880,00 €, wobei der Bruttokaufpreis anzusetzen ist, da der Senat davon überzeugt ist, dass die Klagepartei nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist. Die Rechnung über den Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs weist keine Umsatzsteuer aus, was nach Ansicht des Senats entgegen der Meinung der Beklagten darauf schließen lässt, dass die nicht ausgewiesene Umsatzsteuer für die Klägerin auch nicht abziehbar war. Zudem lässt sich dem vorgelegten Darlehensvertrag ein monatliches Einkommen von 1.000 € entnehmen, was eine unternehmerische Tätigkeit als sehr unwahrscheinlich erscheinen lässt. Damit ergibt sich ein möglicher Differenzschaden in Höhe von 5.688,00 €, womit der tatsächliche Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses 51.192,00 € beträgt.

38
dd) Aus dem Anfangskilometerstand von 21.095 und dem am Tag vor der mündlichen Verhandlung bestehenden Kilometerstand von 106.339 ergibt sich eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 21.182,06 €, wobei der Senat wie in vielen vergleichbaren Fällen eine Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs von 250.000 km zugrunde legt sowie die Nutzungsentschädigung auf Basis des Nettokaufpreises berechnet.

39
ee) Den Restwert des Fahrzeuges schätzt der Senat gemäß § 287 ZPO auf 20.400 €. Grundlage dieser Schätzung ist die Bepreisung zahlreicher vergleichbarer Fahrzeuge auf den Internet-Handelsplattformen mobile.de und autoscout24.de, die zur Überzeugung des Senats einen zutreffenden Marktüberblick bieten und eine ausreichende Schätzgrundlage darstellen, wobei der Senat aufgrund des Angebotscharacters von der durchschnittlichen Bepreisung auf den genannten Plattformen von € 24.000 einen Abschlag von 15 % vornimmt.

40
e) Somit ergibt sich bei der Addition von Restwert und gezogener Nutzungen ein Betrag von 41.582,06 €, welcher (erheblich) unter dem tatsächlichen Wert des Fahrzeuges im Zeitpunkt des Kaufs liegt. Damit ist mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes der Weg für einen Vorteilsausgleich nicht eröffnet. Es verbliebt somit beim Differenzschaden von 5.688,00 €.

41
f) Dasselbe Ergebnis stellt sich ein, wenn die von der Klagepartei geltend gemachten € 16.700 oder die von der Beklagten behaupteten 22.000 € bis 27.000 € als Restwert angenommen werden. Eine Aufzehrung des Schadensersatzanspruchs würde erst ab einem Restwert von über 30.000 € in Frage kommen, ein Wert, den weder der Vergleich auf den einschlägigen Verkaufsplattformen noch die Beklagte selbst zu rechtfertigen vermag.

42
g) Ein Abzug wegen möglicher AfA ist schon mangels Vorsteuerabzug der Klägerin (siehe oben) nicht vorzunehmen. Zudem wurde die Tatasche, dass die Klagepartei das Fahrzeug gefahren und somit abgenutzt hat, bereits durch Einstellung der Nutzungsentschädigung in den Vorteilsausgleich berücksichtigt.

43
3. Es besteht kein Anspruch auf Feststellung der Haftung der Beklagten für künftige Schäden (Klageantrag Ziffer 3). Eine derartig weite Haftung ist von der vorliegend im Raum stehenden Anspruchsgrundlage § 823

Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1 § 27 EG-FGV nicht umfasst. Im Streitfall haftet die Beklagte nicht wegen der Verletzung eines absolut geschützten Rechtsguts oder wegen sittenwidriger Schädigung, sondern aufgrund einer fahrlässigen Pflichtverletzung auf Ersatz des Differenzschadens (BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21).

44
4. Der Zinsanspruch ergibt sich aus § 291 BGB. Ein Anspruch auf Verzugszinsen besteht nicht, da vorgerichtlich und auch noch bis in die Berufungsinstanz der große Schadensersatzanspruch verlangt wurde. Darauf besteht jedoch kein Anspruch, weshalb die vorgerichtliche Geltendmachung einer entsprechenden Forderung keinen Verzug begründete.

45
5. Weitere Nebenansprüche, auch aus anderen Anspruchsgrundlagen, zugunsten der Klagepartei bestehen nicht. Insoweit war die Klage abzuweisen und die Berufung zurückzuweisen. Die Klagepartei hat insbesondere keinen Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten. Die erstinstanzliche Klage und die vorgerichtliche anwaltliche Tätigkeit waren auf die Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet. Darauf hatte und hat die Klagepartei jedoch keinen Anspruch.

III.

46
Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92 Abs. 2 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Nr. 10, §§ 711, 713 ZPO. Gründe für die Zulassung der Revision bestehen nicht.

Verkündet am 13.11.2023