

Titel:

Sittenwidrige Schädigung, Thermofenster, Typgenehmigung, Abschalt einrichtung, Prüfstandserkennungssoftware, Nutzungsersatz, Restwertschätzung

Schlagworte:

Sittenwidrige Schädigung, Thermofenster, Typgenehmigung, Abschalt einrichtung, Prüfstandserkennungssoftware, Nutzungsersatz, Restwertschätzung

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Hinweisbeschluss vom 06.11.2024 – 8 U 2450/24 e

OLG München, Beschluss vom 19.12.2024 – 8 U 2450/24 e

BGH, Beschluss vom 16.12.2025 – VIa ZR 29/25

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 32.091,60 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Kläger machen gegenüber der Beklagten Ansprüche im Zusammenhang mit einem behaupteten „Abgasskandal“ geltend.

2

Mit Bestellung vom 25.02.2016 hat der Kläger ein gebrauchtes Wohnmobil PLA Plasy P69, Erstzulassung am 23.03.2012 zum Preis von insgesamt 35.000,00 € brutto mit einem Kilometerstand von 20.275 km erworben (Anlage K2a und 2b). Das Fahrzeug ist ausgestattet mit einem Dieselmotor Multijet mit der Baumusterbezeichnung F 1 AE 3481D mit 2287 cm³ Hubraum, Abgasnorm Euro 5. Am 03.05.2024 betrug der Kilometerstand 84.380 km. Das Fahrzeug verfügt über eine gültige Typgenehmigung.

3

Mit Schriftsatz vom 14.02.2024 hat die Beklagte die Einrede der Verjährung erhoben.

4

Der Kläger behauptet, im streitgegenständlichen Fahrzeug seien mehrere unzulässige Abschalt einrichtungen, insbesondere ein Thermofenster verbaut. Der Vorstand der Beklagten sei über diese unzulässigen Abschalt einrichtungen informiert gewesen, insgesamt lägen die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruches nach §§ 823 II, 826, 831, 31 BGB vor. Zwar gäbe es noch keinen offiziellen Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes und kein freiwilliges Software-Update, ein derartiger Rückruf des KBA drohe jedoch den Fahrern vergleichbarer Fahrzeuge, da unzulässige Abschalt einrichtungen festgestellt worden seien. Hinsichtlich des gesamten Sachvortrages wird auf die Klageschrift vom 19.12.2023 sowie die Replik vom 07.03.2024 verwiesen.

5

Der Kläger beantragt:

I. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 28.352,63 € zuzüglich weiterer 3.738,97 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug-um-Zug gegen

Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs PLA Plasy P69 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... zu zahlen.

II. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs PLA Plasy P69 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... in Annahmeverzug befindet.

III. Hilfsweise wird zu den vorstehenden Anträgen I und II beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 5.250,00 € zu zahlen.

6

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

7

Die Beklagte trägt vor: Das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung sei nicht substantiiert dargelegt. Entgegen der klägerischen Behauptung stimme das streitgegenständliche Fahrzeug mit der Typgenehmigung überein. Mit dem Wirksamwerden der EG-Typgenehmigung stehe als Ergebnis der behördlichen Prüfung fest, dass der Fahrzeugtyp den gesetzlichen Anforderungen entspreche. Damit stehe auch für das Zivilgericht bindend fest, dass das Fahrzeug den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Es gäbe keinen Rückrufbescheid des KBA und keine Gefahr einer Stilllegung. Eine Prüfstandserkennung finde nicht statt. Die Werte auf dem Prüfstand würden eingehalten. Es sei keine „Schummelsoftware“ verbaut und eine Täuschung im Typgenehmigungsverfahren habe nicht stattgefunden. Die Vorgaben der (EG) Nr. 715/2007 würden eingehalten. Zudem fehle es an einer Täuschungshandlung und einem kausalen Schaden. Bezüglich sämtlicher Einzelheiten ihres Vortrags wird auf die Klageerwidern vom 14.02.2024 sowie die Duplik vom 27.03.2024 verwiesen.

8

Hinsichtlich des gesamten Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

9

Die zulässige Klage ist unbegründet.

I.

10

Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist das Landgericht Traunstein international (Art. 7 Nr. 2 Brüssel-Ia-Verordnung, vgl. BayObLG, Beschluss vom 09.02.2022 – 101 AR 173/21 –, juris) sachlich (§§ 1, 3 ZPO, §§ 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG) und örtlich (§ 32 ZPO) zuständig.

II.

11

Die Klage ist jedoch unbegründet. Der Klägersseite stehen im vorliegenden Fall die geltend gemachten Schadensersatzansprüche weder aus §§ 826, 31 BGB noch aus anderen Vorschriften, insbesondere nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gegen die Beklagte zu.

12

1. Zwar kommen aufgrund des Inverkehrbringens eines Motors mit einer Umschaltlogik, die nur auf dem Rollenprüfstand die Grenzwerte der jeweiligen Euro-Norm einhält, grundsätzlich deliktische Schadensersatzansprüche (insb. aus §§ 826, 31 BGB) in Betracht (statt anderer BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19; OLG München, Urteil vom 17.12.2019 – 18 U 3363/19, jew. zu VW).

13

2. Unabhängig davon, ob die Behauptungen des Klägers zum Einbau verbotener Abschaltvorrichtungen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht zutreffen, hat die Klägerin jedenfalls ein vorsätzliches sittenwidriges Handeln gerade durch die Beklagte bzw. der für diese handelnden Personen im Sinne von § 31 BGB nicht hinreichend dargelegt und unter Beweis gestellt.

14

Eine Haftung aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB setzt voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB persönlich verwirklicht hat. Über eine Wissenszusammenrechnung führt kein Weg zu dem für das Merkmal der Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB erforderlichen moralischen Unwerturteil. So wie sich die die Verwerflichkeit begründende bewusste Täuschung nicht dadurch konstruieren lässt, dass die im Hause der juristischen Person vorhandenen kognitiven Elemente „mosaikartig“ zusammengesetzt werden, weil eine solche Konstruktion dem personalen Charakter der Schadensersatzpflicht gemäß § 826 BGB nicht gerecht würde, so lässt sie sich erst recht nicht mit einer Wissenszurechnung über die Grenzen rechtlich selbständiger (Konzern-)Gesellschaften hinaus begründen (BGH, Urteil vom 25.11.2021 – VII ZR 257/20; BGH, Urteil vom 08.03.2021 – VI ZR 505/19). Zwar kann eine sekundäre Darlegungslast der beklagten juristischen Person in Betracht kommen. Das setzt aber voraus, dass das (unstreitige oder nachgewiesene) Parteivbringen hinreichende Anhaltspunkte enthält, die einen solchen Schluss nahelegen (vgl. BGH, a.a.O. Rn. 28 – juris).

15

(1) Die sogenannten „Thermofenster“ können unter bestimmten Bedingungen zulässig sein. Die Frage, ob dies der Fall ist, hängt von einer komplexen Prüfung des technischen Sachverhalts und sodann von der Subsumtion unter die EU-Zulassungsverordnung ab. Für diese Prüfung ist in Deutschland das KBA als Fachbehörde im Rahmen der Erteilung der EG-Typgenehmigung zuständig, in Italien die italienischen Behörden. Unstreitig verfügt das Fahrzeug der Klagepartei über die erforderliche EG-Typgenehmigung. Die Grenze zwischen einer zulässigen und einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ist unscharf, den Genehmigungsbehörden steht insoweit als zuständiger Prüfbehörde ein Beurteilungsspielraum zu, den die Gerichte zu akzeptieren haben.

16

Letztlich kann zugunsten des Klägers unterstellt werden, dass es sich bei einer derartigen temperaturbeeinflussten Steuerung der Abgasrückführung um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung Nr. 715/2007/EG handelt, denn durch die behördliche Genehmigung fehlt es an ausreichenden Anhaltspunkten für ein in objektiver und subjektiver Hinsicht deliktisches bzw. sittenwidriges Vorgehensweise der Beklagten.

17

(2) Dieses setzt voraus, dass eine objektiv rechtswidrige Genehmigung durch den Fahrzeughersteller aufgrund einer Täuschung erschlichen worden ist, wie dies beim Einsatz einer Prüfstanderkennungssoftware angenommen werden kann. Als Folge müsste in diesem Falle mit einer Betriebsuntersagung oder gar dem Widerruf der erschlichenen Typgenehmigung gerechnet werden. Hat der Fahrzeughersteller dagegen die Prüfer weder durch den Einsatz einer Prüfstanderkennungssoftware getäuscht noch gegenüber der Genehmigungsbehörde eine temperaturabhängige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 EG-FGV verschwiegen, und erteilt die Behörde die EG-Typgenehmigung, beinhaltet dies die Billigung der Abschaltvorrichtung im Rahmen des erwähnten Beurteilungsspielraums. In einem solchen Fall scheidet eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung im Sinne des § 826 BGB oder ein sonstiges deliktisches Verhalten des Herstellers von vornherein aus.

18

(3) Der Klagevortrag, die Beklagte hätten eine objektiv rechtswidrige temperaturabhängige Abschaltvorrichtung, ein sogenanntes „Thermofenster“, eingebaut, reicht zur schlüssigen Darlegung eines deliktischen Handelns nicht aus. Bezüglich einer möglichen Täuschung der Genehmigungsbehörden durch die Beklagte im Rahmen des Genehmigungsverfahrens hat die Klagepartei keinen substantiierten Tatsachenvortrag gebracht. Vielmehr haben – den Vortrag der Klägerseite unterstellt – die italienischen Behörden trotz Hinweis durch das KBA zur Überschreitung der Grenzwerte in 2016 bislang (mehr als 6 Jahre) nichts unternommen.

19

(4) Unabhängig davon hat die Klägerseite auch die subjektiven Voraussetzungen nicht plausibel dargelegt: Zwar mag bei einer Prüfstanderkennungssoftware teilweise die Sittenwidrigkeit des Handelns allein aus der Verwendung dieser Umschaltlogik abgeleitet werden. Bei einer anderen, die Abgasreinigung beeinflussenden Motorsteuerungssoftware, wie dem Thermofenster, bei welcher Gesichtspunkte des Motor- bzw. Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, kann bei Fehlen konkreter

Anhaltspunkte nicht ohne weiteres unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen der Beklagten in dem Bewusstsein gehandelt hatten, möglicherweise eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden. Bei dieser Sachlage muss eine möglicherweise falsche, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung durch die zuständigen Organe in Betracht gezogen werden. Eine Sittenwidrigkeit käme daher nur in Betracht, wenn über die bloße Kenntnis von der Verwendung einer Software mit der in Rede stehenden Funktionsweise zugleich Anhaltspunkte dafür erkennbar wären, dass dies von der Beklagten im Bewusstsein geschah, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen, und dieser Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen wurde.

20

(5) Für den Fall, dass die Beklagte die Rechtslage fahrlässig verkannt hätte, würde es ihr an dem für die Sittenwidrigkeit in subjektiver Hinsicht erforderlichen Bewusstsein der Rechtswidrigkeit fehlen. Die Klagepartei arbeitet hier mit der Unterstellung, das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstoßes müsse bei der Beklagten vorhanden gewesen sein. Hier ist aber die Klagepartei in vollem Umfang beweispflichtig. Es bleibt dabei, dass die Einschätzung der Verantwortlichen der Beklagten, wonach ein Thermofenster eine zulässige Abschaltvorrichtung darstellt, nicht unvertretbar ist. Ein Handeln unter vertretbarer Auslegung des Gesetzes kann nicht als besonders verwerfliches Verhalten angesehen werden.

21

(6) Es bestehen auch keine greifbaren Anhaltspunkte für wissentlich unterbliebene oder unrichtige Angaben der Beklagten im Typgenehmigungsverfahren, die auf ein heimliches und manipulatives Vorgehen oder eine Überlistung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde und damit auf einen bewussten Gesetzesverstoß hindeuten würden (vgl. OLG Celle Beschluss vom 16.06.2022 – 16 U 131/22, BeckRS 2022, 14792 Rn. 36, beck-online).

22

(7) Die vorgetragene Zeitschaltung erfüllt den Tatbestand einer sittenwidrigen Abschaltvorrichtung schon deshalb nicht, weil sie bereits nach dem Vortrag des Klägers keine Prüfstandsbezogenheit aufweist. Reduziert sie nach 22 Minuten die Abgasrückführung, so ist nicht ersichtlich, dass und warum dieser Effekt nicht auch dann eintritt, wenn das Fahrzeug nicht im Prüfstand startet, sondern unter normalen Bedingungen (OLG München, Beschluss vom 24.01.2022, 14 U 8237/21).

23

(8) Auch die Bezugnahme auf verschiedene Testberichte und Abgasmessungen, etwa der ..., hilft nicht weiter. Auch hieraus lässt sich ein bewusstes Täuschen der Beklagten nicht ableiten (OLG München, Beschluss vom 21.07.2021 – 33 U 2980/21 zu VW). Der Umstand, dass im alltäglichen Gebrauch ein erhöhter Stickoxid-Ausstoß erfolgen und der maßgebliche Grenzwert überschritten werden kann, lässt nicht den Schluss zu, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, die zwischen Prüfstand und Straßenbetrieb unterscheidet. Die Bedingungen des gesetzlichen Prüfzyklus sind standardisiert, so dass Abweichungen im realen Fahrbetrieb letztlich zwangsläufige Folge der gesetzlich vorgegebenen Prüfungsbedingungen sind (OLG München, Endurteil vom 20.08.2021 – 20 U 3366/19).

24

(9) Hinsichtlich des beanstandeten On-Board-Diagnosesystems kann ebenfalls nicht von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegangen werden. Auch insoweit obliegt es der Klägerin, belastbar darzulegen, in welcher Art und Weise eine Manipulation des OBD-Systems in dem streitgegenständlichen Fahrzeug tatsächlich vorgenommen worden ist (vgl. OLG Koblenz, BeckRS 2021, 1241). So ist bereits nicht ersichtlich, dass hier eine konkrete Einwirkung auf das Abgassystem und damit eine Manipulation der Abgaswerte selbst vorliegt; das OBD-System wirkt gerade nicht auf die Motorsteuerung ein.

25

3. Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV bzw. Art. 5 VO(EG) Nr. 715/2007 scheidet ebenfalls aus. Voraussetzung einer entsprechenden deliktischen Haftung ist, dass der Anspruchsgegner – auch bei Schutzgesetzen ohne einen subjektiven Tatbestand – schuldhaft handelt. Der Beklagten kann vorliegend fahrlässiges Verhalten nicht nachgewiesen werden. Die italienischen Zulassungsbehörden haben die im Abgassystem des Fahrzeugs vorhandenen Steuerungsmechanismen nicht als unzulässig eingestuft. Dies ist im Hinblick auf die Anforderungen, die an das Verhalten der Beklagten zu stellen sind und bei der Beurteilung der Vermeidbarkeit eines eventuellen Verstoßes zu berücksichtigen. Der Sorgfaltsmaßstab kann insoweit nicht über das hinausgehen, was kompetente Fachleute als zulässig

angesehen haben (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 08.07.1971 – III ZR 67/68; vgl. auch BGH, Urteil vom 07.07.1987 – 1 StR 247/87).

26

Das OLG Naumburg führt hierzu in seinem Beschluss vom 22.03.2023, Az.: 8 U 2/23, überzeugend aus:

„Abgesehen davon, dass bereits hinsichtlich des Schutzgesetzcharakters der vorgenannten europarechtlichen Normen angesichts der bisherigen gegenteiligen Rechtsprechung des BGH ein unvermeidbarer Verbotsirrtum der Beklagten vorliegt (OLG Dresden, Urt. v. 19.07.2022, 10 a U 975/21, Rn. 11, zitiert nach juris), fehlt es vorliegend aber jedenfalls deshalb selbst an einer (einfachen) Fahrlässigkeit der Beklagten, weil die für die Typengenehmigung zuständige italienische Behörde MIT im Jahr 2016 eigene Überprüfungen vorgenommen hat und dabei unstreitig (vgl. Bl. 127, f, 171 f l d.A.) zu dem Ergebnis gelangt ist, dass keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorliegen. Wenn eine in Kenntnis der Problematik durchgeführte Prüfung der zuständigen Behörde das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht bestätigt, kann dem Fahrzeughersteller insoweit aber kein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden.“

27

Diesen überzeugenden, auf den hiesigen Sachverhalt übertragbaren Ausführungen schließt sich das Gericht vollumfänglich an.

28

4. Der Hilfsantrag ist zulässig, aber unbegründet. Dem Kläger steht unter Verweis auf obige Ausführungen auch kein sog. „Differenzhypothesevertrauensschaden“ zu.

29

Selbst wenn man davon ausginge, dass der Beklagten ein fahrlässiger Verstoß gegen § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV bzw. Art. 5 VO(EG) Nr. 715/2007 zur Last gelegt werden könnte, fehlt es vorliegend am Schaden.

30

Nach der aktuellen Rechtsprechung des BGH kann über § 823 Abs. 2 BGB kein großer Schadensersatzanspruch gewährt werden, denn § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in Verbindung mit Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 schützen zwar das Vertrauen des Käufers auf die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit allen maßgebenden Rechtsakten beim Fahrzeugkauf. Der Schutz erstreckt sich aber nicht auf das Interesse des Käufers, nicht an dem Vertrag festgehalten zu werden (BGH Urteil vom 26.06.2023 Beck RSS 2023, 15117 Rn. 19, beck-online).

31

Für die Ermittlung des Schadens im Rahmen des „kleinen Schadensersatzes“ gelten die Grundsätze, die der BGH in seiner Entscheidung vom 26.06.2023 zu Art und Höhe des gemäß § 823 Abs. 2 BGB ersatzfähigen Schadens aufgestellt hat.

a) Der Vertrauensschaden ist nach der Rechtsprechung des BGH zwischen 5 und 15 % des Kaufpreises zu schätzen. Das Gericht geht insoweit davon aus, dass im Zweifel 10 % des Bruttokaufpreises des Gesamtfahrzeugs mitsamt Aufbauten, also nicht nur ein hypothetischer Anteil für das Basisfahrzeug, als angemessen heranzuziehen ist.

b) Der Vertrauensschaden ist aber in Fortsetzung der bisherigen Rechtsprechung zum kleinen Schadensersatz begrenzt: übersteigen die bisherigen Nutzungen zuzüglich des Restwertes bzw. Veräußerungserlöses den Kaufpreis, entfällt der Anspruch.

32

(1) Den Vorteil durch die Nutzung des Fahrzeugs schätzt das Gericht auf 11.706,10 €.

33

Die Bemessung der Höhe der anzurechnenden Vorteile ist erster Linie Sache des nach § 287 ZPO freigestellten Tatrichters (BGH, Urteil vom 24.07.2023 – VIa ZR 752/22). Die Regelung des § 287 ZPO befreit das Gericht vom Erfordernis des Strengbeweises nach § 286 ZPO und ermöglicht eine Schätzung.

34

Die gezogene Nutzungen lassen sich bei einem Pkw ökonomisch pauschaliert und durch die gefahrenen Kilometer in Relation zu der prognostizierten Gesamtfahrleistung und bezogen auf den Kaufpreis sehr gut abbilden. Diese Berechnungsmethode bedarf für die Bewertung der Nutzung eines Wohnmobils der Modifikation, da sie nicht ausreichend berücksichtigt, dass Wohnmobile nicht ausschließlich der Fortbewegung dienen, sondern auch dem Wohngebrauch. Dieser Wohnwert fände bei einer Berechnung der Nutzungsentschädigung auf Basis der gefahrenen Kilometer keine Berücksichtigung.

35

Mit dem OLG München, Endurteil vom 22. März 2024, 36 U4 1378/22, erachtet das Gericht eine Schätzung der gezogenen Nutzungen zur Hälfte anhand der konkreten Fahrleistung auf Basis einer Gesamtfahrleistung von 250.000 km und zur anderen Hälfte aus dem konkreten Nutzungszeitraum auf der Grundlage einer geschätzten Gesamtnutzungsdauer von 240 Monaten für angemessen. Die in der zitierten Entscheidung des OLG München dargelegten Erwägungen für eine solche Schätzung macht sich das entscheidende Gericht zu eigen.

36

Hieraus folgt: $35.000 \text{ €} \cdot 250.000 \text{ km} \cdot 61.105 \text{ km (gefahrne Kilometer)} = 8.974,70 \text{ €}$

$35.000 \text{ €} \cdot 240 \text{ Monate} \cdot 99 \text{ Monate (tatsächliche Nutzungsdauer)} = 14.437,50 \text{ €}$

37

Der hieraus zu ermittelnde Wert für die gezogenen Nutzungen, in den beide Werte jeweils hälftig einfließen, beträgt demnach 11.706,10 €.

38

Beim Vorteilsausgleich ist hier ein Restwert von etwa 36.500 € zu berücksichtigen. Als Grundlage dieser Schätzung dient das von der Beklagten vorgelegte niedrigste Verkaufsangebot über baugleiche Wohnmobile mit vergleichbarem Kilometerstand und Erstzulassungszeitpunkt auf der Internetverkaufsplattform ... mit einem Angebotspreis von 42.999 €.

39

Vor dem Hintergrund, dass für Wohnmobile, anders als für gängige Pkw Modelle, keine Online-Bewertungsabfragen zur Verfügung stehen, reicht hier die Vorlage von Verkaufsanzeigen als Grundlage für eine Restwertschätzung aus. Vergleichsangebote mit geringeren Angebotspreisen hat die Klagepartei nicht substantiiert vorgetragen oder vorgelegt. Das Gericht verkennt in diesem Zusammenhang nicht, dass es sich insoweit um Angebotspreise handelt, die nicht in jedem Fall dem Verkaufspreis entsprechen. Auch sind individuelle Umstände, wie hier der bei Erwerb vorhandene Schaden gegebenenfalls wertmindernd zu berücksichtigen deshalb hat das Gericht bei seiner Schätzung zu dem vorgelegte niedrigsten Angebotspreis noch mal einen Abschlag von 15 % angenommen. Mit diesem hohen Sicherheitsabschlag wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die jeweiligen Wohnmodelle nur in sehr begrenzter Stückzahl hergestellt wurden und deshalb nur vereinzelt auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu finden sind.

40

Damit übersteigen die anzurechnenden Nutzungsvorteile zuzüglich des verbleibenden Restwertes den ursprünglichen Kaufpreis. Dem Kläger ist deshalb ein Vertrauensschaden nicht entstanden. Ein Anspruch auf Schadensersatz ist nicht gegeben.

41

Mit dem BGH kann die Anrechnung gezogener Vorteile im Einzelfall auch zu einem vollständigen Wegfall des Schadensersatzanspruches führen, ohne dass dem Grundsätze des Unionsrechts entgegenstehen (BGH, Urteil vom 24.07.2023 – VI a ZR 752/22).

III.

42

Mangels Anspruch in der Hauptsache stehen dem Kläger die begehrten Zinsen gleichfalls nicht zu.

IV.

43

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 Satz 1 und Satz 2 ZPO.