AG München, Endurteil v. 11.06.2026 – 123 C 16316/25

Titel:

Abschalteinrichtung, Thermofenster, Schadensersatz, Motorschutz, Differenzschaden, Beweislast, Restwert

Schlagworte:

Abschalteinrichtung, Thermofenster, Schadensersatz, Motorschutz, Differenzschaden, Beweislast, Restwert

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 494,82 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 11.02.2026 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 70% und die Beklagte 30% zu tragen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Beide Parteien können die Vollstreckung der jeweils anderen Partei durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die vollstreckende Partei vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 1.653,87 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Klägerin begehrt von der Beklagten Schadensersatz wegen einer in einem von der Beklagten hergestellten Diesel-Fahrzeugs eingebauten angeblichen unzulässigen Abschalteinrichtung.

2
Die Klägerin erwarb am 18.05.2016 für 43.750 € einen …, der am 04.02.2015 erstmals zugelassen worden war. Das Fahrzeug hatte zum Kaufzeitpunkt einen Kilometerstand von 21.400 km. Am 21.02.2026 verkaufte der Kläger das Fahrzeug bei einem Kilometerstand von 173.340 km für 14.100 EUR. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor B47 ausgerüstet und unterliegt der Schadstoffnorm Euro 6. Das Fahrzeug hat eine Gesamtlaufleistung von 250.000 km Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über ein sogenanntes Thermofenster.

3
Der Kläger trägt vor, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über Abschalteinrichtungen im Sinne der Verordnung EU/715/2007. Dies zeige sich daran, dass das Fahrzeug bei Messungen außerhalb der für NEFZ maßgeblichen Umstände, aber unter Umständen, die im normalen Fahrbetrieb zu erwarten sind, die Grenzwerte der Euro 6 massiv überschreiten würden. Bei zahlreichen Messungen von verschiedensten Institutionen sei nachgewiesen worden, dass Fahrzeuge wie das streitgegenständliche Fahrzeug die Grenzwerte für Stickstoffausstoß teils sehr deutlich überschreiten würden.

4
Insbesondere verfüge das Fahrzeug über ein sogenanntes Thermofenster. Die Klägerin trägt vor, dass sich die Beklagte im Parallelverfahren darauf berufe, dass bei Fahrzeugen mit dem streitgegenständlichen Motor eine substantielle Reduzierung der Abgasreinigungsrate bei einer Umgebungstemperatur von unter 6 °C erfolge. Dieses Thermofenster habe die Beklagte bei der Beantragung der Typgenehmigung nicht angegeben.

5
Die Abschalteinrichtungen würden nicht dem Motorschutz dienen, da sämtliche der von der Beklagten vorgetragenen Gründe für die angeblich erforderliche Reduktion der Abgasreinigung auch innerhalb des Thermofensters gelten würden.

6
Zahlreiche Messungen bzgl. des Motors würden zeigen, dass dieser die Emissionsgrenzwerte bzgl. NOx im realen Fahrbetrieb massiv überschreite. Der Grenzwert von 80 mg/km werde bei Motoren wie dem streitgegenständlichen nach Messungen der N. M. um das 3,4- bzw. 4,8-fache überschritten. Die Grenzwertüberschreitung lasse sich nur damit erklären, dass im Fahrzeug eine Einrichtung verbaut sei, die den NEFZ erkenne und dann die Abgasreinigung optimiere, ansonsten aber nicht funktioniere.

7
Die Beklagte könne sich auch nicht auf fehlendes Verschulden bzw. einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen.

8
Der Restwert des Fahrzeugs (Händlereinkaufspreis) betrage 13.646,00 EUR, der Differenzschaden 1.653,87 EUR.

9
Die Klägerin beantragt deshalb:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.653,87 € zu bezahlen nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

10
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

11
Die Beklagte trägt vor, der Vortrag der Klagepartei sei in weiten Teilen unsubstantiiert und habe keinen Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug.

12
Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über keine abgasbezogene Prüfstandserkennung.

13
Hinsichtlich der Zulässigkeit oder Unzulässigkeit von Abschalteinrichtungen dürfe nicht auf einzelne Teile abgestellt werden. Vielmehr müsse geprüft werden, ob das Abgasreinigungssystem bzw. Emissionskontrollsystem insgesamt wirksam sei. Insbesondere müsse die kombinierte Wirkung aus Abgasrückführung und Abgasreinigung betrachtet werden. Im streitgegenständlichen Fahrzeug würden durch die Kombination aus Abgasrückführung, NOx-Speicherkatalysator und SCR-System die Rohemissionen effektiv reduziert. Es dürfe daher nicht allein auf die Zahlen der Abgasrückführung abgestellt werden.

14
Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine temperaturgesteuerte Abgasrückführung (Thermofenster). Jedenfalls oberhalb von 16 Grad Celsius Umgebungslufttemperatur / 12 Grad Ansauglufttemperatur erfolge keine signifikante Reduktion der Abgasreinigung. Die Abgasrückführungsrate schwanke um 0,5% pro Grad Celsius, dies sei aber „nicht signifikant“. Thermofenster seien bei Diesel-Fahrzeugen absolut üblich und auch dem Kraftfahrbundesamt bekannt gewesen.

15
Aus Sicht der Beklagten war das verwendete Thermofenster zulässig. Selbst wenn dies nicht so gewesen sein sollte, hätten die Verantwortlichen der Beklagten insoweit einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen.

16
Das Thermofenster sei zulässig, weil die Abgasrückführung demnach den überwiegenden Teil des Jahres aktiv sei. Das Thermofenster diene dem Motorschutz, konkret der Verhinderung von Versottung und Verlackung, der Verhinderung von Mitreißerschäden, dem unkontrollierten Abbrennen des Dieselpartikelfilters, der Verdünnung des Motoröls und generell der Vermeidung der Gefährdung des sicheren Fahrzeugbetriebs.

17

Konkret komme es bei niedrigen Temperaturen und einer stetig hohen Abgasrückführungsrate zu Ablagerungen (Versorgung oder Verlagerung). Diese Ablagerungen führten unmittelbar zu einer Fehlfunktion von Bauteilen des Emissionskontrollsystems, welche in der Folge das Risiko von Motorschädigungen Unfall nach sich zögen. Davon seien insbesondere das Abgasrückführungsventil und der Abgasrückführungskühler als Bauteile des Motors betroffen. Das Abgasrückführungsventil könne verkleben, wodurch die Menge des rückgeführten Abgases nicht mehr gesteuert werden könne, was seiner instabilen Verbrennung bis hin zum Absterben des Motors führen könne. Dies könne zu einer unerwarteten und plötzlichen erheblichen Verminderung der Beschleunigungsfähigkeit des Fahrzeugs führen.

18
Ein verklemmtes Abgasrückführungsventil könne außerdem zu hoher Rußentwicklung und damit zu einer unkontrollierten Beladung des Dieselpartikelfilters führen. Dies könne zu einem unkontrollierten Durchbrand des Dieselpartikelfilters führen.

19
Des Weiteren könne der Oxidationskatalysator verstopfen oder blockieren im Falle einer plötzlichen Beschleunigung könne dadurch ein schockartiger Brand im Partikelfilter ausgelöst werden. Dadurch könnten die umliegenden Bauteile und somit auch der Motor thermisch zerstört werden.

20
Weiterer Vorteil einer temperaturgesteuerten Abgasrückführung sei die Verhinderung der Verdünnung des Motoröls durch Kraftstoff.

21
Diese Schäden könnten durch ein Thermofenster mit Sicherheit verhindert werden. Zur Vermeidung von unmittelbaren Motorschäden und der Gewährleistung eines sicheren Fahrzeugbetriebs sei eine temperaturgeführte Abgasrückführung technisch notwendig. Die zuvor beschriebenen Risiken seien auch durch regelmäßige Wartungsinspektion des Fahrzeugs nicht zu vermeiden. Der Beklagten stünden auch keine Alternativen zur Verhinderung der Risiken für den Motor zur Verfügung.

22
Thermofenster seien daher nicht per se unzulässige Abschalteinrichtungen. Es sei auch in der Wissenschaft allgemein anerkannt, dass Thermofenster technisch zum Schutz des Motors notwendig seien.

23
Eine Abschalteinrichtung sei nur dann unzulässig, wenn sie den überwiegenden Teil des Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen aktiv sei. Überwiegend bedeute, dass die Abschalteinrichtung mehr als die Hälfte der Zeit, in der Fahrzeug bewegt werden, eingreife. Dabei dürfe nicht auf den konkreten Ort des streitgegenständlichen Fahrzeugs abgestellt werden, sondern auf das gesamte Unionsgebiet. Auswertungen der Beklagten hätten gezeigt, dass … den überwiegenden Teil des Jahres bei über 16° Umgebungslufttemperatur gefahren würden. Selbst wenn man von der europäischen Durchschnittstemperatur von 10,36° Umgebungslufttemperatur ausgehe, greife vorliegend das Thermofenster noch nicht.

24
Inzwischen sei das Thermofenster den zuständigen … Zulassungsbehörden vorgelegt worden und von diesen nicht beanstandet worden. Auch dem G. seien Thermofenster schon immer bekannt gewesen.

25
Hätte die Beklagte das konkrete Thermofenster dem Kraftfahrtbundesamt zur Genehmigung vorgelegt, so wäre es vom G. nicht beanstandet worden. Daher hätten die Verantwortlichen der Beklagten von der Rechtmäßigkeit des Thermofensters ausgehen dürfen.

26
Die Beklagte gehe weiterhin davon aus, dass Thermofenster, die erst unter 10 °C Ansaugluftttemperatur abriegeln würden, vom G. genehmigt würden. Auch das im streitgegenständlichen Fahrzeug verwendete Thermofenster wäre bei Angabe der konkreten Bedatung vom G. genehmigt worden. Das G. habe noch 2022 die Zulässigkeit von Thermofenstern anerkannt. Der Hersteller könne sich darauf verlassen, dass seine Motorsteuerung zulässig sei, wenn das G. diese nicht konkret beanstande.

27

Den Zulassungsbehörden seien Thermofenster stets bekannt gewesen und von diesen auch gebilligt worden.

28
Selbst die EU-Kommission habe bei Erlass der VO 692/2008 gewusst, dass bei Diesel-Fahrzeugen bei niedrigen Temperaturen eine Reduktion der Abgasnachbehandlung erfolgen müsse.

29
Die Beklagte gehe noch immer von der Zulässigkeit des Thermofensters aus. Selbst wenn dies objektiv anders sein sollte, würden die Verantwortlichen der Beklagten insoweit einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen. Die Annahme der rechtlichen Zulässigkeit des Thermofensters sei jedenfalls früher vertretbar gewesen. Die konkreten Abschalteinrichtungen wären hypothetisch durch das G. genehmigungsfähig. Erst durch die EuGH-Entscheidungen ab 2020 hätte sich überhaupt die Problematik der Unzulässigkeit von Thermofenstern gestellt.

30
Das streitgegenständliche Fahrzeug habe noch einen Restwert von 15.241 EUR.

Entscheidungsgründe

31
Die zulässige Klage ist nur zum Teil begründet. Dem Kläger steht dem Grunde nach ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV zu.

1. Abschalteinrichtung

32
Unstreitig verfügt das streitgegenständliche Fahrzeug über eine Abschalteinrichtung in Form eines Thermofensters. Die Beklagte hat trotz ihrer sekundären Darlegungslast keine konkreten Daten zum Thermofenster angegeben. Sie hat nur vorgetragen, dass jedenfalls oberhalb von 16 Grad Celsius Umgebungslufttemperatur keine signifikante Reduktion der Abgasreinigung erfolgt. Die Klagepartei hat diesen Sachvortrag in der mündlichen Verhandlung unstreitig gestellt.

33
Ein solches Thermofenster stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG dar. Dass es sich beim Thermofenster um eine Abschalteinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG handelt, ist unstreitig. Temperaturen von unter 16 Grad kommen in Europa mit großer Regelmäßigkeit vor und sind daher bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten.

34
Abschalteinrichtungen i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG sind nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO EG 715/2007/EU generell unzulässig. Nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO 715/2007/EU können Abschalteinrichtung zwar unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sein. Diese Ausnahmen können nach der Entscheidung des EuGH vom 14.07.2022, C-145/20 aber jedenfalls dann nicht mehr greifen, wenn das Berufen auf die Ausnahmen dazu führt, dass die Abgasreinigung den überwiegenden Teil des Jahres ausgeschaltet oder reduziert ist. Dies ist bezüglich der Thermofenster-Untergrenze von 16 Grad selbst nach dem Beklagtenvortrag der Fall. Einerseits stellt die Beklagte darauf ab, dass ihre Fahrzeuge überwiegend bei 16 Grad gefahren werden und dass die Durchschnittstemperatur in Europa 10,36 Grad beträgt. Selbst nach dem Beklagtenvortrag führt ihr Thermofenster also dazu, dass die volle Abgasreinigung nicht den überwiegenden Teil des Jahres funktioniert.

35
Soweit die Beklagte darauf abstellt, dass es ausreiche, wenn die Abgasreinigung den überwiegenden Teil des Jahres funktioniere, und sie darunter versteht, dass es ausreicht, wenn die volle Abgasreinigung zu 51% der Fahrtzeiten zur Verfügung steht, so ist dies mit dem Urteil des EuGH vom 14.07.2022 nicht vereinbar. Der EuGH hat in dieser Entscheidung mitnichten ausgeführt, dass ein Funktionieren der Abgasreinigung für den überwiegenden Teil des Jahres ausreiche. Der EuGH hat vielmehr festgestellt, dass eine Abgasreinigung, die den überwiegenden Teil des Jahres nicht funktioniert, jedenfalls nicht zulässig sein kann. Daraus folgt aber nicht im Umkehrschluss, dass die Hersteller nur minimale Änderungen vornehmen müssen, um knapp über die Schwelle von 51% des relevanten Zeitraums zu kommen. Es bleibt weiterhin

beim Regel-Ausnahme-Verhältnis von Art. 5 Abs. 2 S. 1 zu Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO 715/2007/EG; eine zeitliche Verteilung von 51% volle Abgasrückführung und 49% reduzierte / ausgeschaltete Abgasrückführung entspricht ebensowenig den gesetzlichen Vorgaben wie ein Verhältnis von 60% zu 40%.

36
Nur wenn der Zeitraum, in der die volle Abgasreinigung stattfindet, den Zeitraum der reduzierten Abgasreinigung deutlich überschreitet, kann von der Einhaltung der Vorgaben des Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG ausgegangen werden.

37
Die Beklagte hat keine Angaben dazu gemacht, in welchem Zeitraum des Jahres das Thermofenster aktiv ist bzw. nicht aktiv ist. Es fehlt daher an Vortrag dazu, dass das Thermofenster dazu führt, dass beim Fahrbetrieb in aller Regel die volle Abgasreinigung zur Verfügung steht und nur ausnahmsweise eine Einschränkung der Abgasreinigung erfolgt.

38
Selbst wenn man davon ausgehen wollte, dass ein Funktionieren der vollen Abgasreinigung zu 51% der üblichen Fahrzeiten ausreichen sollte, genügt das Thermofenster dennoch nicht den Anforderungen des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO 715/2007/EG.

39
Zwar trägt die Beklagte ausführlich zur generellen technischen Notwendigkeit von Thermofenstern vor. Es fehlt aber wiederum ein Vortrag dazu, warum gerade ein Thermofenster ab 16 Grad technisch unumgänglich und alternativlos sein soll. Die aufgeführten Stellungnahmen und Äußerungen von Wissenschaftlern und Behörden enthalten keine konkreten Grad-Werte oder Temperaturbereiche. Selbst wenn man davon ausgehen wollte, dass Thermofenster in gewissen Bereichen technisch unumgänglich sind, ist nicht ersichtlich, dass diese technische zwingende Notwendigkeit gerade im hier relevanten Temperaturbereich von über 16 Grad Umgebungslufttemperatur gegeben wäre.

40
Des Weiteren verlangt das Urteil des EuGH vom 14.07.2022, dass die Hersteller nachweisen müssen, dass das Thermofenster ausschließlich dem Motorschutz – und nicht auch andere Zwecken – dient. Außerdem darf es nach dem EuGH keine andere technische Lösung für den Motorschutz als die Reduzierung der Abgasreinigung geben. Beide Kriterien werden von der Beklagten nicht hinreichend dargelegt. Die Beklagte trägt nirgends vor, dass das Thermofenster ausschließlich dem Motorschutz diene. Ebenso wenig trägt die Beklagte zu (ggf. fehlenden) technischen Alternativen vor. Die Beklagte stellt lediglich darauf ab, dass durch Wartung und regelmäßige Inspektion kein vergleichbarer Motorschutz wie durch ein Thermofenster gewährleistet sei. Wartung und Inspektion sind aber keine technischen Lösungen.

41
Der Einbau von Abschalteinrichtungen unter Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG führt dazu, dass die Übereinstimmungsbescheinigung i.S.d. § 6 Abs. 1 EG-FGV falsch ist. Somit liegt ein Verstoß der Beklagten gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV vor, die Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB sind.

42
Die Auffassung der Beklagten, dass nicht die einzelne Abschalteinrichtung betrachtet werden dürfe, sondern das Abgasreinigungssystem in seiner Gesamtheit, verfängt aus zwei Gründen nicht. Zum einen stellt Art. 5 VO EG 715/2007/EG auf die Unzulässigkeit einzelner Abschalteinrichtungen ab und lässt eine „Kompensation“ einer unzulässigen Einrichtung durch wirksame andere Maßnahmen nicht zu. Darüber hinaus kann die Beklagte aber auch nicht aufzeigen, dass das das streitgegenständliche Fahrzeug insgesamt über eine wirksame Abgasreinigung verfügt. Der Kläger hat substantiiert dargelegt, dass der streitgegenständliche Motor bei zahlreichen Tests die Grenzwerte weit überschreitet; die Beklagte hat dies weder bestritten noch substantiiert widerlegt. Wenn das streitgegenständliche Fahrzeug über ein insgesamt wirksames Abgasreinigungssystem – zusammengesetzt aus verschiedenen Komponenten – verfügen würde, ließen sich die Grenzwertüberschreitungen nicht erklären.

2. Verschulden der Beklagten, Verbotsirrtum

43

Aufgrund des Verstoßes gegen das Schutzgesetz wird das Verschulden der Beklagten vermutet. Der Beklagten ist es nicht gelungen, ein fehlendes Verschulden darzulegen. Die Beklagte beruft sich zu ihrer Entschuldigung darauf, dass Thermofenster technisch notwendig seien und von Technik und Wissenschaft allgemein anerkannt gewesen seien. Auch das Kraftfahrtbundesamt habe Thermofenster akzeptiert.

44
Ob diese Behauptungen zutreffen, kann hier dahinstehen. Die Beklagte hat jedenfalls nicht vorgetragen, dass gerade das hier relevante Thermofenster oberhalb von 16 Grad zum Zeitpunkt der Produktion des klägerischen Fahrzeugs in Wissenschaft und Technik als erforderlich erachtet und vom Kraftfahrtbundesamt akzeptiert wurde. Angesichts der gerichtsbekannten Tatsache, dass in den Motoren der Beklagten auch Thermofenster mit ganz anderen Temperaturbereichen verbaut sind, erscheinen die Behauptungen zum Vertrauen der Beklagten in die technische Notwendigkeit des hiesigen Thermofensters nicht nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass die Beklagte nicht auf Äußerungen in Wissenschaft und Technik oder auf Äußerungen des G. vertrauen durfte, sondern sich selbst mit den gesetzlichen Vorgaben auseinandersetzen musste. Der Beklagten musste also bewusst sein, dass Abschalteinrichtungen in Diesel-Fahrzeugen nach der VO 715/2007/EG grundsätzlich verboten waren und dass sie nach Art. 5 Abs. 2 S. 2~ VO 715~/2007~/EG nur ausnahmsweise zulässig waren. Dass die Ausnahmeregelung des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO 715/2007/EG durch die konkrete Ausgestaltung des Thermofensters überschritten war, hätte die Beklagte bei sorgfältiger Gesetzesauslegung auch schon vor dem Urteil des EuGH vom 14.07.2022 erkennen können. Dass ein im Gesetz als Ausnahme statuierter Fall in der Praxis nicht zum Regelfall bzw. überwiegenden Fall werden darf, entspricht der allgemeinen juristischen Logik. Selbst wenn die Beklagte einem Verbotsirrtum unterlegen sein sollte (wozu nicht konkret vorgetragen wird, welcher Verantwortliche sich wann und mit welchem Ergebnis mit der Thematik befasst hat), wäre dieser deshalb jedenfalls nicht unvermeidbar gewesen.

45
3. Der Schaden ist allerdings zum größten Teil kompensiert.

46
Auszugehen ist dabei von 21.400km Kilometerstand beim Kauf, 173.740km beim Verkauf, d.h. 152.340 gefahrenen Kilometern und eine Fahrerwartung beim Kauf von 250.000km.

47
Der Kaufpreis beträgt 43.750 EUR, der „Restwert“ wird durch den Verkaufspreis vorgegeben und beträgt somit 14.100 EUR. Der Streit der Parteien um die Bemessung des Restwerts anhand von Händlereinkaufs- oder -verkaufspreis ist irrelevant und geht an der Sache vorbei, da das Auto verkauft worden ist. Der Verkaufspreis ist angesichts der von den Parteien angenommenen Restwerte des Fahrzeugs auch angemessen gewesen. Die gezogenen Nutzungen betragen somit 43.750 EUR x 152.340km / 228.600km = 29.155,18 EUR + 14.100 EUR = 43.255,18 EUR.

48
Der „wahre“ Wert des Fahrzeugs beim Kauf betrug 43.750 EUR abzüglich einer Minderung um 5% wegen der Abschalteinrichtung. Ein höherer Abzug ist nach § 287 ZPO nicht angezeigt, da das streitgegenständliche Fahrzeug voll einsatz- und funktionsfähig war und die unzulässige Abschalteinrichtung für den Kläger keine negative Auswirkung hatte. Das – ohnehin äußerst fernliegende – Risiko eines Rückrufs oder einer Stilllegungsverfügung hat sich nicht realisiert und kann den Kläger nach dem Verkauf des Fahrzeugs auch nicht mehr treffen. Der „wahre“ Wert betrug somit 41.562,50 EUR, der Differenzschaden 2.187,50 EUR.

49
Die übersteigenden Nutzungsvorteile betragen 43.255,18 EUR – 41.562,50 = 1.692,68 EUR, so dass der Differenzschaden von 2.187,50 EUR um diese 1.692,68 EUR zu korrigieren ist. Es verbleiben 494,82 EUR. Darüber hinaus ist die Klage unbegründet.

50
Prozesszinsen sind ab Rechtshängigkeit, d.h. ab dem 11.02.2026 zuzusprechen.

51
Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO: Die Klagepartei begehrt 1.653,87 EUR und erhält 494,82 EUR, d.h. sie obsiegt zu 29,92%. Sie hat daher 70% der Kosten zu tragen, die Beklagte 30%.

52
Die Regelung zur sofortigen Vollstreckbarkeit folgt für beide Parteien aus § 708 Nr. 11, § 711 ZPO.