Quelle: https://voris.wolterskluwer-online.de/document/f63e93d0-4a1d-4d3d-93e8-2c2f29b24c78

Bibliografie	
Gericht	OLG Braunschweig
Datum	23.05.2025
Aktenzeichen	2 U 28/25
Entscheidungsform	Beschluss
Referenz	WKRS 2025, 17454
Entscheidungsname	[keine Angabe]
ECLI	ECLI:DE:OLGBS:2025:0523.2U28.25.00

Oberlandesgericht Braunschweig
Beschl. v. 23.05.2025, Az.: 2 U 28/25

Zustehen eines Anspruchs eines Fahrzeugkäufers auf Ersatz des ihm durch den Fahrzeughersteller zugefügten Differenzschadens

Amtlicher Leitsatz

Finden in einem Dieselmotor mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen Verwendung, sind bei Beantwortung der Frage, ob der Fahrzeughersteller im Hinblick auf die mit der Ausstellung der ungültigen Übereinstimmungsbescheinigung einhergehenden Schutzgesetzverletzung einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen ist, sämtliche Abschalteinrichtungen in ihrer konkreten Kombination in den Blick zu nehmen.

In dem Rechtsstreit
der A. AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden, A. Straße 1, I.
- Beklagte und Berufungsklägerin -
Prozessbevollmächtigte:
gegen
Herrn F. A., A. S., B. F.
- Kläger und Berufungsbeklagten -
Prozessbevollmächtigte:
hat der 2. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Braunschweig durch den Richter am Oberlandesgericht M. als Vorsitzenden, den Richter am Oberlandesgericht L. und den Richter am Oberlandesgericht K. am 23. Mai 2025 beschlossen:

Tenor:

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung der Beklagten gegen das am 6. Februar 2025 verkündete Urteil des Landgerichts Braunschweig durch Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

2. Der Beklagten wird Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von drei Wochen ab Zustellung dieses Beschlusses gegeben.

Gründe

1. Die Berufung bietet offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO). Das landgerichtliche Urteil weist

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

Rechtsfehler zu Lasten der Beklagten nicht auf. Auch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen keine andere, für die Beklagte günstigere Entscheidung. Das Landgericht hat das Bestehen des vom Kläger geltend gemachten Anspruchs auf Ersatz eines ihm durch die Beklagte zugefügten Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 EG-FGV, Art. 5 Abs. 2 der VO 715/2007/EG auch unter Beachtung des Vorbringens in der Berufungsinstanz zutreffend bejaht.

a) Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Ersatz des ihm durch die Beklagte zugefügten Differenzschadens in Höhe von 5.173,31 € aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 EG-FGV, Art. 5 Abs. 2 der VO 715/2007/EG. Von diesem Betrag ist ihm durch das Landgericht ein Betrag von 2.586,66 € zugesprochen worden, weshalb das landgerichtliche Urteil keine Fehler zum Nachteil der Beklagten aufweist.

aa) Nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 EG-FGV, Art. 5 Abs. 2 der VO 715/2007/EG steht dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung und damit einer ungültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehenen Kraftfahrzeugs ein Schadensersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller zu, weil ihm aufgrund des Vertragsschlusses ein Vermögensschaden nach Maßgabe der Differenzhypothese, also ein Differenzschaden, entstanden ist (vgl.

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 28 ff.).
Gemäß § 27 Abs. 1 EG-FGV dürfen neue Fahrzeuge, selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG, nach Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG oder nach Anhang III der Richtlinie 2003/37/EG vorgeschrieben ist, im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.

Die von der Beklagten erteilte Übereinstimmungsbescheinigung ist ungültig, weil unzutreffend. Denn 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, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausweist (

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 34). Dies ist hier der Fall.
In dem gegenständlichen Fahrzeug kamen bei Kauf unzulässige Abschalteinrichtungen in Form eines Thermofensters und in Form einer Restreichweitenregelung zur Anwendung.

(1) Gemäß Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ist eine Abschalteinrichtung ein Konstruktionsteil, das die Temperatur oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, und dadurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert.

Maßgeblich für die Erfüllung dieser Voraussetzung ist die Verwendung des Fahrzeugs nicht nur unter den Bedingungen der Typprüfung, sondern unter den tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (

EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, juris Rn. 40 ff.; Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 20. Februar 2023 - 3 A 113/18, juris Rn. 250). Dabei kommt es nicht nur auf die tatsächlichen Fahrbedingungen und die Temperaturverhältnisse in einem Mitgliedstaat oder gar nur in bestimmten Regionen von Mitgliedstaaten an, sondern auf die Fahrbedingungen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 50). Nicht maßgeblich sind auch Durchschnittswerte der Fahrbedingungen über den gesamten Jahresverlauf, sondern sämtliche vernünftigerweise zu erwartenden Temperaturwerte zu allen Jahreszeiten und in allen Mitgliedsstaaten (vgl. Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 20. Februar 2023 - 3 A 113/18, juris Rn. 275).
(2) Ein Thermofenster, das die Abgasrückführung jedenfalls - so der Vortrag der Beklagten - unterhalb von etwa 5°C Umgebungstemperatur reduziert, deckt den normalen Fahrzeugbetrieb im Sinne der vorgenannten Vorschriften nicht ab, da Fahrten außerhalb dieses Temperaturbereichs im Unionsgebiet regelmäßig zu erwarten sind. So liegen beispielsweise im Januar die durchschnittlichen Höchsttemperaturen in den Städten Luxemburg, Berlin, Brüssel, Frankfurt, Straßburg und Prag (vgl. https://klima.org/) jeweils unter 5°C (vgl.

OLG München, Urteil vom 18. Januar 2024 - 36 U 5951/22, juris Rn. 58 f.; vgl. auch OLG Koblenz, Urteil vom 31. August 2023 - 1 U 316/23, juris Rn. 63). Damit verringert das Thermofenster die Wirkung der Emissionskontrollsysteme im Straßenbetrieb unter im Unionsgebiet üblichen Bedingungen.
Das konkrete Thermofenster ist auch nicht im Sinne des Art. 5 Abs. 2 lit. a der Verordnung Nr. 715/2007 notwendig, um den Motor vor Beschädigungen oder Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Die Beklagte hat bereits nicht dargetan, dass der Einsatz der Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug aus Motorschutzgründen notwendig ist. Insoweit hat die Beklagte lediglich pauschal vorgetragen, weshalb eine Beschränkung der AGR bedingt durch die Höhe der Außentemperatur notwendig sein kann. Dieses Vorbringen erscheint in technischer Hinsicht zwar nachvollziehbar. Ein Bezug zu dem konkreten Thermofenster fehlt allerdings. Es ist folglich zwar durchaus denkbar, dass es derart niedrige oder hohe Außentemperaturen gibt, die ein uneingeschränktes Funktionieren der Abgasreinigung nicht zulassen und bei denen es der Verwendung eines Thermofensters bedarf. Vorliegend geht es aber um die Frage, weshalb bei einer Außentemperatur von unter

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

5°C eine Reduzierung der AGR notwendig ist. Hierzu lassen sich dem Vorbringen der Beklagten keine hinreichenden Anhaltspunkte entnehmen. Dem Gericht ist zudem aus zahlreichen anderen Verfahren bekannt, dass auch eine Bedatung von Thermofenstern in einem deutlichen weiteren Rahmen (etwa bei dem Motor EA 288 der VW AG) technisch möglich ist, ohne dass dadurch der Schutz des Motors beeinträchtigt wäre.

Ebenso wenig kommt es darauf an, ob das KBA Thermofenster für zulässig erachtet hat oder nicht.

(3) Nichts Anderes gilt für die in dem Fahrzeug ursprünglich vorhandene Restreichweitenregelung (Strategie E), die ab Erreichen der Restreichweite (2.400 km) zu einer Drosselung der Eindüsung von Ad-Blue in den SCR-Katalysator führte, um - so die Beklagte (Bl. 11 der elektronischen Akte) - den Betrieb des Fahrzeugs ab diesem Zeitpunkt in allen Betriebszuständen sicherzustellen. Denn eine jederzeit bedarfsgerechte Befüllung des SCR-Katalysators und damit eine gleichbleibende Funktionsfähigkeit des SCR-Katalysators war ab dem Erreichen der Restreichweite nicht mehr sichergestellt.

bb) Die unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung war nach Überzeugung des Senats (§ 286 ZPO) auch kausal für den Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger 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 sie den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 55 unter Verweis auf BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 - VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 21). Substantiierten Sachvortrag, der diesen Erfahrungssatz im vorliegenden Fall in Frage stellen könnte, hat die Beklagte - auch mit der Berufungsbegründung - nicht gehalten. Soweit sich die Beklagte im Hinblick auf die Restreichweitenregelung darauf beruft, dass im Zeitpunkt des Vertragsschlusses bereits absehbar gewesen sei, dass eine Betriebsbeschränkung oder Betriebsuntersagung nicht im Raum gestanden habe (Bl. 8 der elektronischen Akte), erscheint dies vor dem Hintergrund, dass der Kaufvertrag im Jahr 2015 geschlossen wurde, das Fahrzeug anschließend einem verbindlichen Rückruf unterlag und das gegenständliche Softwareupdate erst Ende des Jahres 2018 durch das KBA freigegeben wurde (LGU Seite 2 f.; Bl. 5 f. der elektronischen Akte), fernliegend.
cc) Der Beklagten fällt auch ein Verschulden zu Last.

(1) Zwar trifft hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB gewöhnlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast (

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 59 mwN). 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 (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 59 mwN). Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgegeben und dadurch §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 59 mwN).
(2) Beruft sich der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, muss er sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums darlegen und erforderlichenfalls beweisen. Insoweit ist zunächst erforderlich, dass der Fahrzeughersteller darlegt und im Bestreitensfalle auch beweist, 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 (

BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, Rn. 14 mwN).
(3) Nach dieser Maßgabe hat die Beklagte einen unvermeidbaren Irrtum weder substantiiert vorgetragen noch unter Beweis gestellt oder gar bewiesen. Denn die Beklagte hat zum konkreten Vorstellungsbild ihrer Repräsentanten Sachvortrag nicht gehalten und aus dem Sachvortrag der Beklagten lassen sich - entgegen der Auffassung des Landgerichts - Schlüsse zu diesem Vorstellungsbild ebenso wenig ziehen, wie aus der Tatsache, dass Thermofenster zum hier maßgeblichen Zeitpunkt von nahezu allen Herstellern verwendet wurden. Es reicht insbesondere nicht vorzutragen, dass das KBA Thermofenster allgemein genehmigt hätte und dass hinsichtlich der Restreichweitenregelung mit Ziff. 3.5 des Anhangs XVI der VO (EG) 2008/692 eine auslegungsbedürftige Regelung bestanden habe, was auch das KBA eingeräumt habe (Seite 60 ff. der elektronischen Akte).

Es ist auch nicht ersichtlich, dass das KBA das Thermofenster in seiner konkreten Ausgestaltung genehmigt hätte und zwar, was nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in den Blick zu nehmen ist, gerade auch in Kombination mit der gegenständlichen Restreichweitenregelung (vgl.

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 66). Eine isolierte Betrachtung beider Abschalteinrichtungen - wie sie das Landgericht vorgenommen hat - ist insoweit nicht zulässig. Es reicht nicht, dass sich der unvermeidbare Verbotsirrtum auf die Verwendung einzelner Abschalteinrichtungen an sich bezieht. Anknüpfungspunkt der Schutzgesetzverletzung ist vielmehr die

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

Ausstellung der unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung mit sämtlichen verwendeten unzulässigen Abschalteinrichtungen. Dass das KBA sämtliche in dem Fahrzeug verwendete Abschalteinrichtungen akzeptiert hätte, hat die Beklagte nicht substantiiert vorgetragen und liegt angesichts des verbindlichen Rückrufs des gegenständlichen Fahrzeugs wegen der Restreichweitenregelung auch fern.
Die Beklagte kann sich insoweit auch nicht auf eine unsichere Rechtslage berufen. Denn wenn sich ein Hersteller - wie die Beklagte vorliegend - mit Rücksicht auf eine nicht in seinem Sinne geklärte Rechtslage erkennbar in einem rechtlichen Grenzbereich bewegt, muss er schon deshalb eine abweichende rechtliche Beurteilung seines Vorgehens in Betracht ziehen und von der eventuell rechtswidrigen Verwendung der Abschalteinrichtung absehen (vgl.

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 69).
dd) Der Senat schätzt die Höhe des dem Kläger entstandenen Vermögensschadens gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite von 5 % bis 15% (vgl.

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 55 mwN) auf 10%, des nach den bindenden Feststellungen des Landgerichts gezahlten Kaufpreises von 51.733,13 €, also auf 5.173,31 €.
Bei der Schätzung hat der Senat die im Zeitpunkt des Vertragsschlusses mit der Verwendung der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, einschließlich des Umfangs in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit, berücksichtigt (vgl.

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 76). Daneben hat der Senat das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens der Beklagten nach Maßgabe der Umstände des konkreten Einzelfalls berücksichtigt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 77). Diese Kriterien führen vorliegend zur Bemessung des entstandenen Schadens im mittleren Bereich der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite.
ee) Der Schaden ist auch nicht aufgrund des Softwareupdates, mit dem die Restreichweiteregelung entfernt wurde, entfallen. Zwar kann die Vorteilausgleichung der Gewährung eines Schadensersatzes aus § 823 Abs. 2 BGB entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist (vgl.

BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 80). Eine nachträgliche Verbesserung eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Fahrzeugs kann durch ein Software-Update zu einer entsprechenden Schadensminderung führen, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (vgl. BGH, Urteile vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 80; vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, juris Rn. 33).
Dies ist vorliegend - anders als die Beklagte meint (Bl. 65 ff. der elektronischen Akte) - allerdings nicht der Fall, weil das gegenständliche Fahrzeug auch nach dem Softwareupdate mit dem Thermofenster über eine erhebliche unzulässige Abschalteinrichtung verfügt, weshalb das Softwareupdate das Risiko behördlichen Einschreitens bei der notwendigen Gesamtbetrachtung jedenfalls nicht derart signifikant reduziert, dass die Absenkung des Schadens unter 10% des Kaufpreises gerechtfertigt erschiene (vgl. auch

OLG Stuttgart, Urteil vom 13. März 2025 - 24 U 2421/22 Rn. 133 f.).
ff) Auch eine Kürzung des Schadensersatzanspruchs wegen des Ausgleichs weiterer Vorteile kommt vorliegend nicht in Betracht. Zwar muss sich der Kläger auch schadensmindernde Umstände in Form von Nutzungsvorteilen und dem Restwert auf den Schaden anrechnen lassen (vgl.

BGH, Urteile vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 80; vom 20. Juli 2021 - VI ZR 575/20, juris Rn. 30). Entsprechende Vorteile sind aber 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 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 80). Dies ist vorliegend nicht der Fall.
(1) Bei der Festlegung des Werts des dem Kläger anzurechnenden Nutzungsvorteils in Form der Laufleistung geht der Senat von den bei Rückabwicklung von Neu- und Gebrauchtwagenkaufverträgen gemäß § 287 ZPO heranzuziehenden Schätzgrundlagen aus. Diese knüpfen zur Bestimmung der Nutzungsvorteile an eine zeitanteilige lineare Wertminderung nach gefahrenen Kilometern an in der Form, dass der Kaufpreis des Fahrzeugs durch die voraussichtliche Restlaufleistung geteilt und mit der tatsächlichen Fahrleistung des Käufers zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung multipliziert wird (vgl.

BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 354/19, juris Rn. 11 ff.). Die Gesamtlaufleistung ist dabei nach dem statistischen Mittelwert für ein Fahrzeug der fraglichen Marke/ des fraglichen Typs anzusetzen (Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Aufl., Rn. 3569). Der Senat teilt insoweit nicht die Auffassung der Beklagten, bei besonders niedrigen Laufleistungen sei zusätzlich auf die Lebensdauer des Fahrzeugs nach Jahren abzustellen (Bl. 69 ff. der elektronischen Akte).
Für das hier streitgegenständliche Fahrzeug mit einem Motor mit drei Litern Hubraum geht der Senat - wie das Landgericht - von einer zu erwartenden durchschnittlichen Gesamtlaufleistung von 300.000 km aus.

(2) Der Kläger hat das gegenständliche Fahrzeug für 51.733,13 € neu erworben und soll - so die Beklagte (Bl. 74 der

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

elektronischen Akte) - mit dem Fahrzeug zwischenzeitlich 64.784 km zurückgelegt haben. Ausgehend von diesen Daten ergibt sich eine dem Kaufpreis gegenüber zu stellende Nutzungsentschädigung von 11.171,60 €. Diese berechnet sich wie folgt: 51.733,13 € x 64.784 km ./. 300.000 km.

(3) Hinzuzurechnen ist diesem Betrag der Restwert des Fahrzeugs. Selbst wenn man diesen - wie die Beklagte behauptet (Bl. 75 der elektronischen Akte) - mit 30.280 € bemisst und nicht wie vom Landgericht geschätzt mit 22.000 € (Bl. 20 der elektronischen Akte), was deutlich näherliegend erscheint, ergäben sich anzurechnende Vorteile in Höhe von insgesamt 41.451,60 € und überstiegen diese Vorteile schon den um den Schaden in Höhe von 10% reduzierten Kaufpreis in Höhe von 46.559,82 € nicht. Vor diesem Hintergrund kommt erst Recht eine Anrechnung auf den vom Landgericht ausgeurteilten Schaden in Höhe von 5 % des Kaufpreises nicht in Betracht.

b) Der Anspruch auf Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 5. Februar 2021 folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

2. Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung; weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erfordert eine Entscheidung des Berufungsgerichts (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und 3 ZPO). Es handelt sich um eine Entscheidung, bei der die entscheidungserheblichen Rechtsfragen höchstrichterlich geklärt sind. Auch eine mündliche Verhandlung, von der weitergehenden Erkenntnisse nicht zu erwarten sind, erscheint nicht geboten (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO).

3. Es besteht Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb gesetzter Frist. Der Senat regt eine Rücknahme der Berufung ausdrücklich an und weist vorsorglich darauf hin, dass sich die Gerichtskosten des Berufungsverfahrens im Falle einer Berufungsrücknahme auf die Hälfte ermäßigen (Nr. 1222 KV GKG).

Hinweis:

Hinweis: Das Dokument wurde redaktionell aufgearbeitet und unterliegt in dieser Form einem besonderen urheberrechtlichen Schutz. Eine Nutzung über die Vertragsbedingungen der Nutzungsvereinbarung hinaus - insbesondere eine gewerbliche Weiterverarbeitung außerhalb der Grenzen der Vertragsbedingungen - ist nicht gestattet.

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH