

Oberlandesgericht Hamm, Urteil vom 23.01.2025 – 4 U 117/23

ECLI:DE:OLGHAM:2025:0123.4U117.23.00

Tenor

Die Berufung des Klägers gegen das am 03.05.2023 verkündete Urteil der 7. Zivilkammer des Landgerichts Dortmund (7 O 220/22) wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebenintervention.

Dieses und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch die Beklagte zu 1 durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des vollstreckbaren Betrages abwenden, sofern nicht die Beklagte zu 1 vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Gründe

Rn. 2

I.

Rn. 3

Mit der vorliegenden Klage macht der Kläger wegen der behaupteten Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in einem von ihm erworbenen Fahrzeug insbesondere Schadens- und Aufwendungsersatzansprüche geltend.

Rn. 4

Mit verbindlicher Neuwagen-Bestellung vom 10.01.2019 erwarb der Kläger von der Z. GmbH & Co. KG in U. ein Wohnmobil des Typs Carthago Chic C-Line I 4.9 zu einem Brutto-Kaufpreis von 98.000,00 Euro. Das auf der Basis eines von der Beklagten zu 1 hergestellten Fiat Ducato errichtete Fahrzeug wurde dem Kläger am 09.02.2019 übergeben. Es verfügt über einen 2,3 l Multijet Diesel-Aggregat mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C und einer Nennleistung von 110 kW/150 PS, an dessen Herstellung die Beklagte zu 2 in streitigem Umfang beteiligt war. Der Umbau des Basisfahrzeugs zu dem vom Kläger erworbenen Wohnmobil erfolgte durch die Beklagte zu 3.

Rn. 5

Die Abgasreinigung des nach der Schadstoffklasse Euro 6 zugelassenen Fahrzeugs erfolgt jedenfalls über ein System der Abgasrückführung (AGR). Die AGR erfolgt wiederum temperaturgesteuert (sog. „Thermofenster“) und wird beim Unterschreiten einer bestimmten Schwellentemperatur reduziert (sog. „Abrampung“), wobei die genaue Bedatung zwischen den Parteien streitig ist.

Rn. 6

Für das Basisfahrzeug liegt eine Typengenehmigung der zuständigen italienischen Typengenehmigungsbehörde (MIT) vor.

Rn. 7

Im Mai 2016 wandte sich das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nach einem Gespräch mit Vertretern der C. GmbH und infolgedessen durchgeführten eigenen Untersuchungen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und äußerte in diesem Zusammenhang den Verdacht, in den von der Beklagten zu 1 hergestellten Dieselfahrzeugen seien unzulässige Abschalteinrichtungen implementiert. Zum einen werde die AGR-Rate nach einer definierten Zeit (größer als 22 Minuten) auf nahezu Null zurückgefahren. Zum anderen werde die Regeneration des NOx-Speicherkatalysators (NSK) nach einer bestimmten Anzahl von Zyklen bzw. nach einem verstrichenen Zeitraum oder einer

zurückgelegten Fahrstrecke nicht mehr durchgeführt. Daraufhin wandte sich das BMVI mit Schreiben vom 31.08.2016 sowohl an die Europäische Kommission als auch unmittelbar an das MIT und mahnte die Verwendung der nach Ansicht des KBA unzulässigen Abschaltvorrichtungen an. Das MIT stellte sich in der Folge auf den Standpunkt, der Vorwurf des Verwendens unzulässiger Abschaltvorrichtungen treffe nicht zu, da die in den Fahrzeugen der Beklagten stattfindende Modulation der Abgasreinigung – soweit vorhanden – jedenfalls aus Motorschutzgründen gerechtfertigt sei, und hat sich bis zum heutigen Tag trotz eines von der Europäischen Kommission wegen des vorbeschriebenen Sachverhalts im Jahr 2017 gegen Italien eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens nicht veranlasst gesehen, Rückrufe und/oder Nebenbestimmungen für die von der Beklagten hergestellten Fahrzeuge der Ducato-Baureihe anzuordnen.

Rn. 8

Soweit für die Berufung von Relevanz, hat der Kläger behauptet, in der Motorsteuerungssoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei eine Funktion implementiert, die dafür Sorge, dass die Abgasreinigung nach jedem Start des Motors für maximal 22 Minuten aktiviert und sodann für die restliche Laufzeit des Motors abgeschaltet werde (sog. Timer). Zudem reduziere die Steuerungssoftware die Abgasrückführungsrate bei Temperaturen, die von den Bedingungen auf dem Prüfstand abweichen (sog. Thermofenster). Er hat mit näheren Ausführungen die Ansicht vertreten, bei diesen Funktionalitäten handele es sich um unzulässige Abschaltvorrichtungen i. S. v. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, deren Implementierung eine Haftung der Beklagten sowohl nach §§ 826, 31 BGB als auch nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV begründe. Zudem hat der Kläger behauptet, für Aus- bzw. Umbaumaßnahmen an dem Fahrzeug Aufwendungen in Höhe von 1.650,00 € getätigt zu haben.

Rn. 9

Er hat beantragt,

Rn. 11

die Beklagten zu verurteilen, als Gesamtschuldner an ihn 89.329,09 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz – die Beklagte zu 1 seit 29.07.2021, die Beklagten zu 2 und 3 jeweils seit Rechtshängigkeit – Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Carthago Chic C-Line I 4.9 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer N01 sowie weitere 1.650,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz – die Beklagte zu 1 seit 29.07.2021, die Beklagten zu 2 und 3 jeweils seit Rechtshängigkeit – zu zahlen,

Rn. 12

die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, ihn von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.438,67 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit freizustellen,

Rn. 13

festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des Fahrzeugs Carthago Chic C-Line I 4.9 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer N01 in Annahmeverzug befinden.

Rn. 14

Die Beklagten und die Streithelferinnen haben beantragt,

Rn. 15

die Klage abzuweisen.

Rn. 16

Sie haben im Wesentlichen die Implementierung unzulässiger Abschaltvorrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug mit näheren Ausführungen insgesamt in Abrede gestellt und zudem die Ansicht vertreten, bei der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug stattfindenden Modulationen der Abgasrückführung handele es sich schon deshalb nicht um unzulässige Abschaltvorrichtungen, weil sie aus Gründen des Motorschutzes geboten seien.

Rn. 17

Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Sach- und Streitstandes wird gemäß § 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO auf die tatsächlichen Feststellungen in dem angefochtenen Urteil Bezug genommen.

Rn. 18

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und zur Begründung – soweit für die vom Senat zutreffende Entscheidung von Relevanz – im Wesentlichen ausgeführt, dem Kläger stünden die geltend gemachten Ansprüche unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zu. Die Applikation unterstellt unzulässiger Abschaltvorrichtungen sei für sich genommen nicht geeignet, ein sittenwidriges Handeln der Beklagten zu 1 im Sinne des § 826 BGB zu begründen. Hinzutretende Umstände, die das Verhalten der für die Beklagte zu 1 handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen, wie etwa die Implementierung eines Systems der Prüfstandserkennung oder ein arglistiges Verschweigen der Funktionsweise des Emissionskontrollsystems im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens durch die Beklagte zu 1 habe der Kläger zudem nicht hinreichend substantiiert dargelegt. Vielmehr sei bereits nach dem Vortrag des Klägers davon auszugehen, dass Timer und Thermofenster auf dem Prüfstand und im Realbetrieb auf dieselbe Weise funktionierten. Zudem sei für ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten zu 1 kein Raum, wenn sogar die zuständige Typgenehmigungsbehörde – wie hier das MIT – die Ausgestaltung und Funktionsweise des Abgasreinigungssystems für zulässig erachte. Hinzu komme, dass die rechtliche (Un-)Zulässigkeit von Thermofenstern im maßgeblichen Zeitpunkt höchst umstritten war, was ebenfalls gegen ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten zu 1 spreche. Darüber hinaus scheitere ein Anspruch des Klägers aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV daran, dass das Interesse des Klägers, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, nicht im Schutzbereich von § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV liege, so dass es sich hierbei nicht um ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handele. Wegen der weiteren Einzelheiten der vom Landgericht gegebenen Begründung wird gemäß § 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO auf die angefochtene Entscheidung Bezug genommen.

Rn. 19

Hiergegen wendet sich der Kläger mit seiner Berufung, mit der er – nach Rücknahme der gegen die Beklagten zu 2 und 3 gerichteten Berufungen – im Wesentlichen unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Sachvortrags die Verurteilung der Beklagten zu 1 gemäß den erstinstanzlichen Verfahrensanträgen begehrt, ergänzt um einen hilfsweise geltend gemachten Anspruch auf Ersatz des ihm vermeintlich entstandenen Differenzschadens in Höhe von 15 Prozent des für sein Fahrzeug entrichteten Anschaffungspreises.

Rn. 20

Er ist der Ansicht, nicht nur eine mit einer Prüfstandserkennung versehene Abschaltvorrichtung vermögen aus sich heraus, d. h. ohne Hinzutreten weiterer Umstände, einen Sittenwidrigkeitsvorwurf zu begründen. Vielmehr habe der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 16.09.2021 – VII ZR 190/20 – klargestellt, dass dies auch für offensichtlich unzulässige Abschaltvorrichtungen gelte, die nicht über eine Prüfstandserkennung verfügen. Bei dem in seinem Fahrzeug implementierten Timer handle es sich um eine solche unzweifelhaft unzulässige Abschaltvorrichtung, da die Bedatung offensichtlich darauf zugeschnitten sei, lediglich für die Dauer des NEFZ möglichst gute Abgaswerte zu erzielen und weder von der Beklagten zu

1 vorgetragen noch ersichtlich sei, weshalb eine Reduzierung der AGR nach 22 Minuten technisch erforderlich sein sollte. Gleiches gelte nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für das Thermofenster; auch dies begründe den Vorwurf des sittenwidrigen Handelns, weil es unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres zur Anwendung gelange. Unabhängig davon sei der in seinem Fahrzeug implementierte Timer wegen seines offensichtlichen Zuschnitts auf den NEFZ auch als prüfstandsbezogene Abschalteneinrichtung anzusehen. Wegen der offensichtlichen Unzulässigkeit der implementierten Abschalteneinrichtungen könnten eine evtl. unklare Rechtslage und die Haltung des MIT die Beklagte schließlich nicht entlasten. Zudem hat er im Hinblick auf einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV die Ansicht vertreten, der Ansatz einer Gesamtnutzungsdauer anstelle der Gesamtleistung im Rahmen der Ermittlung der von ihm gezogenen Nutzungsvorteile sei unbillig und lediglich dadurch motiviert, eine möglichst hohe Anrechnung zu erzeugen. Zudem seien bei der Ermittlung des für die Vorteilsanrechnung maßgeblichen Restwerts zumindest der durch die von ihm behaupteten Abschalteneinrichtungen bedingte Minderwert und die aus der Verknappung des Neuwagenangebots resultierende allgemeine Preissteigerung herauszurechnen. Unabhängig davon seien Angebote aus Gebrauchtwagenportalen schon per se ungeeignet, einen Nachweis über den Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu führen.

Rn. 21

Er beantragt, das angefochtene Urteil abzuändern und

Rn. 23

die Beklagte zu 1 zu verurteilen, an ihn 89.329,09 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 29.07.2021 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Wohnmobils des Typs Carthago Chic C-Line I 4.9 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer N01 sowie weitere 1.650,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 29.07.2021 zu zahlen.

Rn. 24

die Beklagte zu 1 zu verurteilen, ihn von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.438,67 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit freizustellen,

Rn. 25

festzustellen, dass sich die Beklagte zu 1 sich mit der Rücknahme des Wohnmobils mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer N01 in Annahmeverzug befindet.

Rn. 26

Hilfsweise beantragt er,

Rn. 28

die Beklagte zu 1 zu verurteilen, an ihn 14.700,00 € zu zahlen.

Rn. 29

Die Beklagte zu 1 beantragt,

Rn. 30

die Berufung zurückzuweisen.

Rn. 31

Sie verteidigt das angefochtene Urteil im Wesentlichen unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Sachvortrags als zutreffend.

Rn. 32

Wegen der weiteren Einzelheiten des zweitinstanzlichen Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der vor dem Senat stattgefundenen mündlichen Verhandlung vom 23.01.2025 Bezug genommen.

Rn. 33

II.

Rn. 34

Die gemäß § 511 ZPO statthafte und auch im Übrigen zulässige – insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete (§§ 517, 519, 520 ZPO) – Berufung des Klägers hat in der Sache keinen Erfolg.

Rn. 35

Denn die angefochtene Entscheidung beruht weder auf einer Rechtsverletzung im Sinne des § 546 ZPO, noch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung (§ 513 Abs. 1 ZPO).

Rn. 36

1.

Rn. 37

Ein mit dem Berufungsantrag zu Ziffer 1 gegenüber der Beklagten zu 1 geltend gemachter Anspruch des Klägers auf den sog. „großen Schadensersatz“ aus §§ 826, 31 BGB besteht nicht.

Rn. 38

a.

Rn. 39

Dabei kann dahinstehen, ob sein Fahrzeug tatsächlich mit den von ihm behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Gestalt einer zeitbasierten Abschaltvorrichtung (einem sog. Timer) und einem unzulässig – weil zu eng – bedateten Thermofenster ausgestattet ist.

Rn. 40

b.

Rn. 41

Denn der Kläger hat jedenfalls eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung im Sinne des § 826 BGB durch die Beklagte zu 1 nicht schlüssig dargelegt.

Rn. 42

aa.

Rn. 43

Ein Automobilhersteller handelt gegenüber dem Fahrzeugkäufer sittenwidrig, wenn er entsprechend seiner grundlegenden strategischen Entscheidung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzen, Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung in Verkehr bringt, deren Software bewusst und gewollt so programmiert ist, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten werden, und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielt. Ein solches Verhalten steht einer unmittelbaren arglistigen

Täuschung der Fahrzeugerber in der Bewertung gleich (vgl. BGH, Urteil vom 25.11.2021 – VII ZR 257/20 –, Rn. 20, juris, mwN).

Rn. 44

Das Inverkehrbringen eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüsteten Kraftfahrzeugs durch einen Fahrzeughersteller ist aber nicht schon wegen des darin liegenden Gesetzesverstoßes als sittenwidriges Verhalten gegenüber dem Käufer des Fahrzeugs anzusehen. Damit eine unzulässige Abschalteinrichtung eine Haftung des Fahrzeugherstellers wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB auslösen kann, müssen nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs weitere Umstände hinzutreten, die sein Verhalten als besonders verwerflich erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 20.07.2023 – III ZR 303/20 –, Rn. 11, juris, mwN).

Rn. 45

Einen derartigen Umstand kann es darstellen, dass die Abschalteinrichtung danach unterscheidet, ob das Kraftfahrzeug auf einem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen wird oder sich im normalen Fahrbetrieb befindet. Die Tatsache, dass eine Manipulationssoftware ausschließlich im Prüfstand die Abgasreinigung verstärkt aktiviert, indiziert eine arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 12, juris, mwN).

Rn. 46

Sofern die verwendete Abschalteinrichtung demgegenüber auf dem Prüfstand und im normalen Fahrbetrieb im Grundsatz in gleicher Weise funktioniert, ist darauf abzustellen, ob die konkrete Ausgestaltung der Abschalteinrichtung angesichts der sonstigen Umstände die Annahme eines heimlichen und manipulativen Vorgehens oder einer Überlistung der Typgenehmigungsbehörde rechtfertigen kann. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt in einem solchen Fall jedenfalls voraus, dass der Fahrzeughersteller bei der Entwicklung und/oder Verwendung der Abschalteinrichtung in dem Bewusstsein handelte, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahm. Fehlt es daran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (vgl. BGH, Beschluss vom 09.03.2021 – VI ZR 889/20 –, Rn. 28, juris; Urteil vom 16.09.2021 – VII ZR 190/20, Rn. 16, juris; Urteil vom 20.07.2023 – III ZR 303/20 –, Rn. 13, mwN).

Rn. 47

Die Darlegungs- und Beweislast für ein derartiges Vorstellungsbild der handelnden Personen trägt dabei nach den allgemeinen Grundsätzen der Fahrzeugkäufer als Anspruchsteller (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2022 – VI ZR 435/20 –, Rn. 18, juris). Reichen die von einer Partei für das Vorstellungsbild der anderen Partei behaupteten Indizien nach Auffassung des Tatgerichts für eine dahingehende Überzeugungsbildung auch dann nicht aus, wenn sie sich als zutreffend erweisen, so ist das Tatgericht nicht gehalten, Feststellungen zu den behaupteten Indizien zu treffen (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 20).

Rn. 48

bb.

Rn. 49

Gemessen hieran kann die für einen Anspruch aus § 826 BGB erforderliche Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten zu 1 nicht festgestellt werden. Es fehlt an hinreichenden Anhaltspunkten dafür, dass das Inverkehrbringen des Basisfahrzeugs mit – insoweit unterstellt – unzulässigen Abschalteinrichtungen von der Beklagten zu 1 in dem Bewusstsein der Unrechtmäßigkeit geschah und damit objektiv sittenwidrig war.

Rn. 50

Weder ergibt sich dies aus der Implementierung eines sog. Timers, noch aus der eines zu eng bedateten Thermofensters, so dass in diesem Zusammenhang offenbleiben kann, ob solche Funktionen tatsächlich im streitgegenständlichen Fahrzeug vorhanden sind.

Rn. 51

(1)

Rn. 52

Dafür, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug von der Beklagten zu 1 eine sog. Prüfstandserkennungssoftware verbaut worden ist, die bewusst und gewollt von der Beklagten zu 1 so programmiert wurde, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten werden, und die damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abgezielt hätte, fehlen hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte (vgl. Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 9. April 2024 – 3 U 224/22 –, Rn. 43 - 50, juris; OLG München, Beschluss vom 01.03.2021 - 8 U 4122/20, Rn. 33, juris).

Rn. 53

Wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, trägt der Kläger entsprechendes schon nicht vor. Vielmehr arbeiten sowohl der Timer als auch das Thermofenster unter Zugrundelegung seines Sachvortrags auf dem Prüfstand und im Realbetrieb auf dieselbe Weise. Denn danach soll der Timer die Abgasreinigung 22 Minuten nach jedem Motostart – d. h. unabhängig von der Erkennung einer Prüfstandssituation – einstellen und das Thermofenster die AGR-Rate bei Temperaturen, die von den Bedingungen auf dem Prüfstand abweichen, stets reduzieren.

Rn. 54

(2)

Rn. 55

Mangels Prüfstandsbezogenheit begründen die behaupteten Funktionen deshalb für sich genommen keinen Anspruch aus § 826 BGB.

Rn. 56

(a)

Rn. 57

Nichts Anderes gilt mit Blick darauf, dass die von dem Timer vorgegebenen Zeiträume nur vergleichsweise kurz bemessen und damit nach dem Sachvortrag des Klägers gezielt auf die Dauer des NEFZ zugeschnitten sein sollen (vgl. BGH, Beschluss vom 29.09.2021 – VII ZR 126/21 –, Rn. 17, juris; vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 27.04.2022 – 23 U 208/21 –, juris, Rn. 61; OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22 –, juris; OLG Bamberg, Beschluss vom 17.08.2022 – 10 U 56/22 –, Rn. 52, juris, insoweit bestätigt durch BGH, Urteil vom 27.11.2023 – VIa ZR 1425/22 –, Rn 16; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 9. April 2024 – 3 U 224/22 –, Rn. 46, juris).

Rn. 58

(b)

Rn. 59

Zudem verkennt der Kläger den Inhalt des von ihm in Bezug genommenen Urteils des Bundesgerichtshofs vom 16.09.2021 – VII ZR 190/20 –, sofern er aus diesem ableitet, die Implementierung einer offensichtlich unzulässigen Abschaltvorrichtung begründe auch dann bereits für

sich genommen den Vorwurf des sittenwidrigen Handelns, wenn die Abschaltseinrichtung nicht zugleich über eine Prüfstandserkennung verfüge. Denn die Ausführungen des Bundesgerichtshofs in der genannten Entscheidung rechtfertigen nicht den vom Kläger gezogenen Schluss. Dem Urteil lässt sich gerade nicht entnehmen, dass bereits die Verwendung einer eindeutig und unzweifelhaft unzulässigen Abschaltseinrichtung ohne Hinzutreten weiterer Umstände (Prüfstandsbezug, arglistiges Verschweigen der Funktionsweise ggü. Typgenehmigungsbehörde, etc.) sittenwidrig sein soll. Der Aussagegehalt erschöpft sich vielmehr darin, dass der Bundesgerichtshof seinerzeit über die Verwendung einer Abschaltseinrichtung zu entscheiden hatte, die (1.) keinen Prüfstandsbezug aufwies und (2.) nicht eindeutig und unzweifelhaft unzulässig war. Sie besagt indes nicht, dass beide Bedingungen (kein Prüfstandsbezug und keine offensichtliche Unzulässigkeit) kumulativ vorliegen müssen, damit nicht bereits (allein) aus der Funktionsweise auf ein sittenwidriges Verhalten geschlossen werden kann.

Rn. 60

Vielmehr bleibt es dabei, dass die vom Kläger behaupteten Funktionen (Timer und Thermofenster) mangels Prüfstandsbezogenheit für sich genommen keinen Anspruch aus § 826 BGB begründen. Dies hat der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 27.11.2023 – VIa ZR 1425/22 – auch in Bezug auf eine im Vergleich zu dem hier behaupteten Timer identisch funktionierende zeitgebundene Abschaltseinrichtung wie folgt klargestellt: „In nicht zu beanstandender Weise hat das Berufungsgericht ferner einen Schadensersatzanspruch des Klägers aus §§ 826, 31 BGB mangels Darlegung einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung durch die Beklagte verneint. Das gilt sowohl in Bezug auf die als solche nicht streitige Verwendung eines Thermofensters als auch im Hinblick auf weitere, seitens des Klägers behauptete Einrichtungen. Die Revision zeigt nicht auf, dass der Kläger - entgegen der Annahme des Berufungsgerichts und von ihm nicht berücksichtigt - entweder einen Prüfstandsbezug oder besondere Umstände im Sinne eines sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten konkret und gestützt auf greifbare Anhaltspunkte dargetan hat.“ (BGH, Urteil vom 27. November 2023 – VIa ZR 1425/22 –, Rn. 16, juris)

Rn. 61

(3)

Rn. 62

Dementsprechend handelt es sich bei den vom Kläger behaupteten Steuerungsfunktionen in Form eines sog. Timers und eines Thermofensters allenfalls um unzulässige Abschaltseinrichtungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007. Dies allein genügt aber nicht, um hierauf das Verdikt der Sittenwidrigkeit zu stützen. Hierfür bedürfte es stattdessen weiterer Umstände, insbesondere eines Handelns der für die Beklagte zu 1 maßgeblichen Personen im Bewusstsein der Unrechtmäßigkeit, an denen es hier mangels eines erforderlichen Vortrags durch den Kläger jedoch fehlt (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 16. Oktober 2023 – 7 U 346/22 –, Rn. 61, juris).

Rn. 63

(a)

Rn. 64

Ein solches Bewusstsein der Unrechtmäßigkeit lässt sich insbesondere nicht aus einer unterbliebenen Offenlegung unzulässiger Abschaltseinrichtungen im Typgenehmigungsverfahren herleiten. Denn der Kläger hat keine greifbaren Anhaltspunkte dafür dargelegt, dass die Beklagte zu 1 den Einsatz einer Timer-Funktion und eines Thermofensters gegenüber der italienischen Typgenehmigungsbehörde (MIT) verschwiegen hätte. Vielmehr erschöpft sich der diesbezügliche Vortrag des Klägers in bloßen Spekulationen.

Rn. 65

Zudem spielt eine etwaig unterbliebene Offenlegung der zeitbasierten Reduzierung bzw. Deaktivierung der AGR im Typgenehmigungsverfahren ohnehin keine Rolle. Denn war – wie hier – die Timerfunktion dem MIT als Typgenehmigungsbehörde zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs durch den Kläger im Januar 2019 bereits bekannt, ohne dass diese Maßnahmen ergriffen hat, fehlt es jedenfalls an einer (im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses fortwirkenden) kausalen Täuschung, selbst wenn die Beklagte zu 1 diese ursprünglich im Typgenehmigungsverfahren tatsächlich nicht offenbart hätte (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 16. Oktober 2023 – 7 U 346/22 –, Rn. 69, juris).

Rn. 66

Aufgrund der Unterrichtungen durch das KBA und das BMVI waren die italienischen Behörden unstreitig seit dem Jahr 2016 über die zeit- bzw. streckenabhängige Abschalteinrichtung und ihre Wirkungsweise informiert. Dass sich die dem MIT vorliegenden Informationen seinerzeit nicht auf das streitgegenständliche Baumuster, möglicherweise noch nicht einmal auf den hier vorliegenden Motortypen bezogen, oder ein Prüfstandbezug – für den sich aus den obigen Gründen nach dem Vortrag des Klägers ohnehin keine belastbaren Anhaltspunkte ergeben – nicht Gegenstand der Untersuchung war, spielt dabei für Vorliegen einer Täuschung ausschließenden Kenntnis der italienischen Behörden keine Rolle. Für eine solche Kenntnis genügte nämlich schon das durch Unterrichtung über die Verwendung einer entsprechenden Abschalteinrichtung in Euro-6-Fahrzeugen der Beklagten zu 1 bestehende bloße Wissen um diesen Umstand. Denn bereits diese Information für sich genommen war geeignet, das Vertrauen des MIT in die Ordnungsgemäßheit des Emissionskontrollsystems sämtlicher Fahrzeuge der Beklagten zu 1 zu zerstören und zu Überprüfungsmaßnahmen Anlass zu geben. Wenn dieses – anders als die deutschen Behörden – hiervon keinen oder nur unzulänglichen Gebrauch gemacht und auf ein Einschreiten verzichtet hat, weil es die Bedenken der deutschen Behörden für nicht überzeugend erachtete, beruhte seine Untätigkeit spätestens seit dieser Zeit nicht mehr auf einem (ggf. durch Täuschung verursachten) Irrtum über die Rechtmäßigkeit des im streitgegenständlichen Motortypen verwendeten Emissionskontrollsystems, sondern auf anderen Gründen. Diese sind jedoch weder bekannt noch ersichtlich für eine Haftung der Beklagten zu 1 wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB von Relevanz (vgl. OLG Celle, a.a.O., Rn. 70 - 72, juris).

Rn. 67

(b)

Rn. 68

Der Kläger zeigt auch keine sonstigen Umstände auf, die die Annahme rechtfertigen würden, die Beklagte zu 1 hätte im Bewusstsein der Unrechtmäßigkeit gehandelt.

Rn. 69

Für die Beurteilung, ob von einer Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten zu 1 auszugehen ist, kann nicht allein auf die Bestimmung von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 und die Kenntnis der Beklagten zu 1 von dieser Norm abgestellt werden (vgl. BGH, Beschluss vom 15.09.2021 – VII ZR 2/21 –, Rn. 22, juris). Vor diesem Hintergrund sind weitere Umstände bei der Beurteilung des Verhaltens der Beklagten zu 1 zu berücksichtigen. Im Streitfall sind dies insbesondere hinsichtlich des sog. Timers die entsprechend weite Auslegung der vorgenannten Norm durch das MIT und hinsichtlich des Thermofensters die allgemeine Üblichkeit einer solchen Steuerungsfunktion sowie ihre Akzeptanz durch die Genehmigungsbehörden zum damaligen Zeitpunkt. Es ist eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen, die vorliegend zu dem Ergebnis führt, dass sich jedenfalls nicht feststellen lässt, dass sich den für die Beklagte zu 1 tätigen Personen die Gefahr einer Schädigung der Fahrzeugerber hätte aufdrängen müssen (vgl. BGH, Beschluss vom 15.09.2021 – VII ZR 2/21 –, Rn. 23, juris; OLG Celle, Beschluss vom 16. Oktober 2023 – 7 U 346/22 –, Rn. 80 - 81, juris). Denn zum einen ist trotz der Beeinflussung des Emissionsverhaltens eine

Abschalteinrichtung gem. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) 715/2007 nicht unzulässig, wenn sie zum Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs erforderlich ist. Schon vor diesem Hintergrund kann von einer Evidenz der Unzulässigkeit des sog. Timers nicht ohne weiteres ausgegangen werden. Zum anderen – und dies ist vor allem entscheidend – haben die italienischen Behörden inzwischen auch acht Jahre nach der Information über das Vorhandensein einer Zeitabschaltung, deren Bewertung durch das deutsche KBA sowie den von ihnen selbst angestellten Untersuchungen keinen Anlass zu wie auch immer gearteten Maßnahmen gesehen. Unter diesen Voraussetzungen vom Vorliegen einer evident unzulässigen Abschalteinrichtung und einem damit der Beklagten zu 1 auch ohne die Reaktion der Genehmigungsbehörde ins Auge springenden Gesetzesverstoß auszugehen, den die Genehmigungsbehörde selbst ganz offensichtlich als solchen nicht betrachtet, wäre daher lebensfremd und scheidet infolgedessen aus (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 07.08.2023 – 7 U 346/22 –, Rn. 59, juris).

Rn. 70

Gleiches gilt letztlich auch in Bezug auf das Thermofenster, dessen (Un-)Zulässigkeit bis zu den Grundsatzentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs aus Juli 2022 insbesondere mit Blick auf die Ausnahmegvorschrift des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit a) VO (EG) 715/2007 rechtlich höchst umstritten und bei deren Beurteilung selbst das KBA bis dahin ausgesprochen großzügig war.

Rn. 71

Schließlich folgt auch nichts Anderes aus den vom Kläger vorgelegten Unterlagen der C. GmbH vom 02.10.2015. Auch diese Unterlagen sind nicht geeignet, auf ein Bewusstsein der Unrechtmäßigkeit auf Seiten der Beklagten zu 1 schließen zu lassen. Sie mögen zwar auf „sensible“ Funktionen hinweisen, „die ein besonderes Potential für nicht behördenkonforme Applikationen bieten“. Allerdings ist ein Bezug der Unterlagen zum betroffenen Motor nicht ersichtlich. Allein der Umstand, dass die Beklagte zu 1 möglicherweise über verschiedene Logiken verfügte, die eine Erkennung des Prüfstands ermöglichen und dies mit einer zyklusspezifischen optimierten Abgasreinigung bzw. einem zyklusspezifischen abgasreduzierten Einspritzmodus verbunden werden könnte, bedeutet nicht, dass die Funktionen überhaupt und bei dem betroffenen Motor entsprechend eingesetzt worden sind.

Rn. 72

Unabhängig davon legt der Kläger schon nicht dar, wann konkret die Beklagte zu 1 bzw. ihre satzungsmäßigen Vertreter Kenntnis von der rechtlichen Einschätzung der C. GmbH erlangt haben sollen, die in den Dokumenten vom 02.10.2015 zum Ausdruck kommt. Hinzu kommt, dass die von der C. GmbH vertretene Auffassung über die nicht gegebene „Behördenkonformität“ der in den Papieren genannten Funktionen neben der – bis heute fortbestehenden – Haltung des MIT stehen, wonach die von der Beklagten zu 1 produzierten Fahrzeuge keine unzulässigen Abschalteinrichtungen aufweisen sollen.

Rn. 73

cc.

Rn. 74

Nach alledem scheidet daher eine Haftung der Beklagten zu 1 im Zusammenhang mit der Herstellung und dem Inverkehrbringen des Basisfahrzeugs wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung nach § 826 BGB aus.

Rn. 75

2.

Rn. 76

Der Feststellungsantrag zu Ziffer 3 sowie die mit den Anträgen zu den Ziffern 1 und 2 geltend gemachten Nebenforderungen (Zinsen und Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten) sind in Ermangelung eines Anspruchs auf Vertragsrückabwicklung gemäß §§ 826, 31 BGB ebenfalls unbegründet.

Rn. 77

3.

Rn. 78

Ein – mit dem Berufungsantrag zu Ziffer 4 hilfsweise geltend gemachter – Anspruch auf Differenzschadensersatz aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV steht dem Kläger im Ergebnis ebenfalls nicht zu.

Rn. 79

Dabei kann der Senat offenlassen, ob und in welcher Höhe genau ein solcher Anspruch ursprünglich möglicherweise bestand (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, Rn. 71 ff., juris). Ebenso bedarf es keiner Entscheidung, ob das Vorbringen der Beklagten zu 1 ernsthaft Veranlassung gibt, näher zu prüfen, ob die gegen sie sprechende Verschuldensvermutung widerlegt ist (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 58 ff.).

Rn. 80

Denn es fehlt infolge des vorzunehmenden Vorteilsausgleichs jedenfalls an einem Schaden des Klägers.

Rn. 81

a.

Rn. 82

Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass der Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB ebenso wie der Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV der Vorteilsausgleichung unterliegt, wobei die Anrechnung der vom Geschädigten gezogenen Vorteile im Einzelfall zu einem vollständigen Wegfall des Schadensersatzanspruchs führen kann, ohne dass dem die Grundsätze des Unionsrechts entgegenstehen (vgl. BGH, Urteil vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22 –, Rn. 12, juris mwN). Dass für die Schätzung des Differenzschadens auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist, schließt eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung nicht aus (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 80, juris)

Rn. 83

Danach sind die gezogenen Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs auf den Anspruch auf kleinen Schadensersatz – gleich, ob dieser aus §§ 826, 31 BGB oder aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV folgt – schadensmindernd anzurechnen, wenn und soweit sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags – dies entspricht dem gezahlten Kaufpreis abzüglich des (Differenz-)Schadens – übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 24.01.2022 – VIa ZR 100/21 –, Rn. 22, juris; Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 80, juris mwN; OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22 –, Rn. 110, juris).

Rn. 84

b.

Rn. 85

Ausgehend hiervon verbleibt dem Kläger kein Schaden, da der Restwert seines Fahrzeugs und die von ihm gezogenen Nutzungsvorteile den bei Anschaffung des Fahrzeugs gezahlten Kaufpreis übersteigen.

Rn. 86

aa.

Rn. 87

Den Wert der vom Kläger gezogenen Nutzungsvorteile schätzt der Senat gemäß § 287 Abs. 1 ZPO auf mindestens 39.306,39 €.

Rn. 88

(1)

Rn. 89

Maßgeblicher Zeitpunkt zur Berechnung des Nutzungsvorteils ist derjenige der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz (BGH, Urteil vom 24.01.2022 – VIa ZR 100/21 –, Rn. 23, juris). Die Bemessung der Höhe der anzurechnenden Vorteile ist in erster Linie Sache des nach § 287 ZPO besonders freigestellten Tatrichters. Sie ist revisionsrechtlich nur daraufhin überprüfbar, ob der Tatrichter erhebliches Vorbringen der Parteien unberücksichtigt gelassen, Rechtsgrundsätze der Schadensbemessung verkannt, wesentliche Bemessungsfaktoren außer Betracht gelassen oder seiner Schätzung unrichtige Maßstäbe zugrunde gelegt hat. Hingegen ist es nicht Aufgabe des Revisionsgerichts, dem Tatrichter eine bestimmte Berechnungsmethode vorzuschreiben (vgl. BGH, Urteil vom 24.07.2023 – VIa ZR 752/22 –, Rn. 12, juris mwN).

Rn. 90

(2)

Rn. 91

Bei Wohnmobilen gehört zur bestimmungsgemäßen Nutzung primär das Wohnen auf Rädern (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22, juris Rn. 97), was im vorliegenden Fall eindrucksvoll dadurch belegt wird, dass der Kläger mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug zwischen dem Erwerb Anfang Februar 2019 und dem 18.01.2025 – d. h. in rund sechs Jahren – gerade mal 37.349 km zurückgelegt hat.

Rn. 92

Der Senat legt seiner Schätzung des Nutzungswerts im Einklang mit dem überwiegenden Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung daher eine zeitbezogene Bewertung zugrunde und geht insoweit von einer durchschnittlichen Gesamtnutzungsdauer – nicht im Sinne einer technischen Haltbarkeit (vgl. dazu BGH, Urteil vom 24.07.2023, Az. VIa ZR 752/22, juris, Rn. 15, 17) – von 15 Jahren bzw. 180 Monaten aus (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023, Az. 7 U 346/22, juris Rn. 102; OLG Dresden, Urteil vom 17.11.2023, Az. 3 U 983/23, juris Rn. 37, 39; OLG Stuttgart, Urteil vom 12.05.2016, Az. 1 U 133/13, juris, Rn. 117, 123; Reinking / Eggert, Der Autokauf, 15. Auflage 2024, Kap. 29, Teil C. Rücktritt, Rn. 163; vgl. auch: OLG München, Urteil vom 24.10.2012, Az. 3 U 297/11, juris Rn. 60; OLG Düsseldorf, Urteil vom 28.04.2008, Az. 1 U 273/07, juris Rn. 34; OLG Düsseldorf, Urteil vom 28.10.1994, Az. 22 U 48/94, juris Rn. 4), was nach der hierzu inzwischen ergangenen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht zu beanstanden ist (vgl. BGH, Beschluss vom 29.10.2024 – VIa ZR 1090/23 –, juris).

Rn. 93

Eine ganz oder teilweise auf die Laufleistung abstellende Berechnung würde hingegen die durch das Bewohnen des Wohnmobils gezogenen Gebrauchsvorteile nicht richtig, nämlich zu gering, wiedergeben

(vgl. Staudinger/Kaiser/Sittmann-Haury (2022) BGB § 346, Rn. 262). Dem wird nach Auffassung des Senats mit seiner Betrachtungsweise der Nutzungsvorteile unter dem Aspekt der durchschnittlichen Gesamtnutzungsdauer Rechnung getragen, auf die der Kaufpreis des Fahrzeugs umzulegen ist. Dabei umfasst das Kriterium der (Gesamt-)Nutzungsdauer zwangsläufig auch die Möglichkeit, den genutzten Gegenstand – hier den Pkw – zu Fortbewegungszwecken zu nutzen, so dass dieser Aspekt von der vom Senat angewandten Berechnungsmethode im Ergebnis hinreichend abgebildet wird.

Rn. 94

(3)

Rn. 95

Zum Schluss der mündlichen Verhandlung in der Berufungsinstanz hat Kläger das von ihm Anfang Februar 2019 zu einem Gesamtpreis (inklusive Zubehör) von 99.650,00 € angeschaffte Fahrzeug bereits seit mehr als fünf Jahren und elf Monaten, mithin seit über 71 Monaten, genutzt. Demnach beläuft sich der Wert der von ihm bis dahin gezogenen Nutzungsvorteile auf einen Betrag von mindestens 39.306,39 € ($99.650,00 \text{ € [Kaufpreis]} / 180 \text{ Monate [Gesamtnutzungsdauer]} * 71 \text{ Monate [Nutzungsdauer des Klägers]}$).

Rn. 96

bb.

Rn. 97

Ausgehend hiervon ist ein dem Kläger evtl. entstandener Schaden bereits bei einem aktuellen Fahrzeugrestwert in Höhe von 60.343,61 € vollständig aufgezehrt, weil die Addition der von ihm während seiner Besitzzeit gezogenen Nutzungsvorteile mit dem Restwert des in seinem Besitz befindlichen Fahrzeugs dann nicht hinter dem seinerzeit entrichteten Kaufpreis zurückbleibt ($60.343,61 \text{ €} + 39.306,39 \text{ €} = 99.650,00 \text{ €}$).

Rn. 98

Den Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs schätzt der Senat gemäß § 287 Abs. 1 ZPO jedoch auf einen weit oberhalb dieses Betrages liegenden Wert.

Rn. 99

(1)

Rn. 100

In der obergerichtlichen Rechtsprechung werden zur Schätzung des erzielbaren Verkaufserlöses, in dem sich der Restwert spiegelt, regelmäßig Internetplattformen wie (..) herangezogen. Es ist anerkannt, dass in geeigneten Fällen zur Schadensschätzung (etwa im Internet) veröffentlichte Listen oder Tabellen Verwendung finden können. Der Tatrichter ist bei der Verwendung geeigneter Listen grundsätzlich frei. Ebenso kann eine gewisse Übersicht öffentlich zugänglicher Gebrauchtwagenangebote eine Schätzung des erzielbaren Verkaufspreises ermöglichen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auf Internetangebots-Plattformen genannte Preise die Vorstellung des Anbieters darstellen und der im Rahmen eines etwa folgenden Verkaufs nach Verhandlungen mit dem Käufer tatsächlich vereinbarte Preis häufig geringer sein wird, so dass bei der Wertschätzung ein Abschlag gegenüber Angebotspreisen geboten sein kann (vgl. Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 9. April 2024 – 3 U 224/22 –, Rn. 70, juris mwN).

Rn. 101

(2)

Rn. 102

Eine vom Senat auf einschlägigen Gebrauchtwagenportalen durchgeführte und im Nachfolgenden auszugsweise wiedergegebene Online-Recherche hat ergeben, dass im Hinblick auf Hersteller, Modell, Baujahr und Nennleistung vergleichbare Gebrauchtfahrzeuge, die teilweise sogar deutlich älter sind, nicht unter 84.750,00 € angeboten werden.

Rn. 103

Anmerkung der Redaktion: Von der Darstellung von fünf Internetangeboten zu vergleichbaren Fahrzeugen wurde abgesehen.

Rn. 104

Ausgehend hiervon kann der für das Fahrzeug des Klägers realistisch zu erzielende Kaufpreis selbst unter Berücksichtigung eines ausgesprochen großzügigen Sicherheitsabschlags auf mindestens 80.000,00 € geschätzt werden, wobei ein weiterer mangelbedingter Abschlag ist nicht vorzunehmen ist, da die auf dem Gebrauchtwagenmarkt angebotenen Wohnmobile auf Ducato-Basis – das Vorbringen des Klägers als zutreffend unterstellt – jeweils auch über unzulässige Abschalteneinrichtungen verfügen würden (vgl. OLG Celle, a.a.O.; OLG Hamm, Beschluss vom 24.05.2024 – I-17 U 182/22).

Rn. 105

cc.

Rn. 106

Damit saldieren sich die gezogenen Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs jedenfalls auf einen Betrag von deutlich über 99.650,00 €, sodass dem Kläger kein (Differenz-)Schaden verbleibt.

Rn. 107

III.

Rn. 108

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 708 Nr. 10, § 709 Satz 2, § 711 Satz 1 und 2 ZPO.

Rn. 109

Anlass, die Revision gemäß § 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO zuzulassen, besteht nicht. Die Sache hat weder grundsätzliche Bedeutung, noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.

Rn. 110

Dem konkludent gestellten Antrag des Klägers, den Rechtsstreit im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Ravensburg vom 27.10.2023 (2 O 331/19, 2 O 190/20, 2 O 425/20, 2 O 16/21, 2 O 57/21) analog § 148 ZPO auszusetzen, ist schließlich nicht zu entsprechen, da die in dem Vorlagebeschluss aufgeworfenen Fragen entweder nicht entscheidungserheblich oder in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bzw. des Bundesgerichtshofs geklärt sind (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.06.2024 – 7 U 266/22, Rn. 31, juris mwN).

Zitiervorschlag: Oberlandesgericht Hamm, Urteil vom 23.01.2025 – 4 U 117/23, ECLI:DE:OLGHAM:2025:0123.4U117.23.00

Quelle: Open Legal Data, abgerufen 09.07.2026

Entscheidungstext bereitgestellt über Open Legal Data (openlegaldata.io), lizenziert unter der Open Database License (ODbL) v1.0.

Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Ausfertigung des Gerichts

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/olg-hamm/2025-01-23/4-u-117-23>