Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen - Beschluss vom 25.07.2024 - 4 U 23/22

Archivdruck des veröffentlichten amtlichen Entscheidungstextes

Dieser Archivdruck wurde am 31.10.2026 aus dem gespeicherten amtlichen Text erstellt. Er ist als redaktionell erstellte PDF-Fassung gekennzeichnet. Maßgeblich bleibt die angegebene amtliche Fundstelle.

Amtliche Fundstelle: https://www.oberlandesgericht.bremen.de/entscheidungen/detail.php?gsid=bremen88.c.25088.de&asl=bremen88.c.2335.de

Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen

Geschäftszeichen: 4 U 23/22 = 1 O 1381/21 Landgericht Bremen

B e s c h l u s s

In dem Rechtsstreit

[…],

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte […]

gegen

[…],

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte […]

hat der 4. Zivilsenat des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen durch den Vizepräsidenten des Oberlandesgerichts Dr. Haberland, den Richter am Oberlandesgericht Küchelmann und den Richter am Landgericht Zimmermann
am 25.07.2024 beschlossen:
1. Das Passivrubrum wird antragsgemäß dahingehend geändert, dass Beklagte die „[…]“ (statt vormals „[…]“) ist.
2. Die Parteien werden darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerin durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

3. Die Klägerin erhält gemäß § 522 Abs. 2 S. 2 ZPO eine Frist zur Stellungnahme von drei Wochen.
4. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf bis 65.000,00 € festgesetzt.

Gründe:
I.
Die Klägerin nimmt die Beklagte wegen der behaupteten Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in einem Kraftfahrzeug (hier: Fiat Ducato, […] CaraSuite 650 MG, 2,3 l Multijet, 96 kW, Euro-Norm 6) auf Schadensersatz in Anspruch.
Anstelle des Tatbestandes wird gem. § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil des Landgerichts vom 18.05.2022 einschließlich der dortigen Antragstellungen Bezug genommen.
Das Landgericht hat die Klage mit dem angefochtenen Urteil abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, dass die Zulässigkeit des als Hauptantrag gestellten Feststellungsantrages dahinstehen könne, weil die Klage jedenfalls unbegründet sei. Denn es sei kein vorsätzlich sittenwidriges Verhalten der Beklagten bzw.

eines ihrer Mitarbeiter nachgewiesen, weswegen das Vorhandensein von unzulässigen Abschalteinrichtungen offenbleiben könne. Es sei nicht ausreichend substantiiert vorgetragen, dass die Beklagte die italienische Typengenehmigungsbehörde hinsichtlich einer zeitgesteuerten Abschalteinrichtung getäuscht habe. Die Behörde sehe sich nicht als getäuscht und sehe keinen Handlungsbedarf. Sie sei 2016 nach der Durchführung von Tests selbst nicht davon ausgegangen, dass in dem Fahrzeug eine unzulässige zeitgesteuerte Abschalteinrichtung zum Einsatz komme, sondern diese aus Gründen des Motorschutzes Verwendung finde. Die Behörde habe deswegen bislang keine Konsequenzen daraus gezogen. Das Vorhandensein eines Thermofensters begründe für sich genommen keine Sittenwidrigkeit. Hierfür bedürfe es weiterer Umstände. Die Klägerseite habe aber nicht substantiiert behauptet, dass die Funktion des Thermofensters auf dem Prüfstand anders arbeite als unter Realbedingungen. Bei der behaupteten Manipulation des On-Board-Diagnosesystems lasse sich dem Vortrag bereits nicht entnehmen, dass es sich überhaupt um eine Abschalteinrichtung handele. Bei sämtlichen Funktionen sei nicht ausreichend dargelegt, dass sie der Typengenehmigungsbehörde

in einer Weise verschwiegen worden seien, dass sich daraus ein Rechtswidrigkeitsbewusstsein der Beklagten ableiten lasse. Auch die Behauptungen sonstiger Abschalteinrichtungen, der Verwendung minderwertiger Hardware und der Überhöhung des Kraftstoffverbrauchs seien substanzlos. Andere Anspruchsgrundlagen als § 826 BGB schieden ebenfalls aus.
Gegen diese Entscheidung wendet sich die Klägerin mit ihrer rechtzeitig eingelegten und begründeten Berufung, mit der die Klägerin das erstinstanzliche Begehren weiterverfolgt. Sie meint, das Landgericht überspanne die klägerische Darlegungslast. Die Klägerin trägt vor, sie, die Klägerin, habe ausreichende und konkrete Anhaltspunkte dafür dargelegt, dass und welche unzulässigen Abschalteinrichtungen im Fahrzeug vorhanden seien, nämlich mindestens die Abschaltung der Abgasreinigung nach Zeitfenster (Timer-Funktion), der Einbau eines Thermofensters und die Manipulation von Warnmeldungen der On-Board-Diagnose (OBD). Die im Fahrzeug hinterlegte Software erkenne den Prüfstand und verwende dann eine unterschiedliche Abgasreinigung. Die Timer-Funktion löse aus, wenn nach dem Motorstart bestimmte Parameter zu erkennen gäben, dass sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde. Nur dann finde für etwa 22 Minuten eine bessere Abgasreinigung statt. Erkenne das Fahrzeug dagegen anhand ständig überprüfter Parameter den Realbetrieb, werde die Abgasreinigung auch vor Ablauf dieses Timers bereits nach 240 Sekunden abgeschaltet. In jedem Fall werde spätestens nach 22 Minuten die Abgasreinigung ausgeschaltet. Nur, wenn die Fahrzeugsoftware einen Prüfstand erkenne, finde ausschließlich in einem Bereich von 15 °C bis 39 °C eine Abgasreinigung statt, anderenfalls und außerhalb des Temperaturfensters nicht. Das alles ergebe sich aus dem – erstmals im Berufungsverfahren – als Anlage KB4 vorgelegten Privatgutachten vom 14.05.2021. Die Abschalteinrichtungen habe die Beklagte im Typengenehmigungsverfahren nicht offengelegt. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) halte die Fahrzeuge weiterhin für manipuliert. Die italienische Behörde habe entgegen der Ausführungen des Landgerichts nur ausgesuchte Fahrzeuge getestet.
Ihr, der Klägerin, stehe aber zumindest ein Differenzschadensersatz zu. Die Höhe sei mit 15 % anzusetzen. Die Gesamtnutzungsdauer sei zur Schätzung der Nutzungsvorteile unzulässig, sei aber zumindest mit 25 bis 30 Jahren anzunehmen.
Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von der Klägerin zwischenzeitlich am 27.09.2023 zu einem Kaufpreis von 37.000,00 € brutto veräußert worden.
Die Klägerin beantragt,

1.

das Urteil des Landgerichts Bremen – Az. 1 O 1381/21 – vom 18.05.2022 aufzuheben und den Rechtsstreit an das Landgericht Bremen zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen;

2.
festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klägerin Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs des Modells CaraSuite 650 MG des Herstellers […] mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) […] durch die Beklagtenpartei resultieren;

hilfsweise für den Fall, dass der Feststellungsantrag unzulässig sein sollte:

3.
die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerpartei € 40.205,87 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen, abzüglich einer in das Ermessen des Gerichts gestellten Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeugs Modell CaraSuite 650 MG des Herstellers […] mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) […] gegen Herausgabe des vorgenannten Fahrzeugs und Übertragung des der Klagepartei gegenüber der X zustehenden Anwartschaftsrechts auf Übereignung des vorstehend bezeichneten Fahrzeugs;

4.
die Beklagte zu verurteilen, die Klägerpartei von den gegenüber der X Bank bestehenden Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Darlehensnummer […] freizustellen;

5.
festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerpartei darüber hinaus Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die der Klagepartei dadurch entstanden sind oder entstehen werden, dass in das in Klageantrag Ziffer 2 genannte Fahrzeug eine unzulässige Abschalteinrichtung eingebaut wurde;

6.
festzustellen, dass die Beklagte sich mit der Annahme des in Klageantrag Ziffer 2 genannten Fahrzeugs im Verzug befindet;

7.
die Beklagte zu verurteilen, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerpartei entstandenen

5

vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 3.291,54 freizustellen;

äußerst hilfsweise, für den Fall, dass der große Schadensersatz unter Rückgabe des Fahrzeuges (Anträge Ziff. 2 bzw. Ziff. 3 bis 6) nicht verlangt werden kann:

8.
die Beklagtenpartei zu verurteilen, der Klägerpartei einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs aus Klageantrag Ziff. 3, über 15 % des Kaufpreises, mithin € 8.023,50, abzüglich etwaiger Vorteile - soweit diese von der Beklagten dargetan wurden - zu bezahlen nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das angefochtene Urteil. Nach einem gerichtlichen Sachverständigengutachten vom 06.07.2022 in einem Parallelverfahren (Anlage BE a zur Berufungserwide-

rung) befinde sich im dort untersuchten Schwestermotor keine Reduzierung der AGR-Rate nach 22 Minuten. Eine solche Timer-Funktion gebe es im hiesigen Fahrzeug nicht. Es gebe zudem keine Prüfstandserkennung. Das Fahrzeug verhalte sich auf dem Prüfstand wie im Realbetrieb. Das gelte auch für das Thermofenster, das zu einer Reduktion der AGR-Rate erst unter 10 °C führe und sich nach der Ansauglufttemperatur richte, die durch den Motor bereits vorgewärmt stets höher sei, als die Umgebungsluft. Dieses Thermofenster sei aus – näher dargelegten – zwingenden technischen Gründen erforderlich, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Tests Dritter, etwa der Deutschen Umwelthilfe (DUH), seien nicht relevant, weil nicht das von der Beklagten hergestellte Fahrzeug getestet worden sei, sondern ein umfassend umgebautes, wobei die Umbauten Gewicht und Luftwiderstand in etwa verdoppelt hätten, was wiederum den Verbrauch und damit die Emissionen erheblich erhöhe. Eine Täuschung der italienischen Behörden habe, wie das Landgericht zutreffend entschieden habe, nicht stattgefunden.
Einem Anspruch auch auf Zahlung eines Differenzschadens stehe weiter das fehlende Verschulden entgegen. Die Beklagte hätte aufgrund der in Italien zum Zeitpunkt der

6
Erteilung der Typgenehmigung vorherrschenden Rechtsansicht keinen Anlass dazu gehabt, in Betracht zu ziehen, dass die zum Einsatz kommenden Emissionskontrollsysteme unzulässig sein könnten. Sowohl die italienische Zulassungsbehörde MIT als auch die italienische Regierung hätten ein rechtswidriges Verhalten der Beklagten trotz Kenntnis der Vorwürfe verneint und bis heute keine Maßnahme in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug ergriffen. Schließlich fehle es an einem Schaden. Da die Beklagte nur das Basisfahrzeug hergestellt habe, könne für die Berechnung nicht der Kaufpreis des Wohnmobils zugrunde gelegt werden. Der Schaden sei zudem mit 5 % zu bemessen. Der Nutzungsersatz sei nach der Nutzungsdauer zu ermitteln, wobei die Gesamtnutzungsdauer mit maximal 10 Jahren anzusetzen sei. Der Restwert des Fahrzeuges entspreche im Wesentlichen dem Anschaffungspreis.

II.
Die zulässige Berufung hat nach der Überzeugung des Senats keine Aussicht auf Erfolg. Nach § 513 Abs. 1 ZPO kann die Berufung nur darauf gestützt werden, dass die angefochtene Entscheidung auf einer Rechtsverletzung (§ 546 ZPO) beruht oder nach § 529 ZPO zu Grunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung rechtfertigen. Beides ist hier nicht der Fall. Das Landgericht hat die Klage jedenfalls im Ergebnis zutreffend abgewiesen.
1.
Der als Hauptantrag gestellte Feststellungsantrag ist unzulässig. Es fehlt der Klägerin das hierfür erforderliche Feststellungsinteresse, § 256 ZPO, denn die Klägerin kann die vorrangige Leistungsklage erheben. Dies gilt unabhängig davon, ob die Klägerin letztlich kleinen oder großen Schadensersatz geltend machen möchte. In beiden Fällen ist ihr die Klageerhebung auf Leistung zumutbar (BGH, Urteil vom 05.10.2021 – VI ZR 136/20, juris Rn. 20 ff.). Zulässig ist die Klage auch nicht deshalb, weil etwa die Schadensentwicklung nicht abgeschlossen wäre. Als mögliche weitere Schäden führt die Klägerin eine tatsächliche Stilllegung, Folgeschäden durch ein – möglicherweise erzwungenes – Software-Update und mögliche Steuernachzahlungen durch tatsächlich höhere Emissionen an (S. 49 der Klageschrift). Macht die Klägerin großen Schadensersatz geltend, würde sie vom Kaufvertrag befreit. Weitere Schäden durch Stilllegungsgefahren und etwaige Software-Updates drohten dann schon deswegen nicht. Auf mögliche Steuernachforderungen könnte sich die Klägerin nicht stützen, weil sie – obwohl möglich und zumutbar – bisher keinen großen Schadensersatz gewählt hat, so dass

diese Unsicherheit über einen etwaigen späteren Schaden von der Klägerin selbst zu verantworten ist, was einem Feststellungsinteresse entgegensteht (BGH a.a.O., Rn. 33). Ein Ersatz der vorgenannten Schäden kommt neben dem kleinen Schadensersatz nicht in Betracht, weil sie in den kleinen Schadensersatz bereits „eingepreist“ sind (BGH, Urteil vom 06.07.2021 – VI ZR 40/20, juris Rn. 34 m.w.N.). Gleiches gilt für einen etwaigen Finanzierungsschaden (BGH, Urteil vom 11.09.2023 – VIa ZR 1533/22, NJW-RR 2024, 154, Rn. 11). All diese Schäden wären damit Teil der möglichen und zumutbaren Klage auf Leistung des kleinen Schadensersatzes. Die Schadensentwicklung ist insoweit abgeschlossen (vgl. BGH, Urteil vom 05.10.2021 – VI ZR 136/20, juris Rn. 33).
2.
Das Landgericht hat das Bestehen der von der Klägerin geltend gemachten Ansprüche auf großen Schadensersatz (Hilfsanträge zu 3. und 4.) jedenfalls im Ergebnis zutreffend verneint. Das gilt ungeachtet dessen, dass die Klägerin ihre Berufungsanträge bisher nicht an die durch den Fahrzeugverkauf geänderte Situation angepasst hat.
a)
Zutreffend hat das Landgericht Ansprüche der Klägerin aus § 826 BGB verneint.
Denn die Klägerin hat eine sittenwidrige Schädigung durch die Beklagte nicht ausreichend darlegen oder gar beweisen können. Die Darlegungs- und Beweislast obliegt allerdings ihr, der Klägerin (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19).
aa)
Eine wie auch immer geartete Prüfstandserkennung, die beim Vergleich von Prüfstand und Realbetrieb zu unterschiedlichen Emissionsstrategien führen würde, ist von der Klägerin nicht in prozessual beachtlicher Weise dargelegt, so dass sich auch eine Beweisaufnahme dazu verbietet.
Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Diese Grundsätze gelten insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den ihrer Behauptung zugrunde liegenden Vorgängen hat. Eine Partei darf auch von ihr nur vermutete Tatsachen als Behauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen hat. Unbeachtlich ist der auf Vermutungen gestützte Sachvortrag einer Partei aber (allerdings auch erst) dann, wenn die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das

Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur bei Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte vorliegen (vgl. BGH, Beschluss vom 21.09.2022 – VII ZR 767/21, juris Rnn. 12 f. m.w.N.).
Die Klägerin legt über ihre bloße Behauptung hinaus keinerlei in prozessual beachtlicher Weise Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer Prüfstandserkennung dar.
Soweit sich die Klägerin auf Unterlagen zum Steuerungsgerät von Bosch beruft, sind diese für das hiesige Verfahren unerheblich, weil im Fahrzeug kein Steuerungsgerät von Bosch verbaut ist. Es lässt sich daraus selbst bei einer Bezeichnung als „Kundenfunktion“ auch nicht der Schluss ziehen, dass die Beklagte bei anderen Steuerungsgeräten die gleichen – streitigen – Funktionen verwende.
Aus dem Schreiben des KBA vom 08.05.2020 (Anlage K1) ergibt sich keine Prüfstanderkennung, weil sie dort nicht einmal erwähnt wird. Ohnehin bezieht sich das Schrei-

ben ausweislich der dortigen Ziffer 5 auf hier nicht streitgegenständliche Fahrzeuge. Möglicherweise ergibt sich aus der Ziffer 5 des Schreibens sogar, dass das Fahrzeug zwar getestet worden, aber unauffällig gewesen sei.
Sämtliche weiteren prozessual beachtlich eingereichten Unterlagen betreffen nicht den streitgegenständlichen Motor. Insbesondere: Das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 31.08.2016 (Anlagen K6 und K7) verhält sich nur über hier nicht relevante Motoren mit anderen Hubräumen. Anlagen K8, K10, SN11 und SN14 berichten über einen Fiat 500X. Auch die Anlage K14 gilt für einen anderen Motor, nämlich einen solchen mit 3 Litern Hubraum und Euro-5-Norm. Die vorgelegten Messungen der Deutschen Umwelthilfe (DUH; Anlagen K15 bis K17) sind ebenfalls ungeeignet, beziehen auch sie sich doch ebenfalls auf andere Fahrzeuge. Die weiteren Messungen der DUH (Anlage SN8) können ebenfalls nicht als ausreichende Anhaltspunkte dienen. Die DUH hat ausweislich des Berichts die Emissionsmessungen im realen Fahrbetrieb vorgenommen, nicht aber auf dem Prüfstand, der für die Erteilung der hier in Rede stehenden Typengenehmigung allein relevant war. Solche Messungen, die – worauf es allerdings nicht ankommt – nach dem eigens formulierten Ziel der DUH (Seite 4 des Berichts) herausfinden sollen, ob die Fahrzeuge auch unter normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte einhalten, stellen kein Indiz für eine Manipulationssoft-

ware dar (OLG München, Urteil vom 15.11.2023, 7 U 1977/22, juris Rn. 50; OLG Karlsruhe, Urteil vom 12.12.2023, 14 U 85/21, juris Rn. 61). Das gilt hier insbesondere, denn die DUH möchte den NEFZ im Straßenverkehr simuliert und gleichwohl extrem überhöhte Emissionswerte festgestellt haben. Dies hätte bei Vorliegen einer Manipulationssoftware, die für das Einhalten der Grenzwerte auf dem NEFZ sorgt, im Realbetrieb dagegen nicht, nicht sein können.
Der Vermerk vom 25.09.2018 (Anlage SN22) betritt ebenfalls andere Fahrzeuge, nämlich entweder mit anderer Euro-Norm oder anderer Leistung.
Der Anlage KB2 ist schon kein Bezug zu einem konkreten Fahrzeug zu entnehmen.
Eine andere Euro-Norm ist ebenfalls Gegenstand des Schreibens in Anlage KB12.
Die sich auf die Vereinigten Staaten von Amerika beziehenden Unterlagen, die klägerseits eingereicht wurden, betreffen bereits auf den ersten Blick nicht das hier streitgegenständliche Fahrzeug.
Ein vom Kläger angeführtes Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien bezieht sich nicht auf tatsächliche Fragen hinsichtlich eines einzelnen Fahrzeugtyps und ist deswegen als Erkenntnisgewinn ungeeignet. Letzteres gilt auch für die vom Kläger behaupteten Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Frankfurt a. M., die für sich genommen ohnehin kein Indiz für einen bestimmten Sachverhalt sind, da sie bereits aufgrund einer simplen, durch jedermann möglichen Strafanzeige eingeleitet werden und die Richtigkeit der etwaigen Behauptungen in der Strafanzeige nicht verbürgt ist.
Soweit die Klägerin erstmals im Berufungsverfahren ein Privatgutachten vorlegt, dürfte dieses nach § 531 Abs. 2 ZPO unberücksichtigt zu lassen sein (OLG Dresden, Endurteil vom 07.11.2023 – 4 U 1712/22, NJOZ 2024, 309 (312), Rn. 25). Es handelt sich um ein neues Angriffsmittel, sollten darin – dann erstmals – greifbare Anhaltspunkte für eine Prüfstandserkennung enthalten sein. Die Beklagte hat die Richtigkeit des Gutachtens in Abrede gestellt. Das Gutachten datiert vom 14.05.2021. Warum die Klägerin das Gutachten nicht bereits in der ersten Instanz, in der Schluss der mündlichen Verhandlung am 12.04.2022 war, in den Rechtsstreit eingeführt hat, legt sie nicht dar. Gegebenenfalls mag die Klägerin binnen der Stellungnahmefrist die Tatsachen benennen und glaubhaft machen, die eine Berücksichtigung als neues Angriffsmittel erlauben sollen, § 531 Abs. 2 S. 2 ZPO. Allerdings ist das Gutachten ohnehin nicht geeignet, die kläge-

rischen Behauptungen zu untermauern, weil der Sachverständige ausweislich des Gutachtens die Originalsoftware nicht untersuchen konnte, sondern nur einen mittlerweile veränderten
Softwarestand
(S.
6
des
Gutachtens;
OLG
Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22, BeckRS 2023, 30810; Rn. 34).
bb) Das zwischen den Parteien im Grundsatz (wenn auch nicht in der Ausgestaltung) unstreitige „Thermofenster“ vermag eine sittenwidrige Schädigung der Klägerin nicht zu begründen. Ein Anspruch bestünde nämlich selbst dann nicht, wenn das Thermofenster als unzulässige Abschalteinrichtung zu qualifizieren sein sollte. Denn auch dann fehlt es jedenfalls an der Sittenwidrigkeit seitens der Beklagten. Diese ist bei einer fehlenden Unterscheidung zwischen Realbetrieb und Prüfstand grundsätzlich nicht anzunehmen (BGH, Beschluss vom 10.11.2021 – VII ZR 415/21, juris Rn. 30). Dass das Fahrzeug hinsichtlich des Thermofensters auf dem Prüfstand anders arbeitet als unter realen Bedingungen, trägt die Klägerin nicht ausreichend vor (s.o). In diesem Fall wäre der Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nur gerechtfertigt, wenn zu dem – hier unterstellten – Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19, juris Rn. 13). Umstände, die eine solche Bewertung zuließen, werden von der Klägerin nicht aufgezeigt. Die Klägerin legt insbesondere nicht ausreichend dar, dass der zuständigen italienischen Typengenehmigungsbehörde das Thermofenster bei Beantragung der Typengenehmigung verschwiegen worden sein soll. Allein aus unterbliebenen oder unrichtigen Angaben im Typengenehmigungsverfahren lässt sich ein Bewusstsein zur Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung durch die Beklagte nicht herleiten, damit auch kein bewusstes Verschweigen gegenüber der Behörde (vgl. BGH, Urteil vom 16.9.2021 – VII ZR 190/20, Rn. 26). Durchgreifende Umstände, die für ein Verschweigen sprechen könnten, legt die Klägerin nicht dar. Aus einer insoweit allein angeführten Programmierung des OBD-Systems, das keine Fehler aufweise, lässt sich ein Schluss auf ein bewusstes Verschweigen nicht ziehen. Denn eine derartige Programmierung ist auch dann folgerichtig, wenn die Beklagte die Ergebnisse für zutreffend und gesetzeskonform hält und deswegen nicht als fehlerhaft anzeigen lässt. Gegen das Erschleichen der Typengenehmigung spricht vielmehr, dass sich die Behörde selbst offenbar nicht als getäuscht ansieht und ersichtlich lange Zeit keinen Anlass gesehen hat, Maßnahmen zu ergreifen, die auf eine etwaige Herstellung der Genehmigungsfähigkeit gerichtet gewesen wären.

11
cc)
Ob das Fahrzeug über eine Timer-Funktion verfügt und diese als unzulässige Abschalteinrichtung anzusehen wäre, kann dahinstehen. Denn auch insoweit fehlt es jedenfalls an einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung. Eine solche wäre bei dem Timer wie beim Thermofenster nur anzunehmen, wenn er auf dem Prüfstand in anderer Weise funktionierte als im Realbetrieb (OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 17.08.2022 – 10 U 56/22, BeckRS 2022, 54610, Rnn. 43 ff.; nachfolgend OLG Bamberg, Beschluss vom 07.09.2022 – 10 U 56/22; bestätigt von BGH, Urteil vom 27.11.2023 – VIa ZR 1425/22, BeckRS 2023, 38141, 16; vgl. auch OLG München, Endurteil vom 22.02.2024 – 24 U 7266/22, BeckRS 2024, 2791, Rn. 12; OLG Naumburg,

Urteil vom 05.12.2022 – 12 U 90/22, BeckRS 2022, 47369, Rn. 9). Das aber trägt die Klägerin nicht hinreichend vor (s.o.). Auch im Übrigen legt die Klägerin keine durchgreifenden Umstände dar, die für eine Sittenwidrigkeit sprächen. Insoweit kann auf die Ausführungen zum Thermofenster verwiesen werden.

b)

Aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Schutznormen kann ein Anspruch auf großen Schadensersatz, also auf Rückzahlung des Kaufpreises (abzüglich Nutzungsentschädigung und Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges), nicht hergeleitet werden, weil sich der sich aus den Normen ergebende Schutz nicht auf das Interesse des Käufers erstreckt, nicht an dem Vertrag festgehalten zu werden (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, juris Rn. 19).

3.

Ob der Klägerin aus § 823 Abs. 2 BGB – Ansprüche aus § 826 BGB bestehen nicht (s.o.) – die hilfsweise geltend gemachten Ansprüche auf kleinen Schadensersatz dem Grunde nach zustehen, kann dahinstehen. Denn diese Ansprüche scheitern jedenfalls daran, dass die Klägerin in der Höhe keinen Schaden mehr hat.

Beim Differenzschadensersatz aus § 823 Abs. 2 BGB ist der ersatzfähige Schaden derjenige, um den das Fahrzeug zu teuer erworben wurde, also die Differenz zwischen dem gezahlten Kaufpreis und dem schädigungsbedingt tatsächlich niedrigerem Wert. Dabei sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeuges anspruchsmindernd zu berücksichtigen, soweit sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages (Kaufpreis abzüglich Schadensbetrag) überschreiten (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 80). Daraus folgt, dass ein Schaden dann nicht mehr besteht, wenn Nutzungsvorteile und Restwert zusammen den gezahlten Kaufpreis erreichen. Das ist hier bei der nach § 287 Abs. 1 ZPO durch den Senat vorzunehmenden Schadensschätzung der Fall.

12

a)

Nach überwiegender und auch vom Senat geteilter Auffassung bemessen sich die gezogenen Nutzungsvorteile bei Wohnmobilen in der Regel nicht nach der Laufleistung, sondern nach der voraussichtlichen Gesamtnutzungsdauer, da anders als bei einem Pkw zur bestimmungsgemäßen Nutzung nicht nur das Fahren gehört, sondern auch und vor allem das Wohnen auf Rädern (OLG Dresden, Urteil vom 17.11.2023 – 3 U 983/23, BeckRS 2023, 39358, Rn. 34 m.w.N.). Dem steht nicht das Urteil des BGH vom 27.11.2023 – VIa ZR 1425/22 – entgegen. Der BGH hat dort lediglich ausgeurteilt, dass für das Vorhandensein eines Differenzschadens der Fortbewegungszweck im Straßenverkehr nicht relevant sei. Eine Aussage zur Schadensberechnung ist dem Urteil nicht zu entnehmen (OLG Brandenburg, Urteil vom 09.04.2024 – 3 U 224/22, BeckRS 2024, 9875, Rn. 53). Entgegen der Meinung der Klägerin kommt es dabei auch nicht darauf an, dass die Beklagte das Basisfahrzeug nicht als Wohnmobil hergestellt und vertrieben hat. Entscheidend ist vielmehr, dass die Klägerin das Fahrzeug ausschließlich als Wohnmobil nutzte.

b)

Die zu erwartende Gesamtnutzungszeit schätzt der Senat in Übereinstimmung mit anderen Oberlandesgerichten auf 15 Jahre (OLG Brandenburg, Urteil vom 09.04.2024 – 3 U 224/22, BeckRS 2024, 9875, Rn. 55; OLG Dresden, Urteil vom 17.11.2023 – 3 U 983/23, BeckRS 2023, 39358, Rn. 36; OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22, BeckRS 2023, 30810, Rn. 92; insoweit sogar sachverständig beraten: OLG Stuttgart, Urteil vom 12.05.2016 – 1 U 133/13, BeckRS 2016, 16420, Rn. 105). Laut Erwerbsunterlagen (Anlage K25) erhielt die Klägerin das Fahrzeug im Mai 2018 zu einem Kaufpreis von – ohne Berücksichtigung des zusätzlich erworbenen Fahrradträgers – 53.490,00 €. Veräußert wurde das Fahrzeug im September 2023. Bei Be-

rücksichtigung der Besitzzeit von Mai 2018 bis September 2023 ergeben sich Nutzungsvorteile von 53.490,00 € (Kaufpreis) x 65 Monate / 180 Monate = 19.315,84 €.
c)
Daraus folgt, dass ein Schaden bei einem Restwert von 34.174,16 € vollständig entfiele. Dieser ist bei einer Veräußerung zu einem Kaufpreis von 37.000,00 € überschritten.
d)
Der weitere mögliche Finanzierungsschaden ist – anders, als möglicherweis bei § 826 BGB – nicht zu berücksichtigen, denn er kann neben dem vorgenannten Differenzschaden nicht verlangt werden (BGH, Urteil vom 11.09.2023 – VIa ZR 1533/22, NJW-RR 2024, 154, Rn. 11).

13
4.
Der hilfsweise gestellte Feststellungsantrag ist abzuweisen, weil jedenfalls unbegründet. Ansprüche auf großen Schadensersatz kann die Klägerin nicht erfolgreich geltend machen, weil § 826 BGB nicht einschlägig ist (s.o.). Neben dem kleinen Schadensersatz können die von der Klägerin genannten möglichen weiteren Schäden nicht geltend gemacht werden (s.o.). Dann kann die Frage, ob und in welchem Umfang die Klägerin überhaupt ein Feststellungsinteresse hat, dahinstehen (BGH, Urteil vom 14.03.2023 – XI ZR 420/21, Rn. 18).
5.
In Ermangelung eines Anspruches aus § 826 BGB auf Rückzahlung des (ggf. verminderten) Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges verbietet sich die begehrte Feststellung eines Annahmeverzuges seitens der Beklagten, zumal dies durch den Fahrzeugverkauf ohnehin überholt ist.
6.
Ansprüche auf vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten bestehen schon deswegen nicht, weil diese in der Höhe nach dem Gegenstandswert zu berechnen sind, der der letztlich festgestellten oder unstreitig gewordenen Schadenshöhe entspricht (BGH, Urteil vom 02.11.2021 – VI ZR 731/20, juris Rn. 13 m.w.N.). Diese Schadenshöhe ist hier Null (s.o.).

III.
Auch die weiteren Voraussetzungen für eine Entscheidung gemäß § 522 Abs. 2 ZPO liegen vor. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung, noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Einheitlichkeit der Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts. Der Senat ist im Rahmen der vorliegenden Entscheidung von den Maßstäben ausgegangen, die der Gerichtshof der Europäischen Union und der Bundesgerichtshof zu den sogenannten „Dieselfällen“ aufgestellt haben. Nach einstimmiger Auffassung des Senats ist vorliegend eine Durchführung der mündlichen Verhandlung auch nicht aus sonstigen Gründen geboten. Zwar stützt der Senat seine Entscheidung auch auf neue Erwägungen, was aber eine mündliche Verhandlung auch dann nur erforderlich macht, wenn die veränderte rechtliche Würdigung nicht angemessen im schriftlichen Verfahren erörtert werden könnte (OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 25.11.2013 - 18 U 1/13, Ziff. 2.2 b)). Letzteres ist nach Auffassung des Senats nicht der Fall, da eine mündliche Verhandlung keine neuen Erkenntnisse erwarten lässt.

14

IV.
Die Klägerin mag innerhalb der im Beschlusstenor genannten Frist erklären, ob die Berufung zurückgenommen wird, was eine Ermäßigung der Gebühr gemäß Nr. 1222 der Anl. 1 zum GKG von 4,0 auf 2,0 zur Folge hätte.

Dr. Haberland
Küchelmann
Zimmermann

Anmerkung:
Auf diesen Hinweis des Senats hat die Klägerin ihre Berufung zurückgenommen.