

Aktenzeichen:

8 U 622/22

2 O 192/21 LG Stralsund



Oberlandesgericht Rostock

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte Rechtsanwalts-AG**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.:

[REDACTED]

gegen

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70546 Stuttgart

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dentons Europe (Germany) GmbH & Co. KG**, Markgrafenstraße 33, 10117

Berlin, Gz.: [REDACTED]

hat das Oberlandesgericht Rostock - 8. Zivilsenat - durch die Richterin am Oberlandesgericht Dilling als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 09.12.2024 für Recht erkannt:

1. Soweit der Kläger die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Stralsund vom 05.10.2022, Az. 2 O 192/21, zurückgenommen hat, ist er des eingelegten Rechtsmittels verlustig.
2. Im Übrigen wird auf die Berufung des Klägers das Urteil des Landgerichts Stralsund vom 05.10.2022, Az. 2 O 192/21, unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 4.374,27 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.03.2021 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

3. Die Kosten des Rechtsstreits beider Instanzen tragen der Kläger zu 90 % und die Beklagte zu 10 %.
4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf bis zu 45.000,00 € festgesetzt.

Gründe:

I.

Von der Darstellung des Sachverhalts wird gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 S. 1 ZPO abgesehen.

II.

Die zulässige Berufung hat im tenorierten Umfang Erfolg; im Übrigen ist sie unbegründet.

1. Dem Kläger steht ein Zahlungsanspruch weder aus vertraglicher/ vorvertraglicher Haftung (dazu unter a)) noch aus §§ 826, 31 BGB (dazu unter b)), § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB (dazu unter c)), § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 16 UWG (dazu unter d)) oder § 831 Abs. 1 BGB (dazu unter e)) zu. Er hat jedoch einen Anspruch gegenüber der Beklagten aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Ersatz eines Differenzschadens (dazu unter f)) nebst Zinsen (dazu unter g)). Ein Anspruch auf Zahlung oder Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten (dazu unter h)) ist nicht gegeben.

a) Vertragliche Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte oder solche aus vorvertraglicher Haftung (§ 280 Abs. 1, § 241 Abs. 2, § 311 Abs. 3 BGB) scheiden mangels rechtsgeschäftlicher oder rechtsgeschäftsähnlicher Beziehungen zwischen den Parteien aus (vgl. BGH, Urt. v. 16.09.2021, VII ZR 190/20, Rn. 34, juris).

b) Auch ein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB ist im Ergebnis nicht gegeben.

Das Verhalten der Beklagten gegenüber dem Kläger rechtfertigt jedenfalls nicht den Vorwurf einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung. Aus diesem Grund wird weder eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten ausgelöst noch ist die Durchführung einer Beweisaufnahme erforderlich.

Auf die umfassenden diesbezüglichen Ausführungen in den Urteilen des Senats vom 31.05.2024 (8 U 27/22, juris, sowie 8 U 82/22 und 8 U 116/22, jeweils unveröffentlicht), die ebenso auch im vorliegenden Verfahren Geltung beanspruchen, wird insoweit Bezug genommen. Vortrag, der über den dort gehaltenen Klägervortrag hinausgeht und greifbare Anhaltspunkte für ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten begründen könnte, ist nicht ersichtlich.

c) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen kommt auch ein Anspruch des Klägers aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB nicht in Betracht, weil es jedenfalls an einem zu berücksichtigenden Vortrag zu einer vorsätzlichen Begehungsweise fehlt. Auch haftet die Beklagte wegen der fehlenden Stoffgleichheit zwischen einer etwaigen Vermögenseinbuße des Klägers und den denkbaren Vermögensvorteilen der Beklagten nicht nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB (vgl. BGH, Ur. v. 30.07.2020, VI ZR 5/20, juris Rn. 24).

d) Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 16 UWG ist nicht ersichtlich.

Auch insoweit wird auf die entsprechenden Ausführungen des Senats in den Urteilen vom 31.05.2024 (a.a.O.) verwiesen.

e) Auch die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs aus § 831 Abs. 1 BGB liegen nicht vor. Da der Kläger die vorsätzliche Verwirklichung des Tatbestands einer unerlaubten Handlung durch die für die Beklagte handelnden Personen nicht dargelegt und unter Beweis gestellt hat, lässt sich auch nicht feststellen, dass ein Verrichtungsgehilfe der Beklagten den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB oder den Tatbestand einer sonstigen unerlaubten Handlung verwirklicht hätte.

f) Dem Kläger steht jedoch in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang ein Anspruch gegen die Beklagte aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Ersatz eines Differenzschadens zu.

Der Anspruch ist begründet, da es sich bei den streitentscheidenden Bestimmungen der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV um Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB handelt (dazu unter aa))

und das klägerische Fahrzeug zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags über unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 verfügte (dazu unter bb)), so dass die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeugs eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt und damit gegen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen hat (dazu unter cc)) (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023, a.a.O.). Der Verstoß war für den Erwerb des Fahrzeugs auch kausal (dazu unter dd)). Dabei handelte die Beklagte schuldhaft (dazu unter ee)). Dadurch ist dem Kläger ein Schaden entstanden (dazu unter ff)), dessen Höhe nach Abwägung aller Umstände auf grundsätzlich 4.700,- € zu schätzen ist, der jedoch durch Vorteile, die im Zusammenhang mit dem schädigenden Ereignis klägerseits entstanden sind, teilweise kompensiert worden ist.

aa) Bei den Bestimmungen der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV handelt es sich um Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB.

Zur Begründung wird insoweit auf die entsprechenden Ausführungen des Senats im Urteil vom 31.05.2024 (8 U 27/22) verwiesen.

bb) Das klägerische Fahrzeug wies zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 auf (allgemein dazu unter (1)), nämlich eine temperaturgesteuerte AGR (sog. Thermofenster) (dazu unter (2)) und eine SCR-Steuerung (dazu unter (3)). Für darüber hinausgehende weitere Abschaltvorrichtungen sind tatsächliche Anhaltspunkte nicht ersichtlich (dazu unter (4)).

Die erteilte Typgenehmigung oder ein etwaig unterbliebener Rückruf des KBA stehen der Annahme einer Abschaltvorrichtung und einem darauf beruhenden Schadensersatzanspruch nicht entgegen. Wie der Bundesgerichtshof bestätigt hat (vgl. BGH, Beschl. v. 24.07.2023, VIa ZB 10/21, Rn. 20, juris), hat das Zivilgericht eigenständig zu prüfen, ob ein Verstoß gegen die Regelungen zur Typgenehmigung in Gestalt einer Abschaltvorrichtung vorliegt. Der Senat folgt insoweit den Ausführungen des Bundesgerichtshofs zur Reichweite der Tatbestandswirkung einer EG-Typgenehmigung (vgl. hierzu ausführlich BGH, Urt. v. 26.06.2023, a.a.O., juris Rn. 10 ff.).

Das Vorbringen der Beklagten gibt zu einer abweichenden Beurteilung keinen Anlass. Insbesondere besteht insoweit kein Klärungsbedarf im Sinne von Art. 267 Abs. 3 AEUV (vgl. BGH, a.a.O., juris Rn. 17; OLG Hamm, Urt. v. 01.09.2023, 30 U 78/21, juris Rn. 95), weshalb es auch

zur fehlenden Tatbestandswirkung der EG-Typgenehmigung keiner (weiteren) Vorlage an den EuGH bedarf.

(1) Hinsichtlich der allgemeinen Ausführungen (Definitionen etc.) zu einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007, zur Bewertung einer Vorrichtung als Abschaltvorrichtung, der entsprechenden Darlegungs- und Beweislast sowie den Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung wird auf das Senatsurteil vom 31.05.2024 (8 U 27/22) Bezug genommen.

(2) Nach Maßgabe dessen ist das im streitgegenständlichen Fahrzeug bei Abschluss des Kaufvertrags durch den Kläger bis zum Update implementiert gewesene Thermofenster (die temperaturgesteuerte AGR) als unzulässige Abschaltvorrichtung zu qualifizieren.

(a) Die AGR muss als Emissionskontrollsystem unter normalen Betriebsbedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 uneingeschränkt wirksam sein. Andernfalls handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung. Diese normalen Betriebsbedingungen umfassen die tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. EuGH, Urte. v. 14.07.2022, C-128/20, Rn. 40 Urte. v. 14.07.2022, C-134/20, juris Rn. 47), so dass zu ihnen insbesondere der Temperaturbereich gehört, der im Gebiet der Europäischen Union üblicherweise vorkommt (vgl. BGH, a.a.O., juris Rn. 50). Ausgehend von diesem rechtlich geklärten Verständnis der europarechtlichen Normen, ist es eine Tatsachenfrage, welche Temperaturen im Unionsgebiet üblicherweise, d.h. unter Ausnahme von Extremwetterereignissen, vorkommen. Nach Auffassung des Senats reicht der Außentemperaturbereich von -15°C bis $+40^{\circ}\text{C}$ zu den normalen Betriebsbedingungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 (so auch OLG Stuttgart, Urte. v. 22.02.2024, 24 U 254/21, juris Rn. 75 m.w.N. aus der dortigen Rspr.; OLG Frankfurt, Urte. v. 29.11.2023, 19 U 185/22, juris Rn. 14; VG Schleswig, Urte. v. 20.02.2023, 3 A 113/18, juris Rn. 267, 274, auf dessen Ausführungen insoweit Bezug genommen werden kann; OLG Schleswig-Holstein, Urte. v. 08.12.2023, 1 U 105/20, juris Rn. 91: zweistellige Minusgrade - etwa in Skandinavien – und Temperaturen um 40°C – etwa in Südeuropa).

Zur Bedatung des Thermofensters hat die Beklagte erstinstanzlich nichts Konkretes vorgetragen; sie hat vor dem Landgericht - unerheblich - lediglich dargetan, das AGR-System im streitgegenständlichen Fahrzeug sei selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv, und im Übrigen lediglich die Angaben des Klägers zur Bedatung des Thermofensters - unerheblich - bestritten. Danach ist der klägerische Vortrag, wonach die AGR-Rate bei positiven einstelligen

Außentemperaturen nur reduziert arbeite und schließlich gänzlich abgeschaltet werde bzw. unterhalb von ca. 14 °C reduziert, unterhalb von ca. 9 °C maximal reduziert und zudem oberhalb von ca. 35 °C reduziert werde, als zugestanden anzusehen (§ 138 Abs. 3 ZPO). Danach handelt es sich bei der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug bei Abschluss des Kaufvertrags befindlich gewesenen AGR, deren Wirksamkeit schon innerhalb des vernünftigerweise zu erwartenden Temperaturbereichs reduziert wird, ohne dass für eine Kompensation dieser Reduktion etwas behauptet oder ersichtlich wäre, um eine Abschalt einrichtung. Bestätigt wird dies im Ergebnis durch den Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 02.10.2024, wonach das klägerische Fahrzeug zu einem Fahrzeugtyp gehört, der vom KBA-Bescheid vom 13.12.2023 erfasst ist, und wonach die vom Bescheid umfasste umgebungslufttemperaturabhängige Steuerung der AGR (innerhalb der Spanne von 12 °C bis 33 °C) im Seriendatenstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs vorhanden ist.

(b) Die temperaturabhängige Abschalt einrichtung ist auch unzulässig im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007.

Sie ist nicht gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) 715/2007 ausnahmsweise zulässig, da keiner der unter lit. a bis c aufgeführten Ausnahmetatbestände vorliegt. Entgegen der Argumentation der Beklagten ist das Thermofenster insbesondere nicht notwendig, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007). Solches lässt sich dem Vortrag der hierfür darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten nicht (hinreichend) entnehmen.

Sowohl hinsichtlich der allgemeinen Voraussetzungen des von der Beklagten eingewandten Ausnahmetatbestands als auch zur Begründung, warum dem Vortrag der Beklagten sich die entsprechenden Anforderungen nicht entnehmen lassen, wird auf die Urteile des Senats vom 31.05.2024 (a.a.O.) bzw. auf weitere Senatsurteile (vom 18.10.2024, 8 U 147/22 und 8 U 524/22, unveröffentlicht) Bezug genommen. Der hiesige Beklagtenvortrag zu einer ausnahmsweisen Zulässigkeit des Thermofensters geht über den dort insgesamt behandelten Vortrag nicht hinaus.

(c) Zugunsten der Beklagten kann auch nicht eingewandt werden, dass der Einsatz von Thermofenstern nach der im Zeitpunkt der Erteilung der Typengenehmigung geltenden Rechtslage rechtlich zulässig gewesen sei und dies erst durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 14.07.2022 (vgl. EuGH, Urt. v. 14.07.2022, a.a.O., juris) eine Änderung erfahren habe. Eine Änderung der Rechtslage liegt natürlich nicht vor. Der Europäische Gerichtshof hat die Rechtslage nicht geändert und insbesondere keine ungeschriebene

Zulässigkeitsvoraussetzung geschaffen, sondern lediglich eine am Zweck der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 orientierte Auslegung des Wortlauts von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung vorgenommen. Die Rechtslage war schon vorher nicht anders (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 22.08.2023, 8 U 86/21, juris Rn. 132 - 138).

(3) Auch die Steuerung des SCR-Systems stellt eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar (dazu unter (a)), die auch unzulässig ist (dazu unter (b)).

(a) Nach dem eigenen Vortrag der Beklagten bewirkt die Steuerung des SCR-Systems, dass unter bestimmten Bedingungen vom Speichermodus/Füllstands-Modus in den Online-Modus umgeschaltet wird, was jedenfalls zu einer geringeren Eindüsung von Harnstoff führt, wozu diese Regelung auch zumindest mangels fortbestehender Speicherfähigkeit des Katalysators und zur Vermeidung eines Ammoniak-Schlupfes gerade dienen soll. Potentiell kompensierende gleichzeitige Funktionsänderungen des Gesamtsystems, die mit in den Blick zu nehmen wären, sind nicht vorgetragen. Es ist danach davon auszugehen, dass die zurückhaltendere Dosierung der Eindüsung im Onlinemodus (als „verändert“ funktionierendes Gesamtsystem) mit einer geringeren Wirksamkeit des Gesamtsystems bezogen auf die Emissionsreduktion einhergeht, als sie sich ergäbe, würde hypothetisch der Speichermodus/Füllstands-Modus und damit die (höhere) Eindüsungsdosierung (als „unverändert“ funktionierendes Emissionskontrollsystem) beibehalten. Die Beklagte gesteht zumindest zu, dass die Dosierung im Online-Modus so bemessen sei, dass ein Ammoniak-Überschuss sicher ausgeschlossen werden könne. Mit der Einsteuerung eines bestimmten Zielwirkungsgrads gehe zumeist auch ein teilweiser Abbau des Füllstands gegenüber der im Füllstands-Modus eingelagerten Menge an Ammoniak einher, so dass – trotz ggf. absinkender Speicherfähigkeit – etwaiges situativ zu viel eindosiertes Ammoniak weiterhin eingespeichert werden könne und nicht als Ammoniak-Schlupf entweiche. Danach ist davon auszugehen, dass in einer Vielzahl von Betriebssituationen die Dosierung im Online-Modus – um Abstand von der Gefahr des Ammoniak-Schlupfes zu wahren – unterhalb dessen liegt, was zu einer maximal verwertbaren Ammoniak-Konzentration im Katalysator führen würde, und somit die Emissionsminderung geringer ausfällt, als sie bei hypothetischer Beibehaltung der weniger vorsichtigen Dosierung im Füllstands-Modus (gegebenenfalls unter Gefahr oder Eintritt von Ammoniak-Schlupf) zu erreichen wäre. Schon diese Umschaltung in den Online-Modus, die mithin (häufig) mit einer Verschlechterung der Wirkung der Emissionskontrolle verglichen mit einer hypothetischen unveränderten Beibehaltung der Dosierung, also dem Speichermodus/Füllstands-Modus, einhergehen wird, erfüllt den Tatbestand einer

Abschalteinrichtung im Sinn von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 24.01.2024, a.a.O., juris Rn. 163 mit Verweis auf OLG Hamm, Urt. v. 20.11.2023, 18 U 225/22, juris Rn. 126).

(b) Zulässigkeitsgründe im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 sind nicht ersichtlich.

Die Beklagte hat keinen Vortrag geführt, warum ausnahmsweise die Abschalteinrichtung zulässig sein soll. Es kann unterstellt werden, dass zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs, unter anderem zu dessen Gewährleistung Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 die Verwendung einer Abschalteinrichtung erlaubt, auch gehört, dass die Umwelt nicht schädlichen Ammoniakemissionen ausgesetzt wird. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist aber keine Rechtfertigung dargetan. Die Beklagte erläutert zwar, dass die Reinigungsleistung des SCR-Katalysators aufgrund der physikalischen und chemischen Bedingungen nicht über alle Betriebszustände konstant sein könne und nur begrenzt zu bestimmen oder berechnen ist, welche Auswirkungen die Dosierung der Harnstoffeinspritzung im konkreten Betriebszustand hat, insbesondere weil sich bei längeren Fahrten die damit einhergehenden Ungenauigkeiten kumulieren könnten; um trotz wechselnder Bedingungen und möglicher Abweichungen der Modelle sicher zu vermeiden, dass das bei der Reaktion benötigte Umweltgift Ammoniak aus dem System austritt (sog. Ammoniak-Schlupf), müsse das System das Dosierverhalten an die jeweiligen Umstände anpassen. Sie legt aber nicht dar, dass zur Begrenzung des Ammoniak-Schlupfs auf ein hinnehmbares Maß gerade die konkret gewählten Bedingungen für die Einschaltung (und/oder Beibehaltung) des Onlinemodus erforderlich und andere, die Reduktion der Stickoxidemissionen besser gewährleistende Einrichtungsmöglichkeiten nicht möglich gewesen wären (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 24.01.2024, a.a.O., juris Rn. 169 mit Verweis auf OLG Celle, Urt. v. 11.10.2023, 7 U 794/21, juris Rn. 43).

Dagegen spricht im Übrigen schon der eigene Vortrag der Beklagten zur im Rahmen des aufgespielten Software-Updates verbesserten SCR-Steuerung, wonach die SCR-Steuerung insbesondere dahin optimiert worden sei, dass die softwareseitige Sensorik zur Erkennung eines Ammoniak-Schlupfes verbessert worden sei, die Indikatoren, die für den Wechsel zwischen den Dosiermodi herangezogen würden, angepasst worden seien, so dass der Anwendungsbereich des Füllstands-Modus ausgeweitet worden sei, und der Wirkungsgrad des Online-Modus erhöht worden sei. Es ist weder behauptet noch nachvollziehbar dargelegt, dass all dies nicht bereits beim Inverkehrbringen des Fahrzeugs möglich gewesen wäre (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v.

24.01.2024, a.a.O., juris Rn. 170).

(4) Für darüber hinausgehende weitere unzulässige Abschaltseinrichtungen im streitgegenständlichen Fahrzeug sind hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte nicht ersichtlich.

Insbesondere sind hinreichend greifbare Anhaltspunkte dafür, dass - wie vom Kläger erstinstanzlich noch behauptet - eine unzulässige Funktion der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) (auch) im streitgegenständlichen Fahrzeug enthalten ist (was von der Beklagten im gesamten Rechtsstreit in Abrede genommen worden ist), nicht dargetan. Der Kläger macht das Vorliegen einer unzulässigen KSR im Übrigen mit der Berufung auch nicht mehr geltend.

Bei dem vom Kläger vorgetragenen OBD-System handelt es sich schon nicht um eine Abschaltseinrichtung, weil dieses selbst keinen Einfluss auf das Emissionsverhalten nimmt.

cc) Da das Fahrzeug bei Vertragsschluss mit unzulässigen Abschaltseinrichtungen i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1, 2 VO (EG) 715/2007 versehen war, hat die Beklagte eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilt und dadurch gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen.

Unzutreffend ist eine Übereinstimmungsbescheinigung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 ausweist.

Auf den Inhalt der zugrundeliegenden EG-Typgenehmigung kommt es dabei nicht an. Der EuGH hat das Vorliegen einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ausschließlich vom Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 abhängig gemacht und ist nicht näher auf den Inhalt der EG-Typgenehmigung sowie die dafür maßgebende Beschreibung des genehmigten Fahrzeugtyps eingegangen. Die Übereinstimmungsbescheinigung weist danach gemäß der verbindlichen Auslegung des Unionsrechts durch den Gerichtshof (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023, C-100/21) nicht nur die Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit dem genehmigten Typ aus, sondern auch die Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit allen Rechtsakten, also auch mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Die Übereinstimmungsbescheinigung verweist nach ihrem gesetzlichen Inhalt auch auf materielle Voraussetzungen, die im Falle einer unzulässigen Abschaltseinrichtung nicht vorliegen (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023, a.a.O., juris Rn. 34).

dd) Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag über das streitbefangene Fahrzeug zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. Für die Anwendung des Erfahrungssatzes ist nicht von Bedeutung, ob dem Käufer beim Erwerb des Kraftfahrzeugs die vom Fahrzeughersteller ausgegebene unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegen und ob er von deren Inhalt Kenntnis genommen hat. Denn erwirbt ein Käufer ein zugelassenes oder vermeintlich zulassungsfähiges Fahrzeug auch zur Nutzung im Straßenverkehr, wird er regelmäßig darauf vertrauen, dass die Zulassungsvoraussetzungen, zu denen nach § 6 Abs. 3 Satz 1 FZV die Übereinstimmungsbescheinigung gehört, vorliegen und dass außerdem keine ihn einschränkenden Maßnahmen nach § 5 Abs. 1 FZV mit Rücksicht auf unzulässige Abschaltvorrichtungen erfolgen können. Auch ohne Kenntnisnahme der vom Fahrzeughersteller ausgegebenen Übereinstimmungsbescheinigung geht der Käufer typischerweise davon aus, dass der Hersteller für das erworbene Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat und dass diese die gesetzlich vorgesehene Übereinstimmung mit allen maßgebenden Rechtsakten richtig ausweist (vgl. BGH, a.a.O., juris Rn. 55 f.).

Umstände, die diesen Erfahrungssatz widerlegen, sind im Streitfall weder substantiiert dargetan noch sonst ersichtlich. Die Beklagte hat auch nicht dargelegt, dass sie die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf des Fahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss (vgl. BGH, a.a.O., juris Rn. 32). Die Beklagte hat im Gegenteil stets die Auffassung vertreten und macht noch immer geltend, dass die vorliegend implementierten Einrichtungen keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen (gewesen) seien und eine Stilllegung des Fahrzeugs nicht drohe.

Soweit die Beklagte vorträgt, ein etwaiges Nicht-Wissen um eine unzulässige Abschaltvorrichtung sei für den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu dem vereinbarten Kaufpreis deshalb nicht kausal gewesen, weil dem Kläger zum Zeitpunkt des Erwerbs die mit dem Kauf verbundenen Risiken hätten bewusst gewesen sein müssen, und zum Beleg hierfür auf die Ad-hoc-Mitteilung von Volkswagen am 22.09.2015 und die daran angeschlossene breite Diskussion über Emissionen von Dieselfahrzeugen im Allgemeinen verweist, verhilft auch dies nicht zum Erfolg. Allein daraus konnte der Kläger im Erwerbsjahr 2018 noch nicht auf das Vorhandensein von – anderen – unzulässigen Abschaltvorrichtungen auch in Fahrzeugen der Beklagten schließen.

Auch daraus, dass Kunden durch Mitteilungen anderer Hersteller oder durch den Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen vom 22.04.2016 über die Existenz von Thermofenstern und durch die jährlichen Geschäftsberichte der Beklagten, beginnend mit dem Bericht 2016 vom 14.02.2017, über den Umstand informiert gewesen sein mögen, dass nicht auszuschließen sei, dass die Behörden zum Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Funktionalitäten enthalten sein könnten, die möglicherweise als unzulässig zu qualifizieren sind, ergibt sich erkennbar nichts anderes. Insbesondere ist nicht ersichtlich, woraus der Kläger insoweit auf eine konkrete Betroffenheit seines Fahrzeugs hätte schließen müssen.

Im Übrigen vermag der Senat dem Geschäftsbericht 2016 als der einzigen eigenen Erklärung der Beklagten, mit der sie die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen überhaupt bekannt gegeben haben könnte, nicht zu entnehmen, dass hierdurch die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben worden ist, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss. Es handelt sich um eine allgemeine Warnung vor möglichen Kostenrisiken aus rechtlichen Risiken und lässt einen Bezug auf die Baureihe des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht erkennen. Anders als bei der Ad-Hoc-Mitteilung der Volkswagen AG kann auch eine weitreichende mediale Verbreitung dieser Warnung nicht festgestellt werden, die eine allgemeine Kenntnisnahme hätte erwarten lassen.

ee) Die Beklagte hat auch schuldhaft gehandelt und damit die Pflichtverletzung zu vertreten.

Hinsichtlich der Grundsätze/ Voraussetzungen für die Bejahung eines Verschuldens der Beklagten, insbesondere dazu, dass und warum die Beklagte sich nicht mit Erfolg auf einen Verbotsirrtum berufen kann, hat der Senat in seinen Urteilen vom 31.05.2024 (a.a.O.) sowie in den weiteren Urteilen vom 18.10.2024 (a.a.O.) umfassend ausgeführt; hierauf wird Bezug genommen. Über den im dortigen Verfahren hinausgehenden Vortrag diesbezüglich hat die Beklagte auch im vorliegenden Verfahren nicht gehalten.

ff) Durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV hat der Kläger im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses einen im Ausgangspunkt ersatzfähigen Differenzschaden in Höhe von 4.700,- € erlitten.

(1) Zu den Grundsätzen der Ermittlung des Schadens nach Maßgabe der Differenzhypothese und der Bemessung der Höhe des Differenzschadens zwischen 5 % und 15 % des gezahlten

Kaufpreises sowie zu den für die Schätzung der konkreten Höhe innerhalb dieses Rahmens maßgeblichen Aspekten wird auf die Ausführungen in den Senatsurteilen vom 31.05.2024 (a.a.O.) verwiesen.

(2) Vorliegend schätzt der Senat die Höhe des dem Kläger entstandenen Vermögensschadens gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung und Gesamtabwägung aller Umstände des Einzelfalls innerhalb der zuvor beschriebenen unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite mit 10 % des gezahlten Kaufpreises von 47.000,- €. Der Senat geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit dem Thermofenster und der unzulässigen SCR-Steuerung verbundene Risiko der Betriebsstilllegung in diesem Umfang gemindert ist. Der Differenzschaden beläuft sich damit grundsätzlich auf 4.700,- €.

Unter Berücksichtigung der o.g. Umstände handelt es sich vorliegend in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes angeht, um einen mittelschweren Fall, der die Anwendung des mittleren Prozentsatzes von 10 % rechtfertigt. Dabei hat das Gericht in seine Bewertung einbezogen, dass die mit der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtungen prinzipiell schon im Zeitpunkt des Vertragsschlusses verbundenen Nachteile/Risiken, nämlich eine mögliche Betriebsuntersagung/-beschränkung/ oder Stilllegungsanordnung, für sich gesehen zwar durchaus erheblich sind, jedoch das Risiko behördlicher Anordnungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit etwaiger Beschränkungen bezogen auf den maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses (hier Juli 2018, also noch vor Einsetzen eines gesteigerten Problembewusstseins der für eine Betriebsuntersagung/-beschränkung/ oder Stilllegungsanordnung zuständigen Behörden für die hier maßgeblichen Abschaltvorrichtungen) äußerst gering war. Ferner wurde berücksichtigt, dass das Gewicht des Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte (Umwelt- und Gesundheitsschutz) zwar durchaus erheblich ist, zumal gleich mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen vorliegen, die dazu geführt haben und führen, dass die Abgasreinigung zu einem großen Teil der Nutzung des Fahrzeugs in erheblichem Ausmaß nur unzureichend funktioniert (hat), demgegenüber der Grad des Verschuldens der Beklagten sich aber auf bloße Fahrlässigkeit beschränkt und sich eher im Bereich mittlerer Fahrlässigkeit bewegt: Zum einen war sich die Beklagte über die konkrete Ausgestaltung ihrer Motorsteuerung im Klaren und kannte alle objektiven Umstände, die den Schluss auf die Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtungen und der Fehlerhaftigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung begründen; zum anderen ist die Beklagte zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses offensichtlich - bezüglich des Thermofensters orientiert an jahrelanger Behördenpraxis und einem allgemein akzeptierten Industriestandard - von der

Zulässigkeit der Einrichtungen aus Motorschutzgründen ausgegangen.

Sonstige besondere Umstände, die diesen Fall in die eine oder andere Richtung gegenüber anderen Fällen hervorheben würden, sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

(3) Auf den Schaden muss sich der Geschädigte im Wege des Vorteilsausgleichs diejenigen Vorteile anrechnen lassen, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem Schadensereignis zugeflossen sind. Dass für die Schätzung des Differenzschadens auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist, schließt eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung, deren Voraussetzungen der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat, nicht aus. Dabei darf der Geschädigte einerseits im Hinblick auf das schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde; andererseits sind nur diejenigen durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet (st. Rspr.; vgl. etwa BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, juris Rn. 65; Urt. v. 26.06.2023, a.a.O.).

(a) Im Streitfall folgt eine teilweise Reduzierung des Anspruchs auf 4.374,27 € aus der Berücksichtigung des Restwerts und der vom Kläger gezogenen Nutzungsvorteile.

Hinsichtlich der grundsätzlich anzurechnenden gezogenen Nutzungsvorteile in Form gefahrener Kilometer und der Berücksichtigung des Restwerts des Fahrzeugs gelten die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum „kleinen“ Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß. Danach sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. BGH, a.a.O., juris Rn. 80).

(aa) Die Nutzungsvorteile können im Wege der Schätzung gemäß § 287 ZPO ermittelt werden. Der Senat wendet hierzu hinsichtlich der gefahrenen Kilometer in ständiger Rechtsprechung die höchstrichterlich anerkannte lineare Berechnungsmethode an, die sowohl den gesamten Bruttokaufpreis (hier 47.000,- €) als auch die gesamte Zeit des Fahrzeugbesitzes in die Berechnung einbezieht (vgl. beispielhaft BGH, Urt. v. 25.05.2020, a.a.O., juris Rn. 68 ff.), nämlich

Kaufpreis x gefahrene Strecke (seit Erwerb)

Nutzungsvorteil = -----

erwartete Restlaufzeit im Erwerbszeitpunkt

Für die Berechnung legt der Senat für den hier streitgegenständlichen Fahrzeugtyp Mercedes-Benz GLC 250d BlueTEC 4Matic und vergleichbare Fahrzeugtypen regelmäßig eine Gesamtleistung von 300.000 km zugrunde (vgl. Senatsurteile vom 31.05.2024, a.a.O.).

Unter Berücksichtigung der unstrittigen Laufleistungen des Fahrzeugs bei Erwerb durch den Kläger (22.500 km) sowie am 08.12.2024 (85.237 km) ergibt sich danach ein Nutzungsvorteil i.H.v. 10.625,73 € (der sich nur in zu vernachlässigender Höhe durch die bis zum 09.12.2024 gefahrenen zusätzlichen Kilometer geändert haben dürfte).

(bb) Den Restwert schätzt der Senat vorliegend auf ca. 32.000,- €. Die insoweit darlegungspflichtige Beklagte hat zwar einen Restwert von ca. 35.813,- € vorgetragen; die insoweit zum Vergleich herangezogenen Angebote von Gebrauchtwagenbörsen (vgl. Anlage BB4) beziehen sich jedoch auf Fahrzeuge mit (teils deutlich) geringerer Kilometerleistung und stellen im Übrigen durchweg Händlerangebote dar, von denen eine gewisse Händlermarge in Abzug gebracht werden müsste. Aufgrund dieser Umstände ist der von der Beklagten genannte Wert nach Auffassung des Senats auf ca. 32.000,- € zu reduzieren (§ 287 ZPO). Der Wert von ca. 32.000,- € korrespondiert auch mit dem Ergebnis der eigenen Restwert-Recherche des Senats auf der Grundlage von Angeboten von Privatanbietern (vgl. die anliegenden Recherche-Ergebnisse auf mobile.de (Mittelwert ca. 31.760,- €)). Die seitens der Klagepartei erfolgte Bezifferung des Restwerts anhand einer Bewertung nach DAT auf lediglich 22.000,- € steht dem schon deshalb nicht entgegen, weil aus dieser selbst hervorgeht, dass Ausstattungsmerkmale des Fahrzeugs dabei nicht berücksichtigt worden sind und den Preis um bis zu 30 % erhöhen können.

Warum - wie der Kläger meint - zur Restwertbestimmung grundsätzlich keine Gebrauchtwagenportale, sondern allenfalls Restwertrechner heranzuziehen sein sollen, erschließt sich dem Senat nicht; denn auch Gebrauchtwagenportale lassen Rückschlüsse auf den üblicherweise am Markt realisierbaren Veräußerungserlös zu. Verkaufsplattformen wie mobile.de oder autoscout24.de stellen eine geeignete Schätzgrundlage für die Ermittlung des Restwerts dar (vgl. OLG Celle, Beschl. v. 16.10.2023 7 U 346/22, juris Rn. 92; OLG Karlsruhe, Urt. v. 26.06.2024, 6 U 158/21, juris Rn. 200; OLG Düsseldorf, Urt. v. 21.06.2024, I-7 U 266/22,

juris Rn. 25; OLG Dresden, Urt. v. 27.03.2024, 17 U 1636/22, juris Rn. 61).

(cc) Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger ergibt sich aus der Differenz aus dem vom Kläger gezahlten Kaufpreis von 47.000,- € und dem oben ermittelten Differenzschaden von 4.700,- €; er beträgt mithin 42.300,- €.

Die Summe aus den vom Kläger erlangten Nutzungsvorteilen i.H.v. 10.625,73 € und dem zu berücksichtigenden Restwert von 32.000,- € ergibt einen Betrag von 42.625,73 €.

Dieser Betrag übersteigt den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs um 325,73 €, weshalb letzterer Betrag schadensmindernd anzurechnen ist und ein Schaden i.H.v. 4.374,27 € verbleibt.

(b) Eine (teilweise) Reduzierung/ Kompensation des Schadens mit Blick auf das am 09.08.2023 auf das Fahrzeug aufgespielte Software-Update war nicht vor-/anzunehmen (§ 287 ZPO).

Beruft sich der Fahrzeughersteller auf die nachträgliche Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update, kann damit eine Schadensminderung nur verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen ausräumt oder signifikant reduziert. Das wiederum kann nur dann der Fall sein, wenn es nicht seinerseits eine unzulässige Abschaltvorrichtung beinhaltet (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023, a.a.O.).

Es lässt sich im Ergebnis nicht feststellen, dass das aufgespielte Update zu einer Ausräumung oder signifikanten Reduzierung der Gefahr von Betriebsbeschränkungen geführt hat bzw. dass nicht dennoch eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Fahrzeug verbleibt, so dass behördliche Maßnahmen nicht vollständig auszuschließen bleiben.

(aa) Nicht feststellbar ist, dass durch das Update das Thermofenster beseitigt worden wäre bzw. zumindest das Temperaturfenster, innerhalb dessen die AGR voll wirksam ist, ganz den Bereich der normalen Betriebsbedingungen, die zwischen -15 °C und +40 °C liegen (s.o.), erreicht worden wäre. Die Beklagte hat insoweit lediglich vorgetragen, sie habe im Nachgang zum Nationalen Forum Diesel 2017 mit dem KBA strenge Anforderungen an Motorschutzgesichtspunkte für die Entwicklung von Software-Updates im Rahmen von freiwilligen Service-Maßnahmen vereinbart. Insgesamt sei es ihr aufgrund fortgeschrittener Erkenntnisse aus Forschung und dem Feldbetrieb der Motoren möglich gewesen, den Umfang des AGR-Betriebs stark auszuweiten. Soweit überhaupt noch vorhanden, sei die außertemperaturabhängige AGR-Steuerung im Rahmen der Software-Updates dem KBA gegenüber offengelegt und beschrieben und von diesem akzeptiert worden. Nach dem Update werde die Rate der

Abgasrückführung bei betriebswarmem Motor erst unterhalb von Umgebungslufttemperaturen von ungefähr -10 °C und oberhalb von Umgebungslufttemperaturen von ungefähr 49 °C schrittweise reduziert.

Damit ist nach dem eigenen Vortrag der Beklagten auch weiterhin ein Thermofenster vorhanden, aufgrund dessen die AGR nicht im ganzen Bereich der normalen Betriebsbedingungen (nämlich nicht zwischen -15 °C und -10 °C) voll wirksam ist. Darüber hinaus fehlt es an einer Darlegung dazu, wie sich die aktualisierte Steuerung der Abgasrückführung im Fall eines Kaltstarts (also außerhalb des Zustands „betriebswarmer Motor“) verhält und dass auch insoweit die bisher angewandten Parameter geändert worden sind.

Dass das KBA das Update freigegeben hat, kann insoweit nicht entscheidend sein, da nicht durch das KBA abschließend zu beurteilen ist, ob dieses weiterhin eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthält, sondern durch die Gerichte. Eine etwaige Aussage des KBA, es sei nach dem Update keine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form eines Thermofensters mehr vorhanden, hätte schon aus diesem Grund insoweit keine Relevanz.

(bb) Es kann vorliegend auch nicht davon ausgegangen werden, dass die unzulässige SCR-Steuerung durch das Update entfernt worden ist.

Soweit die Beklagte hierzu erstmals im Schriftsatz vom 02.10.2024 ausgeführt hat, ist dieses Vorbringen - nachdem der Kläger die Entfernung der unzulässigen SCR-Steuerung im Schriftsatz vom 08.11.2024 bestritten hat - gemäß §§ 530, 531 Abs. 2 ZPO schon nicht zuzulassen. Die Beklagte hat zu keinem der in § 531 Abs. 2 ZPO genannten Zulassungsgründe Vortrag gehalten.

Unabhängig davon reicht der Vortrag auch inhaltlich nicht aus, um davon auszugehen, dass das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen ausräumt oder signifikant reduziert. Den Darlegungen zur Optimierung der SCR-Steuerung insbesondere in drei Punkten, nach denen Einzelheiten der Steuerung „verbessert“, „eingeschränkt“, „ausgeweitet“ bzw. „erhöht“ worden seien, lässt sich nicht hinreichend entnehmen, dass die - auch weiterhin unter bestimmten Umständen erfolgende - Umschaltung in den Online-Modus mit der damit (häufig) einhergehenden Verschlechterung der Wirkung der Emissionskontrolle verglichen mit einer hypothetischen unveränderten Beibehaltung der Dosierung im Speichermodus/Füllstands-Modus nach dem Update ausschließlich (noch) außerhalb der normalen Betriebsbedingungen erfolgt oder – mit anderen Worten – dass die SCR-Steuerung nach dem Update innerhalb der normalen Betriebsbedingungen uneingeschränkt mit der hohen Wirksamkeit bezogen auf die

Emissionsreduktion wie im Speichermodus/Füllstands-Modus wirksam ist. Die Auffassung des KBA zu den Änderungen der SCR-Steuerung ist - ebenso wie hinsichtlich des Thermofensters - irrelevant. Angaben zum Vergleich der absoluten Reinigungsleistung des SCR-Systems im realen Fahrbetrieb und in der gesetzlichen Prüfung Typ 1 lassen keinerlei Rückschlüsse auf eine nach dem Update nicht mehr vorhandene unzulässige Abschaltvorrichtung zu.

g) Der Kläger hat einen Anspruch auf Zahlung von Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.03.2021.

Der Anspruch beruht auf §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB i.V.m. § 222 ZPO i.V.m. § 187 BGB.

Da sich der Streitgegenstand beim Übergang vom großen Schadensersatz zum Differenzschaden bei unverändertem Lebenssachverhalt nicht geändert hat, kann der Kläger Rechtshängigkeitszinsen aus dem in der Hauptsache zugesprochenen Betrag, der den mit der Klageerhebung geltend gemachten Betrag nicht übersteigt, ab dem auf die Zustellung der Klage (am 01.03.2021) folgenden Tag beanspruchen (vgl. Senat, Urte. v. 31.05.2024, a.a.O.; ebenso z.B. OLG Karlsruhe, Urte. v. 28.02.2024, 6 U 45/21, juris Rn. 188 m.w.N.).

Einen weitergehenden Zinsanspruch aus dem begehrten Differenzschadensersatzbetrag macht der Kläger nicht geltend.

h) Ein Anspruch auf Zahlung oder Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist nicht gegeben.

Wegen des geltend gemachten schädigenden Ereignisses steht im Streitfall schon dem Grunde nach keine andere/ weitergehende Anspruchsgrundlage als diejenige nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Verfügung, die lediglich erlaubt, den Ersatz des Differenzschadens zu fordern. Die klägerische Verbindlichkeit, die für die vorgerichtliche Tätigkeit seiner Rechtsanwälte diesen gegenüber eingegangen wurde, ist kein danach zu ersetzender Schaden. Der im Rahmen dieser Anspruchsgrundlage nach § 287 ZPO zu schätzende Differenzschaden kann aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht höher sein als 15 % des gezahlten Kaufpreises (vgl. BGH, Urte. v. 26.06.2023, a.a.O.). Allein auf der Grundlage von § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV kann dementsprechend neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens eine Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nicht verlangt werden (vgl. BGH, Urte. v. 16.10.2023, VIa ZR 14/22, juris Rn. 13; Urte. v. 18.12.2023, VIa ZR 1083/22, juris Rn. 16; OLG Karlsruhe, Urte. v. 28.02.2024, 6 U 45/21, juris Rn. 184).

Abgesehen davon könnten zumindest die hier geltend gemachten Aufwendungen für die vorliegende Beauftragung eines Rechtsanwalts damit, den gesamten Kaufpreis gegen Rücknahme des Fahrzeugs zurückzuverlangen, mangels diesbezüglicher Veranlassung des Geschädigten nicht als Schaden ersetzt verlangt werden. Der Auftrag war insoweit unzweckmäßig, weil ein solcher Rückabwicklungsanspruch unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt bestand (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 28.02.2024, 6 U 45/21, juris Rn. 185).

2. Die von der Beklagten beantragte Aussetzung des Rechtsstreits nach § 148 Abs. 1 ZPO bis zu einer Entscheidung des KBA über ihren Widerspruch gegen den Bescheid vom 13.12.2023 kommt mangels Vorgreiflichkeit nicht in Betracht (vgl. BGH, Beschl. v. 08.08.2023, VIa ZB 11/21).

3. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 516 Abs. 3 ZPO.

Soweit der Kläger in diesem Zusammenhang meint, er sei von den Kosten des Rechtsstreits freizuhalten, da Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs, Urteil vom 17. Dezember 2020, Az. C-693/18, Urteil vom 14. Juli 2022, Az. C-128/20, C-134/20, C-145/20, Urteil vom 21. März 2023, Az. C-100/21 im Lichte des Effektivitätsgrundsatzes dahin auszulegen seien, dass sie einer nationalen Regelung (hier § 92 ZPO) entgegenstünden, nach der ein Fahrzeugkäufer (Kläger) verpflichtet werden könne, einen Teil der Verfahrenskosten zu tragen, wenn nach der Feststellung eines Verstoßes des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot seinem Antrag, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch die Ausrüstung seines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung entstanden ist, nur teilweise stattgegeben werde, wofür der Kläger die Rechtsprechung des EuGH (Urt. v. 21.03.2024, C-714/22, Rn. 79 ff.) angeführt hat, der Entsprechendes für Art. 78 der Bulgarischen ZPO entschieden habe, war dem nicht zu folgen.

Dem EuGH lag die Frage zur Entscheidung vor, ob Art. 6 Abs. 1 und Art. 7 Abs. 1 der RL 93/13 im Lichte des Effektivitätsgrundsatzes dahin auszulegen sind, dass sie einer nationalen Regelung entgegenstehen, nach der ein Verbraucher verpflichtet werden kann, einen Teil der Verfahrenskosten zu tragen, wenn nach der Feststellung der Nichtigkeit einer Vertragsklausel wegen Missbräuchlichkeit seinem Antrag auf Rückerstattung von Beträgen, die er aufgrund dieser Klausel rechtsgrundlos gezahlt hat, nur teilweise stattgegeben wird. Es handelt sich also ersichtlich um einen anderen Sachverhalt, bei dem es um Fragen der Verbraucherrechte-RL/Klausel-RL ging.

Demzufolge besteht insoweit auch kein Klärungsbedarf im Sinne von Art. 267 Abs. 1 Buchst. a, Abs. 2 AEUV und damit kein Anlass zur Aussetzung des Verfahrens und Vorlage an den EuGH.

4. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO i.V.m. § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Aufgrund der zuletzt gestellten Berufungsanträge liegen die Voraussetzungen für eine Nichtzulassungsbeschwerde nach § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO und damit für ein Rechtsmittel unzweifelhaft nicht vor.

Die Streitwertfestsetzung folgt aus §§ 47, 48 GKG, 3 ZPO.

5. Gründe für die Zulassung der Revision (§ 543 Abs. 2 ZPO) sind nicht gegeben. Die erheblichen Rechtsfragen sind höchstrichterlich bereits geklärt (vgl. u.a. BGH, Urt. v. 26.06.2023, a.a.O.).

Dilling
Richterin am Oberlandesgericht

Beglaubigt

Rostock, 20.01.2025

Justizsekretärin

Dokument unterschrieben
von: Justiz Mecklenburg-
Vorpommern





**Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC
AMG Line Autom. AMG Line**

Unfallfrei • EZ 12/2016 • 79.850 km •
150 kW (204 PS) • Diesel

71691 Freiberg am Neckar, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

31.999 €

[Finanzierung berechnen](#)



Guter Preis



**Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC
Coupé Autom.**

Unfallfrei • EZ 08/2018 • 99.100 km •
150 kW (204 PS) • Diesel

74889 Sinsheim, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

35.500 €

[Finanzierung berechnen](#)



Fairer Preis



**Mercedes-Benz Mercedes Benz GLC
250 4Matik 9Gang**

EZ 08/2018 • 80.000 km • 150 kW (204 PS) •
Diesel

66482 Zwillbrücken, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

29.999 €

[Finanzierung berechnen](#)



Erhöhter Preis



**Mercedes-Benz Mercedes Glc 250d
AMG**

EZ 01/2018 • 83.000 km • 150 kW (204 PS) •
Diesel

75015 Bretten, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

32.000 €

[Finanzierung berechnen](#)



Erhöhter Preis



**Mercedes-Benz GLC 250 Coupe,
AMG-Line**

EZ 02/2018 • 86.000 km • 150 kW (204 PS) •
Diesel

26127 Oldenburg, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

35.490 €

[Finanzierung berechnen](#)



Hoher Preis



**Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC
Autom. -**

EZ 01/2017 • 78.000 km • 150 kW (204 PS) •
Diesel

23812 Wahlsiedt, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

29.500 €

[Finanzierung berechnen](#)



Fairer Preis



**Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC
AMG Line Autom. AMG Line**

Unfallfrei • EZ 12/2016 • 92.000 km •
150 kW (204 PS) • Diesel

73230 Kirchheim, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

29.900 €

[Finanzierung berechnen](#)



Guter Preis



**Mercedes-Benz Mercedes GLC
250d 4MATIC 9G TRONIC Exklusiv...**

EZ 08/2018 • 99.800 km • 150 kW (204 PS) •
Diesel

33442 Herzebrock-Clarholz, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

[Kontakt](#)

[Parken](#)

29.700 €

[Finanzierung berechnen](#)



Erhöhter Preis