



SAARLÄNDISCHES OBERLANDESGERICHT

Urteil

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

Kläger und Berufungskläger,

Prozessbevollmächtigte:
Gansel Rechtsanwälte, Wallstraße 59, 10179 Berlin,
Geschäftszeichen: [REDACTED]

g e g e n

Mercedes-Benz Group AG vertreten durch den Vorstand, Mercedesstraße 137,
70327 Stuttgart,

Beklagte und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanw. Quinn Emanuel Urquhart & Sullivan LLP, Büchsenstraße 10,
70173 Stuttgart,
Geschäftszeichen: [REDACTED]

wegen Schadensersatzes nach Erwerb eines Diesel-Fahrzeugs

hat der 4. Zivilsenat des Saarländischen Oberlandesgerichts

auf die mündliche Verhandlung vom **20. Februar 2025**

unter Mitwirkung der Vorsitzenden Richterin am Oberlandesgericht Dr. Eckstein-Puhl,
der Richterin am Oberlandesgericht Prowald und des Richters am Oberlandesgericht
Dr. Schneider

für **R e c h t** erkannt:

- I. Auf die Berufung des Klägers wird das am 25.02.2022 verkündete Urteil des Landgerichts Saarbrücken (Az. 12 O 307/20) unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels dahingehend abgeändert, dass unter Klageabweisung im Übrigen die Beklagte verurteilt wird, an den Kläger einen Betrag in Höhe von 4.355 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 15.08.2020 zu zahlen.
- II. Die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens tragen der Kläger zu 90 % und die Beklagte zu 10 %, die Kosten des Berufungsverfahrens tragen der Kläger zu 73 %, die Beklagte zu 27 %.
- III. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

G r ü n d e

I.

Der Kläger verlangt Schadensersatz vom beklagten Fahrzeughersteller mit der Behauptung, in seinem Fahrzeug seien unzulässige Abschaltseinrichtungen verbaut gewesen.

Von der Darstellung des Sach- und Streitstands in erster Instanz und von der Darstellung etwaiger Änderungen und Ergänzungen im Berufungsverfahren wird abgesehen (§§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO). Der Senat verweist insoweit auf die tatsächlichen Feststellungen in der angefochtenen Entscheidung sowie die im Berufungsverfahren gestellten Anträge und eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen.

II.

Die Berufung gegen das die Klage vollständig abweisende Urteil des Landgerichts ist nach den aktuellen Anträgen des Klägers, der nur noch Ersatz eines Differenzschadens und die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten verlangt, teilweise begründet.

1.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens gemäß den §§ 823 Abs. 2, 276, 249 BGB i. V. m. Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007, § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe von 4.355 €.

Seit den einschlägigen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs vom 26.06.2023 ist anerkannt, dass den Bestimmungen der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV Schutzgesetzcharakter im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB zukommt und dass diese das Interesse des Fahrzeugkäufers gegenüber dem Fahrzeughersteller wahren, durch den Kaufvertragsabschluss nicht deshalb eine Vermögenseinbuße zu erleiden, weil das Fahrzeug entgegen der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung eine unzulässige Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG)

Nr. 715/2007 aufweist (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 28 ff.).

a.

Objektiv hat die Beklagte Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB verletzt.

Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und damit gegen die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 verstoßen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 34).

(1)

Nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kann eine – nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 prinzipiell unzulässige – Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert wird. Die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Gesamtsystems ist mit derjenigen des verändert funktionierenden zu vergleichen, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet (zu den Einzelheiten BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 51).

Macht ein Hersteller geltend, eine Abschaltvorrichtung sei ausnahmsweise zulässig (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 a VO (EG) Nr. 715/2007), trägt er hierfür die Darlegungs- und Beweislast (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 54). Der Hersteller muss nachweisen, dass die Abschaltvorrichtung notwendig ist, um den „Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“. Bloße Verschmutzung und Verschleiß können nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinne angesehen werden, da sie im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent sind. Auch der Begriff „Motor“ ist eng auszulegen. So ist z. B. der Dieselpartikelfilter ein vom Motor getrenntes Bauteil (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 11.01.2024 – 24 U 241/22 –, juris Rn. 10, 11).

Zum Aspekt der Notwendigkeit einer Abschaltvorrichtung gehört u.a. der Nachweis, dass zur Abwendung drohender Risiken zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung keine andere technische Lösung zur Verfügung stand, selbst wenn diese für den Hersteller

die Produktionskosten und für den Nutzer den Wartungsaufwand erhöht hätte (vgl. OLG Celle, Urteil vom 22.11.2023 – 7 U 40/23 –, juris Rn. 19-22).

(2)

Im streitgegenständlichen Fahrzeug wurden nach diesen Maßstäben als unzulässig zu betrachtende Abschaltvorrichtungen verbaut.

Das unstreitig vorhandene Thermofenster war und ist jenseits seiner Spreizung eine Abschaltvorrichtung, weil sie in diesen Bereichen die Abgasrückführung und -reinigung herunterregelt. Ungeachtet des Umstands, dass sich dem schriftsätzlichen Vortrag der Beklagten kein detaillierter Vortrag zur Aufspreizung des Thermofensters entnehmen lässt, räumt die Beklagte jedenfalls selbst ein, dass das Abgasrückführungssystem nur unter der Bedingung eines betriebswarmen Motors konstant läuft, so dass die Wirksamkeit des Emissionsminderungssystems bei Fahrten mit kaltem Motor verringert ist. Auch der Kaltstart des Motors stellt aber eine normale Betriebsbedingung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar (vgl. Senat, Urteil vom 31.10.2024 – 4 U 74/23 –, juris Rn. 13). Denn das Starten des Motors und zwar auch das erstmalige Starten nach einer gewissen Standzeit bei kalten Umgebungstemperaturen gehört denotwendig zu den Betriebsbedingungen, die vernünftigerweise zu erwarten sind, weil ein Betrieb des Fahrzeugs mit betriebswarmem Motor ohne Durchlaufen dieses Betriebszustands (Warmlaufphase) nicht möglich ist. Auch während der Warmlaufphase muss das Emissionskontrollsystem uneingeschränkt funktionieren, sofern nicht die Voraussetzungen eines der Ausnahmetatbestände nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 vorliegt. Hiervon geht auch der europäische Gesetzgeber aus, der insoweit Ausnahmen zwar für das SCR-System normiert hat (vgl. Nr. 10 des Anhangs XVI zur VO (EG) Nr. 692/2008 und Art. 3 Abs. 9 VO (EG) Nr. 692/2008), nicht aber für die AGR (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 12.12.2024 – 24 U 746/22 –, juris Rn. 51 ff.).

Entsprechendes gilt für die Funktionsweise des SCR-Systems. Unstreitig und durch die Auskunft des KBA bestätigt werden für die Beimischung von AdBlue zwei verschiedenen effektive Dosiermodi verwendet mit der Folge, dass die Reduktion von Stickoxiden nicht zu jedem Zeitpunkt mit gleicher Wirksamkeit erfolgt.

(3)

Es wäre nun Sache der Beklagten gewesen, die Voraussetzungen der in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 a VO (EG) Nr. 715/2007 geregelten Ausnahme darzutun. Sie hätte zum einen substantiiert vortragen müssen, warum die genannten Einrichtungen nach den strengen Anforderungen dieser Vorschrift notwendig waren, um unmittelbare, über Verschmutzung oder Verschleiß hinausgehende Risiken für den Motor oder die Betriebssicherheit zu vermeiden, und zum anderen, dass dieses Ziel nicht auf andere Weise hätte erreicht werden können. Das ist ihr für die hier in Rede stehenden Systeme nicht gelungen (vgl. – Thermofenster und KSR betreffend – OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.02.2024 – 6 U 45/21 – BeckRS 2024, 3237, Rn. 80 f., 90). Den Ausführungen der Beklagten lässt sich nicht entnehmen, dass die befürchteten Auswirkungen über Verschmutzung, Ablagerungen oder Verschleiß hinausgegangen wären. Ebenso wenig legt sie dar, warum es keine andere technische Lösung zur Abwendung der behaupteten Risiken gegeben haben sollte. Ob eine solche Lösung im Sinne einer anderen Konzeption, Konstruktion oder Werkstoffwahl möglicherweise unwirtschaftlich und/oder für den Kunden weniger attraktiv gewesen wäre, ist ohne Belang. Denn das europarechtlich angestrebte Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus wäre in Frage gestellt, würde eine Abschaltvorrichtung allein deshalb zugelassen, weil die Kosten für die Forschung hoch sind, die technische Ausrüstung teuer oder die für den Nutzer anfallenden Wartungsarbeiten häufiger und kostspieliger (vgl. OLG Celle, Urteil vom 22.11.2023 – 7 U 40/23 –, juris Rn. 21; OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.02.2024 – 6 U 45/21 – BeckRS 2024, 3237, Rn. 76). Der Europäische Gerichtshof hat zur Erreichung des Ziels eines hohen Umweltschutzniveaus insbesondere auch einen erhöhten und teureren Wartungsaufwand als hinnehmbar betrachtet (vgl. EuGH, Urteil vom 8.11.2022 – C-873/19 – juris Rn. 92 f.; OLG Celle, Urteil vom 20.12.2023 – 7 U 1742/19 –, juris Rn. 85; siehe auch OLG Stuttgart, Urteil vom 22.02.2024 – 24 U 254/21 –, juris Rn. 74 ff.).

Dass die Beklagte alles ihr Mögliche und unter Berücksichtigung dieser Vorgaben Zumutbare getan hätte, ist auch auf der Grundlage ihres eigenen Sachvortrags nicht ersichtlich.

b.

Die Beklagte hat die unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung schuldhaft erteilt (§§ 823 Abs. 2, 276 BGB; vgl. Senat, Urteil vom 31. Oktober 2024 – 4 U 74/23 –, juris Rn. 20 ff.).

(1)

Insoweit gilt (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59 ff.; Urteil vom 11.12.2023 – VIa ZR 340/22 –, juris; Urteil vom 30.01.2024 – VIa ZR 1291/22 –, juris): Der Fahrzeughersteller, der eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, muss Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen. Für die Auslegung der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 ist nicht die Rechtsauffassung des KBA maßgebend, sondern das an der Systematik des Art. 5 Abs. 2 der genannten Verordnung orientierte Normverständnis, nach dem Abschaltseinrichtungen nur ausnahmsweise und unter engen Voraussetzungen zulässig sein können (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 60).

Beruft sich der Hersteller zu seiner Entlastung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum im Zeitpunkt des Vertragsschlusses des Klägers, muss er zunächst konkret darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschaltseinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des objektiven Pflichtverstoßes sowie zusätzlich des Vertragsschlusses (dazu BGH, Urteil vom 11.12.2023 – VIa ZR 340/22, juris Rn. 12) im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Der Irrtum muss außerdem die Rechtmäßigkeit der konkreten, in Rede stehenden Abschaltseinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten betreffen. Nur in Bezug auf einen in diesen Einzelheiten konkret festgestellten Irrtum der maßgebenden Personen kann der Sorgfaltsmaßstab der Fahrlässigkeit sinnvoll geprüft und kann die Unvermeidbarkeit festgestellt werden (zu den Maßstäben vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 63 ff.). Die Frage der tatsächlichen oder hypothetischen Genehmigung stellt sich – entgegen

der Annahme der Beklagten – erst nach Vortrag der Beklagten dazu, ihre Repräsentanten hätten sich im maßgeblichen Zeitpunkt im Rechtsirrtum befunden (vgl. BGH, Urteil vom 12.03.2024 – VIa ZR 635/23, juris Rn. 16; siehe aktuell auch das Urteil vom 18.02.2025 – VIa ZR 516/23 –, juris Rn. 16).

(2)

Nach diesen Maßstäben hat die Beklagte die gegen sie sprechende Vermutung eines schuldhaften Schutzgesetzverstoßes nicht entkräftet. Sie hat schon die Voraussetzungen eines Irrtums im Sinne einer Verkennung der rechtlichen Anforderungen des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 nicht hinreichend vorgetragen. Die Beklagte legt nicht dar, dass sich sämtliche im Sinne des § 31 BGB verantwortlichen Personen über die Rechtmäßigkeit der hier in Rede stehenden konkreten Kombination von Abschaltanlagen mit sämtlichen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt geirrt hätten (zur unzureichenden Darlegung eines Rechtsirrtums auch OLG Celle, Urteil vom 22.11.2023 –, 7 U 40/23, juris Rn. 50 ff.; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.11.2023 – 24 U 153/21 –, juris Rn. 118, und Urteil vom 11.01.2024 – 24 U 241/22 –, juris Rn. 41 ff. [zur KSR]; ausführlich OLG Karlsruhe, Urteil vom 14.12.2023 – 4 U 32/22 –, juris Rn. 56 ff.; siehe auch – Fahrlässigkeit bzgl. KSR – OLG Stuttgart, Urteil vom 22.02.2024 – 24 U 254/21 –, juris Rn. 111 ff.). Soweit die Beklagte geltend macht, die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung habe im relevanten Zeitpunkt den Abteilungen „Vertriebsplanung Pkw“ und „Fahrzeugsdokumentation“ obliegen und die Übereinstimmungsbescheinigungen seien in der Regel von deren Leitern unterzeichnet worden, behauptet die Beklagte selbst keinen Irrtum seitens der maßgeblichen Vertreter im Sinne des § 31 BGB. Aus ihrem Vorbringen lassen sich auch keine Rückschlüsse darauf ziehen, dass sich der Vorstand oder einzelne Mitglieder des Vorstands, vor allem die für die Motorentwicklung und für die Rechtsabteilung zuständigen Mitglieder, konkrete Vorstellungen über die Zulässigkeit der Abschaltanlagen gemacht hätten, die Grundlage für einen Irrtum gewesen sein könnten. Aus dem Vortrag lässt sich auch nicht entnehmen, dass die Beklagte ihre Abläufe hinsichtlich der Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigungen ausreichend organisiert hätte. Um ihrer Verpflichtung, keine unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigungen in den Verkehr zu bringen, zu genügen, musste die Beklagte ihre innerbetrieblichen Abläufe etwa durch interne Weisungen, Meldekettensysteme und Überwachungs- sowie Kontrollmechanismen so organisieren, dass bei regelgerechtem Ablauf nur zutreffende Übereinstimmungsbescheinigungen in den Verkehr gelangen konnten. Hierzu war

erforderlich, das rechtliche Umfeld und dessen für die Zulässigkeit der eingesetzten Technik relevante Entwicklungen weiter durch die Rechtsabteilung oder sonstiges juristisch qualifiziertes Personal zu beobachten, um erforderlichenfalls entsprechend reagieren und Abläufe stoppen zu können. Die Beklagte musste sicherstellen, dass die erforderlichen Informationen auch bis zum Aussteller der Übereinstimmungsbescheinigung weitergeleitet würden (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 28.03.2024 – 24 MK 1/21 –, juris Rn. 444). All dies war nicht der Fall (vgl. Senat, Urteil vom 31. Oktober 2024 – 4 U 74/23 –, juris Rn. 22).

c.

Hinsichtlich des erforderlichen Kausalzusammenhangs zwischen Schutzgesetzverletzung und erlittenem (Differenz-)Schaden kann sich der Kläger als Anspruchsteller bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zum vereinbarten Kaufpreis nicht geschlossen hätte, hätte er von der Gefahr drohender Maßnahmen nach § 5 Abs. 1 FZV mit Rücksicht auf unzulässige Abschaltseinrichtungen gewusst (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 55). Diese Vermutung hat die Beklagte nicht widerlegt (zu den Voraussetzungen vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, juris Rn. 57; Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 533/21 –, juris Rn. 35). Soweit sich die Beklagte darauf beruft, der Kläger habe das erworbene Fahrzeug trotz der intensiven öffentlichen Diskussion seit der Ad-hoc-Mitteilung der Volkswagen AG im September 2015 weiter genutzt und sich nicht zeitnah um eine Rückabwicklung bemüht, fehlt der Bezug zu der Beklagten und den von ihr hergestellten Fahrzeugen. Auch wenn bereits vor dem Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs über das Vorhandensein von Abschaltseinrichtungen in Fahrzeugen der Beklagten berichtet worden sein sollte, ist nicht ersichtlich, woraus der Kläger auf eine konkrete Betroffenheit seines Fahrzeugs hätte schließen müssen.

2.

Der dem Kläger zu erstattende Differenzschaden beläuft sich auf 4.355 €.

(a)

Ein Vermögensschaden des Käufers im Sinne der Differenzhypothese (§ 249 BGB) setzt voraus, dass der Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses

eingetretenen Vermögenslage mit der Vermögenslage ohne das haftungsbegründende Ereignis ein rechnerisches Minus ergibt bzw. der objektive Wert des erworbenen Fahrzeugs hinter dem Kaufpreis zurückbleibt. Der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Fahrzeugs ist um den Betrag geschädigt, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken drohender – nicht notwendig bereits erfolgter – Maßnahmen der Zulassungsbehörde bis hin zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung zu teuer erworben hat. Da die Beklagte wegen des enttäuschten Vertrauens des Käufers auf die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung für die aus dem Vertragsschluss folgenden Schäden haftet, kommt es – ebenso wie bei dem nach § 826 BGB wahlweise eröffneten „kleinen“ Schadensersatz – für den Vermögensvergleich nicht auf den Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung an, sondern auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, juris Rn. 39-42).

Der geschätzte Schaden kann aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität nicht geringer sein als 5 % des gezahlten Kaufpreises, umgekehrt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit aber auch nicht höher sein als 15 % des gezahlten Kaufpreises. Bei der Schätzung des Schadens innerhalb dieses Rahmens sind insbesondere folgende Umstände zu berücksichtigen: der objektive Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses, Umfang und Eintrittswahrscheinlichkeit in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen bei einer auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogenen Betrachtung, das Gewicht des haftungsbegründenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, juris Rn. 74-78).

Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass nicht nur der Schadensersatzanspruch aus den §§ 826, 31 BGB, sondern auch derjenige aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV der Vorteilsausgleichung unterliegt. Als anzurechnender Vorteil kommt neben den Nutzungen, die der Geschädigte durch den Gebrauch des Fahrzeugs zieht, insbesondere dessen Restwert in Betracht (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, juris Rn. 44, 80). Der Restwert ist unabhängig davon zu berücksichtigen, ob der Geschädigte ihn durch eine Weiterveräußerung des Fahrzeugs in seinem Vermögen realisiert hat (BGH, Urteil vom

27.11.2023 – VIa ZR 159/22, juris Rn. 13). Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind dabei erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, a.a.O., juris Rn. 80). Die Anrechnung kann im Einzelfall zu einem vollständigen Wegfall des Schadensersatzanspruchs führen, ohne dass Grundsätze des Unionsrechts dem entgegenstehen (vgl. BGH, Urteil vom 24.07.2023 – VIa ZR 752/22, juris Rn. 12).

Die aus der Nutzung des Fahrzeugs gezogenen Vorteile schätzt der Senat gemäß § 287 ZPO anhand der so genannten linearen Berechnungsmethode, bei der der Kaufpreis für das Fahrzeug durch die im Erwerbszeitpunkt zu erwartende Restlaufleistung geteilt und das Ergebnis mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19, a.a.O., Rn. 64). Dabei legt der Senat, der ständigen Rechtsprechung des Saarländischen Oberlandesgerichts entsprechend (vgl. OLG Saarbrücken, Urteil vom 29.09.2023 – 3 U 20/22 –, juris Rn. 16), eine zu erwartende Gesamtlauflistung von 250.000 km zugrunde (ebenso OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 – 24 U 193/21 –, juris Rn. 84)

a.

Ein ersatzfähiger Vermögensschaden des Klägers wird entgegen der Ansicht der Beklagten nicht schon – unter dem Gesichtspunkt einer Verletzung der Schadensminderungsobligation (§ 254 Abs. 2 BGB) – dadurch gemindert, dass diese ein Update für die Motorsteuerungssoftware anbot. Für die Schadensentstehung ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses maßgebend. Eine etwaige Aufwertung des Fahrzeugs durch ein Software-Update als nachträgliche Maßnahme der Beklagten ist allenfalls im Wege der Vorteilsausgleichung zu berücksichtigen, wenn das Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (dazu BGH, Urteil 25.09.2023 – VIa ZR 1/23 –, juris Rn. 33).

Unabhängig davon, dass ein jetzt verfügbares Update den Schaden des Klägers schon deshalb nicht mehr mindern kann, weil das Fahrzeug bereits weiterverkauft ist, wäre mit dem Update der Gefahr etwaiger künftiger betriebsbeschränkender Maßnahmen ohnehin nicht nachhaltig begegnet. Die Beklagte selbst räumt ein, dass auch nach einem Software-Update die (volle) Wirksamkeit der temperaturabhängig gesteuerten Abgasrückführung erst bei einem betriebswarmen Motor erreicht würde. In Anbetracht

dessen bewirkte es nach der Überzeugung des Senats keine den Differenzschaden mindernde signifikante Reduktion der Gefahr der Betriebseinschränkung (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 25.09.2024 – 6 U 155/21 –, juris, Rn. 137-142; siehe auch OLG Celle, Urteil vom 10.07.2024 – 7 U 395/22 –, juris Rn. 16: eine Schadensminderung durch ein Update setze voraus, dass keine unzulässigen, eventuell behördliche Maßnahmen auslösenden Abschaltseinrichtungen verbleiben). Um die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant zu reduzieren, müsste die temperaturgesteuerte AGR, die durch das Software-Update der Beklagten modifiziert würde, als Emissionskontrollsystem unter normalen Betriebsbedingungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 uneingeschränkt wirksam sein, mithin, wie oben ausgeführt, auch in der Warmlaufphase.

Entsprechendes gilt im Hinblick auf den noch immer verwendeten, weniger effektiven „Online-Modus“ bei der AdBlue-Beimischung.

Damit läge im Zusammenhang mit einer Software-Anpassung eine den Schaden mindernde oder gar ihn völlig beseitigende Konstellation nicht vor.

b.

Der Senat schätzt die Höhe des so zunächst entstandenen Schadens nach § 287 Abs. 1 ZPO unter Berücksichtigung der oben genannten Bemessungskriterien auf 10 % des Kaufpreises, mithin auf 4.355 €.

(1)

Mit Blick auf die insoweit relevanten Kriterien – Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß drohender behördlicher Anordnungen, Gewicht des Normverstoßes des Herstellers und Verschuldensgrad – handelt es sich um einen durchschnittlichen Fall. Umstände, die ihm in der einen oder anderen Richtung ein besonderes Gepräge geben würden, sind nicht ersichtlich (vgl. zur Bemessung in diesem Sinne OLG Stuttgart, Urteil vom 22.02.2024 – 24 U 254/21 –, juris Rn. 120 f.). Die Nachteile für den Käufer lagen hier im Wesentlichen in einem gewissen Risiko behördlicher Anordnungen, die einer unveränderten Benutzbarkeit des Fahrzeugs entgegenstehen würden. Schon im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses waren allerdings Anordnungen von weitreichendem Umfang, etwa eine Betriebsuntersagung, fernliegend. Der Senat geht davon aus, dass nach der vorliegenden Motorsteuerung zwar eine gewisse, aber nicht

hohe Wahrscheinlichkeit gegeben war, dass ein vorschriftsmäßiger Zustand des Fahrzeugs selbst durch Anpassungen der Motorsteuerung (Update) nicht zu erreichen war. Dafür spricht der – als Indiz für die maßgebliche Prognose zum Zeitpunkt des Kaufvertrags geeignete – Umstand, dass unbedingte Betriebsuntersagungen wegen der vorliegenden Abschalteinrichtungen bislang nicht bekannt sind (in diesem Sinne OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.02.2024 – 6 U 45/21 – BeckRS 2024, 3237, Rn. 122 ff.).

(2)

Ausgehend von der nochmals im Schriftsatz vom 31.01.2024 mitgeteilten und im landgerichtlichen Urteil festgestellten Laufleistung zum Zeitpunkt der Weiterveräußerung des Fahrzeugs (118.084 km, Bl. 799 d. A.) betragen die unter Anwendung der oben dargestellten Methode ermittelten Vorteile aus der Nutzung des vom Kläger im Mai 2016 gebraucht erworbenen Pkw 14.229,64 € (gezahlter Bruttokaufpreis 43.550 € / $[250.000 - 54.063] \times [118.084 - 54.063]$).

Der Senat beziffert den Restwert im Rahmen des ihm gemäß § 287 ZPO eröffneten Schätzungsermessens auf den bei der Weiterveräußerung erzielten Kaufpreis von 19.998 €. Der Kläger lässt sich diesen Wert nach seiner eigenen Schadensbeziehung als den Anspruch mindernde Position anrechnen. Die Einwände der Beklagten gegen die Bestimmung des Restwerts in Orientierung am Weiterveräußerungserlös sind unberechtigt. Sie macht darauf aufmerksam, dass in der Vertragsurkunde zur Weiterveräußerung des Fahrzeugs – basierend auf einem Formular von „wirkaufendeinauto.de“ – als Verkäufer nicht der Kläger, sondern „Schaal, Janina“ bezeichnet war und dass die Überweisung des Kaufpreises an Josefine Schaal erfolgen sollte. Die Beklagte meint, die Klage sei insofern unschlüssig, da der Kläger die Umstände einer Weiterveräußerung an Janina Schaal oder an Josefine Schaal nicht darlege. Der Senat teilt diese Einschätzung nicht. Ausweislich der Fahrzeugbestellungen vom 02.05.2016 war es der Kläger, der das Fahrzeug für 43.550 € erwarb und demzufolge durch die Zahlung eines überhöhten Kaufpreises geschädigt wurde. Es gibt keinerlei tragfähigen Anhaltspunkt dafür, dass dem Kläger, der sich den im Juli 2021 erzielten Verkaufserlös voll anrechnen lässt, zu einem früheren Zeitpunkt ein höherer Kaufpreis aus einem anderen Geschäft mit Frau Janina Schaal oder Frau Josefine Schaal zugeflossen wäre und er sich deshalb einen höheren Vorteil anrechnen lassen müsste. Der Kläger hat auf Nachfrage des Senats glaubhaft dargelegt, dass seine schwerbehinderte Tochter Janina Schaal lediglich als Halterin des ihm und seiner

Ehefrau gehörenden Fahrzeugs eingetragen gewesen sei und dass der Erwerber den Kaufpreis an seine Ehefrau überwiesen habe. Entgegen der Mutmaßung der Beklagten ist im Rahmen der Schadensberechnung auch nicht von einer Vorsteuerabzugsberechtigung des Klägers auszugehen. Die Beklagte zieht den gegenteiligen Schluss aus dem Ankreuzen des Kästchens „gewerblich genutzt“ in der Vertragsurkunde. Der Kläger hat dies mit einem Tippfehler erklärt und vorgetragen, das Fahrzeug sei ausschließlich privat genutzt worden und er sei zu keinem Zeitpunkt vorsteuerabzugsberechtigt gewesen. Das ist plausibel. Es ist nicht ersichtlich, insbesondere nicht aus der Fahrzeugbestellung vom 02.05.2016, und wird von der Beklagten auch nicht konkret vorgetragen, dass der Kläger das Fahrzeug im Zusammenhang mit einer gewerblichen Tätigkeit erworben und genutzt hätte. Überdies wurde auch im Weiterveräußerungsvertrag ein Verkauf „als Privatperson“ versichert.

Die Höhe der Vorteile beläuft sich demnach auf insgesamt 34.227,65. Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs bei Kaufvertragsabschluss beträgt € 39.195 (90 % von 43.550 €). Die Vorteile übersteigen diesen Wert nicht und sind auf den geltend gemachten Differenzschaden (4.355 €) daher nicht anzurechnen.

3.

Die Kostenentscheidung folgt für beide Instanzen aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus den §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind.

Dr. Eckstein-Puhl
Vorsitzende Richterin
am Oberlandesgericht

Prowald
Richterin
am Oberlandesgericht

Dr. Schneider
Richter
am Oberlandesgericht

