

Aktenzeichen:

**8 U 482/22**

2 O 100/21 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, 70327 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 11.11.2024 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Stralsund vom 16.05.2022, Az. 2 O 100/21, unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.245,- € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 12.01.2021 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits beider Instanzen tragen der Kläger zu 94 % und die Beklagte zu 6 %

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
4. Die Revision wird nicht zugelassen.

## Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf bis zu 22.000,00 € 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. Erheblicher Vortrag, der über den dort gehaltenen Klägervortrag hinausgeht und greifbare Anhaltspunkte für ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten begründen könnte, ist nicht ersichtlich. Insbesondere ergibt sich aus den Bescheiden des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zum Rückruf wegen der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) keine Prüfzykluserkennung.

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, Urt. 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 Abschaltseinrichtungen 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 2.490,- € zu schätzen ist, der jedoch durch Vorteile, die im Zusammenhang mit dem schädigenden Ereignis klägerseits entstanden sind, teilweise kompensiert worden ist. Der Anspruch ist nicht verjährt (dazu unter gg)).

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 Abschaltseinrichtungen 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 KSR (dazu unter (3)). Für darüber hinausgehende weitere Abschaltseinrichtungen sind tatsächliche Anhaltspunkte nicht ersichtlich (dazu unter (4)).

Die erteilte Typgenehmigung oder ein etwaig unterbliebener Rückruf des KBA stehen der Annahme einer Abschaltseinrichtung 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 Abschaltseinrichtung 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 Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007, zur Bewertung einer Vorrichtung als Abschaltseinrichtung, der entsprechenden Darlegungs- und Beweislast sowie den Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit einer Abschaltseinrichtung 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), bei welchem selbst nach dem Vorbringen der Beklagten eine Reduzierung der Wirksamkeit der AGR jedenfalls unterhalb von etwa +7 °C und betriebswarmem Motor erfolgte (so der Vortrag in der Duplik vom 12.04.2022), als unzulässige Abschaltseinrichtung 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 Abschaltseinrichtung. Diese normalen Betriebsbedingungen umfassen die tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. EuGH, Urt. v. 14.07.2022, C-128/20, Rn. 40 Urt. 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°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, Urt. v. 22.02.2024, 24 U 254/21, juris Rn. 75 m.w.N. aus der dortigen Rspr.; OLG Frankfurt, Urt. v. 29.11.2023, 19 U 185/22, juris Rn. 14; VG Schleswig, Urt. v. 20.02.2023, 3 A 113/18, juris Rn. 267, 274, auf dessen Ausführungen insoweit Bezug genommen werden kann; OLG Schleswig-Holstein, Urt. v. 08.12.2023, 1 U 105/20, juris Rn. 91: zweistellige Minusgrade - etwa in Skandinavien – und Temperaturen um 40 °C – etwa in Südeuropa).

Selbst nach dem Vorbringen der Beklagten wurde die AGR im streitgegenständlichen Fahrzeug vor Aufspielen des Software-Updates unterhalb einer Temperatur von etwa +7 °C in ihrer Wirksamkeit reduziert. Danach handelt es sich bei der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug bei Erwerb durch den Kläger 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 Abschalteinrichtung.

(b) Die temperaturabhängige Abschalteinrichtung 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 KSR 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) Die KSR ist eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007.

(aa) Der Hersteller hat nach Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 sicherzustellen, dass die ergriffenen technischen Maßnahmen die Emissionen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs und bei normalen Nutzungsbedingungen, also auch bei betriebswarmem Motor, wirksam begrenzen. Hierzu hat er das Fahrzeug nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 entsprechend auszurüsten (vgl. VG Schleswig, a.a.O., juris Rn. 232).

(bb) Diesen Anforderungen genügt die KSR aufgrund ihres begrenzten Wirkungsbereichs nicht.

Da das durch die KSR optimierte Emissionsverhalten nur während der Warmlaufphase des Motors aufrechterhalten werden kann und die Wirkungen der KSR bei warmem Motor eingeschränkt sind, aber auch Fahrten jenseits der Warmlaufphase - Fahrten mit betriebswarmem Motor - zu den Bedingungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 gehören, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, handelt es sich bereits aus diesem Grund um ein nicht zulässiges Emissionskontrollsystem (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 22.02.2024, a.a.O., juris Rn. 87; Urt. v. 19.10.2023, 24 U 103/22, juris Rn. 44; vgl. auch OLG Schleswig, Urt. v. 10.10.2023, 7 U 100/22, juris Rn. 72 ff.; OLG Hamm, Urt. v. 01.09.2023, 30 U 78/21, juris Rn. 88). Anhaltspunkte dafür, dass das durch die KSR optimierte Emissionsverhalten jenseits der Warmlaufphase, also bei betriebswarmen Motor, durch andere Einrichtungen aufrechterhalten wird, sind weder ersichtlich noch vorgetragen (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 30.11.2023, 24 U 153/21, juris Rn. 94).

Zugunsten der Beklagten kann auch nicht eingewandt werden, die KSR erfülle bereits tatbestandlich nicht die Voraussetzungen einer Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007, weil der Parameter Kühlmittelsolltemperatur, auf den allein eingewirkt werde, kein Teil des Emissionskontrollsystems sei, sondern ein solcher der Motorkühlung; ein solcher Einwand greift nicht durch. Denn durch die Einwirkung auf den Parameter Kühlmittelsolltemperatur wird mittelbar (Kausalkette: frühere Zuschaltung des großen Kühlkreislaufs führt zu einer Verzögerung der Erwärmung des Motors, was wiederum zur Folge hat, dass höhere AGR-Raten über einen längeren Zeitraum möglich sind, als dies bei einem sich andernfalls schneller erwärmenden Motor der Fall ist) - von der Beklagten gerade bezweckt - auf das Emissionskontrollsystem in Gestalt der AGR-Raten eingewirkt. Zumindest weil diese Folge von den entwickelnden Ingenieuren bei der Beklagten intendiert gewesen war, steht die Mittelbarkeit der Einwirkung der Annahme einer Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 nicht entgegen (vgl. OLG Stuttgart, Urte. v. 19.10.2023, juris Rn. 45).

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

Weder ist eine ausnahmsweise gegebene Zulässigkeit nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. b VO (EG) Nr. 715/2007 zu bejahen noch ist eine Notwendigkeit zum Motorschutz und zur Gewährleistung des sicheren Betriebs (Art 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007) dargelegt.

Auch insoweit wird auf die auch im hiesigen Fall geltenden entsprechenden Ausführungen in den Urteilen des Senats vom 31.05.2024 (a.a.O.) sowie in den weiteren Urteilen vom 18.10.2024 (a.a.O.) verwiesen.

(4) Für darüber hinausgehende weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen im streitgegenständlichen Fahrzeug sind tatsächliche Anhaltspunkte nicht ersichtlich. Insbesondere bei dem vom Kläger erstinstanzlich vorgetragenen OBD-System handelt es sich schon nicht um eine Abschaltvorrichtung, weil es selbst keinen Einfluss auf das Emissionsverhalten nimmt.

cc) Da das Fahrzeug bei Vertragsschluss mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen 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 Abschaltvorrichtung



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 Abschaltanlage 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 Abschaltanlagen 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 Abschaltseinrichtung 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 Abschaltseinrichtungen (gewesen) seien und eine Stilllegung des Fahrzeugs nicht drohe.

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 2.490,- € 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 24.900,- €. Der Senat geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit dem Thermofenster und der KSR verbundene Risiko der Betriebsstilllegung in diesem Umfang gemindert ist bzw. bis zum Update war. Der Differenzschaden beläuft sich damit grundsätzlich auf 2.490,- €.

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 Abschalteinrichtungen 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 Dezember 2014, also noch vor Einsetzen eines gesteigerten Problembewusstseins der für eine Betriebsuntersagung/-beschränkung/ oder Stilllegungsanordnung zuständigen Behörden für die hier maßgeblichen Abschalteinrichtungen) 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 Abschalteinrichtungen 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 Abschalteinrichtungen 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) Vorliegend ist eine (teilweise) Reduzierung/ Kompensation des Schadens mit Blick auf das von der Beklagten angebotene und am 01.12.2020 auf das Fahrzeug aufgespielte Software-Update 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 Abschalteneinrichtung beinhaltet (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023, a.a.O.).

(aa) Nicht feststellbar ist allerdings zunächst, 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 Außentemperaturabhängige 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 0 °C und oberhalb von Umgebungslufttemperaturen von ungefähr 40 °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 0 °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 Abschalteneinrichtung enthält, sondern durch die Gerichte. Eine etwaige Aussage des KBA, es sei nach dem Update keine unzulässige Abschalteneinrichtung in Form eines Thermofensters mehr vorhanden, hätte schon aus diesem Grund insoweit keine Relevanz.

(bb) Demgegenüber mindert das aufgespielte Software-Update im Hinblick auf die KSR maßgeblich den Schaden, weil die Gefahr einer Betriebsuntersagung insoweit beseitigt worden ist.

Die Beklagte hat mit Schriftsatz vom 14.05.2024 - vom Kläger unbestritten geblieben - vorgetragen, dass die KSR durch das Software-Update entfernt worden ist. Da insoweit keine Gefahr der Betriebsuntersagung mehr droht, rechtfertigt dies im Wege der Schätzung (§ 287 ZPO) eine Minderung des Schadens auf 5 %, mithin auf 1.245,- €.

(b) Im Streitfall folgt eine (weitere) Reduzierung des Anspruchs nicht aus einer Berücksichtigung des Restwerts des Fahrzeugs 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 24.900,- €) 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 E 220 CDI BlueEFFICIENCY und vergleichbare Fahrzeugtypen regelmäßig eine Gesamtleistung von 300.000 km zugrunde (vgl. Senatsurteile vom 31.05.2024, a.a.O.).

Unter Berücksichtigung der unstreitigen Laufleistungen des Fahrzeugs bei Erwerb durch den Kläger (82.000 km) sowie am 01.11.2024 (172.900 km) sowie in der Annahme einer bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung in der Berufungsinstanz weiteren gleichbleibenden Nutzung des Fahrzeugs ergibt sich ein auf den Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung hochgerechneter Kilometerstand von ca. 173.150 km und bei einer - durch den Senat für Fahrzeuge des hiesigen Typs regelmäßig zugrunde gelegten - Gesamtfahrleistung von 300.000 km danach ein Nutzungsvorteil i.H.v. 10.411,17 €.

(bb) Den Restwert schätzt der Senat auf ca. 12.800,- €. Die insoweit darlegungspflichtige Beklagte hat zwar einen Restwert von ca. 14.400,- € vorgetragen; dieser Wert entspricht jedoch dem höchsten der von ihr insoweit vorgetragenen Vergleichsangebote und ist daher für die Schätzung nicht maßgeblich; vielmehr ist der Mittelwert der von der Beklagten dargestellten Vergleichsangebote von ca. 12.800,- € als maßgeblich zu erachten. Dieser Wert entspricht auch dem Ergebnis der eigenen Restwert-Recherche des Senats (vgl. die anliegenden Recherche-Ergebnisse vom 07.11.2024 auf mobile.de (Mittelwert ca. 13.200,- €) und auf autoscout24.de (Mittelwert ca. 12.500,- €)). Die seitens der Klagepartei erfolgte Bezifferung des Restwerts anhand einer Bewertung nach DAT auf lediglich 8.100,- € (so zuletzt im Schriftsatz vom 01.11.2024) steht dem 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.

(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 24.900,- € und dem oben ermittelten Differenzschaden von 1.245,- €; er beträgt mithin 23.655,- €.

Die Summe aus den vom Kläger erlangten Nutzungsvorteilen i.H.v. 10.411,17 € und dem zu berücksichtigenden Restwert von 12.800,- € ergibt einen Betrag von 23.211,17 €. Dieser Betrag übersteigt den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs nicht.

gg) Der Anspruch ist nicht verjährt. Die Verjährung ist seit Erhebung der Klage im Jahr 2020 nach § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB gehemmt.

Die Verjährung für Ansprüche nach § 823 Abs. 2 BGB bestimmt sich nach §§ 195, 199 BGB.

Gemäß § 195 BGB beträgt die regelmäßige Verjährungsfrist drei Jahre. Sie beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Tatsachen Kenntnis erlangt hat oder seine Unkenntnis auf grober Fahrlässigkeit beruht.

Vorliegend ist der Anspruch mit Abschluss des Kaufvertrags im Jahr 2014 entstanden. Die Klage ist zwar erst im Jahr 2020 anhängig geworden. Jedoch ist nicht zu erkennen, dass die Verjährungsfrist zu diesem Zeitpunkt bereits vollendet war. Insbesondere für die - hier angesichts des Hemmungszeitpunkts interessierende - Zeit vor dem Jahr 2017 legt die Beklagte substantiiert weder eine Kenntnis des Klägers von den die Unrichtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung begründenden Tatsachen noch Umstände dar, aufgrund derer dem Kläger diese Tatsachen ohne grobe Fahrlässigkeit zur Kenntnis hätten gelangen müssen.

Soweit die Beklagte darauf verweist, das Vorhandensein von Thermofenstern auch in ihren Fahrzeugen sei spätestens seit dem ersten Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen vom 22.04.2016, der breit in den Medien aufgegriffen worden sei, bekannt, ist dies unbehelflich. Die Beklagte behauptet schon nicht, dass gerade über dieses Detail berichtet worden und damit auch ein Urteil über die Zulässigkeit von „Thermofenstern“ verbunden gewesen sei. Allerdings gibt die Beklagte einen Bericht der Tagesschau vom selben Tag wieder, wonach die Prüfer bei zahlreichen Herstellern einen anderen „Trick“ festgestellt haben sollen, nämlich die Nutzung des sogenannten „Thermofensters“, also des Zurückfahrens der Reinigung der Abgase bei bestimmten Außentemperaturen. Ein konkreter Bezug zu den Fahrzeugen gerade (auch) der Beklagten ist dem aber nicht zu entnehmen. Im Übrigen wird in der Berichterstattung bloß auf „Zweifel“ der Untersuchungskommission an der Notwendigkeit dieser Vorrichtung zum Motorschutz, eine Aufforderung zur Beschränkung auf das notwendige Maß und einen freiwilligen Rückruf hingewiesen. Dem ist nicht zu entnehmen, dass Fahrzeuge der Beklagten und insbesondere das vom Kläger erworbene Fahrzeug von einer unzulässigen Gestaltung der Emissionskontrolle betroffen waren. Entsprechendes gilt für die am gleichen Tag veröffentlichte Pressemitteilung, in der die Beklagte ausdrücklich darauf hinweist, Kunden freiwillige Software-Updates anzubieten. Schließlich ist zumindest ein konkreter Bezug zum klägerischen Fahrzeug auch nicht dem Bericht des Handelsblatts vom 20.04.2016 zu entnehmen, in dem unter dem Titel „Diesel-Betrug – Der Schmutz hinter dem Thermofenster“ zur Verwendung von „Thermofenstern“ in Fahrzeugen der Beklagten berichtet worden sein mag. Abgesehen von alledem ist weder behauptet noch ohne Weiteres anzunehmen, dass der Kläger eine dieser öffentlichen Verlautbarungen tatsächlich bereits im Jahr 2016 zur Kenntnis genommen hat.

Jedenfalls ist nicht zu erkennen, dass der Kläger schon zu diesem Zeitpunkt in der Lage und ohne grobe Fahrlässigkeit gehalten war, sich die für eine aussichtsreiche gerichtliche Geltendmachung seines Anspruchs erforderlichen Kenntnisse davon zu verschaffen, ob und in welcher Weise sein Fahrzeug mit einer temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung versehen und zudem deshalb unzulässig ausgestaltet war. Dass der Kläger etwa bereits im Jahr 2016 die Möglichkeit gehabt hätte, im Internet über eine Abfrage bei der Beklagten mithilfe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer abzuklären, ob sein Fahrzeug von den Manipulationsvorwürfen betroffen war (siehe dazu, BGH, Urt. v. 14.07.2022, VII ZR 422/21, juris; Urt. v. 10.05.2023, VII ZR 534/21, juris Rn. 21), ist nicht ersichtlich.

Im Übrigen trägt die Beklagte selbst vor (vgl. Schriftsatz vom 14.05.2024, Seite 44 unten), der Kläger hätte (*erst*, Anm. d. Unterz.) spätestens im letzten Quartal des Jahres 2018, als allgemein bekannt gewesen sei, dass sie, die Beklagte, bestimmte Fahrzeugtypen mit Motoren des hier streitgegenständlichen Typs OM 651 habe zurückrufen müssen und auch ihre Fahrzeuge Teil der öffentlich diskutierten Diesel-Thematik gewesen seien, Kenntnis über die anspruchsbegründenden Umstände wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen erlangen müssen. Bei einer Kenntniserlangung erst im Jahr 2018 scheidet eine Verjährung der klägerischen Ansprüche jedenfalls aus.

g) Der Kläger hat einen Anspruch auf Zahlung von Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 12.01.2021.

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 11.01.2021) folgenden Tag beanspruchen (vgl. Senat, Urt. v. 31.05.2024, a.a.O.; ebenso z.B. OLG Karlsruhe, Urt. 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, Urt. 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, Urt. v. 16.10.2023, VIa ZR 14/22, juris Rn. 13; Urt. v. 18.12.2023, VIa ZR 1083/22, juris Rn. 16; OLG Karlsruhe, Urt. 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 Voreiligkeit nicht in Betracht (vgl. BGH, Beschl. v. 08.08.2023, VIa ZB 11/21).

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

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

**Oberlandesgericht Rostock**  
**8 U 482/22**

Verkündet am 12.12.2024

■■■■■ JS'in  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt

Rostock, 27.12.2024

■■■■■  
Justizsekretärin

Dokument unterschrieben  
von: ■■■■■ Justiz Mecklenburg-  
Vorpommern



Mercedes-Benz E 220 x Erstzulassung: 2011 x 150.000 km – 200.000 km x Kombi x  
Gebraucht x Diesel x Automatik x 110 kW (150 PS) – 147 kW (200 PS) x Privatanbieter x  
Beschädigte Fahrzeuge: Nicht anzeigen x

Sortieren nach

Standard-Sortierung

Suche speichern



**Mercedes-Benz Mercedes Benz E220 cdi Avantgarde**

16.950 €

[Finanzierung berechnen](#)

EZ 05/2011 • 179.124 km • 125 kW (170 PS) • Diesel

Ohne Bewertung

40229 Eller, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

Kontakt

Parken



**Mercedes-Benz E 220 CDI BlueEFFICIENCY AVANTGARDE...**

15.495 €

[Finanzierung berechnen](#)

Unfallfrei • EZ 08/2011 • 179.145 km • 125 kW (170 PS) • Diesel

Ohne Bewertung

40221 Düsseldorf, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

Kontakt

Parken



**Mercedes-Benz E 220 CDI T BlueEFFICIENCY -**

11.750 €

[Finanzierung berechnen](#)

Unfallfrei • EZ 01/2011 • 185.000 km • 125 kW (170 PS) • Diesel

Ohne Bewertung

66450 Bexbach, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

Kontakt

Parken



**Mercedes-Benz W212 Mercedes E220 7 Sitzler**

13.500 €

[Finanzierung berechnen](#)

EZ 06/2011 • 198.000 km • 125 kW (170 PS) • Diesel

Ohne Bewertung

33607 Bielefeld (Innenstadt), Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

Kontakt

Parken



**Mercedes-Benz E 220 CDI T BlueEFFICIENCY AVANTGARDE...**

10.600 €

[Finanzierung berechnen](#)

Unfallfrei • EZ 01/2011 • 187.400 km • 125 kW (170 PS) • Diesel

Ohne Bewertung

12277 Berlin, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

Kontakt

Parken



**Mercedes-Benz E 220 CDI T BlueEFFICIENCY -**

11.000 €

[Finanzierung berechnen](#)

Unfallfrei • EZ 07/2011 • 200.000 km • 125 kW (170 PS) • Diesel

Ohne Bewertung

67112 Mutterstadt, Privatanbieter

[Versicherung vergleichen](#)

Kontakt

Parken

Suche speichern

Speichere deine Suche um Zeit zu sparen und benachrichtigt zu werden, sobald neue passende Fahrzeuge verfügbar sind.

X Mercedes-Benz E 220

X Deutschland

X Erstzulassung von 2011

X Erstzulassung bis 2011

X von 150.000 km

X bis 200.000 km X Kombi

X Gebraucht X Diesel

X Automatik X von 125 kW

+2 weitere Filter

#### Basisdaten & Standort

- ☐ Inzahlungnahme ⓘ
- ☐ Onlinekauf & Lieferung ⓘ
- Geprüfte Qualität
  - Lieferung deutschlandweit
  - 14 Tage Widerrufsrecht

#### Marke

Mercedes-Benz X

#### Modell

E 220 X

#### Weitere Merkmale

z.B. xDrive, BlueMotion, usw.

+ Weitere Marken/Modelle hinzufügen

#### Karosserieform

### Mercedes-Benz E 220 E-Klasse T-Modell Diesel T CDI DPF BlueEFFICIENCY



1 / 4

€ 13.200,-

Fairer Preis

ab € 188,- mtl. Finanzierung berechnen

Kfz-Versicherung vergleichen CHECK24

/\\ 165.000 km Automatik 06/2011 Diesel  
125 kW (170 PS) 5,2 l/100 km (komb.) - (g/km)

Privat, DE-48493 Wettringen

### Mercedes-Benz E 220 T CDI DPF BlueEFFICIENCY Automatik



1 / 8

€ 12.500,-

Hoher Preis

ab € 178,- mtl. Finanzierung berechnen

Kfz-Versicherung vergleichen CHECK24

/\\ 199.700 km Automatik 06/2011 Diesel  
125 kW (170 PS) 6,2 l/100 km (komb.) - (g/km)

Privat, DE-28273 Verden

### Mercedes-Benz E 220 Avantgarde BE,Aut,Distro,ESD,AHK,BiXen,SHeft,8fac



1 / 33

€ 11.900,-

Guter Preis

ab € 170,- mtl. Finanzierung berechnen

Kfz-Versicherung vergleichen CHECK24

/\\ 195.226 km Automatik 11/2011 Diesel  
125 kW (170 PS) 5,5 l/100 km (komb.) - (g/km)

Privat, DE-12529 Schönefeld