

OBERLANDESGERICHT OLDENBURG
12. Zivilsenat

Geschäftsnummer:
12 U 32/23
Bitte stets angeben!

Az. der
Vorinstanz:
3 O
2547/22
LG
Osnabrück

Oberlandesgericht.

■■■■■■■■■■, 12. März

Anwaltsbüro
Gansel Rechtsanwälte

■■■■■■■■■■

olgol-poststelle@justiz.niedersachsen.de
www.olg-oldenburg.de

Dienstgebäude:

Nachtbriefkasten: ■■■■■■■■■■
a Vermittlung: 0441 220-0
Durchwahl: 0441 220-1153
Telefax: 0441 220-1155

E-Mail:
Internet:

Ihr
Zeichen:

■■■■■■■■

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit

■■■■■■■■ **gegen Mercedes-Benz Group AG**

erhalten Sie anliegende Abschrift(en) mit der Bitte um
Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Die Geschäftsstelle

Hinweise zum Datenschutz:

www.oberlandesgericht-oldenburg.niedersachsen.de (Wir über
uns/Datenschutz)

Wenn Sie über keinen Internetzugang verfügen, stellen wir Ihnen die
Hinweise auch in Papierform zur
Verfügung.

hat der 12. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Dr. Fabarius, den Richter am Oberlandesgericht Kolloge und die Richterin am Oberlandesgericht Dunkhase auf die mündliche Verhandlung vom 27. Februar 2024 für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 07.03.2023 verkündete Urteil des Landgerichts Osnabrück teilweise geändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Betrag von 5.979,48 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 12.11.2022 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 90% und die Beklagte zu 10%.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe

I.

Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin eines von ihm erworbenen Fahrzeugs wegen angeblicher Manipulation des Emissionskontrollsystems durch Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen auf Schadensersatz in Anspruch.

Der Kläger erwarb am 16.03.2013 bei einer Händlerin einen gebrauchten, im Jahr 2013 erstmals zugelassenen PKW der Marke Mercedes Benz E 350 Bluetec Cabriolet mit dem Motor OM 642 (Euro 6) mit SCR-System zu einem Kaufpreis von

59.794,82 EUR bei einer Laufleistung von 3.200 km (Anlage K 1). Der Kaufpreis wurde finanziert. Das Fahrzeug ist mit einem Thermofenster ausgestattet. Das Fahrzeug ist von einem Rückruf gemäß Ergänzungsbescheid des Kraftfahrtbundesamts (KBA) vom 03.08.2018 betroffen, mit dem die Behörde gemäß Bescheid vom 23.05.2018 angeordnete nachträgliche Nebenbestimmungen bezüglich des SCR-Systems auf weitere, von einer „Strategie A in vergleichbarer Ausprägung“ betroffene Fahrzeuge erstreckte.

Das vom KBA freigegebene Update hat der Kläger nicht aufspielen lassen.

Der Kläger hat erstinstanzlich unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung sowie Einschluss der Finanzierungskosten einen Betrag von 56.737,34 EUR nebst Zinsen Zug um Zug gegen Rückübereignung des Fahrzeugs, hilfsweise die Feststellung weitergehender Ersatzpflichten, des Annahmeverzugs sowie des Vorliegens einer unerlaubten Handlung und die Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten gegen die Beklagte geltend gemacht.

Er hat behauptet, das Fahrzeug sei mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen insbesondere in Gestalt des - unstreitig vorhandenen - Thermofensters sowie einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) ausgestattet; es werde im Prüfstand mehr Harnstofflösung („AdBlue“) eingespritzt – mit dem Ergebnis einer besseren Schadstoffreduktion - als im realen Fahrbetrieb. Ferner stelle auch das OBD eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Unter Berufung auf das Privatgutachten eines Sachverständigen ■■■■■ behauptet er das Vorliegen von acht weiteren illegalen Funktionen.

Die Beklagte hat vorgetragen, das Fahrzeug sei frei von unzulässigen Abschaltvorrichtungen. Das Thermofenster sei zulässig und technisch notwendig. Das SCR-System, so hat die Beklagte argumentiert, sei so ausgestaltet, dass es im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeite wie im Prüfstand.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 826 BGB seien nicht hinreichend dargelegt. Es hat bereits mit der Begründung, dass kein Mangel vorliege, den Eintritt eines Schadens verneint. Das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung habe der Kläger nicht schlüssig bzw. hinreichend substantiiert dargelegt. Dies gelte

insbesondere auch für die KSR, die sowohl auf dem Prüfstand als auch im Fahrbetrieb funktioniere. Das OBD stelle schon keine Abschaltvorrichtung dar. Das behauptete Thermofenster erfülle ebenfalls nicht die Tatbestandsvoraussetzungen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung. Jedenfalls sei den Anforderungen an ein sittenwidriges Vorgehen der Beklagten nach dem klägerischen Vortrag nicht genügt; das Handeln auf Beklagtenseite habe zumindest einer vertretbaren Rechtsauffassung entsprochen. Die Berufung auf das „Gutachten [REDACTED]“ bezüglich weiterer, angeblich vorhandener unzulässiger Abschaltvorrichtungen ersetze keinen substantiierten Sachvortrag. Ein Anspruch aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bestehe nicht, da das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht nicht vom Schutzzweck dieser Normen umfasst sei.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Kläger mit der Berufung und wiederholt im Wesentlichen sein erstinstanzliches Vorbringen.

Im Laufe des Berufungsverfahrens hat er seine Anträge modifiziert und macht nunmehr nur noch einen Differenzschaden in Höhe von mindestens 8.969,22 EUR (15% des Kaufpreises) sowie Nebenforderungen geltend.

Von der weiteren Darstellung des Sachverhalts wird gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 S. 1, 544 Abs. 2 ZPO abgesehen.

II.

A. Die Berufung ist zulässig. Insbesondere durfte der Kläger seine Anträge ohne Einhaltung weiterer Voraussetzungen dahin ändern, dass anstelle des sog. „großen Schadensersatzes“ nur noch der Differenzschaden geltend gemacht wird, §§ 525 S. 1, 264 Nr. 2 ZPO. Nach der letztzitierten Vorschrift ist es nicht als Änderung der Klage anzusehen, wenn ohne Änderung des Klagegrundes der Klageantrag erweitert oder beschränkt wird. Dabei darf der bisherige Streitgegenstand nicht durch einen anderen ersetzt werden (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 25. Aufl., § 264 RN 3ff). So liegen die Verhältnisse hier, denn es handelt sich bei der Beschränkung des Begeh-

B. rens auf Zahlung eines – geringeren – Betrages anstelle der faktischen Rückabwicklung lediglich um eine quantitative bzw. qualitative Veränderung desselben Streitgegenstands.

C. In der Sache hat das Rechtsmittel in geringem Umfang Erfolg. Das erstinstanzliche Urteil ist teilweise zu ändern, denn der Kläger kann von der Beklagten den Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 5.979,48 EUR beanspruchen.

I. Dabei kann offenbleiben, ob die Voraussetzungen eines vom Landgericht mit der angefochtenen Entscheidung verneinten Anspruchs aus § 826 BGB erfüllt sind, da der Kläger nunmehr sein Begehren auf die Erstattung des Differenzschadens beschränkt hat. Ersatz eines derartigen Schadens kann der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i. S. d. Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeugs bereits auf Grundlage von § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1 27 Abs. 1 EG-FGV verlangen.

Die insoweit relevanten europarechtlichen Vorschriften sind nach der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 21.03.2023, Az. C-100/21, zitiert nach juris, RN 85) dahin auszulegen, dass sie neben Rechtsgütern der Allgemeinheit auch das individuelle Interesse des Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber Herstellern schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist.

Der Käufer eines mit einer solchen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs kann nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, der sich der Senat anschließt, auf dieser Grundlage Ersatz des sog. Differenzschadens beanspruchen (Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, zitiert nach juris, RN 28ff).

Anknüpfungspunkt hierfür ist, dass der Hersteller eines mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen versehenen Kraftfahrzeuges eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung nach Art. 3 Nr. 36 der Richtlinie 2007/46/EG erteilt, da hiermit nicht nur die Übereinstimmung des erworbenen Fahrzeugs mit dem genehmigten Typ

bestätigt wird, sondern auch die Erklärung abgegeben wird, dass ein Fahrzeug dieser Baureihe eines nach dieser Richtlinie (2007/46/EG) genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht (EuGH, a. a. O., RN 79). Auf die Richtigkeit dieser Aussage darf der individuelle Käufer eines Kraftfahrzeugs, für welches eine entsprechende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt wurde, vertrauen. Das hiermit verbundene Interesse des Käufers, durch den Abschluss eines Kaufvertrages über ein Kraftfahrzeug nicht wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße i. [REDACTED] zu erleiden, ist über die zitierte Anspruchsgrundlage „nach der gebotenen unionsrechtlichen Lesart“ geschützt (BGH, a. a. O., RN 32).

Eine solche Haftung der Beklagten ist auch im vorliegenden Streitverhältnis zum Kläger begründet.

a) So wies das streitgegenständliche Fahrzeug mit dem unstreitig in der Steuerungselektronik des Emissionskontrollsystems verwendeten „Thermofenster“ bzw. der hiermit bezeichneten temperaturgesteuerten Abgasrückführung (AGR) eine unzulässige Abschaltvorrichtung auf, die auf Grundlage der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs als unzulässig im Sinne von Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 einzustufen ist (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022, Az. C-128/20, zitiert nach juris, RN 47, 70; Urteil vom 21.03.2023, a. a. O., zitiert nach juris, RN 56ff). Die AGR ist von der Beklagten unstreitig zum Zwecke der innermotorischen Minimierung von Stickoxidemissionen des von ihr hergestellten Motors eingesetzt worden und damit Bestandteil des Emissionskontrollsystems (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022, a. a. O., RN 33) des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Als solcher muss sie unter gewöhnlichen Betriebsbedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, uneingeschränkt wirksam sein; andernfalls handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007. Diese normalen Betriebsbedingungen umfassen nicht nur die exakten Prüfstandsbedingungen, sondern die tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. EuGH, a. a. O., RN 40), so dass zu ihnen insbesondere der Temperaturbereich gehört, der im Gebiet der Europäischen Union üblicherweise vorkommt (vgl. BGH, a. a. O., RN 50; OLG Stutt-

b) gart, Urteil vom 19.10.2023, Az. 24 U 103/22, zitiert nach juris, RN 31; VG Schles-

wig, Urteil vom 20.02.2023, Az. 3 A 113/18, zitiert nach juris, RN 274). Das bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommende Thermofenster hält diese Vorgaben für die Zulässigkeit einer temperaturgesteuerten Abgasrückführung nicht ein. Nach dem Vorbringen der Beklagten aus der Klagerwiderung vom 14.12.2022 wird die Abgasrückführung bei betriebswarmem Motor unterhalb von etwa 10°C Umgebungslufttemperatur schrittweise reduziert. Bei diesen Temperaturen handelt es sich um im Fahrbetrieb herrschende Bedingungen, wie sie im Gebiet der [REDACTED] üblich sind.

c) Das von der Beklagten verwendete Thermofenster ist auch nicht ausnahmsweise

nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 zulässig. Entsprechende Ausnahmetatbestände nach dieser Norm lassen sich anhand des Vorbringens der hierfür darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten (vgl. dazu BGH, a. a. O., RN 54) nicht feststellen. Der insoweit von der Beklagten angeführte Motorschutzgedanke trägt nicht. Vielmehr ist der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 a VO (EG) Nr. 715/2007 eng auszulegen. Er greift nur, wenn die Abschalteneinrichtung erforderlich ist, um den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden in Form einer unmittelbaren Beschädigung oder eines Unfalles zu schützen (EuGH, a. a. O., RN 53). Bloße Verschmutzungen, Ablagerungen oder ein Verschleiß des Motors, sowie die hieraus resultierenden mittelbaren Gefahren können nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinn angesehen werden, da sie im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent sind (EuGH, a. a. O., RN 54).

d) Indem die Beklagte für das streitgegenständliche Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellte, obwohl dieses mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattet war und damit den zum Zeitpunkt seiner Herstellung gültigen Rechtsakten nicht entsprach, verstieß sie gegen die Anforderungen von §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

e) Sie handelte auch schuldhaft. Für die Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB reicht ein fahrlässiger Verstoß, der in Anbetracht der objektiven Verletzung eines Schutzgesetzes vermutet wird (vgl. BGH, a. a. O., RN 38, 59 m. w. N.).

f) Zu ihrer Entlastung beruft sich die Beklagte darauf, dass die mit der Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung betrauten Leiter der Abteilungen „Vertriebsplanung PKW“ und „Fahrzeugdokumentation“ von der Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung ausgegangen seien. Es sei für sie nicht ersichtlich gewesen, dass hiermit auch eine Aussage in Bezug auf die materielle Übereinstimmung „mit allen Rechtsakten“ verbunden sei. Wie ihre Abteilungsleiter in Anbetracht der Begriffsdefinition in Art. 3 Nr. 36 der maßgeblichen Richtlinie (2007/46/EG), wonach „Übereinstimmungsbescheinigung“ das in Anhang IX wiedergegebene, vom Hersteller ausgestellte Dokument bezeichnet, mit dem bescheinigt werde, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser Richtlinie genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspreche, zu dieser rechtlich unzutreffenden Einschätzung gelangt sind, legt die Beklagte allerdings nicht dar. Offen bleibt auch, ob diese Richtlinie von ihren Abteilungsleitern jemals zur Kenntnis genommen wurde und welche diesbezüglichen rechtlichen Prüfungen angestellt bzw. durch Einschaltung der hausinternen Rechtsabteilung bzw. externer Rechtsberater beauftragt wurden. Damit ist aber den strengen Anforderungen an die Darlegung eines entschuldigenden unvermeidbaren Verbotsirrtums nicht ansatzweise genügt. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann entlastend wirken, was aber zumindest eine Prüfung der Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung voraussetzt. Hat eine entsprechend sorgfältige Prüfung stattgefunden und brauchte der Schädiger hiernach unter Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte zu rechnen, kann ein entlastend wirkender Verbotsirrtum vorliegen (BGH, a. a. O., RN 63). Da aber eine gebotene Prüfung nach dem Vorbringen der Beklagten überhaupt nicht ersichtlich ist, kann es auch dahingestellt bleiben, dass ein hieraus resultierender Irrtum ihrer

■■■■■■■■■■-

leiter nach der jüngsten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ohnehin nicht ausreichend sein dürfte, die Beklagte zu entlasten. Hiernach hat ein Fahrzeughersteller, der sich bei einer objektiven Verletzung der Schutzgesetze aus §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. EG-FGV unter Berufung auf einen Verbotsirrtum entlasten will, vielmehr darzulegen und zu beweisen, dass sich sämtliche verfassungsmäßig berufenen Vertreter i.S.v. § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der in Rede stehenden Abschalt-

einrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der VAO 715/2007/EG bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im

g) Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügen (BGH, Urteil vom 25.09.2023, Az. VIa ZR 1/23, zitiert nach juris, RN 14).

h) Die Beklagte kann sich zu ihrer Entlastung auch nicht auf eine tatsächliche oder zumindest hypothetische Genehmigung der für sie zuständigen Zulassungsbehörde berufen. Soweit die Beklagte hierzu geltend macht, dass das KBA anlässlich der Genehmigung ihres freiwillig angebotenen Softwareupdates die hierbei offengelegte außertemperaturabhängige Steuerung der AGR nicht beanstandet habe, kann eine derartige erst im Sommer 2019 erfolgte Billigung der Zulassungsbehörde sie nicht für ein Verschulden ihrer Repräsentanten im Zeitpunkt des hier maßgeblichen Vertragsschlusses (vgl. BGH, a. a. O., RN 15) im August 2018 entlasten. Auch die Berufung auf einen vorherrschenden Industriestandard bzw. eine allgemeine Verwaltungspraxis des KBA ist zur Darlegung eines entschuldigenden Verbotsirrtums nicht ausreichend (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., RN 66f).

i) Der Anspruch ist auch nicht verjährt. Zwar ist der Dieselskandal spätestens seit 2016 in der Öffentlichkeit bekannt. Erforderlich für den Verjährungsbeginn ist jedoch auch die Kenntnis des Anspruchstellers von der Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs (vgl. BGH, Urteil vom 17.12.2020, Az. VI ZR 739/20, zitiert nach juris, RN 21). Diese hat die Beklagten nicht dargelegt.

j) Der Senat schätzt die Höhe des dem Kläger entstandenen Vermögensschadens gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles mit 10% des gezahlten Kaufpreises von 59.794,82 EUR auf 5.979,48 EUR.

(1) Dies beruht auf der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, wonach der nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu ersetzende Differenzschaden einerseits aus Gründen der unionsrechtlichen Effektivität und andererseits aus Gründen der Verhältnismäßigkeit von vornherein auf eine Bandbreite zwischen 5 und 15 Prozent des gezahlten Kaufpreises begrenzt ist (BGH, a. a. O., RN 74ff).

k) Die innerhalb dieser Bandbreite festzustellende Höhe des entstandenen Differenzschadens ist einer trichterlichen Schätzung nach § 287 ZPO zugänglich. Hierbei

sind für die Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ver-

l) bundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter ist der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung (BGH, a. a. O., RN 76). Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus sind das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten (BGH, a. a. O., RN 77).

m) Unter Berücksichtigung all dieser Umstände handelt es sich vorliegend in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes angeht, um einen Fall mittlerer Schwere, der die Anwendung des Satzes von 10% rechtfertigt. Die Beanstandungen des KBA lassen sich durch ein Software-Update beseitigen, und eine Stilllegung des Fahrzeugs bei Beachtung der behördlichen Vorgaben war bzw. ist nicht ernsthaft zu besorgen. Gleichwohl bleibt der Umstand, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger mit einem erheblichen Makel behaftet war, der die dauerhafte Zulassung in Frage stellte. Bei Offenbarung dieser Sachlage hätte der PKW nicht ohne einen deutlichen Preisabschlag veräußert werden können. Aus Marktsicht entscheidend ist dabei, dass das Fahrzeug überhaupt mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet war. Die konkrete Funktionsweise der jeweiligen Programmierung sowie die Frage, wie viele Abschaltvorrichtungen sich im Einzelnen hierbei unterscheiden lassen, sind dagegen Gesichtspunkte, die nach Überzeugung des Senats für die Preisbildung kaum eine Rolle gespielt hätten.

n) Vor diesem Hintergrund bedarf es auch unter dem Aspekt der Schadenshöhe keiner weiteren Aufklärung, ob der streitige Vortrag des Klägers zutrifft, wonach in dem Fahrzeug auch im Rahmen der KSR bzw. der AdBlue-Dosierstrategie unzulässige Abschaltvorrichtungen vorliegen. Auch auf die pauschalen Behauptungen zur Funktionsweise des Onboard-Diagnosesystems sowie zu den acht weiteren angeblich vorhandenen illegalen Funktionen, die unter Berufung auf das Privatgutachten ei-

o) nes Sachverständigen ■■■■■ ohne erkennbaren Bezug zu dem streitgegenständlichen Fahrzeug in den Raum gestellt werden, muss deshalb nicht weiter eingegangen werden.

(2) Der in Höhe von 5.979,48 EUR bestehende Anspruch ist nicht im Wege der Vorteilsausgleichung zu kürzen.

p) Auf diesem Wege sind auf den eingetretenen Schaden die Nutzungsvorteile und

der Restwert des Fahrzeugs nach den Grundsätzen für die Berechnung des sog. „kleinen Schadensersatzes“ schadensmindernd anzurechnen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., RN 80). Danach sind diese Positionen erst dann und nur insoweit in Abzug zu bringen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages übersteigen (BGH, a. a. O.; Urteil vom 24.01.2022, Az. VIa ZR 100/21, zitiert nach juris, RN 22).

q) Dies ist hier nicht der Fall.

r) (aa) Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages betrug

53.815,34 EUR und errechnet sich aus der Differenz aus dem vom Kläger gezahlten Kaufpreis i. H. v. 59.794,82 EUR und dem Differenzschaden i. H. v. 5.979,48 EUR.

s) (bb) Der Wert der vom Kläger aus dem Fahrzeugwerb gezogenen Nutzungen ist

dabei ebenfalls durch Schätzung zu ermitteln (§ 287 ZPO). In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass diese Schätzung anhand der Formel [*Kaufpreis x gefahrene Kilometer / erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt*] erfolgt (vgl. BGH, Urteil vom 24.01.2022, Az. VIa ZR 100/21, zitiert nach juris, RN 24 m. w. N.). Letztere schätzt der Senat vorliegend auf 296.800 km (Gesamtlaufleistung 300.000 km abzgl. 3.200 km Laufleistung bei Kauf), wobei in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung aller Senate des Oberlandesgerichts Oldenburg die zu erwartende Gesamtlaufleistung eines modernen Dieselfahrzeugs, wie es der Kläger erworben hat, mit 300.000 km bemessen wird. Hieraus resultiert ein vom Kläger gezogener Nutzungsvorteil in Höhe von 7.400,82 EUR (= 59.794,82 EUR Kaufpreis x 36.735 km [= 39.935 km Laufleistung bei Schluss der mündlichen Verhandlung – 3.200 km Laufleistung bei Kauf] / 296.800 km).

t) (cc) Auch der Restwert des Fahrzeugs unterliegt als Bestandteil der Schadensbe-
rechnung der Schätzung durch das Gericht.

u) Eine geeignete Grundlage für die gerichtliche Schätzung bietet aus Sicht des Se-

nats grundsätzlich der so genannte „Händlerverkaufspreis“, wie er etwa durch die [REDACTED] (DAT) oder die Fa. [REDACTED] ermittelt wird.

Ein [REDACTED] Abstellen auf den so genannten „Händlerverkaufspreis“ ist dagegen im Regelfall nicht geeignet. Zwar ist davon auszugehen, dass auch zu diesem Preis zahlreiche Verträge abgeschlossen werden. Dieser lässt sich jedoch nicht von Privatpersonen - wie dem Kläger - erzielen, die nicht über die Vertriebsmöglichkeiten eines Händlers verfügen und insbesondere nicht in der Lage sind, wie ein solcher Gewährleistung zu übernehmen. Dem Senat erscheint es im Regelfall auch nicht angezeigt, auf einen Wert zwischen diesen beiden Preisen, welche die Handelsspanne eines gewerblichen KFZ-Händlers definieren, abzustellen. Richtig ist zwar, dass Privatverkäufe häufig in diesem Bereich abgeschlossen werden, so dass grundsätzlich eine Privatperson - wie der Kläger - in der Lage sein dürfte, sein Fahrzeug zu einem entsprechenden Mittelwert zu veräußern. Zu berücksichtigen ist aber, dass ein derartiger Vertragsschluss für den Verkäufer mit zusätzlichem Aufwand verbunden ist, den er bei einer Veräußerung an einen Händler erspart. So muss ein Privatverkäufer Inserate schalten und Zeitaufwand für Besichtigungstermine / Probefahrten und Vertragsverhandlungen mit Kaufinteressenten einkalkulieren, der nicht bei jedem Interessenten gleich zu einem Vertragsschluss führen wird. Derartigen Aufwand in Form so genannter „Transaktionskosten“ braucht ein Verkäufer nicht zu betreiben, wenn er sich an einen Händler wendet. Diese Einsparung rechtfertigt den geringeren Händlerverkaufspreis, der damit aus Sicht eines Eigentümers den eigentlichen Sachwert seines Fahrzeugs widerspiegelt. Ein zusätzlicher Erlös durch Privatverkauf ist dagegen eine Vergütung für den selbst geleisteten Vertriebsaufwand. Im Rahmen der Vorteilsausgleichung sind jedoch bei wertender Betrachtung nur diejenigen Vermögensvorteile auszugleichen, die aus dem Primärgeschäft folgen, welches infolge der schädigenden Handlung zustande gekommen war. Auf Ausgleich zusätzlicher Vorteile, die aus eigenen Anstrengungen des Geschädigten generiert werden, hat der Schädiger dagegen grundsätzlich keinen Anspruch. In Anbetracht vorstehender Ausführungen erachtet der Senat auch eine Zusammenschau von Angebotspreisen für vergleichbare Fahrzeuge aus Verkaufsanzeigen einschlägiger Internetportale als Schätzungsgrundlage für weniger geeignet. Zum einen handelt es sich bei die-

sen Angebotspreisen grundsätzlich nicht um Marktpreise, da diese regelmäßig noch

v) der Nachverhandlung unterliegen. Zum anderen beinhalten derartige Angebots-

preise immer auch die Vergütung für den Transaktionsaufwand, sei es die Vergütung für die Verkaufsbemühungen eines Händlers, sei es die zusätzliche Vergütung, die sich ein Privatverkäufer dafür erhofft, dass er das Fahrzeug selbst und nicht über einen Händler veräußert. Derartige Makel schließen gleichwohl nicht aus, auch Angebotspreise im Rahmen der Schätzung mit heranzuziehen, namentlich, um mit ihrer Hilfe Parteivortrag auf Plausibilität zu überprüfen.

w) Letztlich können diese Fragen in der vorliegenden Konstellation dahinstehen, weil

unter keinem der im Raum stehenden Ansatzpunkte für die Schätzung des Restwerts die Voraussetzungen einer Schadensminderung durch Vorteilsanrechnung gegeben sind.

x) Die Beklagte trägt mit Schriftsatz vom 21.02.2024 unbestritten vor, dass eine am

Tag zuvor von ihr durchgeführte Abfrage in der [REDACTED]-Restwertdatenbank (An-

lage BB 3) unter Berücksichtigung der Ausstattungsmerkmale des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Händlereinkaufspreis von netto 19.264,30 EUR ergeben habe. Ferner verweist sie auf ein Angebot bei einer Gebrauchtwagenbörse (Anlage BB 2) für ein vergleichbares Fahrzeug mit einem Preis von 28.500,00 EUR.

y) Der Kläger hat demgegenüber mit Schriftsatz vom 20.02.2024 seinerseits auf eine

DAT-Abfrage verwiesen, wonach für ein vergleichbares Fahrzeug, allerdings „Design- und Ausstattungslinie Standard“, der Wert bei 18.100,00 EUR liege.

z) Selbst bei Zugrundelegung des beklagtenseits vorgetragenen Preises gemäß Ver-

kaufsangebot über 28.500,00 EUR ergibt sich aus der Addition mit dem Nutzungswert von 7.400,82 EUR mit einer Summe von 35.900,82 EUR ein Betrag, der den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages von 53.815,34 EUR nicht annähernd erreicht geschweige denn übersteigt.

aa) (dd) Der Umstand, dass die Beklagte ein Software-Update zur Verfügung gestellt

hat, welches die unzulässigen Wirkungen der Abschaltelinrichtung beseitigt, begründet demgegenüber keinen zusätzlich zu berücksichtigenden Vorteil. Dass sich der

Wert des Fahrzeugs mit einer etwaigen [REDACTED]-
Updates erhöht
haben dürfte, da vorhandene Mängel beseitigt wurden, ist nach Überzeugung des

bb) Senats am Markt bereits berücksichtigt und findet sich im Rahmen der Vorteilsaus-

gleichung in der Einbeziehung des Restwertes bereits wieder. Auch der Umstand, dass der Kläger das Fahrzeug selbst nach etwaiger bereits erfolgter [REDACTED]-Updates gegebenenfalls schon mangelfrei weternutzen konnte, ist im Rahmen des Ausgleichs gezogener Nutzungen berücksichtigt worden. Weitergehende Vorteile, die sich wegen des Software-Updates im Vermögen des Klägers zusätzlich werterhöhend auswirken, vermag der Senat dagegen nicht zu erkennen.

2. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Da sich der Streitgegenstand beim Übergang vom großen Schadensersatz zum Differenzschaden bei gleichbleibendem Lebenssachverhalt nicht ändert, sondern es sich nur um eine andere Methode der Schadensberechnung handelt (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, a. a. O., RN 45), 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 folgenden Tag und nicht erst ab dem auf die Zustellung des Schriftsatzes mit dem geänderten Klageantrag folgenden Tag beanspruchen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 22.08.2023, Az. 8 U 271/21, zitiert nach juris, RN 90).

3. Keinen Anspruch hat der Kläger demgegenüber auf den Ersatz von Finanzierungskosten.

cc) Abgesehen davon, dass mit den diesbezüglichen Rechtsausführungen des Klägers

der gestellte Antrag, der in der Hauptsache allein auf einen Differenzschaden in Höhe von mindestens 8.969,22 EUR - was 15% des Kaufpreises entspricht - gerichtet ist, nicht korrespondiert, kann Ersatz dieser Position auch nicht verlangt werden. Der Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ist von vornherein auf die Erstattung eines Differenzschadens zwischen 5 und 15 Prozent des Kaufpreises begrenzt. Weitergehende Schäden - so auch in Form von Finanzierungskosten - können demnach nicht ersetzt verlangt werden (vgl. BGH,

Urteil vom 11.09.2023, Az. VIa ZR 1533/22, zitiert nach juris, RN 11).

4. Aus entsprechenden Gründen kann auch die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nicht unter dem Gesichtspunkt der deliktischen Haftung verlangt werden (vgl. BGH, Urteil vom 16.10.2023, Az. VIa ZR 14/22, zitiert nach juris, RN 13).

dd) Ein Anspruch aus §§ 280 Abs. 2, 286 BGB scheidet ebenfalls aus, da ein etwaiger

Verzug der Beklagten erst mit dem anwaltlichen Forderungsschreiben der Prozessbevollmächtigten des Klägers begründet worden wäre, so dass der zu diesem Zeitpunkt bereits entstandene Gebührenanspruch nicht darauf zurückgeführt werden kann.

5. Die prozessualen Nebenentscheidungen haben ihre Grundlage in §§ 92 Abs. 1, 269 Abs. 3 S. 2, 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

ee)

Dr. [REDACTED]
Dunkhase

[REDACTED]

ff) **Vorstehende
der Urschrift wörtlich überein.**

Abschrift

stimmt

mit

gg) [REDACTED], Justizsekretärin

hh) als Urkundsbeamtin

der

Geschäftsstelle

Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.

ii) Es ist nur mit Unterschrift und Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.