



# Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen

Geschäftszeichen: 4 U 22/22 = 1 O 1349/21 Landgericht Bremen

## B e s c h l u s s

In dem Rechtsstreit

[...],

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:  
Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte [...]

gegen

[...],

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:  
Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte [...]

hat der 4. Zivilsenat des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen durch den Vizepräsidenten des Oberlandesgerichts Dr. Haberland, den Richter am Oberlandesgericht Küchelmann und den Richter am Landgericht Zimmermann

am 24.07.2024 beschlossen:

- 1. Das Passivrubrum wird antragsgemäß dahingehend berichtigt, dass Beklagte die „[...]“ (statt „[...]“) ist.**
- 2. Die Parteien werden darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerin durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.**

3. **Die Klägerin erhält gemäß § 522 Abs. 2 S. 2 ZPO eine Frist zur Stellungnahme von drei Wochen.**
4. **Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf bis 50.000,00 € festgesetzt.**

## **Gründe:**

### **I.**

Die Klägerin nimmt die Beklagte wegen der behaupteten Verwendung unzulässiger Abschalteneinrichtungen in einem Kraftfahrzeug (hier: Fiat Ducato, [...] Ixeo time 590, Motortyp: 2,3 l Multijet, 96 kW, Euro-Norm 5) auf Schadensersatz in Anspruch.

Anstelle des Tatbestandes wird gem. § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil des Landgerichts vom 18.05.2022 einschließlich der dortigen Antragstellungen Bezug genommen.

Das Landgericht hat die Klage mit dem angefochtenen Urteil abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, dass die Zulässigkeit des als Hauptantrag gestellten Feststellungsantrages dahinstehen könne, weil die Klage jedenfalls unbegründet sei. Denn es sei kein vorsätzlich sittenwidriges Verhalten der Beklagten bzw. eines ihrer Mitarbeiter nachgewiesen, weswegen das Vorhandensein von unzulässigen Abschalteneinrichtungen offenbleiben könne. Es sei nicht ausreichend substantiiert vorgetragen, dass die Beklagte die italienische Typengenehmigungsbehörde hinsichtlich einer zeitgesteuerten Abschalteneinrichtung getäuscht habe. Die Behörde sehe sich nicht als getäuscht und sehe keinen Handlungsbedarf. Sie sei 2016 nach der Durchführung von Tests selbst nicht davon ausgegangen, dass in dem Fahrzeug eine unzulässige zeitgesteuerte Abschalteneinrichtung zum Einsatz komme, sondern diese aus Gründen des Motorschutzes Verwendung finde. Die Behörde habe deswegen bislang keine Konsequenzen daraus gezogen. Das Vorhandensein eines Thermofensters begründe für sich genommen keine Sittenwidrigkeit. Hierfür bedürfe es weiterer Umstände. Die Klägerseite habe aber nicht substantiiert behauptet, dass die Funktion des Thermofensters auf dem Prüfstand anders arbeite als unter Realbedingungen. Bei der behaupteten Ma-

nipulation des On-Board-Diagnosesystems lasse sich dem Vortrag bereits nicht entnehmen, dass es sich überhaupt um eine Abschaltvorrichtung handle. Bei sämtlichen Funktionen sei nicht ausreichend dargelegt, dass sie der Typengenehmigungsbehörde in einer Weise verschwiegen worden seien, dass sich daraus ein Rechtswidrigkeitsbewusstsein der Beklagten ableiten lasse. Auch die Behauptungen sonstiger Abschaltvorrichtungen, der Verwendung minderwertiger Hardware und der Überhöhung des Kraftstoffverbrauchs seien substanzlos. Andere Anspruchsgrundlagen als § 826 BGB schießen ebenfalls aus.

Gegen diese Entscheidung wendet sich die Klägerin mit ihrer rechtzeitig eingelegten und begründeten Berufung, mit der die Klägerin das erstinstanzliche Begehren weiterverfolgt. Sie meint, das Landgericht überspanne die klägerische Darlegungslast. Die Klägerin trägt vor, sie, die Klägerin, habe ausreichende und konkrete Anhaltspunkte dafür dargelegt, dass und welche unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Fahrzeug vorhanden seien, nämlich mindestens die Abschaltung der Abgasreinigung nach Zeitfenster, der Einbau eines Thermofensters und die Manipulation von Warnmeldungen der On-Board-Diagnose (OBD). Die im Fahrzeug hinterlegte Software erkenne den Prüfstand und verwende dann eine unterschiedliche Abgasreinigung. Die Timer-Funktion löse aus, wenn nach dem Motorstart sämtliche Parameter zu erkennen gäben, dass sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde. Nur dann finde für etwa 22 Minuten eine bessere Abgasreinigung statt. Erkenne das Fahrzeug dagegen anhand ständig überprüfter Parameter den Realbetrieb, werde die Abgasreinigung auch vor Ablauf dieses Timers bereits abgeschaltet. In jedem Fall werde spätestens nach 22 Minuten die Abgasreinigung ausgeschaltet. Nur, wenn die Fahrzeugsoftware einen Prüfstand erkenne, finde ausschließlich in einem Bereich von 20 °C bis 40 °C eine Abgasreinigung statt, anderenfalls und außerhalb des Temperaturfensters nicht. Das alles ergebe sich aus dem – erstmals im Berufungsverfahren – als Anlage KB4 vorgelegten Privatgutachten. Die Abschaltvorrichtungen habe die Beklagte im Typengenehmigungsverfahren nicht offengelegt. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) halte die Fahrzeuge weiterhin für manipuliert. Die italienische Behörde habe entgegen der Ausführungen des Landgerichts nur ausgesuchte Fahrzeuge getestet.

Ihr, der Klägerin, stehe aber zumindest ein Differenzschadensersatz zu. Die Höhe sei mit 15 % anzusetzen. Bei der Schadensberechnung sei der Restwert unberücksichtigt zu lassen, weil das Fahrzeug bisher nicht verkauft worden sei. Die von der Beklagten vorgelegten Angebote seien zur Schätzung des Restwerts – aus verschiedenen, näher

dargelegten Gründen – ohnehin ungeeignet. Der Restwert sei vielmehr anders zu schätzen, nämlich nach einem – ebenfalls näher dargelegten – jährlichen prozentualen Wertverlust. Außerdem sei bei der Restwertberechnung der Differenzschaden herauszurechnen. Die Gesamtnutzungsdauer sei zur Schätzung der Nutzungsvorteile unzulässig, sei aber zumindest mit 25 bis 30 Jahren anzunehmen.

Die Klägerin beantragt,

1. das Urteil des Landgerichts Bremen – 1 O 1349/21 vom 18.05.2022 aufzuheben und den Rechtsstreit an das Landgericht Bremen zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen;
2. festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klägerin Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs des Modells Ixeo time 590 des Herstellers [...] mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [...] durch die Beklagtenpartei resultieren;

hilfsweise für den Fall, dass das Gericht den Klageantrag Ziffer 2 für unzulässig halten sollte:

3. die Beklagte zu verurteilen, der Klägerpartei einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs des Modells Ixeo time 590 des Herstellers [...] mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [...], dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jedoch mindestens € 14.386,00 betragen muss, zu bezahlen. nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit;
4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerpartei weiteren Schadensersatz, der über diesen Betrag hinausgeht, zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des in Klageantrag Ziffer 2 genannten Fahrzeugs durch die Beklagte resultieren;
5. die Beklagtenpartei zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 3.291,54 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das angefochtene Urteil. Es gebe keine Prüfstandserkennung. Das Fahrzeug verhalte sich auf dem Prüfstand wie im Realbetrieb. Es sei unzutreffend, dass die Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) nach einem festdefinierten Zeitraum oder nach erkanntem Realbetrieb auf 0 reduziert werde und keine Abgasreinigung mehr stattfinde. Es gebe während der gesamten Aktivität des Motors eine Modulation der Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) durch das AGR-Ventil aus – näher dargelegten – zwingenden technischen Gründen, um den Motor und die Sicherheit der Fahrzeuginsassen zu schützen. Das gelte auch für das Thermofenster, das sich nach der Ansauglufttemperatur richte. Das Privatgutachten in Anlage KB4 sei verspätet, nicht authentisch und inhaltlich unrichtig. Tests Dritter, etwa der Deutschen Umwelthilfe (DUH), seien nicht relevant, weil nicht das von der Beklagten hergestellte Fahrzeug getestet worden sei, sondern ein umfassend umgebautes, wobei die Umbauten Gewicht und Luftwiderstand in etwa verdoppelt hätten, was wiederum den Verbrauch und damit die Emissionen erheblich erhöhe. Eine Täuschung der italienischen Behörden habe, wie das Landgericht zutreffend entschieden habe, nicht stattgefunden.

Einem Anspruch auch auf Zahlung eines Differenzschadens stehe weiter das fehlende Verschulden entgegen. Die Beklagte hätte aufgrund der in Italien zum Zeitpunkt der Erteilung der Typp Genehmigung vorherrschenden Rechtsansicht keinen Anlass dazu gehabt, in Betracht zu ziehen, dass die zum Einsatz kommenden Emissionsstrategien unzulässig sein könnten. Sowohl die italienische Zulassungsbehörde MIT als auch die italienische Regierung hätten ein rechtswidriges Verhalten der Beklagten trotz Kenntnis der Vorwürfe verneint und bis heute keine Maßnahme in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug ergriffen. Schließlich fehle es an einem Schaden. Da die Beklagte nur das Basisfahrzeug hergestellt habe, könne für die Berechnung nicht der Kaufpreis des Wohnmobils zugrunde gelegt werden. Der Schaden sei zudem mit 5 % zu bemessen. Der Nutzungsersatz sei nach der Nutzungsdauer zu ermitteln. Der Restwert des Fahrzeuges betrage mindestens 46.000,00 €.

## II.

Die zulässige Berufung hat nach der Überzeugung des Senats keine Aussicht auf Erfolg. Nach § 513 Abs. 1 ZPO kann die Berufung nur darauf gestützt werden, dass die

angefochtene Entscheidung auf einer Rechtsverletzung (§ 546 ZPO) beruht oder nach § 529 ZPO zu Grunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung rechtfertigen. Beides ist hier nicht der Fall. Das Landgericht hat die Klage jedenfalls im Ergebnis zutreffend abgewiesen.

1. Der als Hauptantrag gestellte Feststellungsantrag ist unzulässig. Es fehlt der Klägerin das hierfür erforderliche Feststellungsinteresse, § 256 ZPO, denn die Klägerin kann die vorrangige Leistungsklage erheben. Dies gilt unabhängig davon, ob die Klägerin letztlich (wie im Hilfsantrag) kleinen oder großen Schadensersatz geltend machen möchte. In beiden Fällen ist ihr die Klageerhebung auf Leistung zumutbar (BGH, Urteil vom 05.10.2021 – VI ZR 136/20, juris Rn. 20 ff.). Zulässig ist die Klage auch nicht deshalb, weil etwa die Schadensentwicklung nicht abgeschlossen wäre. Als mögliche weitere Schäden führt die Klägerin eine tatsächliche Stilllegung, Folgeschäden durch ein – möglicherweise erzwungenes – Software-Update und mögliche Steuernachzahlungen durch tatsächlich höhere Emissionen an (S. 49 der Klageschrift). Macht die Klägerin großen Schadensersatz geltend, würde sie vom Kaufvertrag befreit. Weitere Schäden durch Stilllegungsgefahren und etwaige Software-Updates drohten dann schon deswegen nicht. Auf mögliche Steuernachforderungen könnte sich die Klägerin nicht stützen, weil sie – obwohl möglich und zumutbar – bisher keinen großen Schadensersatz gewählt hat, so dass diese Unsicherheit über einen etwaigen späteren Schaden von der Klägerin selbst zu verantworten ist, was einem Feststellungsinteresse entgegensteht (BGH, a.a.O., Rn. 33). Ein Ersatz der vorgenannten Schäden kommt neben dem kleinen Schadensersatz nicht in Betracht, weil sie in den kleinen Schadensersatz bereits „eingepreist“ sind (BGH, Urteil vom 06.07.2021 – VI ZR 40/20, juris Rn. 34 m.w.N.). Sie wären damit Teil der möglichen und zumutbaren Klage auf Leistung des kleinen Schadensersatzes. Die Schadensentwicklung ist insoweit abgeschlossen (vgl. BGH, Urteil vom 05.10.2021 – VI ZR 136/20, juris Rn. 33).

2. Ob der Klägerin aus § 826 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB die hilfsweise geltend gemachten Ansprüche auf den geltend gemachten kleinen Schadensersatz dem Grunde nach zustehen, kann dahinstehen. Denn diese Ansprüche, gleich welchen Rechtsgrundes, scheitern jedenfalls daran, dass die Klägerin in der Höhe keinen Schaden mehr hat.

Sowohl beim kleinen Schadensersatz aus § 826 BGB als auch dem Differenzschadensersatz aus § 823 Abs. 2 BGB ist der ersatzfähige Schaden derjenige, um den das Fahrzeug zu teuer erworben wurde, also die Differenz zwischen dem gezahlten Kaufpreis und dem schädigungsbedingt tatsächlich niedrigerem Wert. Insoweit unterscheiden sich beide Schadensberechnungen nicht (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 40). In beiden Fällen sind zudem Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeuges anspruchsmindernd zu berücksichtigen, soweit sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages (Kaufpreis abzüglich Schadensbetrag) überschreiten (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 80). Daraus folgt, dass in beiden Fällen ein Schaden dann nicht mehr besteht, wenn Nutzungsvorteile und Restwert zusammen den gezahlten Kaufpreis erreichen. Das ist hier bei der nach § 287 Abs. 1 ZPO durch den Senat vorzunehmenden Schadensschätzung der Fall.

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

b) Die zu erwartende Gesamtnutzungszeit schätzt der Senat in Übereinstimmung mit anderen Oberlandesgerichten auf 15 Jahre (OLG Brandenburg, Urteil vom 09.04.2024 – 3 U 224/22, BeckRS 2024, 9875, Rn. 55; OLG Dresden, Urteil vom 17.11.2023 – 3 U 983/23, BeckRS 2023, 39358, Rn. 36; OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22, BeckRS 2023, 30810, Rn. 92; insoweit sogar sachverständig beraten: OLG Stuttgart, Urteil vom 12.05.2016 – 1 U 133/13, BeckRS 2016, 16420, Rn. 105). Laut Erwerbsunterlagen (Anlage K25) erhielt die Klägerin das Fahrzeug am 14.07.2016. Bei Berücksichtigung der Besitzzeit (nur) von August 2016 bis Juli 2024

ergeben sich Nutzungsvorteile von zumindest 57.544,00 € (Kaufpreis) x 96 Monate / 180 Monate = 30.690,13 €.

c) Daraus folgt, dass ein Schaden bei einem Restwert von 26.853,87 € vollständig entfielen. Entgegen der Auffassung der Klägerin ist der Restwert auch dann zu berücksichtigen, wenn das Fahrzeug bisher nicht veräußert wurde (so ausdrücklich BGH, Urteil vom 27.11.2023 – VIa ZR 159/22, BeckRS 2023, 39066, Rn. 13). Der vorgenannte Restwert ist nach Schätzung des Senats in jedem Fall überschritten.

Dies ergibt sich bereits aus den klägerseits vorgetragenen Wertverlusten. Soweit sich die Klägerin auf die Wertverlustschätzungen von „bewerta.de“ beruft, ergäbe sich – ungeachtet der Vorbehalte gegen diese Schätzung, weil ohne jeden Bezug zum konkreten Fahrzeug (OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22, BeckRS 2023, 30810, Rn. 84; vgl. auch OLG Brandenburg, Urteil vom 09.04.2024 – 3 U 224/22, BeckRS 2024, 9875, Rn. 59 a.E.) – bis heute ein Wertverlust von insgesamt 41 % (entspricht 23.593,04 €), also ein Restwert von 33.950,96 €. Die in Anlage KB22 vorgelegte Wertverlustschätzung von „caravanmarkt24“ ist mit ganz erheblichen Bandbreiten und Unklarheiten, ab welchem Jahr welcher Verlust eintreten soll, gänzlich unbrauchbar, wird aber von der Klägerin selbst als „bewerta.de“ vergleichbar angesehen, führte also nicht zu wesentlich abweichenden Restwerten. Entgegen der Meinung der Klägerin ist für die Ermittlung des Restwertes nicht ein etwaiger Differenzschaden wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen herauszurechnen. Letztere wären nur dann von Relevanz für den Restwert, wenn die Funktionen zur Folge hätten, dass die Fahrzeuge deswegen nicht oder nur deutlich unter den verlangten Preisen verkauft würden. Derartiges wird vom Kläger nicht aufgezeigt und ist auch sonst nicht ersichtlich (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 – 7 U 346/22, BeckRS 2023, 30810, Rnn. 82, 86). Im Übrigen ergäbe sich selbst bei Berücksichtigung eines Differenzschadens von 15 % ein Restwert von  $57.544,00 \text{ €} \times 0,85$  (Kaufpreis abzüglich 15 %)  $\times 0,59$  (Wertverlust von 41 %) = 28.858,32 €, der zusammen mit den Nutzungsvorteilen den gezahlten Kaufpreis überstiege.

Auf die von der Beklagten vorgelegten Online-Angebote von Verkaufsplattformen, deren Verwendbarkeit grundsätzlich anerkannt ist (OLG Brandenburg, Urteil vom 09.04.2024 – 3 U 224/22, BeckRS 2024, 9875, Rn. 59 m.w.N.) und die selbst mit einem möglicherweise vorzunehmenden Abschlag ebenfalls einen Restwert von über 35.000,00 € nahelegen, kommt es dann nicht mehr entscheidend an.

3. Der hilfsweise gestellte Feststellungsantrag ist abzuweisen, weil jedenfalls unbegründet. Neben dem kleinen Schadensersatz können die von der Klägerin genannten möglichen weiteren Schäden nicht geltend gemacht werden (s.o.). Dann kann die Frage, ob und in welchem Umfang die Klägerin überhaupt ein Feststellungsinteresse hat, dahinstehen (BGH, Urteil vom 14.03.2023 – XI ZR 420/21, Rn. 18).

4. Ansprüche auf vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten bestehen schon deswegen nicht, weil diese in der Höhe nach dem Gegenstandswert zu berechnen sind, der der letztlich festgestellten oder unstreitig gewordenen Schadenshöhe entspricht (BGH, Urteil vom 02.11.2021 – VI ZR 731/20, juris Rn. 13 m.w.N.). Diese Schadenshöhe ist hier Null (s.o.).

### III.

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

### IV.

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

Dr. Haberland

Küchelmann

Zimmermann

**Anmerkung:**

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