

Titel:

Bemessung des Nutzungsvorteils in Dieselfällen bei Wohnmobilen nach der Gesamtnutzungsdauer

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2

Leitsätze:

1. Die für die Berechnung der Gebrauchsvorteile aus der Nutzung von Pkw entwickelte Formel „Nutzungsvorteil ist gleich Bruttokaufpreis multipliziert mit der seit Erwerb gefahrenen Strecke geteilt durch die erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt“ bedarf für Wohnmobile einer Modifikation: Wohnmobile sind anders als Pkw nicht primär Fortbewegungsmittel; bei ihnen steht vielmehr das „Wohnen auf Rädern“ im Vordergrund. Der Nutzungsvorteil lässt sich deshalb mit der Fahrleistung nicht zufriedenstellend abbilden. (Rn. 35) (redaktioneller Leitsatz)
2. Vor diesem Hintergrund schließt sich der Senat der Auffassung an, wonach der zu schätzende Nutzungsersatz bei Wohnmobilen regelmäßig nach der voraussichtlichen Lebenszeit (Gesamtnutzungsdauer) zu bemessen ist. Der erkennende Senat wendet demgemäß auf Wohnmobile die modifizierte Formel „Nutzungsvorteil ist gleich Bruttokaufpreis multipliziert mit der Zahl der Monate seit Erwerb geteilt durch die erwartete Restnutzungsdauer in Monaten zum Erwerbszeitpunkt“ an. Die durchschnittliche Lebensdauer von Wohnmobilen setzt er dabei mit 20 Jahren an. (Rn. 35 – 36) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, sittenwidrige Schädigung, Schutzgesetz, Dieselskandal, unzulässige Abschalteneinrichtung, Differenzschaden, Vorteilsausgleichung, Nutzungsvorteil, Wohnmobil, Gesamtnutzungsdauer

Tenor

1. Auf die Berufung des Klägers wird das Endurteil des Landgerichts Kempten (Allgäu) vom 11.01.2023, Az.: 63 O 596/22, wie folgt abgeändert:

Die Berufungsbeklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.275,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01.06.2022 zu zahlen.

Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

2. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.
3. Die Kosten des Rechtsstreits erster und zweiter Instanz trägt der Kläger zu 95 % und die Beklagte zu 5 %.
4. Dieses Urteil ist für beide Parteien ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

I.

1

Die Parteien streiten über Ansprüche im Zusammenhang mit dem sog. Diesel-Skandal.

2

Der Kläger kaufte am 19.12.2021 von privat ein gebrauchtes Wohnmobil der Marke Capron, Typ Sunlight mit einer seinerzeitigen Laufleistung von 60.200 km zum Preis von 45.500,00 EUR. Herstellerin des mit

einem 2,3 Liter-Dieselmotor vom Typ Fiat Ducato Multijet ausgestatteten Basisfahrzeugs ist die Beklagte. Das Fahrzeug, dessen Erstzulassung am 04.04.2019 erfolgt war, unterfällt der Schadstoffklasse Euro 6. In der Motorsteuerung ist eine temperaturabhängige Modulation der Abgasrückführung (sog. Thermofenster) installiert; die genaue Konfigurierung dieser Funktion ist zwischen den Parteien streitig. Zur Finanzierung des Fahrzeugs nahm der Kläger ein Bankdarlehen über eine Gesamtsumme von 50.819,07 EUR auf, das er in monatlichen Raten von 500,00 EUR zurückführt

3

Der Kläger behauptet, das Thermofenster sei so konfiguriert, dass es die Abgasrückführung bei Außentemperaturen unterhalb von 20 °C und oberhalb von 30 °C reduziere. In der ersten Instanz und zunächst auch im Berufungsverfahren hat der Kläger ferner behauptet, in der Motorsteuerung sei zudem eine Funktion installiert, durch die das Fahrzeug ca. 1.300 Sekunden nach Motorstart in einen anderen Betriebsmodus („den ‚schmutzigen‘ Abgasmodus“) mit deutlich erhöhtem Stickoxidausstoß wechsele und dass – so wörtlich – „eine Art Toleranz zu den NEFZ-Vorgaben implementiert“ sei („sog. Hysterese“), die „bei Erfolgen einer Störgröße ein Verlassen des NEFZ-Zyklus verhindern soll“. Das On-Board-Diagnose-System (im Folgenden: OBDS) sei „derart manipuliert“, dass eine Überschreitung des Stickoxidgrenzwertes von 125 mg/km nicht angezeigt werde.

4

Die Beklagte bestreitet jede prüfstandsbezogene Verstärkung der Abgasreinigung ebenso wie eine Deaktivierung oder wesentliche Reduzierung der Abgasreinigung ca. 1300 Sekunden nach Motorstart. Das Thermofenster sei so konfiguriert, dass es die Abgasrückführung nicht in Abhängigkeit von der Außentemperatur moduliere, sondern in Abhängigkeit von der Ansaug lufttemperatur. Die klägerischen Angaben zu den Temperaturen, ab denen die Abgasrückführungsrate reduziert werde, seien deshalb unsubstantiiert.

5

Das Landgericht hat die Klage, die dort außer gegen die Berufungsbeklagte auch gegen die FPT Industrial S. p. A. gerichtet war und mit der Kläger erstinstanzlich zuletzt eine Verurteilung der Beklagten zur Erstattung der von ihm bis dahin entrichteten Darlehensraten abzüglich einer Nutzungsentschädigung und zur Freistellung von den verbleibenden Zahlungspflichten aus dem Darlehen Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Wohnmobils erreichen wollte, mit Endurteil vom 11.01.2023 abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, dass dem Kläger bereits dem Grunde nach keine Ansprüche gegen die Beklagte zustünden. Die Voraussetzungen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB bzw. eines Betrugs (§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB) habe der Kläger nicht schlüssig dargelegt. Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV scheide ebenfalls aus, da es sich dabei nicht um individualschützende Normen handle. Auf die tatsächlichen Feststellungen in dem Urteil des Landgerichts wird ergänzend verwiesen.

6

Der Kläger hat gegen das seinen anwaltlichen Vertretern am 16.01.2023 zugestellte Urteil über diese mit Schriftsatz vom 06.02.2023, eingegangen beim Oberlandesgericht München am selben Tag, Berufung eingelegt, soweit die Klage gegen die erstinstanzliche Beklagte zu 1) abgewiesen wurde. Das Rechtsmittel wurde mit weiterem Schriftsatz der Klägervertreter vom 12.04.2023 innerhalb verlängerter Frist begründet.

7

Ursprünglich hat der Kläger mit der Berufung sein erstinstanzlich zuletzt betriebenes Rechtsschutzziel weiterverfolgt. Mit Schriftsatz seiner Prozessbevollmächtigten vom 17.04.2024 hat er seine Anträge dahin umgestellt, dass nur mehr Ersatz eines durch die behauptete Installation unzulässiger Abschaltvorrichtungen bedingten Minderwerts des Fahrzeugs im Erwerbszeitpunkt in Höhe von 15 % des Kaufpreises geltend gemacht wurde.

8

Konkret hat der Kläger im Berufungsverfahren zuletzt folgende Anträge gestellt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von EUR 6.825,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Hilfsweise:

Das Ersturteil wird aufgehoben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht Kempten zurückverwiesen.

9

Die Berufungsbeklagte hat beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

10

Der Senat hat am 16.10.2024 mündlich über die Berufung verhandelt. Eine Beweisaufnahme hat nicht stattgefunden. Die Klägerseite hat in der Verhandlung ihren Sachvortrag zur Installation einer zeitgesteuerten Modulation der Abgasreinigung und einer sog. Hysterese fallen lassen und erklärt, dass der geltend gemachte Anspruch nur mehr auf das Thermofenster gestützt werde.

II.

11

Die zulässige Berufung hat mit dem zuletzt gestellten Hauptantrag den aus der Urteilsformel ersichtlichen Teilerfolg.

12

1) Der Kläger hat gegen die Berufungsbeklagte dem Grunde nach gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1 EG-FGV einen Anspruch auf Ersatz einer durch die Installation eines unzulässigen Thermofensters bedingten Wertminderung des Wohnmobils im Erwerbszeitpunkt (sog. Thermofenster).

Im Einzelnen:

13

a. Die Beklagte hat unter Zugrundelegung des unstreitigen Parteivortrags gegen ein Schutzgesetz i.S.v. § 823 Abs. 2 BGB verstoßen, nämlich gegen § 6 Abs. 1 EG-FGV.

14

(1) Art. 3 Nr. 36, 18 Abs. 1, 26 Abs. 1, 46 der Richtlinie 2007/46/EG schützen i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 neben allgemeinen Rechtsgütern auch die Interessen des Erwerbers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller, wenn das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i.S. v. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung ausgestattet ist (EuGH, Urteil vom 21.03.2023, C-100/21). In unionsrechtskonformer Auslegung jener Vorschriften sind damit auch die nationalen Ausführungsbestimmungen der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV als dritt-schützend i.S.v. § 823 Abs. 2 BGB aufzufassen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21). Als Fahrzeugerwerber unterfällt der Kläger dem persönlichen Schutzbereich der genannten Normen.

15

(2) Die Beklagte hat objektiv gegen § 6 Abs. 1 EG-FGV verstoßen, indem sie eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hat.

16

(a) Unzutreffend ist eine Übereinstimmungsbescheinigung, wenn das betroffene Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung versehen ist. Denn gemäß Art. 3 Nr. 36 RL 46/2007/EG wird mit dem Dokument bescheinigt, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser Richtlinie genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht. Verletzt das Fahrzeug gesetzliche Bestimmungen etwa aus dem Bereich des Abgasrechts, ist die Bescheinigung folglich unzutreffend, so dass ein Verstoß gegen § 6 Abs. 1 EG-FGV vorliegt (BGH, Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 34, zitiert nach beck-online).

17

Eine Abschalteinrichtung ist nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Der Begriff des Konstruktionsteils i.S.v. Art. 3 Nr. 10 VO

(EG) 715/2007 ist weit zu fassen. Er umfasst alle mechanischen wie auch elektronischen bzw. digitalen Elemente, die bei der Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in einem Fahrzeug zusammenwirken (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, Rn. 64, zitiert nach beck-online), also auch die Software, die die Abgasrückführung steuert. Die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschalteinrichtung trägt der Kläger.

18

Gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 ist die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, grundsätzlich unzulässig. Etwas anderes gilt nur dann, wenn einer der in Satz 2 der Bestimmung geregelten Ausnahmefälle vorliegt. Von der Zulässigkeit einer Abschalteinrichtung ist dabei nur dann auszugehen, wenn diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (EuGH, Urteil vom 08.11.2022, C-873/19). Das ist nur dann der Fall, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann (EuGH a.a.O., Rn. 94). Schließlich kann eine Abschalteinrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, nicht unter die in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) der VO (EG) 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen (EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-134/20, Rn 75 ff, Rn. 83 a.E., zitiert nach beck-online). Die Darlegungs- und Beweislast für die Zulässigkeit einer Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) 715/2007 trägt der Fahrzeughersteller.

19

(b) Unter Zugrundelegung dieser Kriterien handelt es sich bei dem im Wohnmobil des Klägers implementierten Thermofenster um eine unzulässige Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 mit der Folge, dass die Übereinstimmungsbescheinigung unzutreffend ist und die Beklagte objektiv gegen § 6 Abs. 1 EG-FGV verstoßen hat:

20

Der Kläger hat vorgetragen, dass die Abgasrückführungsrate abhängig von der Außentemperatur gesteuert und bereits bei Temperaturen unterhalb von +20 und oberhalb von +30 Grad Celsius reduziert werde. Träfe dies zu, würde die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen verringert, die bei normalem Fahrbetrieb zu erwarten sind.

21

Die Beklagte hat das Vorhandensein einer temperaturgesteuerten Modulation der Abschalteinrichtung als solcher nicht bestritten (Berufungserwiderung, Seite 12 f.). Sie bestreitet lediglich, dass sich diese nach der Außen temperatur richte und trägt vor, dass stattdessen die Ansaugluft temperatur maßgebend sei. Da die Ansauglufttemperatur indes – wie dem Senat aus zahlreichen Parallelverfahren bekannt ist – mit von der Außentemperatur abhängt und sich von dieser regelmäßig nur um wenige Grad Celsius unterscheidet, kommt es hierauf nicht entscheidend an. Von einer Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 wäre nur dann nicht auszugehen, wenn die Abgasrückführungsrate erst in Temperaturbereichen verringert würde, die bei normalem Betrieb nicht zu erwarten sind. Da dies der Wahrnehmung des Klägers entzogen ist, traf die Beklagte als Herstellerin hierzu eine sekundäre Darlegungslast. Dieser ist sie nicht nachgekommen. Entsprechend § 138 Abs. 2, Abs. 3 ZPO ist deshalb davon auszugehen, dass die Abgasrückführungsrate bei dem verfahrensgegenständlichen Wohnmobil bereits in Temperaturbereichen reduziert wird, die bei normalem Fahrbetrieb zu erwarten sind und es sich mithin um eine Abschalteinrichtung handelt.

22

Umstände, aufgrund derer die Funktion gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) 715/2007 ausnahmsweise zulässig sein könnte, hat die Beklagte ebenfalls nicht vorgetragen. Sie legt bereits nicht dar, welche Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems in welchen Temperaturbereichen droht und welche Folgen dies für den Motor hätte bzw. wie die sukzessive Reduzierung der Abgasrückführung den

Motor schützt. Die Behauptungen der Beklagtenpartei sind so allgemein gehalten, dass sie einer Subsumtion unter Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) 715/2007 nicht zugänglich sind.

23

b. Die von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung (BGH NJW 2023, 2259 Rn. 59) hat die Beklagte nicht widerlegt.

24

Sie hat insbesondere nicht vorgetragen, dass sich sämtliche ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter (§ 31 BGB analog) im maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs des Klägers über die Rechtmäßigkeit des Thermofensters mit allen für die diesbezügliche Bewertung nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügt hatten (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 25.09.2023, VIa ZR 1/23, Rn 14).

25

c. Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag nicht zu dem vereinbarten Kaufpreis geschlossen hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass aufgrund eines Verstoßes des Herstellers gegen abgasrechtliche Vorgaben die Möglichkeit behördlicher Maßnahmen im Raum stand (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 55). Denn der Käufer eines zugelassenen Fahrzeuges wird regelmäßig darauf vertrauen, dass die Zulassungsvoraussetzungen vorliegen und keine ihn einschränkenden Maßnahmen nach § 5 Abs. 1 FZV mit Rücksicht auf unzulässige Abschalteinrichtungen erfolgen können (BGH a.a.O.). Die Beklagte hat nichts vorgetragen, was die Anwendung dieses Erfahrungssatzes in Frage stellen würde.

26

d. Der Kläger hat durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1 EG-FGV einen Schaden in Höhe von 2.275,00 EUR erlitten.

27

(1) Den durch das unzulässige Thermofenster bedingten Minderwert des Fahrzeugs im Erwerbszeitpunkt schätzt der Senat gemäß § 287 Abs. 1 ZPO innerhalb des vom Bundesgerichtshof vorgegebenen Rahmens von 5 % bis 15 % des Kaufpreises (BGH, a.a.O.) auf 5 % des Kaufpreises. Denn da der Kläger seinen weitergehenden Sachvortrag hierzu (zeitgesteuerte Modulation der Abgasreinigung; „Hysterese“) in der Berufungsverhandlung fallen gelassen hat (siehe Terminprotokoll vom 16.10.2024), ist von nur einer unzulässigen Abschalteinrichtung auszugehen. Zudem war die Wahrscheinlichkeit behördlicher Anordnungen im Erwerbszeitpunkt angesichts dessen ausgesprochen gering, dass die zuständige italienische Behörde das Emissionskontrollsystem bei sämtlichen 2,3 Liter-Dieselmotoren des Typs Fiat Ducato Multijet unstreitig als gesetzeskonform erachtet.

28

Da der Kläger sich zur Zahlung eines Kaufpreises von 45.500,00 EUR verpflichtet hatte, belief sich der Minderwert des Wohnmobils, um den er geschädigt ist, somit auf 2.275,00 EUR (= 5 % von 45.500,00 EUR Kaufpreis).

29

(2) Eine Kürzung des Anspruchs wegen anzurechnender Vorteile aus dem Erwerb des Fahrzeugs kommt im vorliegenden Fall nicht in Betracht.

30

Gemäß § 249 BGB ist der Schadenersatzberechtigte vom Schädiger so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis stünde. Die Schadenersatzleistung soll den eingetretenen Schaden kompensieren, aber nicht zu einer Bereicherung des Geschädigten führen (Beck-Online Kommentar zum BGB, 70. Auflage; Stand: 01.05.2024, § 249, Rn 46). Demgemäß muss sich der Gläubiger Vermögensvorteile, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem schädigenden Ereignis zugeflossen sind, auf seinen Ersatzanspruch anrechnen lassen muss, sofern ihm dies zuzumuten ist und nicht zu einer unangemessenen Entlastung des Schädigers führt (vgl. etwa BGH, Urteil vom 25.07.2022, VIa ZR 485/21). Diese Grundsätze gelten auch für einen Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens unabhängig davon, ob dieser auf § 826 oder auf § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV gestützt wird (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, Rn 80 – zitiert nach beck-online). So sind namentlich Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs auf den Differenzschaden anzurechnen, wenn und soweit sie den tatsächlichen Wert des

Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (BGH, Urteil vom 24.01.2022, VIa ZR 100/21, Rn. 22). Die anzurechnenden Vorteile sind dabei vom Gericht gemäß § 287 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen (BGH, Urteil vom 24.01.2022, VIa ZR 100/21, Rn. 24).

31

Im vorliegenden Fall liegt die Summe aus den vom Kläger gezogenen Gebrauchsvorteilen und dem Restwert des Wohnmobils unter dem tatsächlichen Fahrzeugwert im Erwerbszeitpunkt. Im Einzelnen:

32

(a) Der tatsächliche Wert des Wohnmobils im Erwerbszeitpunkt des Klägers belief sich auf 43.225,00 EUR (45.500,00 EUR Kaufpreis abzüglich 2.275,00 EUR Minderwert).

33

(b) Die Summe aus den Gebrauchsvorteilen und dem Restwert beläuft sich auf maximal 39.437,50 EUR, ist also geringer als der tatsächliche Wert des Wohnmobils im Kaufzeitpunkt des Klägers, so dass eine Vorteilsanrechnung ausscheidet.

Im Einzelnen:

34

Die Nutzungsvorteile schätzt der Senat gemäß § 287 Abs. 1 ZPO auf 7.437,50 EUR.

35

Die für die Berechnung der Gebrauchsvorteile aus der Nutzung von Pkw entwickelte Formel „Nutzungsvorteil ist gleich Bruttokaufpreis multipliziert mit der seit Erwerb gefahrenen Strecke geteilt durch die erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt“ (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020, VI ZR 354/19, Rn. 12, zitiert nach beck-online) bedarf für Wohnmobile einer Modifikation: Wohnmobile sind anders als Pkw nicht primär Fortbewegungsmittel; bei ihnen steht vielmehr das „Wohnen auf Rädern“ im Vordergrund. Der Nutzungsvorteil lässt sich deshalb mit der Fahrleistung nicht zufriedenstellend abbilden. Vor diesem Hintergrund schließt sich der Senat der Auffassung an, wonach der zu schätzende Nutzungsersatz bei Wohnmobilen regelmäßig nach der voraussichtlichen Lebenszeit (Gesamtnutzungsdauer) zu bemessen ist (vgl. etwa OLG München, Beschluss vom 30.01.2024, 27 U 4138/23). Der erkennende Senat wendet demgemäß auf Wohnmobile die modifizierte Formel „Nutzungsvorteil ist gleich Bruttokaufpreis multipliziert mit der Zahl der Monate seit Erwerb geteilt durch die erwartete Restnutzungsdauer in Monaten zum Erwerbszeitpunkt“ an.

36

Die durchschnittliche Lebensdauer von Wohnmobilen setzt er dabei mit 20 Jahren an. Dabei wird nicht verkannt, dass Wohnmobile zum Teil länger als 20 Jahre genutzt werden. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass sich verändernde regulatorische, technische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen (z.B. geringerer Kraftstoffverbrauch und bessere Umweltbilanz neuerer Fahrzeuge bei steigenden Kraftstoffpreisen; Einschränkungen durch Umweltzonen; Diskussion um die Abkehr vom klassischen Verbrennermotor) eine allzu lange Nutzung erschweren (vgl. OLG München, Urteil vom 26.10.2023, 14 U 674/22). Zudem geht es nicht um die maximale Nutzungsdauer im Idealfall, sondern um die durchschnittliche Nutzungsdauer. Diese haben andere Obergerichte – sachverständig beraten – auf 15 Jahre (OLG Stuttgart BeckRS 2016, 16420 Rn. 105) bzw. auf 18 bis 20 Jahre (OLG Hamm BeckRS 2015, 8480) bemessen. Der erkennende Senat geht davon aus, dass Wohnmobile aufgrund der allgemeinkundigen Knappheit auf dem Wohnmobilmarkt und dadurch bedingter Preissteigerungen eher etwas länger genutzt werden und legt deshalb eine durchschnittliche Nutzungsdauer im oberen Bereich des genannten Spektrums zugrunde, die allerdings 20 Jahre nicht übersteigt.

37

Für den vorliegenden Fall ergibt sich daraus Folgendes: Der Kläger hat sein Wohnmobil im Dezember 2021 für 45.500,00 EUR gekauft und in Betrieb genommen. Da es sich um Gebrauchtfahrzeug handelte, das im April 2019 erstzugelassen worden war, geht der Senat gemäß den obigen Erläuterungen davon aus, dass die erwartete Restlebensdauer zu diesem Zeitpunkt bei noch 208 Monaten lag (= 240 Monate erwartete Gesamtnutzbarkeit abzüglich 32 Vornutzung). Der Kläger hat das Wohnmobil bislang 34 Monate lang genutzt. Damit errechnet sich ein Nutzungsvorteil von 7.437,50 EUR (= 45.500,00 EUR Bruttokaufpreis × 34 Monate Nutzungsdauer/208 Monate erwartete Restnutzungsdauer im Erwerbszeitpunkt).

38

Den Restwert des Wohnmobils schätzt der Senat gemäß § 287 ZPO auf maximal 32.000,00 EUR

39

Die Beklagte hat der ihr obliegenden Darlegungslast für eine Aufzehrung der von der Klägerseite geltend gemachten Wertminderung des Wohnmobils im Erwerbszeitpunkt entsprochen, indem sie unter Verweis auf mehrere auf der Gebrauchtfahrzeugbörse mobile.de eingestellte Vergleichsangebote behauptet hat, der Restwert des Fahrzeugs belaufe sich auf mindestens 50.000,00 EUR (vgl. Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 18.04.2024, Seite 5, und Anlage BB 16).

40

Der Kläger hat den von der Beklagten behaupteten Restwert allerdings wirksam bestritten und unter Verweis auf ein von ihm privat eingeholtes und als Anlage BK5 5 vorgelegtes Restwertgutachten der DEKRA einen Restwert von 29.400,00 EUR behauptet.

41

Die Beklagte war damit für den von ihr behaupteten, höheren Restwert beweispflichtig. Auch unter Berücksichtigung dessen, dass § 287 ZPO die Anforderungen an das Maß der richterlichen Überzeugungsbildung reduziert (BGH, Urteil vom 24.06.2008 – VI ZR 234/07), hat sich der Senat nicht davon überzeugen können, dass das verfahrensgegenständliche Wohnmobil einen Restwert hat, der in Summe mit den Nutzungsvorteilen den tatsächlichen Wert des Wohnmobils im Erwerbszeitpunkt übersteigt: Aus dem Gutachten ergibt sich, dass der Sachverständige das verfahrensgegenständliche Fahrzeug eingehend untersucht hat. Dass der von ihm ermittelte Wert insbesondere im Vergleich zu den von der Beklagten vorgelegten Vergleichsangeboten deutlich niedriger ist, ist nach dem Gutachten damit zu erklären, dass das Wohnmobil des Klägers mehrere über normale Gebrauchsspuren bzw. eine altersbedingte Abnutzung hinausgehende Karosserieschäden aufweist, deren Behebung mit erheblichem Reparaturaufwand verbunden wäre (Alkoven links angefahren, eingekerbt und eingedrückt; Seitenwand hinten links oben angefahren, eingekerbt, Seitenwand rechts eingedrückt, Stoßfänger vorne rechts zerkratzt)

42

Um die Plausibilität des vom Kläger beigebrachten Privatgutachtens zu überprüfen, hat der Senat selbst Vergleichsangebote für Wohnmobile des hier in Rede stehenden Typs Sunlight A 70 mit Karosserieschäden recherchiert. Dabei ist erwie den Parteivertretern in der Berufungsverhandlung erläutert – am 11.10.2024 auf ein einschlägiges Angebot auf der Plattform mobile.de mit folgendem Inhalt gestoßen:

Sunlight A 70, Erstzulassung: 05/2021, km-Stand: 56.209, Motorleistung: 103 kW, beschädigt – Preis: 39.990,00 EUR

43

Das angebotene Wohnmobil ist mit dem des Klägers typgleich und weist ebenfalls Karosserieschäden auf. Da es bei vergleichbarer Motorleistung jünger ist und ca. 24.000 km weniger Laufleistung aufweist, wäre von dem angebotenen Preis ein Sicherheitsabschlag von 20 % vorzunehmen (= 7.998,00 EUR), so dass sich ein Restwert ergäbe, der mit rund 32.000,00 EUR nur unwesentlich über dem in dem DEKRA-Gutachten genannten Händlereinkaufwert netto liegt.

44

Die Summe aus den Gebrauchsvorteilen (7.437,50 EUR) und dem Restwert beläuft sich unter Zugrundelegung des in dem DEKRA-Gutachten genannten Werts (29.400,00) auf 36.837,50 EUR und unter Zugrundelegung der Schätzung, die sich auf Grundlage des Vergleichsangebots auf mobile.de ergibt (32.000,00 EUR), auf 39.437,50 EUR, liegt also jeweils unter dem tatsächlichen Wert des Wohnmobils bei dessen Erwerb durch den Kläger (43.225,00 EUR). Für eine Vorteilsanrechnung ist damit kein Raum.

45

2) Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass sich ein Anspruch in Höhe des vom Kläger geforderten Betrags von 15 % des Kaufpreises (= 6.825,00 EUR) auch nicht auf § 826 BGB stützen lässt.

46

a. Voraussetzung für einen Schadenersatzanspruch des Fahrzeugkäufers gegen den Hersteller wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung aus § 826 BGB in sog. Diesel-Verfahren ist, dass der Hersteller die

Typgenehmigung für den in Rede stehenden Fahrzeugtyp durch falsche oder unvollständige Angaben zur Emissionssteuerung gegenüber der zuständigen Behörde erschlichen hat (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19). Die Verantwortlichen der Beklagten müssten also nicht nur objektiv eine unzulässige Abschaltanlage in der Motorsteuerung implementiert haben, sondern sich dessen auch bewusst gewesen sein und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen haben.

47

Bei einer Abschaltanlage, die die Abgasreinigung ausschließlich im Prüfstandsbetrieb verstärkt aktiviert, ist eine arglistige Täuschung der Genehmigungsbehörde indiziert (BGH, Beschluss vom 29.09.2021 – VII ZR 126/21). Arbeitet eine Abschaltanlage dagegen im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise wie im realen Fahrbetrieb und lässt sich die Frage nach ihrer Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantworten, so ist nicht ohne weiteres von einem sittenwidrigen Verhalten auszugehen (BGH, Urteil vom 02.06.2022 – III ZR 216/20). In diesem Fall muss die Klagepartei auf andere Weise darlegen und beweisen, dass die für den Hersteller handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der jeweiligen Funktion in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltanlage zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Der Fahrzeugkäufer darf dabei mangels Sachkunde und Einblicks in die Produktionsabläufe des Herstellers grundsätzlich auch vermutete Tatsachen vortragen. Er muss aber zumindest greifbare Anhaltspunkte für seine Behauptungen benennen und darf nicht willkürlich „ins Blaue hinein“ vortragen (BGH, Urteil vom 13.07.2021 – VI ZR 128/20).

48

b. Gemessen an diesen Kriterien hat der Kläger seiner Darlegungslast für ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht entsprochen. Er hat seinen Klageantrag zuletzt nur mehr auf das Thermofenster gestützt; die Behauptungen zu weiteren unzulässigen Abschaltanlagen wurden fallen gelassen (siehe oben). Der Umstand, dass die Abgasrückführung in seinem Fahrzeug durch ein Thermofenster außertemperaturabhängig gesteuert wird und in bestimmten Temperaturbereichen nicht voll aktiv ist, reicht nach inzwischen gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs im Regelfall nicht aus, um das Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen als sittenwidrig einzustufen (vgl. BGH, Beschluss vom 12.01.2022 – VII ZR 424/21): Das Thermofenster kommt unstreitig auch im normalen Fahrbetrieb auf der Straße zum Einsatz und ist mithin nicht prüfstandsbezogen. Umstände, die gleichwohl die Annahme eines Rechtswidrigkeitsbewusstseins der für die Beklagte handelnden Personen im Typgenehmigungsverfahren rechtfertigen könnten, hat der Kläger nicht vorgetragen. Gegen ein entsprechendes Vorstellungsbild spricht, dass Thermofenster jedenfalls bis zu den Entscheidungen des EuGH vom 17.12.2020 und 14.07.2022 auch von behördlicher Seite überwiegend als zulässig eingestuft wurden, wie aus zahlreichen Parallelverfahren senatskundig ist.

III.

49

Dem in der Berufungsverhandlung gestellten Antrag, der Beklagten zu dem Schriftsatz der Klägerseite vom 15.10.2024 eine Stellungnahmefrist einzuräumen, war nicht nachzukommen, weil die Ausführungen in jenem Schriftsatz und das darin in Bezug genommene Sachverständigengutachten aus einem Parallelverfahren (Anlage BK 7) für die Entscheidung über die Berufung ohne Bedeutung sind und diesem Urteil demgemäß nicht zugrunde gelegt wurden.

IV.

50

Der Zinsentscheidung folgt aus § 291 BGB i.V.m. § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO und die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 708 Nr. 10 i.V.m. § 713 ZPO.

V.

51

Die Revision war gemäß § 543 Abs. 2 ZPO nicht zuzulassen, weil der Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung zukommt und eine Entscheidung des Revisionsgerichts weder zur Fortbildung des Rechts noch zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich ist. Alle für die Entscheidung des Rechtsstreits bedeutsamen Rechtsfragen sind durch aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs geklärt.