OLG Nürnberg, Beschluss v. 21.01.2025 – 2 U 1977/22

Titel:

Kein Schadensersatz - auch kein Differenzschaden - für erworbenes Diesel-Wohnmobil (hier: Capron Carado T339)

Normenketten:

BGB § 826
ZPO § 522 Abs. 2

Leitsätze:

1. Eine zeitbasierte Abschalteinrichtung, die bewirkt, dass die Abgasrückführungsrate eines Motors nach Ablauf von ca. 22 Minuten sukzessive reduziert wird („Timer“) und die unter Prüfstandsbedingungen sowie im Straßenbetrieb in gleicher Weise funktioniert, erfüllt nicht die Voraussetzung einer „prüfstandsbezogenen“ Abschalteinrichtung, welche eine Haftung des Herstellers wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung nach § 826 BGB begründen könnte. (Rn. 8) (redaktioneller Leitsatz)
2. Das alleinige Abstellen auf die Gesamtlaufleistung oder die Lebensdauer des Fahrzeugs wird den Besonderheiten eines Wohnmobils nicht gerecht. (Rn. 16) (redaktioneller Leitsatz)
3. Für die Bestimmung des Restwerts ist es unerheblich, ob dieser durch die Veräußerung des Fahrzeugs bereits realisiert wurde oder nicht. (Rn. 16) (redaktioneller Leitsatz)
4. Durch die Anrechnung von Nutzungsvorteilen und Restwert wird den Vorgaben des EuGH genügt, wonach auch der Geschädigte nicht ungerechtfertigt bereichert werden darf; dies wäre der Fall, wenn Restwert und Nutzungsvorteile den um den Differenzschaden geminderten Kaufpreis überstiegen. (Rn. 27) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Wohnmobil, unzulässige Abschalteinrichtung, Thermofenster, Timerfunktion, Differenzschaden, Vorteilsausgleich, Restwert, Nutzungsvorteile, (keine) Aussetzung des Verfahrens

Vorinstanz:

LG Nürnberg-Fürth, Endurteil vom 01.07.2022 – 19 O 8225/21

Rechtsmittelinstanz:

BGH, Beschluss vom 16.12.2025 – VIa ZR 56/25

Tenor

1. Die Klagepartei ist des Rechtsmittels der Berufung gegen die Beklagte zu 2) verlustig.

2. Die Berufung der Klagepartei wird hinsichtlich der Beklagten zu 1) gegen das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 01.07.2022, Aktenzeichen 19 O 8225/21, zurückgewiesen.

3. Die Klagepartei hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

4. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth und dieser Beschluss sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Die Klagepartei kann die Vollstreckung der Beklagten zu 1) gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte zu 1) vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

5. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 45.201,69 € festgesetzt.

Gründe

I.

1
Hinsichtlich der Darstellung des Sach- und Streitstandes wird auf den Tatbestand im angefochtenen Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 01.07.2022, Aktenzeichen 19 O 8225/21, sowie den Hinweis des Senats vom 14.11.2024 Bezug genommen.

2
Die Klagepartei hat nach Hinweiserteilung mit Schriftsatz vom 17.01.2025 ihre gegenüber der Beklagten zu 2) eingelegte Berufung zurückgenommen.

3
Im Berufungsverfahren wird nunmehr nach erteiltem Hinweis gegenüber der Beklagten zu 1) (nachfolgend nur noch Beklagte) unter Mitteilung eines aktuellen Kilometerstandes von 47.517km am 16.01.2025 folgender Antrag durch die Klagepartei gestellt:

1. Unter Abänderung der Entscheidung des Landgerichts Nürnberg vom 01.07.2022 – 19 O 8225/21 wird die Beklagte verurteilt, der Klägerseite 39.322,92 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des durch die Beklagte am 25.10.2016 an die Klägerseite übereigneten Wohnmobils des Typs Capron Carado T339 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer Z sowie weitere 3.680,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

2. Unter Abänderung der Entscheidung des Landgerichts Nürnberg vom 01.07.2022 – 19 O 8225/21 wird festgestellt, dass die Beklagte sich mit der Rücknahme des Wohnmobils mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer Z in Annahmeverzug befindet.

Hilfsweise zu den Anträgen 1. und 3., wird beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 6.825,00 € zu zahlen.

II.

4
1. Die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts ist gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil nach einstimmiger Auffassung des Senats das Rechtsmittel offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.

5
Zur Begründung wird auf den vorausgegangenen Hinweis des Senats Bezug genommen.

6
2. Auch die Ausführungen in der Gegenerklärung vom 17.01.2025 geben zu einer Änderung keinen Anlass. Insbesondere wurde im Hinweis schon zu den in dem zu erwartenden und nun formulierten Hilfsantrag zugrunde liegenden Ansprüchen Stellung genommen. Ergänzend ist noch folgendes auszuführen:

7
a) Soweit der Vortrag zur sog. Timerfunktion vertieft wird, ist darauf hinzuweisen, dass der Senat in seinem Hinweisbeschluss das Vorliegen einer solchen Abschalteinrichtung zu Gunsten der Klagepartei unterstellt hat.

8
Der Senat hält aber auch unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung der Klagepartei an seiner Auffassung weiter fest, dass eine zeitbasierte Abschalteinrichtung, die bewirkt, dass die Abgasrückführungsrate eines Motors nach Ablauf von ca. 22 Minuten sukzessive reduziert wird („Timer“) und die unter Prüfstandsbedingungen sowie im Straßenbetrieb in gleicher Weise funktioniert, nicht die Voraussetzung einer „prüfstandsbezogenen“ Abschalteinrichtung erfüllt, welche eine Haftung des Herstellers wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung nach § 826 BGB begründen könnte (so auch: OLG Bamberg, Beschluss vom 17.08.2022, 10 U 56/22, Rn. 51 und im Anschluss daran BGH, Urteil vom 27.11.2023 – VIa ZR 1425/22, Rn. 16 sowie OLG Karlsruhe, Urteil vom 03.12.2024, 14 U 99/23, BeckRS 2024, 33801, Rn. 33ff., 35). Die behauptete Timerfunktion kommt gerade nicht ausschließlich im Prüfstandsbetrieb zum Einsatz, sondern arbeitet in gleicher Weise im Straßenbetrieb. Eine von der Klagepartei angenommene offensichtlich evidente Unzulässigkeit i.S. einer Umschaltlogik oder einer starren Timerfunktion, die nach dem vordefinierten Zeitintervall die AGR-Rate komplett zurückführt, liegt nicht vor bzw. ist so von der Klagepartei auch nicht hinreichend dargetan. Die konkrete Funktionsweise stellt die Klagepartei in ihrer Gegenerklärung selbst nur so dar, dass es sich bei dem Timer um ein Konstruktionsteil

handele, dass die Fahrzeit ermittle, um nach ca. 22 Minuten die Abgasrückführungsrate „zu modulieren“ bzw. „zu reduzieren“ und damit die Emissionsminderung „verringere“ (Seite 3 des Schriftsatzes vom 17.01.2025, Blatt 136 der Akte).

9
Nach dem klägerischen Vorbringen handelt es sich bei dem eingebauten Motor um einen 96KWMotor mit Euro5-Norm und der Kennung F1AE3481D (Anlage K2). Soweit sich die Klagepartei im Rahmen der Berufungsbegründung vom 05.09.2022 (dort S. 6/7, Bl. 15/16 d.A.) unter Verweis auf teilweise andere Motoren auf das Schreiben des K vom 13.12.2021 (Anlage K26_5) bezieht und dort die Behauptung aufstellt, es werde nach 22 Minuten eine Abschaltung der Abgasrückführung vorgenommen, ergibt sich dies aus der Anlage so nicht. Denn das in Bezug genommene Schreiben des K deutet, wie auch andere Schreiben des K die dem Senat auch in Parallelverfahren vorgelegt wurden, höchstens auf einen schlichten Timer mit einer Reduzierung der AGR nach ca. 22 Minuten und ein Thermofenster hin. Das weitere Schreiben des K vom 26.10.2023 (Anlage K32) bezieht sich zum einen auf andere, leistungsstärkere Motoren und stellt zudem auch nur einen Timer zur Reduzierung der AGR dar.

10
Das in Bezug genommene Gutachten von P (Seite 4 des Schriftsatzes vom 17.01.2025, Blatt 137 der Akte, Anlage K8) belegt ebenfalls nur keinen ausschließlich im Prüfststandsbetrieb eingesetzten Timer. Zwar soll danach eine Reduzierung der AGR auf Null stattfinden, das Gutachten definiert die Funktionsweise aber nicht näher und spricht lediglich davon, dass dies „nach einer gewissen Zeit bzw. nach Ablauf einer bestimmten Anzahl von Zyklen, die sich nach dem NEFZ bemessen“ erfolge (Anlage K8, S. 28). Die damit nach den Annahmen von P auf die Dauer des Prüfzyklus abgestimmte Dauer kann somit zwar als prüfstandsbezogen bezeichnet werden, steht aber nicht einer Umschaltlogik gleich, wie sie im Fall des Motors von VW zum Einsatz kam.

11
Der Senat kann daher keine Anhaltspunkte erkennen, welche die Behauptungen zu einer Prüfstandserkennung im Sinne einer Umschaltlogik untermauern könnten.

12
Es kommt daher auch nicht mehr entscheidend darauf an, dass es senatsbekannt auch bereits ein gerichtliches Sachverständigengutachten zum streitgegenständlichen Motor F1AE3481D im selbständigen Beweisverfahren 4 OH 139/21 vor dem Landgericht Oldenburg gibt, welches die Behauptung der Klagepartei widerlegt. Der dort beauftragte Sachverständige schloss einen Timer, welcher nach 22 Minuten die AGR-Systeme zurückfährt, aus. b)

13
Der Senat kann – wie bereits dargelegt – für den vorliegenden Rechtsstreit auch unterstellen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit einem sogenannten Thermofenster in der dargestellten Form ausgestattet ist, wie es von der Klagepartei hinsichtlich der Wirkweise nicht näher beschrieben und nun in der Gegenerklärung erstmals aufgegriffen wurde. Die Ausführungen in der Gegenerklärung rechtfertigen jedenfalls nicht die Annahme einer Umschaltlogik und einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung.

14
c) Auch die Ausführungen der Klagepartei zum Verbotsirrtum greifen nicht, weil ein Anspruch der Klagepartei nicht daran scheitert, dass der Senat einen solchen auf Seiten der Beklagten bejahen würde.

15
d) Der Senat hält auch im Hinblick auf den Hilfsantrag an seiner bereits näher dargelegten und im einzelnen begründeten Auffassung zum Differenzhypothesenvertrauensschaden unter Ansatz des in dem Hinweisbeschluss angesetzten Restwerts und der vorzunehmenden Vorteilsanrechnung im Übrigen fest.

16
Im Hinweisbeschluss wurde ausführlich begründet, dass und warum das alleinige Abstellen auf die Gesamtlaufleistung oder die Lebensdauer des Fahrzeugs den Besonderheiten eines Wohnmobils nicht gerecht wird. Der Senat hat in diesem Zusammenhang auch dargelegt, weshalb er zu der angenommenen Laufleistungen bzw. Lebensdauer kommt. An den Ausführungen wird festgehalten, wobei sich bei dem aktuell mitgeteilten noch höheren Kilometerstand für die Klagepartei auch kein günstigeres Ergebnis ergeben kann. Für die Beurteilung eines Schadens kommt es auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen

Verhandlung an. Insofern ist allein der derzeitige Marktpreis entscheidend und nicht etwa eine Prognose, wie der Wohnmobilmarkt in der Zukunft aussehen würde. Für die Bestimmung des Restwerts ist es unerheblich, ob dieser durch die Veräußerung des Fahrzeugs bereits realisiert wurde oder nicht (BGH, Urteil vom 27.11.2023, VIa ZR 159/22 in Ablehnung des OLG Hamburg, Urteil vom 06.10.2023 3 U 183/21, juris Rn. 56ff) .

17
Die Argumentation der Klagepartei, dass diese Wertsteigerung den Schädiger unangemessen entlaste, überzeugt den Senat nicht.

„Ein Vorteilsausgleich angesichts einer Wertsteigerung ist grds. unabhängig davon, ob der Wertzuwachs dem Plan und Willen der betroffenen Person entspricht. Die wertend betrachtete Rechnungseinheit von Vor- und Nachteilen zeigt sich, wenn die Minderung des Umfangs der Ersatzpflicht mit dem Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, einerseits dem Geschädigten zuzumuten ist und andererseits die Schädigerseite nicht unbillig entlastet“ (Pardey/Balke/Link, Schadenrecht, Vorteilsausgleich Rn. 5, 6, beckonline).

18
In der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 24.01.2022, AZ VIa ZR 100/21 wird in der Rn. 19 ausdrücklich betont, dass der (Rest-) Wert des Fahrzeugs in einem inneren Zusammenhang mit dem Schaden steht. Zum kleinen Schadensersatz wird weiter ausgeführt:

„Nichts anderes gilt bei wertender Betrachtung für den kleinen Schadensersatzanspruch. Dass der Geschädigte in diesem Fall, anders als im Falle der Geltendmachung des großen Schadensersatzes, nicht einen ungünstigen Vertrag rückabwickeln, sondern die Differenz zwischen dem Wert seiner Leistung und der Gegenleistung im Zeitpunkt des Vertragsschlusses liquidieren will, ändert an der Rechnungseinheit zwischen einerseits dem von ihm gezahlten Kaufpreis und andererseits dem Nutzungswert und tatsächlichen Restwert des Kraftfahrzeugs nichts“ (NJW-RR 2022, 1033 Rn. 20, beckonline).

19
Dass die Anrechnung des Restwerts, egal ob günstig oder ungünstig für die Klagepartei nicht unbillig ist, bestätigt auch die Kontrollüberlegung: Hätten die Wohnmobile beispielsweise aufgrund sinkender Nachfrage an Wert verloren, so würde der Wertverfall bei der Restwertberechnung ebenfalls zu Lasten des Schädigers gewertet werden. e)

20
Der Senat sieht keinen Grund, den Rechtsstreit im Hinblick auf den zitierten Vorlagebeschluss des LG Ravensburg auszusetzen oder eine eigene Vorlage beim EuGH anzustrengen. Eine Divergenzentscheidung droht nicht, da der Senat sich gerade an der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs – der eine Aussetzung ebenfalls nicht für veranlasst hält (BGH, Beschluss vom 29. Oktober 2024, VIa ZR 1090/23) – orientiert. Eine Vorlagepflicht, und damit eine Aussetzung, kommt nur dann in Betracht, wenn die Frage für den Rechtsstreit entscheidungserheblich ist und noch nicht Gegenstand einer Auslegung des Gerichtshofes war.

21
Damit sind die Fragen zum unvermeidbaren Verbotsirrtum schon deshalb nicht vorlagepflichtig, da sie für den Rechtsstreit nicht entscheidungserheblich sind.

22
Die Vorlagepflicht entfällt:

- Wenn zur betreffenden Rechtsfrage bereits gesicherte Rechtsprechung des Gerichtshofs vorliegt

- Wenn die Frage in einem gleichgelagerten Fall bereits beantwortet wurde (acte éclairé)

- Wenn die richtige Anwendung des Unionsrechts derart offenkundig ist, dass insoweit kein vernünftiger Zweifel besteht (acte clair). Dies kann nur dann der Fall sein, wenn das jeweilige Gericht überzeugt ist, dass auch für die Gerichte der übrigen Mitgliedstaaten und den Gerichtshof die gleiche Gewissheit besteht.

23
Vorliegend ist der Senat von einem Acte Clair überzeugt.

24
Im Urteil des EuGH (Große Kammer) vom 21.3.2023 – C-100/21 (QB/Mercedes-Benz Group AG, vormals Daimler AG), Rn. 92ff wird ausgeführt, dass es den Mitgliedstaaten obliegt, die Balance zwischen einer gesicherten Gewährung von Schadensersatz einerseits und der Vermeidung einer ungerechtfertigten Bereicherung andererseits zu finden.

25
Der EuGH überlässt es in der zitierten Entscheidung daher den Mitgliedstaaten, die Modalitäten hinsichtlich des Schadensersatzes selbst festzulegen. Nicht gefordert ist, dass die Mitgliedstaaten dies einheitlich vollziehen. Daher schadet eine andere Handhabung in Österreich im Vergleich zu Deutschland nicht. Der einen großen Schadensersatz gewährenden Entscheidung des österreichischen Gerichts (OGH Österreich Urt. v. 25.4.2023 – 10Ob2/23a, BeckRS 2023, 9749) liegt nicht etwa ein anderes Verständnis der europarechtlichen Vorgaben zugrunde, sondern ein anderes nationales Schadensrecht. Das Gericht führt aus (a.a.O, Rn. 35), der EuGH trete einem so ausgestalteten Ersatzanspruch nicht entgegen. Damit wird deutlich, dass auch der OGH Österreich nicht davon ausgeht, der von ihm für richtig gehaltene Schadensersatzanspruch die zwingende Folge der Rechtsprechung des EuGH sei. Der EuGH hat in seiner Rechtsprechung vom 21. März 2023 einen Schaden im Sinne einer nachteiligen Vermögensdifferenz als Voraussetzung einer Herstellerhaftung unterstellt. Den Schutz eines hiervon gelösten Interesses des Käufers, nicht an den ungewollten Kaufvertrag gebunden zu seine, hatte der EuGH damit nicht im Blick (BGH a.a.O, Rn. 25, EuGH a.a.O, Rn. 96, siehe auch OLG Bremen Urt. v. 20.12.2023 – 1 U 12/22, BeckRS 2023, 38290, Rn 70). Der Senat hat daher keine Zweifel daran, dass die Auslegung des Bundesgerichtshofs, wonach die fahrlässige Verletzung von europarechtlichen Vorgaben nicht die Rückabwicklung des Kaufvertrages verlangt, im Einklang mit der Rechtsprechung es EuGH und dem europäischen Recht steht.

26
Nach Auffassung des Senats hat der Bundesgerichtshof im Urteil vom 26.06.2023 durch den pauschalen Schadensrahmen von 5%-15% gerade die Voraussetzung geschaffen, dem Autokäufer effektiv Schadensersatz zu gewähren. Nach deutschem Recht wäre der Kläger in der Darlegungs- und Beweislast, den Schaden zu beziffern. Dies ist im Zusammenhang mit den streitgegenständlichen Problemen, insbesondere aus der ex ante Perspektive zum Zeitpunkt des jeweiligen Kaufvertrages, selbst für einen Sachverständigen kaum möglich. Die Verpflichtung zur Bezifferung eines Schadens, welcher durch eine abstrakte Drohung einer Betriebseinschränkung im konkreten Fall entstanden ist, würden es dem Käufer eines solchen Fahrzeugs praktisch unmöglich machen, einen Schadensersatzanspruch effektiv durchzusetzen.

27
Durch die Anrechnung von Nutzungsvorteilen und Restwert wird wiederum den Vorgaben des EuGH genügt, wonach auch der Geschädigte nicht ungerechtfertigt bereichert werden darf. Dies wäre der Fall, wenn Restwert und Nutzungsvorteile den um den Differenzschaden geminderten Kaufpreis überstiegen. Dann würde der Käufer eines entsprechenden Fahrzeugs doppelt profitieren. Dabei hat der Bundesgerichtshof auch berücksichtigt, dass der Schadensersatzanspruch durch Weiterverkäufer auch mehrfach gegen den Hersteller geltend gemacht werden könnte und daher auch eine Übersanktionierung vermieden müsse, weshalb die Obergrenze von 15% gefunden wurde. Mit den Vorgaben des EuGH, wonach die Sanktion wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müsse, steht diese Obergrenze in Einklang, wie sich der Begründung des Bundesgerichtshofs (a.a.O. Rn. 75) entnehmen lässt. Ein darüber hinausgehender Schaden würde nicht mehr dem Erfordernis der Verhältnismäßigkeit genügen.

III.

28
Die Kostenentscheidung beruht hinsichtlich der Beklagten zu 1) auf § 97 Abs. 1 ZPO, hinsichtlich der Beklagten zu 2) infolge der Rücknahme der Berufung der Klagepartei auf § 516 Abs. 3 S. 1 ZPO.

29
Die Feststellung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des angefochtenen Urteils erfolgte gemäß § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

30

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wurde in Anwendung der §§ 47, 48 GKG bestimmt.