



Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen

Im Namen des Volkes

Urteil

2 U 106/22

8 O 149/22
Landgericht Bremen

In dem Rechtsstreit

X.,

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:
gegen

V. AG, vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden,

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

hat das Hanseatische Oberlandesgericht in Bremen – 2. Zivilsenat – durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Dr. Pellegrino, die Richterin am Oberlandesgericht Martin und den Richter am Oberlandesgericht Dr. Kramer auf die mündliche Verhandlung vom 06.11.2025 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung des Klägers hin wird das Urteil des Landgerichts Bremen vom 29.07.2022 – Az. 8 O 149/22 – unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung des Klägers abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 4.203,74 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01.03.2022 zu zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 40% und die Beklagte zu 60%.
3. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.
5. Der Streitwert der Berufung wird auf 5.212,64 € festgesetzt. Der Wert des Gegenstandes der anwaltlichen Tätigkeit beider Parteien im Berufungsverfahren wird ab dem 13.05.2024 abweichend auf 4.648 € festgesetzt.

Gründe:

A.

Der Kläger begehrt Schadensersatz wegen der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen.

Mit Kaufvertrag vom 6. April 2017 erwarb der Kläger einen von der Beklagten hergestellten Pkw der Marke VW, Typ Tiguan R4 2.0 TDI, 110 Kw, bei einer Laufleistung von 6.598 km zu einem Kaufpreis von 30.990 €.

Das Fahrzeug ist mit einem Motor der Baureihe EA 288 ausgestattet und nach der Schadstoffnorm Euro 6 zugelassen. Die Abgasreinigung von Stickoxiden erfolgt zum einen anhand einer Abgasrückführung. Hierzu werden Abgase in die Brennkammer des Motors zurückgeleitet, was geeignet ist, die Verbrennungstemperatur zu reduzieren und auf diese Weise die Entstehung von Stickoxiden zu mindern. Zum anderen werden die Abgase mit einem SCR ("selective catalytic reduction")-Katalysator gereinigt. Hierzu wird eine Harnstofflösung ("AdBlue") im Katalysator zu Ammoniak umgewandelt, das mit Stickoxiden in den Abgasen reagiert und diese zu harmlosen Stoffen reduziert.

In der Motorsteuerung ist eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt, anhand derer das Durchfahren des NEFZ erkannt wird. Im erkannten Prüfstandsbetrieb wird das Verhalten der Abgasreinigung und der AdBlue-Eindosierung abweichend vom Realbetrieb geregelt. Im Realbetrieb wird, wenn der SCR-Katalysator eine Betriebstemperatur von rund 200 °C erreicht hat, die bis dahin hohe Abgasrückführungsraten abgesenkt. Im Prüfstandsbetrieb dagegen unterbleibt eine solche Absenkung der anfänglichen hohen AGR-Rate bei Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators.

Zusätzlich wird im Realbetrieb AdBlue erst bei Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von 150 °C eindosiert. Im Prüfstandsbetrieb wird diese Temperaturschwelle auf 130 °C abgesenkt.

Der Kläger hat das Fahrzeug am 23.02.2022 bei einem Kilometerstand von 53.097 km zu einem Preis von 20.866 € veräußert.

Der Kläger behauptet, im erkannten Prüfstandsbetrieb werde auch die Dosierung des AdBlue im SCR-Katalysator erhöht, um die Stickoxidgrenzwerte einzuhalten. Im Realbetrieb werde

dagegen weniger AdBlue zur Abgasreinigung eindosiert, um dem Fahrzeugeigentümer ein häufiges Nachfüllen des AdBlue-Tanks zu ersparen.

Die Beklagte behauptet, die Absenkung der Dosierfreigabetemperatur für den Beginn der Eindosierung von AdBlue in den SCR-Katalysator habe keine messbaren Auswirkungen auf die Stickoxidemissionen. Außerdem halte das Fahrzeug im NEFZ auch unabhängig von der unterschiedlichen Steuerung der Abgasreinigung im Prüfstandsbetrieb anhand der Fahrkurvenerkennung die Grenzwerte für Stickoxidemissionen ein; die an die Fahrkurvenerkennung anknüpfende Steuerung des Abgasreinigungsverhaltens sei demnach nicht grenzwertkausal.

In erster Instanz hat der Kläger zunächst Ersatz seiner Aufwendungen zum Erwerb des Fahrzeuges i.H.v. 26.543,06 €, abzüglich einer Nutzungsentschädigung und Zug-um-Zug gegen Überlassung des Fahrzeuges begehrt. Nachdem der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug veräußert hat, hat er in erster Instanz nur noch Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 5.212,64 € nebst Zinsen und vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten begehrt und die Klage im Übrigen einseitig für erledigt erklärt.

Das Landgericht hat die Klage mit Urteil vom 29.07.2022 als unbegründet abgewiesen. Der Kläger habe keinen Anspruch gegen die Beklagte auf Schadensersatz aus § 826 BGB, da ein sittenwidriges Verhalten nicht vorliege. Die Behauptungen des Klägers zu den verschiedenen Abschalteinrichtungen seien in Ansehung der Auskünfte des Kraftfahrtbundesamtes als widerlegt anzusehen. Aus zahlreichen Bescheiden des Kraftfahrtbundesamtes ergebe sich, dass auch umfassende Untersuchungen an Motoren der in Rede stehenden Baureihe keine unzulässigen Abschalteinrichtungen offenbart hätten. Auf die Frage, ob diese Einschätzung des Kraftfahrtbundesamtes zutreffend sei, komme es nicht an. Denn für ein sittenwidriges Verhalten sei jedenfalls dann kein Raum, wenn die zuständige Fachbehörde nach Überprüfung zu dem Ergebnis komme, dass unzulässige Abschalteinrichtungen nicht vorlägen.

Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV kämen nicht in Betracht, da diese Vorschriften nicht dem Individualschutz dienen.

Gegen dieses Urteil, das dem Prozessbevollmächtigten des Klägers am 29.07.2022 zugestellt worden ist, wendet sich der Kläger mit seiner Berufung vom 29.08.2022, die am selben Tag bei Gericht eingegangen ist. Mit Schriftsatz vom 29.09.2022, der wiederum am selben Tag beim Gericht eingegangen ist, hat der Kläger seine Berufung begründet. Zunächst hat der Kläger sein ursprüngliches Prozessziel uneingeschränkt weiterverfolgt und vertieft sein erstinstanzliches Vorbringen zu den behaupteten Abschalteinrichtungen.

Im weiteren Verlauf der Berufungsinstanz hat der Kläger sein Prozessziel reduziert und begehrt nunmehr nur noch Verurteilung der Beklagten zur Zahlung des Differenzschadens in Höhe von

mindestens 4.648,50 € nebst Rechtshängigkeitszinsen. Im Übrigen hat der Kläger die Berufung zurückgenommen.

Erstmals in 2. Instanz trägt der Kläger – unbestritten – vor, dass die Abgasrückführung bei einem Umgebungsluftdruck, wie er auf etwa 1000 m Höhe herrscht, abgesenkt wird. Zudem wird die Abgasrückführung abhängig von Last und Drehzahl gesteuert und kann von innermotorischen Temperaturwerten im Abgasrückführungssystem abhängig sein.

Erstmals in zweiter Instanz behauptet der Kläger zudem, dass die Abgasrückführung auch bei Außentemperaturen von unter 20 °C und über 30 °C abgesenkt werde.

Der Kläger beantragt,

das angefochtene Urteil des Landgerichts abzuändern und die Beklagte zu verurteilen, der Klägerpartei einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs VW Tiguan, FIN:[....], dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jedoch mindestens € 4.648,50 betragen muss, zu bezahlen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt unter Verteidigung des angefochtenen Urteils,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagte behauptet, die außentemperaturabhängige Minderung der Abgasrückführung greife erst bei Außentemperaturen unterhalb von -24 °C und oberhalb von 70 °C.

B.

Die zulässige Berufung ist zum überwiegenden Teil begründet.

I.

Die Klage ist auch in ihrem reduzierten Umfang zulässig. In der Antragsänderung im Verlauf der Berufungsinstanz, die mit einer Berufungsrücknahme im Übrigen verbunden worden ist, liegt eine Klageänderung im Sinne einer Klagebeschränkung gemäß § 264 Nr. 2 ZPO. Denn der zur Klagebegründung angeführte Lebenssachverhalt ist unverändert geblieben. Dies gilt auch in Ansehung dessen, dass der Kläger mit der Berufung den geltend gemachten Anspruch nur noch auf eine Haftung der Beklagten wegen der fahrlässigen Ausstellung einer unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung stützt und nicht mehr eine Haftung aus § 826 BGB geltend macht. Denn dem vom Kläger zunächst auf §§ 826, 31 BGB gestützten "großen" Schadensersatz einerseits und dem nunmehr verfolgten Differenzschaden nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV andererseits liegen lediglich unterschiedliche Methoden der Schadensberechnung zugrunde, die im Kern an die Vertrauensinvestition des Käufers bei Abschluss des Kaufvertrags anknüpfen (BGH, Urteil vom

26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 45, juris). Eine solche Klagebeschränkung im Sinne des § 264 Nr. 2 ZPO ist ungeachtet der Einschränkungen des § 533 ZPO auch in der Berufungsinstanz zulässig.

II. Die Klage ist auch zum überwiegenden Teil begründet. Nachdem der Bundesgerichtshof seine Rechtsprechung zur Schutzgesetzqualität der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV – nach Erlass der angegriffenen Entscheidung des Landgerichts – geändert hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 18 ff., juris), kann die Klageabweisung nicht mehr auf die vom Landgericht angeführte Begründung gestützt werden.

1. Der Kläger hat vielmehr einen Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung von 4.203,74 € gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

Ein solcher Anspruch setzt voraus, dass der Hersteller schuldhaft eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und der Käufer deshalb einen Vermögensschaden erlitten hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, Rn. 33 ff.). Dies ist hier der Fall.

a) Die Beklagte hat eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilt.

aa) Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ausweist. Auf den Inhalt der zugrundeliegenden EG-Typgenehmigung kommt es dabei nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, Rn. 34, juris; Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 267/20 –, Rn. 26 ff., juris; Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 303/20 –, Rn. 20 f., juris). Maßgebend ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages (vgl. BGH, Urteil vom 10. Juli 2023 – VIa ZR 1119/22 –, Rn. 13, juris).

Dies ist hier der Fall. Das Fahrzeug ist im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses mit mehreren unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgerüstet gewesen.

bb) Die in dem vom Kläger erworbenen Fahrzeug verwendete prüfstandsbezogene Steuerung der Abgasrückführung stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung dar.

(1) Eine Abschalteinrichtung ist gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl 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.

Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet und nicht nur in einzelnen Mitgliedstaaten üblich sind (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 50).

Nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kann eine Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Während in Bezug auf die Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit an, etwa auf die kombinierte Wirkung von Abgasrückführung und -reinigung. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. In diesem Zusammenhang bedarf es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter Funktion eingehalten würden, ist hingegen mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung. Die Prüfung im NEFZ lässt nur in Bezug auf die dabei wirksamen Emissionskontrollsysteme Prognosen für den gewöhnlichen Fahrbetrieb zu und auch das nur dann, wenn die Wirksamkeit der betreffenden Systeme im gewöhnlichen Fahrbetrieb nicht verringert wird. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 knüpft an die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit an und nicht an die Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 51).

Nach allgemeinen Regeln trifft die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung als solcher im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 den Kläger als Anspruchsteller (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 53; vgl. auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 27 ff., juris).

(2) In der unstreitigen Absenkung der Abgasrückführung nach Hinzuschalten des SCR-Katalysators liegt eine solche Abschaltvorrichtung.

Die Beklagte hat eingeräumt, dass die in dem Fahrzeug verbaute Motorsteuerung eine Softwarefunktion aufweist, die anhand diverser Daten der verschiedenen Sensoren in dem

Fahrzeug und anhand des spezifischen Fahrprofils erkennt, ob das Fahrzeug in dem Prüfstand (NEFZ) betrieben wird (sog. Fahrkurvenerkennung). In diesem Fall wird das Zusammenspiel zwischen der Abgasrückführung und dem SCR-Katalysator abweichend vom Normalbetrieb gesteuert.

Nach der Darstellung der Beklagten, die sich der Kläger zu eigen gemacht hat, benötigt der SCR-Katalysator eine Betriebstemperatur von etwa 200 °C, um uneingeschränkt zu arbeiten. Angesichts dessen wird die Abgasreinigung von Stickoxiden zu Beginn einer Fahrt bis zum Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators durch eine hohe Abgasrückführung bewirkt. Im Prüfstandsbetrieb wird die hohe Abgasrückführungsrate auch bei Erreichen der Betriebstemperatur des Katalysators aufrechterhalten. Im Normalbetrieb dagegen wird die Abgasrückführung bei Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators abgesenkt. Die Beklagte bezeichnet dies mit der Umschaltung AGR high/low.

α) Diese Steuerung ist ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007.

Diese Vorschrift ist weit und dahin auszulegen, dass auch eine in einen Rechner zur Motorsteuerung integrierte oder auf ihn einwirkende Software ein „Konstruktionsteil“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, soweit sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit verringert (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – C-693/18 – (CLCV u.a.), NJW 2021, S. 1216 Rn. 61 ff., 68, beck-online; Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 36, juris; OLG Rostock, Urteil vom 31. Mai 2024 – 8 U 27/22 –, Rn. 75, juris; Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 23. Mai 2023 – 3 A 3/20 –, Rn. 232, juris). Der Begriff des Emissionskontrollsystems im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 umfasst sowohl die Technologien und die Strategie der Nachbehandlung von Abgasen, mit denen die Emissionen nach ihrer Entstehung, verringert werden, als auch diejenigen, mit denen – wie mit dem AGR-System – die Emissionen im Vorhinein, das heißt bei ihrer Entstehung, verringert werden (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – Rs. C-693/18 (CLCV u.a.), NJW 2021, S. 1216 Rn. 69 ff., 90, beck-online; OLG Rostock, Urteil vom 31. Mai 2024 – 8 U 27/22 –, Rn. 76, juris; Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 23. Mai 2023 – 3 A 3/20 –, Rn. 233, juris).

Die Minderung der Abgasrückführung durch die Motorsteuerung stellt daher ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 dar, das auf die Funktionen des Emissionskontrollsystems einwirkt.

β) Auch eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems liegt vor.

Dass die Reduzierung oder Abschaltung der Abgasrückführung zu einer Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, ist zunächst zu vermuten. Unstreitig stellt die Abgasrückführung eine Technik dar, um eine Entstehung von Stickoxiden bei der Verbrennung von Dieselmotorkraftstoff zu verhindern. Es drängt sich daher ohne Weiteres auf, dass eine

Absenkung der Abgasrückführung dazu führt, dass mehr Stickoxide entstehen, mithin also die Wirksamkeit des Gesamtsystems verringert (so auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris; siehe auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 46, juris).

Dieser Vermutung ist die Beklagte nicht entgegengetreten. Sie hat insbesondere nicht vorgetragen, dass diese Verringerung der Abgasrückführung keinerlei Einfluss auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insgesamt hätte. Vielmehr behauptet die Beklagte nur mit Blick auf die Absenkung der Dosierfreigabetemperatur des SCR-Katalysators, dass diese Funktion keinerlei messbare Auswirkungen auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems habe, nicht aber auch mit Blick auf die unstreitige Umschaltung auf eine niedrige Abgasrückführung im Realbetrieb bei Hinzuschaltung des SCR-Katalysators. Dass die Absenkung der Abgasrückführung im Normalbetrieb kompensiert werden würde, hat die Beklagte ebenfalls nicht dargelegt.

Damit liegt in der Absenkung der hohen Abgasrückführungsrate nach Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators im Realbetrieb eine Abschalteneinrichtung. Denn die Softwarefunktion der Motorsteuerung verringert die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im Vergleich zu den unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems im NEFZ.

Auf die Frage, ob die Emissionsgrenzwerte im NEFZ auch bei Deaktivierung dieser Funktion eingehalten werden, mithin ob die Abschalteneinrichtung grenzwertkausal wirkt, kommt es, wie eingangs ausgeführt, für die Beurteilung, ob überhaupt eine Abschalteneinrichtung vorliegt, nicht an.

γ) Diese Abschalteneinrichtung ist auch unzulässig.

Gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a) der VO (EG) Nr. 715/2007 ist eine Abschalteneinrichtung ausnahmsweise zulässig, wenn sie notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

Dass die Abregelung der Abgasrückführung bei Hinzutreten des SCR-Katalysators solchen Zwecken diene, hat die Beklagte nicht dargelegt.

cc) Daneben stellt auch die umgebungsdruckabhängige Minderung der Abgasrückführung eine unzulässige Abschalteneinrichtung dar.

Unstreitig wird die Abgasrückführung, die der Entstehung von Stickoxiden entgegenwirkt, bei Umgebungsluftdruckbedingungen, wie sie ab etwa 1.000m über NN herrschen, zumindest gemindert. Dieses unstreitige Vorbringen hat der Senat der Berufungsentscheidung ungeachtet der Frage, ob es sich um neues Vorbringen handelt, zu Grunde zu legen (vgl. BGH, Beschluss vom 23. Juni 2008 – GSZ 1/08 –, BGHZ 177, 212-217, Rn. 10).

(1) In diesem Element der Motorsteuerung liegt eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. dazu Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 39 ff., juris; Urteil vom 18. Dezember 2025 – 2 U 96/22 –, Rn. 65 ff., juris).

Es handelt sich um ein Bauteil, das auf das Emissionskontrollsystem Einfluss nimmt, der zu vermutenden Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei Abregelung der Abgasrückführung ist die Beklagte trotz Erörterung dieser Fragen in der mündlichen Verhandlung am 06.11.2025 nicht entgegengetreten. Insbesondere hat die Beklagte nicht vorgetragen, dass etwaig erhöhte Stickoxidemissionen durch eine erhöhte Tätigkeit des SCR-Katalysators tatsächlich kompensiert würden. Soweit sie anführt, dass eine solche Kompensation möglich sei, ist diese bloße Möglichkeit ohne Belang.

(2) Die Beklagte hat auch im vorliegenden Fall nicht schlüssig dargelegt, dass diese Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig wäre. Die Erwägungen des Senats im Urteil vom 11.10.2024 sind auch auf den vorliegenden Fall übertragbar (vgl. dazu Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 57 ff., juris), ohne dass die Beklagte insoweit anderen erheblichen Vortrag gehalten hätte. Hinzu kommt im Übrigen, dass die Einschränkung der Abgasrückführung, die in höher gelegenen Regionen des Unionsgebietes durchgängig erfolgt, nach Maßgabe der Rechtsprechung des EuGH ohnehin nicht rechtfertigungsfähig ist (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 62, juris; Urteil vom 18. Dezember 2025 – 2 U 96/22 –, Rn. 92, juris).

b) Die Erwerbskausalität liegt vor. Regelmäßig kann sich der Erwerber eines Fahrzeuges bei der Inanspruchnahme des Herstellers nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte, wenn er Kenntnis von der dem Fahrzeug anhaftenden Stilllegungsgefahr gehabt hätte (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 55 f.).

Die Anwendung dieses Erfahrungssatzes kann aber dann in Frage stehen, wenn der Fahrzeughersteller vor Abschluss des Kaufvertrages sein Verhalten geändert und die Ausrüstung der in Rede stehenden Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss. Dies darzulegen und zu beweisen ist wiederum Sache des Fahrzeugherstellers (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 57).

Eine solche Verhaltensänderung hat die Beklagte nicht dargelegt. Sie liegt auch nicht darin, dass die Beklagte die umgebungsdruckabhängige Steuerung der Abgasrückführung und die an die Fahrkurvenerkennung anknüpfende Steuerung des Zusammenspiels von

Abgasrückführung und SCR-Katalysator gegenüber der Typengenehmigungsbehörde in den Erläuterungen ihrer Emissionsminderungsstrategien offengelegt haben will. Denn damit geht keineswegs einher, dass Dritte in der Rolle als mögliche Erwerber des Fahrzeuges über die rechtlichen Risiken, die mit dem Erwerb eines Fahrzeuges mit einem Motor der Baureihe EA 288 verbunden sind, aufgeklärt worden wären. Erklärungen gegenüber der Typengenehmigungsbehörde, die ihrerseits zum Stillschweigen verpflichtet ist, sind nicht geeignet, die Erwerbskausalität in Frage zu stellen. Dies kommt nur dann in Betracht, wenn ein Verhalten des Herstellers in Rede steht, das von einem objektiven Dritten in der Rolle des Fahrzeugerwerbers wahrgenommen werden kann (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 63 ff., juris; so im Ergebnis auch OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023 – 13 U 892/21 –, Rn. 84, juris).

c) Die Beklagte hat auch schuldhaft gehandelt.

aa) Dass die Beklagte fahrlässig gehandelt hat, wird vermutet. Der Fahrzeughersteller muss, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 59).

bb) Solche Umstände hat die Beklagte nicht dargelegt. Allerdings macht sie geltend, dass es bereits an einem fahrlässigen Verhalten fehle, weil für die für sie handelnden Personen objektiv nicht vorhersehbar gewesen sei, dass ihr Verhalten dereinst von einem Gericht als pflichtwidrig beurteilt werden könne. Denn nach der damaligen Verwaltungspraxis der Typengenehmigungsbehörden, der Gerichtspraxis und nach dem damaligen Stand der Wissenschaft und Technik seien die Funktionen als zulässig anzusehen gewesen. Insoweit kann der Vortrag der Beklagten, dass das Kraftfahrtbundesamt nach Offenlegung weder die Umgebungsdruckkorrektur noch die an die Fahrkurvenerkennung anknüpfende Steuerung von AGR und SCR bei Fahrtbeginn beanstandet habe.

Dieses Vorbringen ist aber nicht geeignet, den Verschuldensvorwurf in Frage zu stellen. Denn daraus ergibt sich keineswegs, dass es objektiv unvorhersehbar gewesen sein könnte, dass die hier in Rede stehende Beurteilung der umgebungsdruckabhängigen Absenkung der Abgasrückführung und der Abschaltung der hohen Abgasrückführungsrate im Normalbetrieb bei Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators als unzulässig eingestuft werden könnte. Nichts spricht dafür; vielmehr meint die Beklagte schlicht, es sei unvorhersehbar gewesen, dass sich ihre Norminterpretation als falsch herausstellen könnte. Weshalb dies aber so sein sollte, bleibt im Dunkeln. Wenn eine bestehende gefestigte verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung bestanden hätte, welche die Auffassung der Beklagten getragen hätte, hätte sie möglicherweise mit einer anderen Rechtsauffassung nicht rechnen müssen. Da hier die

Rechtslage aber gerichtlich nicht geklärt war, ist es für einen Adressaten einer Gesetzesvorschrift regelmäßig denkbar, dass die Norm durch ein Gericht anders ausgelegt wird, als es der Normadressat selbst und die zuständige Verwaltungsbehörde für richtig halten.

cc) Die Beklagte hat auch einen unvermeidbaren Verbotsirrtum nicht hinreichend dargelegt.

Zutreffend ist es allerdings, dass der Schuldner nicht fahrlässig handelt, wenn er sich entschuldbar in einem Rechtsirrtum befindet und meint, sein Verhalten sei rechtmäßig. Während die vorsätzliche Haftung bereits bei einem bloßen Rechtsirrtum entfällt, ist die Haftung wegen Fahrlässigkeit nur bei einem unvermeidbaren Rechtsirrtum ausgeschlossen (vgl. BGH, Beschluss vom 29. Juni 2010 – XI ZR 308/09 –, Rn. 3, juris). In einem solchen Fall scheidet auch eine zivilrechtliche Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB aus (vgl. BGH, Urteil vom 27. Juni 2017 – VI ZR 424/16 –, Rn. 10, juris; Urteil vom 3. Juni 2014 – XI ZR 147/12 –, BGHZ 201, 310-323, Rn. 24).

Dies setzte aber voraus, dass die Beklagte einen Verbotsirrtum und dessen Unvermeidbarkeit darlegte und unter Beweis stellte. Beides ist nicht ersichtlich.

(1) Einen konkreten Verbotsirrtum der für die Beklagten handelnden verantwortlichen Personen mit Blick auf die in Rede stehenden Abschaltseinrichtungen hat die Beklagte nicht dargelegt. Das setzt zunächst die Darlegung und – erforderlichenfalls – den Nachweis eines entsprechenden Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus. Der Fahrzeughersteller muss dabei darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschaltseinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Der Irrtum muss außerdem die Rechtmäßigkeit der konkreten, in Rede stehenden Abschaltseinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten betreffen. Nur in Bezug auf einen in diesen Einzelheiten konkret festgestellten Irrtum der maßgebenden Personen kann der Sorgfaltsmaßstab der Fahrlässigkeit sachgerecht geprüft und die Unvermeidbarkeit festgestellt werden (vgl. BGH, Urteil vom 16. Dezember 2025 – VIa ZR 1355/22 –, Rn. 12, juris m.w.N.).

An einem solchen Vortrag fehlt es. Die Beklagte hat einen Irrtum der sämtlicher für sie handelnder verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses nicht substantiiert und personenbezogen dargelegt. Der bloße Vortrag, das Kraftfahrtbundesamt habe die in Rede stehenden Abschaltseinrichtungen bei Offenlegung nicht beanstandet, ist hierfür ungeeignet (vgl. BGH, Urteil vom 3. September 2025 – VIa ZR 26/24 –, Rn. 10, juris).

(2) Daneben ist auch eine Unvermeidbarkeit eines etwaigen Verbotsirrtums nicht dargelegt. Der Fahrzeughersteller, der wegen der fahrlässigen Verwendung einer Abschaltseinrichtung auf Schadensersatz haftet, kann eine Unvermeidbarkeit eines zur Entlastung angeführten Verbotsirrtums weder auf eine tatsächlich noch auf eine hypothetisch erteilte Genehmigung der Typengenehmigungsbehörde stützen (EuGH, Urteil vom 1. August 2025 – C-666/23 –, Rn. 83, juris; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 18. Dezember 2025 – 2 U 96/22 –, juris, Rn. 114 ff.). Andere Umstände, die geeignet sein könnten, die Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums zu begründen, legt die Beklagte nicht dar.

d) Der Kläger hat auch einen Schaden erlitten.

aa) Ein Vermögensschaden des Käufers im Sinne der Differenzhypothese liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltseinrichtung verbundenen Risiken in Form behördlicher nutzungsbeschränkender Maßnahmen zu teuer erworben hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 40). Bei der gebotenen Schätzung des Schadens, der sich innerhalb eines Rahmens von 5% bis 15% des gezahlten Kaufpreises bewegt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 73 ff.), sind bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter sind 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. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus ist das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 76 - 77).

bb) Ausgehend hiervon ist der Schaden, den der Kläger wegen der Verwendung der Abschaltseinrichtungen erlitten hat, auf 15% des Bruttokaufpreises, mithin auf 4.648,50 € zu schätzen. Die Wahrscheinlichkeit für behördliche Maßnahmen ist, nachdem das OVG Schleswig (Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 25. September 2025 – 4 LB 36/23 –, Rn. 135 ff., juris) einen Freigabebescheid des Kraftfahrtbundesamtes zur Genehmigung diverser Abschaltseinrichtungen auch wegen einer Höhenabschaltung für unwirksam erachtet hat, nicht mehr von der Hand zu weisen. Im Übrigen liegt auch nicht nur ein unwesentlicher Verstoß vor, da auch hier die Haltung der Beklagten zum Ausdruck kommt, dass

ihre Bindung an gesetzliche Umweltschutzvorschriften unter den Vorbehalt der technischen Machbarkeit gestellt wird. Die Verwendung mehrerer unzulässiger Abschaltvorrichtungen rechtfertigt zudem die Bemessung des Schadens mit 15%.

cc) Dieser Schaden ist allerdings zum Teil aufgezehrt.

Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 80).

Der Wert der gezogenen Nutzungen ist bei der vom Senat in ständiger Rechtsprechung angewandten linearen Schätzungsmethode vorliegend auf 5.920,26 € zu schätzen. Hierbei ist eine zu erwartende Gesamtleistung von 250.000 Km und eine restliche zu erwartende Leistung bei Erwerb des Fahrzeuges von 243.402 Km zu Grunde zu legen. Der Wert der gefahrenen Kilometer (46.499 Km) ist in Ansehung des gezahlten Kaufpreises von 30.990 € auf 5.920,26 € anzusetzen.

Als Restwert muss sich der Kläger zusätzlich den erzielten Verkaufserlös in Höhe von 20.866 € anrechnen lassen, so dass für den Vorteilsausgleich Vermögenszuflüsse im Wert von 26.786,26 € zu Grunde zu legen sind.

Der Wert des Fahrzeuges betrug 26.341,50 €, so dass die gezogenen Nutzungen den Wert um 444,76 € übersteigen. Dieser übersteigende Betrag ist von dem Schadensersatzanspruch abzuziehen, so dass die ausgeurteilte Summe von 4.203,74 € verbleibt.

Eine weitergehende Wertsteigerung, die mit einer Entfernung der an die Fahrkurvenerkennung anknüpfenden Abschaltvorrichtungen einherginge, muss der Kläger sich nicht entgegenhalten lassen. Die Beklagte hat auf Nachfrage des Senats vorgetragen, dass ein solches Software-Update, mit dem die Fahrkurvenerkennung entfernt werden sollte, am 27.04.2023 und damit erst nach Veräußerung des Fahrzeuges durch den Kläger im Februar 2022 angeboten worden ist. Der Kläger ist daher nie in den Genuss dieser angeführten Wertsteigerung des Fahrzeuges gekommen, so dass eine solche auch nicht zu berücksichtigen war.

e) In Ansehung der bereits zu berücksichtigenden Aufzehrung des für begründet erachteten Schadensersatzanspruches kann die Frage offenbleiben, ob die Beklagte daneben weitere Abschaltvorrichtungen verwendet hat. Denn ein jeder weitergehender Schadensersatzanspruch wäre im übersteigenden Umfang wiederum aufgezehrt, so dass sich im Ergebnis kein weitergehender Zahlungsanspruch ergäbe.

Damit kann es insbesondere offenbleiben, ob die Absenkung der Dosierfreigabetemperatur für die Eindosierung von AdBlue im Prüfstandsbetrieb ebenfalls eine Abschaltvorrichtung darstellte oder ob es insoweit, wie die Beklagte behauptet, an jeder Beeinträchtigung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit fehle. Ferner kann offenbleiben, ob das

unstreitig zum Einsatz kommende Thermofenster den engen, vom Kläger behaupteten Zuschnitt aufweist oder aber die weite Ausgestaltung, wie sie die Beklagte anführt und die nicht als Abschaltvorrichtung anzusehen wäre (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 24. Mai 2024 – 2 U 127/21 –, Rn. 41, juris). Zudem kam es auch nicht mehr auf die Frage an, ob die Behauptung des Klägers, im Prüfstandsbetrieb werde auch eine gegenüber dem Realbetrieb höhere Dosis des AdBlue eingesetzt, um die Grenzwerte des NEFZ einzuhalten, substantiiert dargelegt ist und ob sich diese ggf. erweisen ließe.

2. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 Abs. 2 BGB.

Insgesamt war das angefochtene Urteil abzuändern und die Beklagte wie tenoriert unter Abweisung der weitergehenden Klage und Zurückweisung der weitergehenden Berufung zu verurteilen.

III.

1. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 97 ZPO. Die Kostenquote war allerdings nach der Mehrkostenmethode zu bemessen, da der Kläger die Berufung gegen das klageabweisende Urteil noch vor Beginn der mündlichen Verhandlung in 2. Instanz teilweise zurückgenommen hat. In einem solchen Fall ist zu berücksichtigen, dass die teilweise Rücknahme der Berufung gegen die Klageabweisung vor Beginn der mündlichen Verhandlung zwar die Gerichtsgebühren unberührt lässt, dass aber die Terminsgebühren der Prozessbevollmächtigten nur noch auf den reduzierten Streitwert anfallen. Dieser Kostenvorteil ist dem Kläger zu erhalten. Die Kostenquote ist in einem solchen Fall dadurch zu ermitteln, dass die Mehrkosten, die auf den zurückgenommenen Teil entfallen, errechnet und diese in das Verhältnis zu den tatsächlich entstandenen Kosten gesetzt werden (vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 4. April 2022 – 7 W 10/22 –, Rn. 6, juris). Dafür sind zunächst die tatsächlich entstandenen Prozesskosten zu ermitteln. Diesen sind denjenigen Kosten gegenüberzustellen, die angefallen wären, wenn der Kläger den Rechtsstreit von vornherein nur in der Höhe geführt hätte, auf die er den Betrag im Verlauf des Verfahrens reduziert hat.

Dies ergibt vorliegend folgende Berechnung:

a) Tatsächlich sind Gesamtkosten entstanden in Höhe von 8.997,72 €.

aa) In der 1. Instanz sind Verfahrenskosten in Höhe von 5.783,10 € entstanden.

(1) Bei einem Streitwert von 26.543,06 € betragen die Gerichtskosten 1.347 €. Die im Laufe der ersten Instanz erklärte teilweise Erledigung des Rechtsstreits berührt den Gebührenstreitwert für die Gerichtsgebühren nicht (§ 40 GKG, vgl. auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Beschluss vom 5. Januar 2022 – 2 W 56/21 –, Rn. 6, juris).

(2) Die Anwaltskosten in 1. Instanz betragen insgesamt 4.436,10 €.

Die Anwaltskosten in 1. Instanz umfassen zum einen die Verfahrensgebühren in voller Höhe, mithin für jede Partei 1.501,19 €.

Die Terminsgebühren in 1. Instanz betragen für jede Partei nur 716,86 €. Denn diese Gebühren sind nur auf den reduzierten Gegenstandswert nach zuvor erklärter teilweiser Erledigung, die einseitig blieb, angefallen. Die damit einhergehende Reduzierung des Gegenstandswerts der anwaltlichen Tätigkeit (vgl. dazu Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Beschluss vom 27. November 2024 – 2 U 18/22 –, Rn. 9, juris) führt dazu, dass Terminsgebühren für beide Parteivertreter in 1. Instanz nur noch auf einen Streitwert von 5.212,64 € zuzüglich des Kosteninteresses angefallen sind. Das Kosteninteresse beträgt hier 2.039,30 €. Bis zur einseitigen Erledigungserklärung waren Gerichtskosten und Verfahrensgebühren der Rechtsanwälte in Höhe von insgesamt 4.349,38 € entstanden (1.347 € + 1.501,19 + 1.501,19 €). Hätte der Kläger von vornherein nur den nicht für erledigt erklärten Teil verlangt, wären vor mündlicher Verhandlung nur 1.800,26 € angefallen. Die Differenz stellt das Kosteninteresse dar, das zu 80% anzusetzen ist, mithin mit 2.039,30 €. Demnach ist der Gegenstandswert der anwaltlichen Tätigkeit für die Terminsgebühren in 1. Instanz auf 7.251,94 € zu bemessen. Danach fielen in 1. Instanz für jede Partei Terminsgebühren in Höhe von 716,86 € an.

Die außergerichtlichen Kosten in 1. Instanz betragen demnach insgesamt 4.436,10 € (pro Anwalt 1.501,19 € + 716,86 €).

bb) In 2. Instanz sind Prozesskosten in Höhe von 3.214,62 € entstanden.

(1) Bei einem Streitwert in Höhe von 5.212 € fallen Gerichtsgebühren in Höhe von 728 € an.

(2) Als außergerichtliche Kosten für jeden Rechtsanwalt sind zunächst eine 1,6 Verfahrensgebühr nebst Kostenpauschale und Umsatzsteuer auf einen Streitwert von 5.212 € in Höhe von je 766,36 € entstanden. Die 1,2 Terminsgebühr ist dagegen nach weiterer Reduzierung des Gegenstandswerts vor Beginn der mündlichen Verhandlung nur auf einen Streitwert von 4.648 € entstanden, mithin in Höhe von 476,95 € (400,80 € zuzüglich Umsatzsteuer). Die außergerichtlichen Kosten in 2. Instanz betragen daher 2.486,62 € (1.243,31 € je Anwalt).

b) Hätte der Kläger den Prozess sogleich in der reduzierten Höhe von 4.648 € geführt, wären insgesamt Kosten für 2 Instanzen in Höhe von 5.435,28 € entstanden.

Die Mehrkosten nach Reduzierung der Klage betragen daher 3.562,44 €. Diese Mehrkosten hat der Kläger nach dem Veranlassungsprinzip gemäß § 516 Abs. 3 ZPO (rechnerisch) allein zu tragen.

Da der Kläger im Übrigen weitgehend obsiegt und die teilweise Abweisung der reduzierten Klage keinen Gebührensprung mehr verursacht hat, sind die weiteren Kosten von der Beklagten zu tragen.

Ausgehend hiervon haben der Kläger die Kosten in Höhe von 40% und die Beklagte in Höhe von 60% zu tragen.

2. Die Entscheidungen zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeben sich aus §§ 708 Nr. 10, 713, 544 Abs. 1 Nr. 1 ZPO.

3. Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 543 Abs. 2 S. 1 ZPO).

4. Der Streitwert der Berufung beträgt 5.212 €, § 3 ZPO in Verbindung mit § 40 GKG. Die Reduzierung der Klageanträge vor Beginn der mündlichen Verhandlung trägt aber eine gesonderte Festsetzung des Wertes der für die anwaltlichen Terminsgebühren in der Berufungsinstanz gemäß § 33 Abs. 1 RVG für beide Parteien (vgl. dazu Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Beschluss vom 27. November 2024 – 2 U 18/22 –, Rn. 9 ff., juris), die der Kläger bereits beantragt hat. Für eine Festsetzung des Wertes des Gegenstandes der anwaltlichen Tätigkeit für die Terminsgebühren in 1. Instanz ist der Senat nicht zuständig, § 33 Abs. 1 RVG.

Dr. Pellegrino
Vorsitzender Richter am
Oberlandesgericht

Martin
Richterin am
Oberlandesgericht

Dr. Kramer
Richter am Oberlandesgericht