



Das Versäumnisurteil vom 17.06.2024 wird teilweise aufgehoben und die Beklagte unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Limburg a.d.Lahn vom 09.06.2021, Az.: 1 O 254/20, verurteilt, an den Kläger € 1.293,83 nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.07.2024 zu zahlen.

Im Übrigen wird das Versäumnisurteil vom 17.06.2024 aufrechterhalten.

Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz haben der Kläger zu 95 % und die Beklagte zu 5 % zu tragen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens haben der Kläger zu 94 % und die Beklagte zu 6 % zu tragen; hiervon ausgenommen sind die Kosten der Säumnis, die der Kläger zu tragen hat.

Das Urteil und das angefochtene Urteil, soweit es nicht abgeändert wurde, sind vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf € 22.348,68 festgesetzt.

## Gründe

### I.

Der Kläger macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche nach dem Erwerb eines Fahrzeugs wegen behaupteter unzulässiger Abschaltvorrichtungen geltend.

Der Kläger erwarb am 23.11.2015 das Neufahrzeug VW Golf Sportsvan 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] mit einer Laufleistung von 0 km zu einem Kaufpreis von € 25.876,54. In das Fahrzeug ist ein Dieselmotor der Baureihe EA 288, Abgasnorm Euro 6, eingebaut. Die Beklagte bietet für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp ein Software-Update an, das bei dem Fahrzeug des Klägers vorgenommen wurde. Einen verpflichtenden Rückruf durch das Kraftfahrtbundesamt (nachfolgend KBA) gab es für das Fahrzeug nicht.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat das Landgericht im Wesentlichen ausgeführt, dem Kläger stünde gegen die Beklagte kein Schadensersatzanspruch zu. Bei einem Thermofenster könne nicht unterstellt werden, dass die Verantwortlichen in dem Bewusstsein gehandelt hätten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden. Dies gelte auch für die Behauptungen zur

fehlerhaften Ad-Blue-Dosierung. Die Ausführungen zu behaupteten Manipulationen des On-Board-Diagnose-Systems seien spekulativ.

Der Kläger wendet sich mit der Berufung gegen das Urteil und hat zunächst die erstinstanzlich gestellten Anträge weiterverfolgt. Gegen das Versäumnisurteil vom 17.06.2024, mit dem der Senat die Berufung zurückgewiesen hatte, hat der Kläger mit Schriftsatz vom 08.07.2024 (Bl. 634 ff. d.eA.) Einspruch eingelegt und die Anträge geändert.

Der Kläger beantragt nunmehr

1. Das Versäumnisurteil vom 17.06.2024, Az. 8 U 131/121 wird aufgehoben.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke VW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 3.881,48 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.077,74 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

das Versäumnisurteil vom 17.06.2024 aufrechtzuerhalten und die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagte verteidigt die angefochtene Entscheidung.

Im Übrigen wird von einer Bezugnahme auf die tatsächlichen Feststellungen in dem angefochtenen Urteil und von der Darstellung etwaiger Änderungen und Ergänzungen gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 S. 1 ZPO abgesehen.

## II.

1. Die Berufung des Klägers ist zulässig. Sie wurde insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und begründet, §§ 517, 519, 520 ZPO.

2. Die Berufung ist im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet, im Übrigen aber unbegründet.

a) Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe von € 1.293,83.

aa) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kann dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs ein Schadensersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller zustehen, weil ihm aufgrund des Vertragsschlusses ein Vermögensschaden nach Maßgabe der Differenzhypothese (Differenzschaden) entstanden ist (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2263, Rn. 28 ff.). Voraussetzung einer Haftung der Beklagten auf den sog. Differenzschaden ist, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 vorlag, die unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung kausal für den Fahrzeugwerb gewesen war und die Beklagte schuldhaft gehandelt hat (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2266 ff., Rn. 48 ff.).

(1) Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und damit gegen die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen. Unzutreffend ist eine Übereinstimmungserklärung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausweist (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2264, Rn. 34).

Das Fahrzeug des Klägers verfügte unstreitig über eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems (sog. Thermofenster). Dabei handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung im Sinn der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) Nr. 715/2007. Nach Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 liegt eine Abschaltvorrichtung schon dann vor, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Das ist hier der Fall.

Die Beklagte hat zunächst vorgetragen, dass die Abgasrückführung bei Temperaturen zwischen  $-24^{\circ}\text{C}$  und  $+70^{\circ}\text{C}$  zu 100 % aktiv sei und innerhalb dieses Temperaturbereichs keine schrittweise Reduktion der AGR-Rate (sog. Abrampung) stattfinde. Mit Schriftsatz vom 10.06.2024 hat die Beklagte ausgeführt, als Teil der allgemeinen Motorsteuerung fänden weitere Korrekturen der AGR-Rate statt. In dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei beispielsweise eine Korrekturfunktion vorhanden, die an zwei im Motorraum durch Sensoren gemessene Temperaturen geknüpft sei. Die Sensoren befänden sich am Heißfilmluftmassenmesser (HFM) zwischen Luftfilter und Abgasturbolader sowie im Motor nach dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler (SiLLK). Die Korrekturfunktion bewirke, dass die AGR-Rate in Abhängigkeit der Temperaturen am HFM und nach dem SiLLK angepasst werde. Die im Motorraum gemessenen Temperaturen könnten von der Umgebungstemperatur praktisch vollständig unabhängig, aber auch mittelbar von der Umgebungstemperatur beeinflusst sein. Daher könne es faktisch auch bei Umgebungstemperaturen oberhalb von  $-24^{\circ}\text{C}$  und unterhalb von  $+70^{\circ}\text{C}$  zu einer Korrektur der AGR-Rate kommen.

Danach ist unstreitig, dass die Abgasrückführung in dem Fahrzeug des Klägers auch bei Umgebungstemperaturen zwischen  $-24^{\circ}\text{C}$  und  $+70^{\circ}\text{C}$  nicht zu 100 % aktiv ist, sondern auch in Abhängigkeit von der Außentemperatur angepasst wird. Das bedeutet, dass die AGR-Rate und damit die Wirksamkeit der zur Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Emissionen eingesetzten Abgasrückführung verringert wird. Da die Verringerung der AGR-Rate zumindest mittelbar in Abhängigkeit von der Außentemperatur erfolgt, ist sie nicht anders zu bewerten als ein Thermofenster (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 09.04.2024 - 8 U 201/21, BeckRS 2024, 6612, Rn. 10, OLG München, Urt. v. 05.12.2024 - 29 U 8707/21, BeckRS 2024, 39731, Rn. 53). Durch die Korrektur der AGR-Rate auch bei Umgebungstemperaturen zwischen  $-24^{\circ}\text{C}$  und  $+70^{\circ}\text{C}$  wird die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen verringert, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Mit Rücksicht hierauf liegt eine Abschaltvorrichtung vor, die gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig ist.

Der Beklagten obliegt die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschaltvorrichtung zulässig ist (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2266, Rn. 54). Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3

Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwertes im NEFZ, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2266, Rn. 51). Die Beklagte hat insoweit lediglich vorgetragen, durch die Motorsteuerung solle eine geeignete Verbrennung ermöglicht und der Motor geschützt werden. Der weitere Vortrag der Beklagten zum Motorschutz (Verkleben des AGR-Ventils, Ausfall des Turboladers, Versottung, Verlackung) bezieht sich nur auf den Temperaturbereich unter  $-24^{\circ}\text{C}$  und über  $+70^{\circ}\text{C}$ . Dies erfüllt die Ausnahmetatbestandsvoraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 nicht. Die Regelung setzt voraus, dass die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Der Begriff Motor ist eng auszulegen, so dass etwa AGR-Ventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter vom Motor im Sinn dieses Ausnahmetatbestandes getrennte Bauteile sind (vgl. EuGH, Urt. v. 14.07.2022 - C-128/20, Rn. 52). Notwendig im Sinn dieses Ausnahmetatbestandes ist eine Abschaltvorrichtung zum Motorschutz zudem nur dann, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typengenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung zur Verfügung gestanden hätte, um unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall abzuwenden, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (vgl. EuGH, Urt. v. 14.07.2022 - C-128/20, Rn. 69). Schließlich darf sich die Abschaltvorrichtung nicht so verhalten, dass sie 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 wäre (vgl. EuGH, Urt. v. 14.07.2022 - C-128/20, Rn. 70). Das Vorliegen dieser Voraussetzungen hat die Beklagte nicht vorgetragen.

(2) Das für die Haftung der Beklagten erforderliche Verschulden wird vermutet (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2267, Rn. 59). Die Beklagte hat das Vorliegen eines unvermeidbaren Verbotsirrtums hinsichtlich der Unzulässigkeit des Thermofensters weder dargelegt noch bewiesen. Voraussetzung hierfür wäre, dass sich sämtliche verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urt. v. 25.09.2023 - VIa ZR 1/23, NJW 2023, 3796, 3797, Rn. 14).

Dabei kann offen bleiben, welche Auswirkungen das Urteil des EuGH vom 01.08.2025 (C-666/23) auf die Annahme des Vorliegens eines unvermeidbaren Verbotsirrtums hat. Die Beklagte hat keinen Vortrag zum Verbotsirrtum sämtlicher verfassungsmäßig berufenen Vertreter im maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugkaufs (vgl. BGH, Urt. v. 25.09.2023 - VIa ZR 1/23, NJW 2023, 3796, 3797, Rn. 15) am 23.11.2015 gehalten. Im Übrigen können die dem KBA im Jahr 2016 erteilten Informationen die Beklagte nicht für ein Verschulden ihrer Repräsentanten im Zeitpunkt des Vertragsschlusses entlasten.

(3) Für die Erwerbskausalität kann sich der Kläger auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte.

bb) Der Differenzschaden ist gemäß § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen; er darf aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität und der Verhältnismäßigkeit nicht geringer als 5 und nicht höher als 15 Prozent des gezahlten Kaufpreises sein (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2269, Rn. 72 ff.). Bei der Schätzung des Schadens sind bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter ist der Umfang in Betracht kommenden 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 (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2269, Rn. 76).

Ausgehend davon sieht das Gericht im Rahmen der Schätzung für die Höhe des Differenzschadens im Zeitpunkt des Vertragsschlusses eine Größenordnung von 5 % als erforderlich, aber auch ausreichend an, um dem Grundsatz der Effektivität auf der einen und der Verhältnismäßigkeit auf der anderen Seite im Rahmen der erforderlichen Sanktionierung Rechnung zu tragen. Mit Rücksicht auf die weite Verbreitung von Thermofenstern und die Genehmigungspraxis des KBA bestand lediglich ein geringes Risiko für die Anordnung einer Betriebsuntersagung. Auch der Grad des Verschuldens

der Beklagten ist vor diesem Hintergrund als eher gering einzustufen. Danach errechnet sich ein Betrag von € 1.293,83 (€ 22.348,68 x 5 %).

cc) Der Schaden ist nicht nach Anrechnung der dem Kläger zugutekommenden Vorteile aufgezehrt.

Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind schadensmindernd anzurechnen, wenn sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2270, Rn. 80). Dies ist hier nicht der Fall.

Der Nutzungsvorteil beläuft sich auf € 13.869,83. Der Vorteil ist gemäß § 287 ZPO zu schätzen, wobei der von dem Kläger gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020 - VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962, 1972, Rn. 80).

Die bei dem Fahrzeugerwerb zu erwartende Gesamtfahrleistung wird auf 250.000 km geschätzt. Bei der Einschätzung der Gesamtlauflistung eines Fahrzeugs ist nicht lediglich auf den Motor, sondern auf das Fahrzeug in seiner Gesamtheit abzustellen (vgl. Eggert, in: Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Aufl. 2020, Rn. 3573). Dabei ist zu beachten, dass die höhere Motorlaufleistung heutiger Kraftfahrzeuge durch die Störungsanfälligkeit von deren Elektronik negativ kompensiert wird. Bei Versagen der Elektronik ist das Kraftfahrzeug nicht mehr einsatzfähig und häufig auch nicht mehr wirtschaftlich reparabel, obwohl Motor und Karosserie noch in vergleichsweise gutem Zustand sein mögen (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 09.11.2023 - 24 U 14/21, Rn. 117 m.w.N.). Zur Annahme einer Gesamtlauflistung von 250.000 km führt auch die Schätzung anhand der vom KBA veröffentlichten Statistiken für das Durchschnittsalter von Personenkraftwagen und deren durchschnittlicher Jahresfahrleistung (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 09.11.2023 - 24 U 14/21, Rn. 117 m.w.N.).

Der Kilometerstand des Fahrzeugs am 20.10.2025 ist mit 134.000 km zu berücksichtigen. Der Kläger hat mit Schriftsatz vom 21.01.2024 (Bl. 1327 ff. d.A.) den Kilometerstand des Fahrzeugs am 30.09.2024 von 114.638 km durch Vorlage eines Lichtbildes belegt. Soweit der Kläger zuvor mit Schriftsatz vom 23.09.2024 (Bl. 1265 ff.



d.A.) eine Laufleistung von 1.114.082 km angegeben hatte, handelte es sich offensichtlich um einen Schreibfehler. Ausgehend von der Laufleistung des Fahrzeugs am 30.09.2024 und unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufleistung seit Fahrzeugkauf ist der in der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2025 angegebene Kilometerstand von ca. 134.000 km nachvollziehbar und plausibel. Eine Schriftsatzfrist (§§ 139 Abs. 5, 283 ZPO) zur Vorlage eines Fotos des Tachometers des Fahrzeugs war dem Kläger auf den Antrag im Termin vom 20.10.2025 nicht zu gewähren, da die Voraussetzungen nicht vorlagen.

Danach errechnet sich der Nutzungsvorteil wie folgt:

Voraussichtliche Gesamtlauflistung:	250.000 km
Lauflistung bei Kauf:	0 km
Voraussichtliche Restlauflistung:	250.000 km
Lauflistung am 20.10.2025:	134.000 km
anzurechnende Lauflistung:	134.000 km

$$€ 25.876,54 \times 134.000 \text{ km} / 250.000 \text{ km} = € 13.869,83$$

Der Restwert des Fahrzeugs beläuft sich auf nicht mehr als € 10.000,00. Nach dem Vortrag der Beklagten unter Bezugnahme auf eine Bewertung des DAT-Portals für Gebrauchtfahrzeuge vom 22.09.2025 betrug der Händlerverkaufspreis in diesem Zeitpunkt € 10.429,00. Dieser Wert ist angemessen zu reduzieren, da er eine Gewinnmarge des Händlers umfasst. Soweit die Beklagte weiter zu Angeboten auf den Verkaufsplattformen mobile.de bzw. autoscout24.de mit einem mittleren Preis von € 12.400,00 vorgetragen hat, sind diese nicht geeignet, die Bewertung des DAT-Portals in Zweifel zu ziehen. Es handelt sich lediglich um einzelne Angebote, die nicht zwingend dem Wert des jeweils angebotenen Fahrzeugs entsprechen. Der von der Beklagten vorgetragene Restwert ist entgegen der Ansicht der Beklagten auch nicht unstrittig, da der Kläger mit Schriftsatz vom 23.09.2024 (Bl. 1265 ff. d.A.) einen Restwert von € 8.300,00 behauptet hatte.

Danach errechnet sich eine Summe aus Nutzungsvorteil und Restwert von allenfalls € 23.869,83 (€ 13.869,83 + € 10.000,00). Nutzungsvorteil und Restwert übersteigen den Fahrzeugwert bei Abschluss des Kaufvertrags von € 24.582,71 damit nicht. Dies

wäre im Übrigen auch bei Berücksichtigung des von der Beklagten vorgetragenen Händlerverkaufswert von € 10.429,00 nicht der Fall.

dd) Der Differenzschaden des Klägers ist auch nicht durch das von der Beklagten entwickelte Software-Update entfallen.

Beruft sich der Fahrzeughersteller auf die nachträgliche Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update, kann damit eine Schadensminderung verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, 2270, Rn. 80). Das war hier nicht der Fall. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, dass mit dem Software-Update Änderungen des Thermofensters verbunden gewesen wären.

ee) Dahinstehen kann, ob es sich auch bei der Fahrkurvenerkennung um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handelt, da sich hieraus kein Differenzschadensersatzanspruch des Klägers ergeben würde. Denn hinsichtlich der Fahrkurvenerkennung ist ein etwaiger Differenzschaden des Klägers durch das von der Beklagten entwickelte Software-Update entfallen. Mit dem bei dem Fahrzeug des Klägers durchgeführten Software-Update wurde die Fahrkurvenerkennung entfernt. Insoweit ist das Risiko von Betriebsbeschränkungen vollständig entfallen mit der Folge, dass der Kläger keinen Differenzschaden (mehr) geltend machen kann.

ff) Das Vorliegen sonstiger Abschalteneinrichtungen hat der Kläger nicht ausreichend vorgetragen.

Der Vortrag des Klägers zu Manipulationen des SCR-Katalysators ist unerheblich, da der Kläger bereits nicht ausreichend dargelegt hat, dass das Fahrzeug über einen SCR-Katalysator verfügt. Die Beklagte hat mehrmals darauf hingewiesen, dass in dem Fahrzeug kein SCR-Katalysator, sondern ein NOx-Speicherkatalysator verbaut ist. Der Vortrag des Klägers zur sog. Akustikfunktion bezieht sich auf die „Applikationsrichtlinie & Freigabevorgabe EA 189“ und damit auf die Motoren der Baureihe EA 189.

gg) Der erstmalige Vortrag des Klägers zur Absenkung der AGR-Rate in Abhängigkeit zum Umgebungsdruck mit Schriftsatz vom 17.10.2025 – mehr als fünf Jahre nach Klageerhebung und drei Tage vor dem Termin zur mündlichen Verhandlung – ist nicht

zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 531 Abs. 2 S. 1 ZPO nicht vorliegen. Unabhängig hiervon würde sich auch hieraus kein höherer Differenzschadensersatzanspruch des Klägers als 5 % ergeben.

b) Verzugszinsen aus dem Betrag von € 1.293,83 kann der Kläger von der Beklagten seit dem 11.07.2024 gemäß §§ 286 Abs. 1 S. 2, 291, 288 Abs. 1 BGB verlangen.

c) Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 2.077,74.

Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV kommt nicht in Betracht, da neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens keine Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten verlangt werden kann (vgl. BGH, Urt. v. 16.10.2023 - VIa ZR 14/22, BeckRS 2023, 32287, Rn. 13).

Verzug mit der Zahlung des Betrags des Differenzschadens (§§ 280, 286 BGB) lag mangels Mahnung nicht vor. Der Kläger hat mit anwaltlichem Schreiben vom 03.04.2020 (Anlage K 4, Bl. 287 ff. d.A.) einen erheblich überhöhten Schadensersatzbetrag geltend gemacht, weswegen die Beklagte die Erklärung nicht als Aufforderung zur Bewirkung der tatsächlich geschuldeten Leistung verstehen musste und auch nicht angenommen werden kann, dass der Kläger auch zur Annahme der geschuldeten Leistung bereit war (vgl. BeckOK BGB/Lorenz, 75. Ed. 1.8.2025, BGB § 286 Rn. 28).

Weitergehende Ansprüche auf Ersatz des „großen Schadens“ aus §§ 826, 31 BGB und § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB hat der Kläger nach der Antragsänderung nicht mehr geltend gemacht.

3. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 344 ZPO.

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeht nach §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

4. Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Sache keine grundsätzliche Bedeutung hat und weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordert (§ 543 ZPO).

5. Der Streitwert für das Berufungsverfahren war gemäß §§ 47, 48 GKG, § 3 ZPO auf den Wert des zunächst gestellten Berufungsantrags zu 1 in Höhe von € 22.348,68 festzusetzen. Maßgeblich für die Wertberechnung ist gemäß § 40 GKG der Zeitpunkt der Einleitung des Berufungsrechtszugs. Der zunächst hilfsweise gestellte Berufungsantrag zu 2 auf Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten betrifft denselben Gegenstand, weswegen der Wert des höheren Berufungsantrags zu 1 maßgeblich ist. Dem ursprünglichen Berufungsantrag zu 3 auf Feststellung des Annahmeverzuges kommt neben dem Antrag auf Verurteilung Zug um Zug kein eigenständiger wirtschaftlicher Wert zu und der zunächst gestellte Berufungsantrag zu 4 auf Feststellung, dass die Verurteilung auf einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung beruht, erhöht den Streitwert nicht (vgl. BGH, Beschl. v. 13.02.2013 - II ZR 46/13, NJW-RR 2013, 1022). Der ursprüngliche Berufungsantrag zu 5 bleibt als Nebenforderung gemäß § 43 Abs. 1 GKG unberücksichtigt.

Dr. Lösekrug  
Richter am Oberlandesgericht

Laut Protokoll verkündet am: 10.11.2025

■■■■■ Justizfachangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Zur Geschäftsstelle gelangt am: 11.11.2025

■■■■■ Justizfachangestellte