

Oberlandesgericht Nürnberg

Az.: 16 U 395/23
4 O 4266/22 LG Nürnberg-Fürth



IM NAMEN DES VOLKES

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 174759 [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Link Siry**, Nordring 98, 90409 Nürnberg, Gz.: [REDACTED]
[REDACTED]

wegen Schadensersatz

erlässt das Oberlandesgericht Nürnberg - 16. Zivilsenat - durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht v.Taysen, den Richter am Oberlandesgericht Dr. Ebner und die Vorsitzende Richterin am Landgericht C. Müller aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 06.02.2025 folgendes

Endurteil

- I. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 23.01.2023, Az. 4 O 4266/22, teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:
 1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 3.269,16 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.08.2022 zu zahlen.
 2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- II. Die weitergehende Berufung der Klagepartei wird zurückgewiesen.
- III. Von den Kosten des Rechtsstreits in beiden Instanzen tragen die Klagepartei 40 % und die Beklagte 60 %.
- IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 5.448,60 € festgesetzt.

Gründe:

I.

Von der Darstellung des Tatbestands wird gemäß § 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO abgesehen.

II.

Auf die zulässige Berufung der Klagepartei war das erstinstanzliche Urteil abzuändern. Denn der Klagepartei steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf den sog. „Differenzschaden“ aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe von 3.269,16 € nebst Zinsen zu. Die weitergehende Berufung war zurückzuweisen.

1.

Die Klagepartei hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf den sog. „Differenzschaden“ aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, weil das streitgegenständliche Fahrzeug mit unzulässigen Abschaltanlagen im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgerüstet ist. Der Anspruch besteht in Höhe von 3.269,16 € nebst Zinsen.

a)

Wie der Bundesgerichtshof nach Erlass des landgerichtlichen Urteils auf der Grundlage der Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs (vgl. Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111) entschieden hat, steht dem Käufer eines Kraftfahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltanlage im Sinne des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versehen ist, nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV zwar kein Anspruch auf Rückabwicklung des mit dem Verkäufer geschlossenen Vertrags zu (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 19 ff. bei juris). Jedoch hat der Käufer einen Anspruch auf Ersatz des sog. „Differenzschadens“. Der Schadenersatzanspruch knüpft dabei an die Übereinstimmungsbescheinigung

an, die unzutreffend ist, wenn das Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist. Die Bescheinigung weist dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aus. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV i.V.m. Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 schützen zwar das Vertrauen des Käufers auf die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit allen maßgebenden Rechtsakten beim Fahrzeugkauf. Der Schutz erstreckt sich aber nicht auf das Interesse des Käufers, nicht an dem Vertrag festgehalten zu werden. Das Unionsrecht verlangt nicht, dass der Käufer so zu stellen ist, als habe er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen. Gleichwohl ist dem Käufer nach Maßgabe der Differenzhypothese ein „Differenzschaden“ entstanden (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 28). Auf Grund möglicher Maßnahmen durch die Zulassungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 FZV steht die zweckentsprechende Nutzung des erworbenen Fahrzeugs in Frage, was den objektiven Wert des Kaufgegenstands im Zeitpunkt des Vertragsschlusses mindert (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 41). Dieser „Differenzschaden“ ist auf eine Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des Kaufpreises rechtlich begrenzt (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 73).

b)

Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, da das streitgegenständliche Fahrzeug unzulässige Abschaltvorrichtungen jedenfalls im Bereich der implementierten Korrekturfunktionen der Abgasrückführung (aa)) und der mit der Fahrkurvenerkennung verknüpften Funktionen (bb)) aufweist. Ob die sog. „Basiskennfeldbedatung“ als solche bereits als unzulässige Abschaltvorrichtung zu qualifizieren ist und ob ein engeres Thermofenster zum Einsatz kommt, als beklagten-seits vorgetragen, kann mangels Auswirkung auf den Differenzschaden dahinstehen. Für eine sich aus der Überschreitung des Grenzwerts ergebende weitere, unbekannte Abschaltvorrichtung hat die Klagepartei keine hinreichenden Tatsachen vorgetragen.

aa)

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Bereich der implementierten Korrekturfunktionen der Abgasrückführung.

(1)

Wie ausgeführt, ist eine Übereinstimmungsbescheinigung dann unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG)

Nr. 715/2007 ausweist. Auf den Inhalt der zugrundeliegenden EG-Typgenehmigung kommt es nicht an (BGH, a.a.O., Rn. 34).

(2)

Unter welchen konkreten Umständen eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, richtet sich nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Als „Abschaltvorrichtung“ definiert Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 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“.

(a)

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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007“ ist der Klagepartei zugewiesen (BGH, a.a.O., Rn. 53). Sie umfasst insoweit - wie die ausdrückliche Inbezugnahme der einschlägigen Vorschriften zeigt - grundsätzlich auch schon den Vortrag, dass durch die Funktionsänderung überhaupt „die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“.

Die schlichte Behauptung, die jeweils inkriminierte Funktionsänderung beeinflusse das Emissionskontrollsystem in einer Weise, durch die seine Wirksamkeit verringert wird, ist im klägerischen Vorbringen in den sog. „Diesel-Verfahren“ regelmäßig zumindest konkludent enthalten. Weitergehender eigener Vortrag zu konkreten Auswirkungen, insbesondere zum Vergleich der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden „Gesamtsystems“, kann von den Klageparteien hingegen nicht erwartet werden.

Die Klagepartei hat vorliegend durch ihre Behauptung, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine unzulässige temperaturabhängige (Thermofenster von 20 bis 30 Grad Celsius) und umgebungsdruckabhängige Abschaltvorrichtung, da die Software zur Reduzierung der Abgasrückführung die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, einschränke, insoweit zunächst ausreichend vorgetragen, zumal die Beklagtenseite zunächst selbst den Verbau eines „weiten“ außen-temperaturgesteuerten Thermofensters im Temperaturbereich zwischen -24 und +70 Grad Celsius unstreitig stellt.

Hinsichtlich der zugrundezulegenden Tatsachen sind zugunsten der Klagepartei auch die von der Beklagten insbesondere im Schriftsatz vom 28. Januar 2025 dargelegten Grundsätze zur Steuerung der AGR in EA288-Motoren (AGR-Korrekturfunktionen, insbesondere mittels HFM- und SiLLK-Sensoren) zugrundezulegen. Die Klagepartei ist dem nicht entgegengetreten.

Nach dem Grundsatz der Gleichwertigkeit des Parteivorbringens kann sich die Klagepartei die von ihrem Sachvortrag abweichenden Behauptungen der Beklagtenseite hilfsweise zu eigen machen und ihre Klage darauf stützen (vgl. BGH, Urteil vom 23. Juni 1989 - V ZR 125/88, Rn. 16 bei juris m.w.N.). Dabei ist es nicht erforderlich, dass sich die Klagepartei dem Vorbringen der beklagten Partei ausdrücklich anschließt, weil nach allgemeinen Grundsätzen davon auszugehen ist, dass der Prozessgegner sich ein für ihn günstiges Vorbringen der Gegenseite zumindest hilfsweise zu eigen macht, insbesondere, wenn es nicht im Widerspruch zu seinen eigenen Ausführungen steht (vgl. BGH, Urteil vom 17. Januar 1995 - X ZR 88/93, Rn. 20; Beschluss vom 6. September 2022 - VIII ZR 352/21, Rn. 15, jeweils bei juris). Wenn die Klagepartei den Vortrag der beklagten Partei allerdings bestreitet, ist es nicht zulässig, ihr einen Erfolg aufzunötigen, den sie mit dieser tatsächlichen Begründung nicht haben will (vgl. BGH, Urteil vom 23. Juni 1989 - V ZR 125/88, Rn. 16, bei juris). Selbiges muss auch für als gerichtskundig dargelegte Tatsachen gelten.

Der Senat geht daher davon aus, dass sich die Klagepartei den nicht im Widerspruch zu ihrem Vorbringen stehenden Tatsachenvortrag der Beklagten zur Steuerung der Abgasrückführung zumindest hilfsweise - soweit für sie günstig - zu eigen macht.

(b)

Hinsichtlich des beklagtenseits eingesetzten AGR-Systems wurde vom Gerichtshof der Europäischen Union bereits entschieden, dass auch diese sog. „motorinterne Strategie“, die darin besteht, die Entstehung von Schadstoffen im Motor selbst zu verringern, dem Begriff des „Emissionskontrollsystems“ unterfällt. Aus Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 könne nicht geschlossen werden, dass eine solche motorinterne Einrichtung technisch nicht zum Emissionskontrollsystem gehören könnte, weil sie es ermöglicht, die Menge der NO_x-Emissionen anhand im Voraus festgelegter Parameter zu kontrollieren (EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216, Rn. 90). Das AGR-System dient als Teil des Emissionskontrollsystems der Kontrolle der NO_x-Emissionen. Dass die Reduktion der Stickoxide mittels einer Abgasrückführung in der Weise erfolgt, dass Einfluss auf die motorische Verbrennung genommen wird, macht diese nicht zum Teil des Motors (VG Schleswig, Urteil vom 17. Januar 2024 - 3 A 332/20, BeckRS 2024, 239, Rn. 395, 396). Anders ausgedrückt: Indem sich der Fahrzeugher-

steller entscheidet, den motorinternen Verbrennungsvorgang zur Abgasreinigung zu verwenden, unterstellt er den gesamten Vorgang auch dem Regime des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

(c)

Es liegt hier sowohl hinsichtlich der innermotorischen Messdatenerfassung als auch durch die Verwertung dieser Daten in der Motorsteuerung ein Konstruktionsteil im Sinne der Bestimmung vor. Wie vom EuGH entschieden, geht aus Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hervor, dass unter den Begriff der Abschaltvorrichtung im Sinne dieser Bestimmung „ein“, das heißt jedes Konstruktionsteil fällt. Eine solche Definition der Abschaltvorrichtung verleihe dem Begriff „Konstruktionsteil“ eine große Tragweite, die sich sowohl auf die mechanischen Teile als auch auf die ihre Aktivierung steuernden elektronischen Teile erstreckt, soweit sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirken und dessen Wirksamkeit verringern. (EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216, Rn. 64). Auch eine in den Rechner zur Motorsteuerung integrierte oder auf ihn einwirkende Software ist daher ein „Konstruktionsteil“ im Sinne dieser Bestimmung, da sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit verringert (EuGH, a.a.O., Rn. 68).

Der Begriff des Konstruktionsteils ist demnach weder auf eine Temperaturmessung außerhalb des Fahrzeugs, noch überhaupt auf eine Messung der Temperatur beschränkt, sondern erfasst im Grundsatz auch innermotorische Messungen, also die Messung und Erfassung sämtlicher weiteren Parameter (u.a. auch Temperatur- und Druckmessungen) und deren Verwertung in der Motorsteuerungssoftware, wenn sie von ihrer Funktion her darauf ausgerichtet sind, ein beliebiges Teil des Emissionskontrollsystems (hier die AGR-Rate) zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren. Insbesondere durch die beklagenseits dargelegte Bedatung und stetige Anpassung der AGR-Rate in Abhängigkeit von innermotorischen Temperaturgrößen (interne Faktoren wie: Temperatur des Kühlmittels, des Motoröls, des rückgeführten Abgases) und auch von sich verändernden Umweltbedingungen (externe Faktoren wie: Umgebungstemperatur, Temperatur der angesaugten Frischluft) und die unter Bezugnahme auf einen Sachverständigen in einem österreichischen Zivilverfahren gemachten Ausführungen, wonach viele Funktionen innerhalb der Motorsteuerungssoftware an Eingangsparameter wie Temperaturen, Fahrzeuggeschwindigkeit, Motordrehzahl, Getriebeparameter, Leistungsanforderungen und dergleichen geknüpft sind, erfüllen die Voraussetzungen eines Konstruktionsteils im Sinne der Bestimmung, da sie im Grundsatz die AGR-Rate mitbestimmen und diese (also das Emissionskontrollsystem) verändern. Ob die AGR-Rate letztlich durch eine Temperaturmessung mittels eines außen am Fahrzeug liegenden Sensors oder durch Messungen im Motorinneren gesteuert wird, ist für die

rechtliche Bewertung unerheblich (so auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 - 8 U 8/22, BeckRS 2024, 10381, Rn. 50). Dass die eingesetzten Konstruktionsteile darauf ausgerichtet sind, ein beliebiges Teil des Emissionskontrollsystems (also hier die AGR-Rate) zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wird von der Beklagten nicht in Abrede gestellt.

(d)

Die erforderliche Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, wird von der Beklagten - jedenfalls im Hinblick auf die im zweiten Schritt stattfindende innermotorische Korrektur der AGR-Rate - nicht substantiiert in Abrede gestellt, wobei dahinstehen kann, ob es hierbei auf die sog. „End-of-pipe“-Emissionen ankommt, also beispielsweise eine - durch eine Verringerung der AGR-Rate bedingte - Erhöhung von NO_x-Roh-Emissionen, eine Kompensation durch das System der Abgasnachbehandlung zu berücksichtigen wäre (so BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 51 bei juris; Schröder, NZV 2023, 441 Rn. 48; offengelassen von VG Schleswig, Urteil vom 20. Februar 2023 - VG 3 A 113/18, BeckRS 2023, 2863, Rn. 208).

Nach dem Wortlaut der Vorschrift wird jede Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems erfasst, d.h. jede relative Veränderung im Vergleich zweier Werte. Auf den Grad der Veränderung kommt es demnach nicht an (VG Schleswig, a.a.O., Rn. 219). Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer solchen Funktionsänderung ist „nicht die Einhaltung des Grenzwerts“ (im Prüfstandsbetrieb), sondern die „Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs“, zu deren Beurteilung es eines „Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems“ bedarf (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 51 bei juris). Mit anderen Worten: Nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs ist eine Funktionsänderung nicht erst dann als (grundsätzlich) unzulässig einzustufen, wenn sie kausal dafür ist, dass geltende Grenzwerte nicht überschritten werden (in absoluter Hinsicht), sondern immer schon dann, wenn sie im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des Emissionskontrollsystems zu einer relativen (und sei es auch nur einer geringfügigen) Herabsetzung von dessen Wirksamkeit führt.

Die Beklagte stellt nicht in Abrede, dass es jedenfalls im Bereich der Korrektur der AGR-Rate zu solchen Erhöhungen kommen kann, stellt damit eine mögliche Erhöhung unstrittig.

Soweit die Beklagte im Hinblick auf die Umgebungsdruckkorrektur und im Hinblick auf die im zweiten Schritt erfolgende Korrekturfunktion und die ihr zugrundeliegenden Daten vorbringt, dass dem KBA diese Korrekturfunktion und die ihr zugrundeliegenden Daten offengelegt und gegeben-

nenfalls geprüft wurden, ist dies für das Zivilverfahren nicht entscheidend denn, wie der Bundesgerichtshof im Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 34 bei juris entschieden hat, kann die Tatbestandswirkung einer EG-Typgenehmigung einem Anspruch des Fahrzeugkäufers auf Ersatz des Differenzschadens nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV jedenfalls auf Tatbestandsebene nicht entgegengehalten werden. Folglich ist im Zivilprozess - unabhängig von einer erteilten Typengenehmigung und dem dieser zugrundeliegenden Prüfungsumfang - die Frage einer unzulässigen Abschaltvorrichtung eigenständig zu prüfen.

In der vorliegenden Konstellation greifen nach Auffassung des Senats unter den gegebenen Umständen die Grundsätze der sog. sekundären Darlegungslast ein (vgl. hierzu Zöller/Greger, ZPO, 35. Aufl. 2024, § 138 Rn. 8b m.w.N.). Eine sekundäre Darlegungslast kann den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei treffen, wenn diese keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Gegner alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Genügt der Anspruchsgegner seiner sekundären Darlegungslast nicht, gilt die Behauptung des Anspruchstellers nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (BGH, Urteil vom 24. März 2022 - VII ZR 266/20, Rn. 24 bei juris; Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 192/20, NJW 2022, 321, Rn. 26; Urteil vom 8. März 2021 - VI ZR 505/19, NJW 2021, 1669, Rn. 25 ff. m.w.N.; Urteil vom 17. November 2022 - VII ZR 623/21, BeckRS 2022, 35297, Rn. 20). Es obliegt dem beklagten Fahrzeughersteller hiernach, seinerseits konkret zu den Auswirkungen einer konkret implementierten Funktionsänderung vorzutragen:

Die Klagepartei hat mit dem hier als unstreitig zugrundezulegenden Parteivorbringen über die Korrektur der AGR-Rate die maßgebliche Hürde genommen, die darin besteht, dass sie ihrerseits zunächst wenigstens „greifbare Anhaltspunkte“ für die Richtigkeit ihrer Behauptung liefern muss (Zöller/Greger, a.a.O., vor § 284 Rn. 34 m.w.N.).

Nachdem die Beklagte eine mit der Korrektur einhergehende Verringerung der AGR-Rate und eine hiermit verbundene Erhöhung der NOx-Emissionen bereits nicht (substantiiert) in Abrede stellt und diesbezüglich nur allgemein und (dies auch nur auf das von außen am Fahrzeug gemessenen Temperaturen abhängige (weite) Thermofenster und den Umgebungsdruck bezogen) mit Motorschutzgründen argumentiert, wird sie mit ihrem Vortrag der sie treffenden sekundären Darlegungslast nicht gerecht. Was die vom BGH verlangte Gesamtbetrachtung (im Sinne einer Vergleichsbetrachtung) angeht, müsste sie umfassend zur Funktionsweise der innermotorischen Messungen (insbesondere Temperaturmessungen aber auch andere Messungen) sowie den hieraus in der Motorsteuerung veranlassten Veränderungen bei der AGR-Rate in allen für die Be-

urteilung maßgebenden Einzelheiten vortragen. Der gebotene umfassende Vortrag müsste sowohl die isolierten Auswirkungen der Messungen auf die Abgasreinigung als auch dessen Einfluss „unter dem Strich“ (d.h. unter Berücksichtigung sonstiger verbauter Komponenten) für die Wirksamkeit des Gesamtsystems der Emissionskontrolle behandeln. Der Vortrag müsste darüber hinaus auch eine Differenzierung nach den bei normaler Fahrzeugnutzung zu erwartenden, durchaus unterschiedlichen Betriebssituationen vornehmen, wie beispielsweise bei der am Anfang jeder Fahrt stehenden Warmlaufphase des Fahrzeugs nach dem Motorstart. Sollte nämlich zumindest eine üblicherweise auftretende Fahrsituation verbleiben, für die unter irgendwelchen normalerweise möglichen Begleitumständen bei dem gebotenen „Vergleich der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems“ eine tatsächliche Verringerung der Wirksamkeit des unveränderten Gesamtsystems nicht auszuschließen ist, dann würde die Behauptung, dass es sich beim dem/den verbauten „Konstruktionsteil(en)“ um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt, schon deshalb als unstreitig zu behandeln sein. Da die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast gar nicht erst (ausreichend) nachkommen ist, gilt die entsprechende Behauptung als zugestanden (§ 138 Abs. 3 ZPO).

(e)

Mangels näheren Sachvortrags ist vorliegend auch zugrunde zu legen, dass die Änderungen - zumindest teilweise - auch unter Fahrbedingungen stattfinden, wie sie im Unionsgebiet üblich sind. So sind nach dem EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605, Rn. 41 ff. etwa Umgebungstemperaturen von weniger als 15 Grad Celsius sowie das Fahren auf Straßen über 1.000 Höhenmetern im Unionsgebiet üblich.

Nachdem hier keinerlei Angaben zu einzelnen Veränderungen, insbesondere in Bereichen, die nicht vom Prüfverfahren erfasst, aber im Unionsgebiet üblich sind, von der Beklagten gemacht werden, genügt sie wiederum ihrer sekundären Darlegungslast nicht, so dass die klägerische Behauptung, dass dies bereits bei Temperaturen außerhalb von 20 bis 30 Grad Celsius stattfindet, wiederum als zugestanden gilt.

(f)

Die vorliegende Abschaltvorrichtung ist nicht gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig.

Die aufgrund des Beklagtenvorbringens hier allein in Betracht kommende Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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. Sie ist eng auszulegen. Die Voraussetzungen müssen zunächst kumulativ vorliegen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605, Rn. 61; Urteil vom 8. November 2022 - C-873/19, NJW 2022, 3769, Rn. 88 m.w.N.; Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111, Rn. 62).

Eine Abschaltvorrichtung kann hiernach nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor zu vermeiden, wobei die Risiken so schwer wiegen müssen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605, Rn. 62).

Eine Abschaltvorrichtung ist ferner nur dann „notwendig“ im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung keine andere technische Lösung die vorgenannten unmittelbaren Risiken abwenden kann (EuGH, a.a.O., Rn. 69).

Abgesehen von alledem entnimmt der EuGH dem Ziel der Verordnung einen ungeschriebenen Ausschlussgrund für die Anwendung der Ausnahme in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach eine Abschaltvorrichtung, 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 wäre, dem mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfolgten Ziel, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, zuwiderliefe, da es hiermit zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der NO_x-Emissionen von Fahrzeugen käme (vgl. EuGH, a.a.O. Rn. 63). Eine solche Abschaltvorrichtung kann nicht notwendig sein (vgl. EuGH, a.a.O., Rn. 64).

Die Beklagte, die die Darlegungs- und Beweislast dafür trägt, dass eine festgestellte Abschaltvorrichtung zulässig ist (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 54 bei juris), hat nicht dargelegt, dass die jeweilige Veränderung der AGR-Rate notwendig ist, um den Motor vor den dargelegten Beschädigungen oder Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Zunächst beschränkt sie die Rechtfertigung rein auf Anpassungen der AGR-Rate, die auf am Fahrzeugäußeren gemessene Temperaturgrößen bzw. Umgebungsdruck beruhen, so dass aufgrund anderer Parameter veranlasste Anpassungen nicht gerechtfertigt wä-

ren. Zudem hat die Beklagte nur allgemein Ausführungen dazu gemacht, welche Risiken bei dem Betrieb der Abgasrückführung bestehen. Ob diese Risiken vorliegen und unter die Ausnahmegvorschrift fallen, kann aber letztlich dahinstehen. Entscheidend ist - und hierauf kommt es letztlich an - dass auch im konkreten Einzelfall keine andere technische Möglichkeit offensteht. Die Beklagte trägt noch nicht einmal ansatzweise vor, dass zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung keine andere technische Lösung zur Verfügung stand, die die von ihr behaupteten unmittelbaren Risiken hätte abwenden können.

Letztlich lässt sich mangels Substantiierung auch nicht erkennen und wird wiederum nicht dargelegt, ob die Bereiche in denen die AGR-Rate aus Motorschutzgründen unter normalen Betriebsbedingungen verringert ist, den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren muss, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist.

bb)

Im streitgegenständlichen Fahrzeug kommt außerdem eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer Fahrkurvenerkennung, die mit der Abgasnachbehandlung durch den NOx-Speicher-Katalysator (NSK) verknüpft ist und Auswirkungen auf die NOx-Emissionen hat, zum Einsatz.

(1)

Unstreitig ist das streitgegenständliche Fahrzeug seit dem Erwerbszeitpunkt der Klagepartei mit einer Fahrkurvenerkennung ausgestattet. Durch das streitgegenständliche Fahrzeug werden mittels der Fahrkurvenerkennung die Vorkonditionierung des Fahrzeugs (Precon) sowie der Prüfstandsfahrzyklus (NEFZ) erkannt, um am Ende des Precon eine vollständige Regeneration auszulösen, sodass der NSK zu Beginn der NEFZ-Fahrt nahezu leer ist und dass innerhalb des NEFZ der NSK an zeitlich genau definierten Punkten regeneriert. Weiter erfolgt bei erkanntem NEFZ anstelle der beladungs- und streckengesteuerten Entladung des NSK wie im Straßenbetrieb eine rein streckengesteuerte Entladung des NSK, sodass es während der Dauer des NEFZ nur zu zwei Regenerationsevents kommen kann. Zudem führt die im streitgegenständlichen Fahrzeug hinterlegte Fahrkurvenerkennung dazu, dass in Abhängigkeit von der Abgastemperatur und der Alterung des NSK eine Heizmaßnahme im NEFZ aktiviert werden konnte. In diesem Falle führt dies dazu, dass die Temperatur des NSK im NEFZ unmittelbar vor dem ersten NSK-Regenerationsevent erhöht wurde.

(2)

Die erforderliche Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, wird von der Beklagten nicht substantiiert in Abrede gestellt.

Wie bereits unter II. 1. aa.) (2) (d) näher ausgeführt, ist eine Funktionsänderung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht erst dann als unzulässig einzustufen, wenn sie kausal dafür ist, dass geltende Grenzwerte nicht überschritten werden, sondern immer schon dann, wenn sie im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des Emissionskontrollsystems zu einer relativen Herabsetzung von dessen Wirksamkeit führt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 51 bei juris).

Die Klagepartei hat vorgetragen, dass durch die Fahrkurvenerkennung auf dem Prüfstand eine „saubere“ NSK-Strategie, im Straßenverkehr eine „unsaubere“ NSK-Strategie zum Einsatz komme. Messungen zeigten im realen Straßenverkehr einen höheren NOx-Ausstoß.

In der vorliegenden Konstellation greifen nach Auffassung des Senats unter den gegebenen Umständen auch hier die bereits dargelegten Grundsätze der sog. sekundären Darlegungslast ein. Es obliegt dem beklagten Fahrzeughersteller hiernach, seinerseits konkret zu den Auswirkungen einer konkret implementierten Funktionsänderung vorzutragen:

Die Beklagte hat insoweit vorgetragen, dass die Fahrkurvenerkennung im regulatorisch relevanten Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung zu keinen grenzwertkausalen Emissionsauswirkungen geführt habe. Eigene Messungen der Beklagten hätten sogar ergeben, dass die Fahrkurvenerkennung überhaupt keinen außerhalb der üblichen Messstreuungen liegenden Einfluss auf die NOx-Emissionen habe. Die Messungen seien zunächst an einem Feldfahrzeug durchgeführt worden, bei dem sämtliche an die Fahrkurvenerkennung geknüpften Funktionen aktiviert gewesen seien. Sodann seien sog. B-Messungen erfolgt, bei denen mit der Deaktivierung der Fahrkurvenerkennung im NEFZ die an die Fahrkurvenerkennung geknüpften Funktionen deaktiviert gewesen seien. Die an die Fahrkurvenerkennung geknüpfte, gezielte Platzierung des Regenerationsevents im Precon sei hingegen sowohl in der A- als auch in der B-Messung aktiv gewesen.

Diese Ausführungen ändern nichts daran, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems durch die Nutzung der Fahrkurvenerkennung im normalen Fahrzeugbetrieb gegenüber dem Betrieb auf dem Prüfstand verringert ist: Zum einen bezieht sich die Beklagte zum Beleg des Gegenteils auf Messungen, die unter Beibehaltung der Entleerung des NSK durch eine gezielte Regeneration am Ende des Precon durchgeführt wurden. Der angeblich fehlende messbare Einfluss der

Fahrkurvenerkennung wurde also nach der eigenen Darlegung der Beklagten nur durch Beibehaltung einer mit der Fahrkurvenerkennung verknüpften Funktion erreicht. Zum anderen beschränkt die Beklagte ihre Darlegung darauf, dass die Fahrkurvenerkennung keinen „außerhalb der üblichen Messstreuungen liegenden“ Einfluss auf die NOx-Emissionen habe. Diese Einschränkung ist dahin gehend zu verstehen, dass die Fahrkurvenerkennung mit den daran anknüpfenden Funktionen in einem nicht näher mitgeteilten Umfang der „üblichen Messstreuung“ durchaus Einfluss auf die NOx-Emissionen hat, sie also in dieser Höhe nur auf dem Prüfstand verringert.

Damit hat die Beklagte die Behauptung der Klägerin zur Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems nicht ausreichend bestritten, § 138 Abs. 1 bis 3 ZPO. Es ist der Beklagten als Herstellerin des Fahrzeugs ohne weiteres möglich darzulegen, welche NOx-Emissionswerte bei dem konkreten Fahrzeug unter Ausbedatung sämtlicher Abschaltseinrichtungen festzustellen sind. Sie kann sich deshalb im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast nicht auf ein bloßes Bestreiten beschränken, vgl. OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023 - 13 U 892/21, Rn. 60 ff.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22, Rn. 39ff, jeweils bei juris.

(3)

Gründe, die den Einsatz der mit der Fahrkurvenerkennung verbundenen emissionsbeeinflussenden Funktionen im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise rechtfertigen, trägt die Beklagte nicht vor und sind auch sonst nicht ersichtlich. Es ist schon nicht erkennbar, inwiefern eine Einrichtung, die darauf abzielt, das Emissionsverhalten des Fahrzeugs nur auf dem Prüfstand – wenn auch nicht in grenzwertrelevanter Weise – zu verbessern, aus einem der in Art. 5 Abs. 2 S. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Gründe erforderlich sein sollte (vgl. OLG Karlsruhe Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 427/22, BeckRS 2024, 5992 Rn. 32, bei beck-online).

c)

Für die Kausalität kann sich die Klagepartei auf den Erfahrungssatz berufen, dass sie den Kaufvertrag zu diesem Preis nicht geschlossen hätte (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 55). Ein Käufer wird regelmäßig darauf vertrauen, dass die Zulassungsvoraussetzungen vorliegen und keine einschränkenden Maßnahmen mit Rücksicht auf unzulässige Abschaltseinrichtungen erfolgen können (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 56).

d)

Die Beklagte handelte schuldhaft. Da sie ein Schutzgesetz objektiv verletzt hat, besteht eine Verschuldensvermutung, die die Beklagte ausräumen muss (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 59). Maßgeblich

hinsichtlich des Verschuldens ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags.

aa)

Die Beklagte hat den Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs nicht durch die Berufung auf eine Verhaltensänderung widerlegt.

Dem Fahrzeughersteller kann unter Umständen der Vorwurf einer fahrlässigen Schädigung solcher Käufer nicht mehr gemacht werden, die ein Fahrzeug nach der Verhaltensänderung des Herstellers gekauft haben, wenn der Fahrzeughersteller die Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung in einer Art und Weise bekanntgegeben hat, die eine allgemeine Kenntnisnahme erwarten lässt, und er eine Beseitigung der betreffenden Abschalteneinrichtung allgemein, d.h. insbesondere nicht nur für neue, sondern auch für gebrauchte Kraftfahrzeuge veranlasst hat (BGH, a.a.O., Rn. 61).

Soweit sich die Beklagte auf eine Änderung ihres Verhaltens durch die Information des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) über die Fahrkurvenerkennung im Oktober 2015, Beseitigung der Fahrkurvenerkennung in neu zu produzierenden Fahrzeugen und das Angebot freiwilliger Software-Updates zur Entfernung der Fahrkurvenerkennung (soweit vorhanden) stützt, widerlegt dies ein Verschulden nicht. Vorliegend erwarb die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug bereits am 14. Juni 2014, mithin vor der Information des KBA. Überdies trägt die Beklagte nicht vor, dass sie für das streitgegenständliche Fahrzeug ein Softwareupdate, das die Fahrkurvenerkennung entfernt, entwickelt hatte und der Klagepartei das Aufspielen angeboten hatte. In Bezug auf die im AGR-Bereich verordnete Abschalteneinrichtung ist nicht vorgetragen, dass ein Software-Update (auch) zu einer Beseitigung der Korrektur der AGR-Rate aufgrund innermotorischer Messungen führen würde. Im Übrigen hat die Beklagte mit der Information des KBA die Fahrkurvenerkennung schon nicht in einer Art und Weise bekanntgegeben, die eine allgemeine Kenntnisnahme erwarten lässt. Gleiches gilt für die vorgetragene Übermittlung der BES/AES-Dokumentation an die Typengenehmigungsbehörde.

bb)

Der von der Beklagten geltend gemachte unvermeidbare Verbotsirrtum ist nicht hinreichend dargelegt. Erforderlich wäre, dass sowohl der Irrtum als solcher wie auch die Unvermeidbarkeit konkret dargelegt und bewiesen wird (vgl. BGH a.a.O., Rn. 63). Auf die Frage, ob der Irrtum unvermeidbar war, kommt es erst dann an, wenn der Irrtum konkret dargelegt ist. Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Ver-

treter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, Rn. 14 bei juris). Auf die Frage, ob eine Abschalteinrichtung durch das KBA genehmigt war oder genehmigt worden wäre, kommt es erst nach der Feststellung des Irrtums an (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 15). Die Beklagte hat schon keinen konkreten Verbotsirrtum dargelegt. Sie hat keine Ausführungen zum Bewusstsein ihrer verfassungsmäßigen Vertreter in Bezug auf die Korrektur der AGR-Rate aufgrund innermotorischer Messungen sowie die Einflussnahme auf den NSK-Katalysator mittels Fahrkurvenerkennung gemacht. Im Übrigen kann sich ein Hersteller nicht ohne Weiteres und gestützt auf eine zu einem bestimmten Zeitpunkt mehr oder weniger verbreitete Auffassung von der Zulässigkeit bestimmter Abschalteinrichtungen entlasten (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 69 bei juris). Auf die Frage einer tatsächlichen oder hypothetischen Genehmigung durch das KBA kommt es damit schon nicht mehr an.

e)

Bezüglich der Schätzung des „Differenzschadens“ in den Fällen des Vertrauens eines Käufers auf die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung bei Erwerb eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs hat der BGH Vorgaben des Unionsrechts (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111) für die Anwendung des nationalen Rechts sowohl in Bezug auf die Untergrenze als auch auf die Obergrenze des nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu gewährenden Schadensersatzes gesehen, die das Schätzungsermessen des Senats innerhalb einer Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzen. Maßgebliche Faktoren für die Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses sind unter anderem die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände, das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls, wobei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung maßgebend ist (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 73 ff. bei juris; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, Rn. 34 bei juris; vgl. auch OLG München, Urteil vom 9. Oktober 2023 - 36 U 7055/22, BeckRS 2023, 28301 Rn.

48). Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist der Tatrichter bei seiner Schätzung innerhalb des Rahmens nicht gehalten (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 78 bei juris).

aa)

Der Senat schätzt den Schaden der Klagepartei unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles auf 12 % des gezahlten (Brutto-)Kaufpreises (vgl. auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 9. April 2024 - 8 U 201/21 und Urteil vom 30. April 2024 - 8 U 48/23, jeweils bei juris). Dabei hat der Senat die Ausgestaltung der gegenständlichen Abschalteinrichtungen sowie insbesondere die Gefahr in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen, ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit im Zeitpunkt des Erwerbs und das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens berücksichtigt. Der Beklagten kann nach dem Gesagten lediglich fahrlässiges Verhalten zu Last gelegt werden.

Soweit die Klagepartei rügt, im streitgegenständlichen Fahrzeug kämen neben den bereits genannten Funktionen weitere Maßnahmen zur Beeinflussung der Emissionskontrollstrategie zum Einsatz (insbesondere ein engeres Thermofenster als beklagtenseits vorgetragen), folgt hieraus vorliegend kein über 12 % hinausgehender „Differenzschaden“, weil diese und ggf. an sie geknüpfte Korrekturfunktionen der AGR-Rate sowie der Regeneration des Katalysators bereits im Rahmen der oben geschilderten haftungsbegründend Funktionsweise der AGR und des Katalysators zum Tragen kommen und bei der Schadensbemessung bereits im Rahmen der Stilllegungsfahrer Berücksichtigung gefunden haben.

bb)

Der Differenzschaden beläuft sich daher vorliegend auf 3.269,16 €. Eine (teilweise) Aufzehrung ist nicht eingetreten.

Nutzungsvorteile (1) und Restwert des Fahrzeugs (2) sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich „Differenzschaden“) übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 80 bei juris).

(1)

Der Senat stellt für die Ermittlung des Nutzungsvorteils auf die vom BGH gebilligte lineare Be-

rechnungsmethode ab (vgl. hierzu OLG München, Urteil vom 21. Februar 2022 - 21 U 3704/21, Rn. 83; BGH, Beschluss vom 22. Februar 2022 - VIII ZR 434/21, Rn. 19, jeweils bei juris).

Mithin hat der Senat die Höhe des anzurechnenden Nutzungsvorteils nach folgender Formel ermittelt:

$$\text{Nutzungsvorteil} = [\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Strecke (seit Erwerb)}] / \text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}.$$

Der Senat schätzt (§ 287 ZPO) die Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf Grund des vorliegenden Fahrzeugtyps, im Hinblick auf Haltbarkeit, Qualität und die Größe des Motors auf 250.000 km (vgl. zur Schätzung BGH, Urteil vom 23. März 2021 - VI ZR 3/20, Rn. 11 bei juris).

Der Senat hat keinen Anlass im Hinblick darauf, dass Diesel-Fahrzeuge teils mit einer Laufleistung von deutlich mehr als 250.000 km noch zum Kauf angeboten werden und einem - zu einer schonenderen Abnutzung führenden - größeren Hubraum eine höhere Gesamtlauflistung anzunehmen. Dass einzelne Fahrzeuge eine (auch weitaus) höhere Gesamtlauflistung erreichen, lässt sich nicht verallgemeinern. Der Hubraum als Teil des Motors ist nur ein Teil des Fahrzeugs, für die Bemessung der Gesamtlauflistung ist jedoch auf das Gesamtfahrzeug abzustellen, das aus zahlreichen elektronischen, elektrischen und mechanischen Komponenten besteht. Gerade die elektrischen und elektronischen Komponenten sind häufig fehleranfällig.

Der Senat hat ebenfalls keinen Anlass mit Blick auf die bisherige durchschnittliche jährliche Fahrleistung von etwa 9.669 km eine geringere Gesamtfahrleistung in Ansatz zu bringen. Die Prognose der erwarteten Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt für die Berechnung der Nutzungsvorteile kann nicht anhand der tatsächlichen individuellen Durchschnittsfahrleistung erfolgen (vgl. OLG Celle Ur. v. 19.6.2024 – 7 U 149/22, BeckRS 2024, 13827 Rn. 63-67, beck-online, Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 19. Oktober 2022 – 4 U 203/21 –, Rn. 26, juris). Für die zu erwartende Gesamtlauflistung ist nicht die mögliche Laufleistung des Motors an sich, sondern die Lebensdauer des (gesamten) Fahrzeugs maßgebend. Dieses kann nicht losgelöst von der Motorisierung, der Qualität und der Preisklasse des Fahrzeugs beurteilt werden. Da Fahrzeuge aus verschiedenen Teilen mit unterschiedlicher Lebensdauer bestehen und bei zunehmender Nutzungsdauer die Reparaturanfälligkeit steigt, werden in aller Regel bereits wirtschaftliche Erwägungen dazu führen, dass eine mögliche Lebensdauer des Motors nicht ausgeschöpft wird und daher nicht mit der maßgeblichen Gesamtnutzungsdauer des Fahrzeugs gleichzusetzen ist. Zudem kommt es auf die unter gewöhnlichen Umständen zu erzielende (durchschnittliche) Gesamt-

fahrleistung des Fahrzeugs an und nicht darauf, welche Gesamtaufleistung das Fahrzeug unter günstigen Bedingungen im äußersten Fall erreichen kann oder in bestimmten Einzelfällen erreicht hat. Dementsprechend sind gezogene Gebrauchsvorteile pro gefahrenem Kilometer der Höhe nach unabhängig davon zu bemessen, ob der konkrete Nutzer eine schonende oder eine beanspruchende Fahrweise an den Tag gelegt hat. Der analog § 287 Abs. 1 ZPO vorzunehmenden Schätzung der in die Bemessung der gezogenen Gebrauchsvorteile einfließenden durchschnittlichen Gesamtaufleistung des Fahrzeugs haftet angesichts dieser Prämissen naturgemäß eine typisierte und pauschalisierende Betrachtung an, die je nach Fahrverhalten von den im konkreten Fall grundsätzlich zu erwartenden Werten abweichen kann. Bei einer Schätzung nach § 287 Abs. 1 ZPO wird in der Regel in Kauf genommen, dass das Ergebnis unter Umständen nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmt (BGH, Urteil vom 29. September 2021 – VIII ZR 111/20 –, BGHZ 231, 149–179, Rn. 58 - 60). Ein Fahrzeugkäufer, der das Fahrzeug nur schonend nutzt, hat jedoch objektiv keinen höheren Nutzungsvorteil je gefahrenem Kilometer als ein Käufer, der sein Fahrzeug in durchschnittlichem Umfang oder darüber hinaus gebraucht (vgl. OLG Celle, Urteil vom 19. Juni 2024 – 7 U 149/22 –, Rn. 69, juris). Zudem führt die Ermittlung des Werts der gezogenen Nutzungen anhand der individuellen Fahrleistung im Rahmen des Differenzschadensersatzes zu einer unangemessenen Entlastung des Schädigers. Auf den Differenzschaden sind sowohl die Nutzungsvorteile als auch der Restwert des Fahrzeugs anspruchsmindernd im Wege der Vorteilsausgleichung anzurechnen, soweit sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Kaufabschluss übersteigen. Zu den für den Wert eines Fahrzeugs bestimmenden Faktoren gehört jedoch seine Laufleistung. Das hat zur Folge, dass eine geringere individuelle Fahrleistung regelmäßig zu einem höheren Restwert führt. Es ist jedoch unbillig, den Schädiger aufgrund einer unterdurchschnittlichen individuellen Fahrleistung doppelt zu entlasten, indem zum einen zu seinen Gunsten ein erhöhter Nutzungsvorteil in Abzug gebracht wird und er zum anderen von dem höheren Restwert profitiert (OLG Celle, a.a.O. Rn. 70, juris). Darüber hinaus unterliegt die Bestimmung der realistischen Gesamtnutzungsdauer eines Fahrzeugs großen Schwankungen und führt zu einer daraus resultierenden Unsicherheit, was ebenfalls gegen eine individuelle Bestimmung der Gesamtaufleistung spricht. So geht das Oberlandesgericht Koblenz von 20 Jahren aus (Urteil vom 30. August 2021 – 12 U 1835/19 –, Rn. 73, juris), das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht legte hingegen eine durchschnittliche Maximallebensdauer von 15 Jahren zugrunde (Urteil vom 31. August 2021 – 7 U 187/20 –, Rn. 46, juris, vom BGH nicht beanstandet: BGH, Urteil vom 19. Dezember 2022 – VIa ZR 227/21 –, Rn. 27, juris).

Unter Zugrundelegung der vorliegenden Parameter zu Kaufpreis (27.243,01 €), Kilometerstand zum Zeitpunkt des Kaufs (0 km) sowie einer ausgehend von einer auf Basis des zum 16. Januar

2025 mitgeteilten Kilometerstands von 97.788 km bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung am 6. Februar 2025 auf 98.208 km hochgerechneten Laufleistung ergibt sich unter Ansatz der anzunehmenden Gesamtlaufleistung von 250.000 km eine anzusetzende Nutzungsentschädigung von 10.701,93 €.

Der anzusetzende Restwert ist zwischen den Parteien streitig. Die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Beklagte gelangt nach eigener DAT-Abfrage zu einem Wert von 11.404 €. Klägerseits wird ein Restwert von 9.100 € im Januar 2025 behauptet. Den beklagtenseits vorgetragenen Wert kann der Senat seiner Schätzung nicht zugrunde legen, denn es handelt sich ausweislich der von der Beklagten vorgelegten DAT-Abfrage vom 16. Januar 2025 um den sog. „Händlerverkaufswert“, von dem regelmäßig eine Händlermarge abzuziehen ist, da, würde die Klagepartei ihr Fahrzeug an einen Händler veräußern, der Ankauf zum Händlereinkaufspreis erfolgen würde. Der Senat schätzt daher den Restwert des Fahrzeugs anhand einer bei Schwacke unter Verwendung der Fahrzeugidentifizierungsnummer des Fahrzeugs und unter Berücksichtigung des Kilometerstandes zum Stichtag 6. Februar 2025 eingeholten Auskunft auf 8.200 €.

Insgesamt übersteigen der Restwert und die Nutzungsvorteile ($8.200 \text{ €} + 10.701,93 \text{ €} = 18.901,93 \text{ €}$) den um 10 % geminderten Kaufpreis (24.518,71 €) nicht. Der Differenzschaden ist nicht aufgezehrt.

f)

Die Beklagte schuldet Rechtshängigkeitszinsen gemäß §§ 291, 288 BGB. Da der Streitgegenstand beim „kleinen“ Schadensersatz und beim „Differenzschaden“ bei unverändertem Lebenssachverhalt identisch ist und jeweils im Kern an die Vertrauensinvestition des Käufers bei Abschluss des Kaufvertrags anknüpft (vgl. BGH, Urteil vom 30. April 2024 - VIa ZR 1279/22, Rn. 5 bei juris), kann die Klagepartei Rechtshängigkeitszinsen aus dem in der Hauptsache zugesprochenen Betrag ab dem auf die Zustellung der Klage (25. August 2022) folgenden Tag (§ 187 Abs. 1 BGB analog), hier also ab 26. August 2022, beanspruchen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 - 8 U 8/22, BeckRS 2024, 10381).

2.

Weitergehenden Schadensersatz kann die Klagepartei nicht beanspruchen. Der Klagepartei steht gegen die Beklagte insbesondere auch kein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB oder aus §§ 826, 831 BGB unter dem Gesichtspunkt einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung zu.

a)

Die grundsätzlichen Voraussetzungen einer Haftung aus §§ 826, 31 BGB ergeben sich aus einer gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. Sittenwidrig ist demnach - in stehender Formulierung - ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juli 2021 - VI ZR 128/20, Rn. 11; Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 14; Beschluss vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 15, jeweils bei juris).

Vor diesem Hintergrund kann, bezogen auf den hier interessierenden Motor in seiner konkreten Ausführung, ein der Beklagten zuzurechnendes sittenwidriges Geschehen nicht festgestellt werden.

Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, welcher auch der Senat folgt, begründet weder der Einsatz eines „Thermofensters“ noch die Verwendung einer „Fahrkurve“ eine Sittenwidrigkeit des Handelns der Verantwortlichen. Die Annahme einer Sittenwidrigkeit ist unter den gegebenen Umständen nicht gerechtfertigt. Das Vorgehen der Beklagten wäre nur dann als sittenwidrig einzustufen, wenn der (unterstellt: unzulässige) Einsatz von „weiteren Umständen“ flankiert wäre, die das Handeln der Verantwortlichen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Daran mangelt es (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 16; Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, Rn. 27; Urteil vom 13. Juli 2021 - VI ZR 128/20, Rn. 13; Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, Rn. 16; Beschluss vom 25. November 2021 - III ZR 202/20, Rn. 14, jeweils bei juris). Der entscheidende strukturelle Unterschied zur Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Motortyp EA 189 besteht darin, dass die hier in Rede stehende Funktion die Steuerung der Abgasrückführung gerade nicht an das Erkennen eines Prüfstandbetriebs koppelt („Umschaltlogik“), sondern an Parameter, die die Steuerung unter den gegebenen Umständen auf dem Prüfstand und im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise beeinflussen. Denn der

Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems - worunter nach Auffassung des Senats auch die Korrektur der AGR-Rate aufgrund innermotorischer Messungen zu fassen ist - reicht für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben. Es fehlt an einem vergleichbaren arglistigen Vorgehen des Automobilherstellers, welches die Einstufung seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigt. Die in Rede stehende Steuerung der Abgasrückführung unterscheidet gerade nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Sie weist keine Funktion auf, die bei Erkennen eines Prüfstandbetriebs eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert, sondern arbeitet in beiden Situationen im Grundsatz in gleicher Weise (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 18 bei juris).

Ungeachtet dessen hat die Klagepartei eine für die sittenwidrige Haftung erforderliche „Grenzwertkausalität“ der genannten Funktionen nicht ausreichend dargelegt, was bedeutet, dass es an einem substantiierten Sachvortrag dazu fehlt, inwieweit die Eingriffe in die Abgasnachbehandlung gegebenenfalls notwendig sind, um die gesetzlichen Abgasgrenzwerte auf dem Prüfstand einhalten zu können (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 6. November 2023 - VIa ZR 535/21).

III.

Eine Aussetzung des Verfahrens gemäß § 148 ZPO analog ist weder im Hinblick auf das Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Ravensburg vom 17. Februar 2021 (EuGH Rechtssache C-100/21) (1.), noch im Hinblick auf das Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Ravensburg vom 27. Oktober 2023 (EuGH Rechtssache C-666/23 bis C-668/23) (2.), noch im Hinblick auf die vorliegend klägerseits beantragte Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union zur Klärung der Anwendbarkeit des § 92 ZPO zum Nachteil der Klagepartei (3.) geboten.

1.

Eine Aussetzung im Hinblick auf die Rechtssache C-100/21 ist schon deshalb nicht veranlasst, da der Gerichtshof der Europäischen Union die Vorlagefragen bereits mit Urteil vom 21. März 2023 beantwortet hat.

2.

Ein Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf die Vorlage des Landgerichts Ravensburg vom 27. Oktober 2023 - 2 O 229/20 (bei juris) zur Vorabentscheidung durch den Gerichtshof der Europäischen Union (EUGH-Rechtssache C-666/23 bis C-668/23) ist ebenfalls nicht veranlasst. Denn der Gerichtshof der Europäischen Union hat bereits entschieden, dass die Sanktionen nach Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG und Art. 13 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften über die Modalitäten des Schadensersatzes von den Mitgliedsstaaten festzulegen sind und dass die nationalen Gerichte befugt sind, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt (EuGH, Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, Rn. 92 und 94 bei juris). Der Bundesgerichtshof hat diese Modalitäten weiter ausgeformt und hierbei den Vorgaben europäischen Rechts Rechnung getragen. Eine Aussetzung ist nicht angezeigt, weil der nationale Gestaltungsspielraum in diesem Zusammenhang nach Überzeugung des Senats gewahrt wurde (so auch OLG Frankfurt a.M., Hinweisbeschluss vom 25. März 2024 - 9 U 68/22, BeckRS 2024, 8345, Rn. 21; OLG Düsseldorf, Urteil vom 21. Juni 2024 - 7 U 266/22, BeckRS 2024, 14794, Rn. 25, OLG München, Beschluss vom 26. August 2024 – 37 U 2234/24 e –, juris).

3.

Keinen Erfolg hat auch der Antrag der Klagepartei, das Verfahren auszusetzen und den Gerichtshof der Europäischen Union um Beantwortung der Frage, ob nach der gängigen Rechtsprechung des Gerichtshofes (zuletzt bestätigt mit Urteil vom 21. März 2024, Az. C-714/22, Rn. 79 ff.) die Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs, Urteil vom 17. Dezember 2020, Az. C-693/18, Urteil vom 14. Juli 2022, Az. C-128/20, C-134/20, C-145/20, Urteil vom 21. März 2023, Az. C-100/21 im Lichte des Effektivitätsgrundsatzes dahin auszulegen sind, dass sie einer nationalen Regelung (hier § 92 ZPO) entgegenstehen, nach der ein Fahrzeugkäufer (Kläger) – dem Grunde nach – verpflichtet werden kann, einen Teil der Verfahrenskosten zu tragen, wenn nach der Feststellung eines Verstoßes des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot, seinem Antrag einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch die Ausrüstung seines Fahrzeuges mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung entstanden ist, nur teilweise stattge-

geben wird, zu ersuchen. Die Klagepartei meint insbesondere unter Verweis auf die Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 21. März 2024 – C-714/22 und vom 21. März 2023 – C-100/21 (Rn. 93), es sei unvereinbar mit dem unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz, wenn und soweit die Kostenfolge geeignet sei, von der Geltendmachung unionsrechtlich begründeter Rechte abzuhalten.

Das Unionsrecht steht der Anwendung von § 92 ZPO offenkundig nicht entgegen. Für einen vernünftigen Zweifel bleibt keinerlei Raum (vgl. zur Vorlagepflicht EuGH, Urteil vom 6. Oktober 2021 – C-561/19 –, juris). Der Gerichtshof der Europäischen Union hat den Umfang des Schadensersatzanspruchs gerade „in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften“ dem nationalen Recht überlassen (EuGH, Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 96, juris). Der Bundesgerichtshof hat den Umfang des sog. Differenzschadens sodann konkretisiert (Schätzungs-ermessen des Gerichts, Schaden innerhalb einer Bandbreite zwischen 5% und 15% des gezahlten Kaufpreises, vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 73 ff., juris). Für den Erwerber eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeugs ist es daher nicht schwierig, anhand der höchstrichterlich entwickelten Kriterien zur Bestimmung der Höhe des entstandenen Schadens und der - dem Geschädigten bekannten - Laufleistung seines Fahrzeugs zum Schluss der mündlichen Verhandlung oder bei Weiterveräußerung sowie des - mit Hilfe öffentlich zugänglicher Erkenntnisquellen abschätzbaren sich aus dem ihm bekannten Verkaufserlöses ergebenden - Restwerts zu bestimmen, wie hoch sein Anspruch im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung (noch) ist (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 27. November 2024 – 6 U 12/21 –, Rn. 133, juris). Dies unterscheidet die vorliegende Fallkonstellation maßgeblich von den dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 21. März 2024 – C-714/22 (insbes. Rn. 88, juris) zu Grunde liegenden Fallkonstellationen in denen es in der Praxis unmöglich oder übermäßig schwierig ist, den Umfang des Anspruchs des Verbrauchers auf Rückerstattung der Beträge zu bestimmen (vgl. EuGH, a.a.O.). Der Grundsatz, dass die Verteilung der Kosten eines vor den nationalen Gerichten betriebenen Verfahrens in den Bereich der Verfahrensautonomie der Mitgliedstaaten fällt (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2024 – C-714/22 –, Rn. 82, juris) bedarf daher offenkundig keiner Einschränkung zur Wahrung der Grundsätze der Äquivalenz und der Effektivität. Die Durchsetzung des europäischen Rechts gebietet es gerade nicht, dem Geschädigten auf Kosten des Schädigers zu ermöglichen, wegen einer Verletzung des Unionsrechts oder der darauf beruhenden nationalen Bestimmungen einen dem Grunde nach entstandenen Schadensersatzanspruch ohne entsprechendes Kostenrisiko in einem Umfang zu verfolgen, der über das von den betreffenden Vorschriften geschützte Interesse hinausgeht und somit nicht vom Schadensersatzanspruch gedeckt ist (vgl. OLG Karlsruhe, a. a. O., Rn. 133, juris). Vorliegend beruht

die Kostenfolge zudem vor allem auf der erfolglosen Forderung des Minderwerts in Gestalt des „kleinen“ Schadensersatzes (20 % des Kaufpreises) aus §§ 826, 31 BGB. Der Klagepartei stand jedoch von vornherein nur ein Betrag in Höhe des Differenzschadens zu. Es ist offenkundig nicht geboten, die hierfür angefallenen Kosten der Beklagten aufzuerlegen (vgl. zu einem Kostenfeststellungsantrag OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023 – 36 U 1292/23 e –, Rn. 134 - 135, juris). Aus den Entscheidungen des Gerichtshofs der Europäischen Union in den Rechtssachen C-693/18, C-128/20, C-134/20 und C-145/20 folgt nichts anderes. Diese befassen sich mit den Anspruchsvoraussetzungen, nicht mit der Rechts- oder Kostenfolge.

IV.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1, § 92 Abs. 1 ZPO. Das Obsiegen der Klagepartei mit dem Differenzschaden in der Berufungsinstanz wirkt sich auch auf die Kostenverteilung in erster Instanz aus (vgl. BGH, Urteil vom 29. Januar 1957 - VIII ZR 204/56, NJW 1957, 543; OLG Stuttgart, Urteil vom 4. Juli 2024 - 24 U 2868/22, BeckRS 2024, 15816, Rn. 148).

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Nr. 10, § 713 ZPO.

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts (§ 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO).


gez.

v.Taysen
Vorsitzender Richter
am Oberlandesgericht

Dr. Ebner
Richter
am Oberlandesgericht

C. Müller
Vorsitzende Richterin
am Landgericht

Verkündet am 27.02.2025

gez.
 JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle