LG Aschaffenburg, Endurteil v. 02.04.2025 – 31 O 236/24

Titel:

Kein Schadensersatz - auch kein Differenzschaden - für Diesel-Fahrzeug

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2
StGB § 263 Abs. 1

Leitsätze:

1. Wenn ein Thermofenster von -24 °C bis +70 °C reicht, so handelt es sich (außerhalb dieses "Temperaturfensters") um Temperaturen, die gänzlich außerhalb der in Deutschland und in ganz Europa vorherrschenden Temperaturen liegen, sodass keine unzulässige Abschalteinrichtung vorliegt. (Rn. 33) (redaktioneller Leitsatz)
2. Es ist nicht Aufgabe des OBD-Systems, zwischen einer rechtlich zulässigen und einer rechtlich unzulässigen Abschalteinrichtung zu unterscheiden. Arbeitet eine Abschalteinrichtung – sei sie rechtlich zulässig oder unzulässig – technisch so, wie sie programmiert ist, liegt keine Fehlfunktion vor, so dass die Anzeige einer Fehlfunktion nicht veranlasst ist. (Rn. 36) (redaktioneller Leitsatz)
3. Der Umstand, dass im normalen Fahrbetrieb höhere Emissionen erzeugt werden als im Rahmen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), stellt kein stichhaltiges Indiz für das Verbauen einer Abschaltvorrichtung dar. (Rn. 42) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Abgasrückführung, arglistige Täuschung, Diesel-Abgasskandal, Differenzschaden, EA 288, Fahrkurvenerkennung, pauschale Behauptung, sittenwidriges Verhalten, Thermofenster, unzulässige Abschalteinrichtung

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 05.09.2025 – 3 U 60/25
OLG Bamberg, Beschluss vom 03.11.2025 – 3 U 60/25

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Kosten des Verfahrens hat der Kläger zu tragen.

3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

4. Der Streitwert wird auf 8.250,00 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Der Kläger nimmt den beklagten Fahrzeughersteller wegen Verwendung einer von ihm behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtung auf Zahlung von Schadensersatz in Form des sog. Differenzschadens für das von ihm erworbene Fahrzeug sowie Verzugszinsen in Anspruch.

2
Der Kläger erwarb am 28.03.2018 (Anlage K2) einen Gebrauchtwagen … (Erstzulassung 14.9….) mit einer Laufleistung von 3.098 km zu einem Kaufpreis von 55.000,00 € von seinem Sohn. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor der Baureihe … (Schadstoffklasse Euro 6) verbaut, bei dem es sich um eine Dieselmotorenbaureihe der … handelt. Die Motorengeneration, die bereits seit 2012 in verschiedenen Fahrzeugtypen des … verwendet wird, ist Nachfolger der Dieselmotoren der Baureihe …, die seit 2008 serienmäßig in Fahrzeuge eingebaut worden waren. Für das streitgegenständliche Fahrzeug

besteht kein amtlicher Rückruf seitens des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA). Der Kilometerstand lag am 10.03.2025 bei 68.869 km.

3
Bei den betroffenen Dieselfahrzeugen erfolgt eine Reduzierung mittels einer Abgasrückführung. Dabei wird ein Teil der Abgase zurück in den Motor geleitet und nimmt erneut an dem Verbrennungsprozess teil. Bei niedrigen Außentemperaturen wird die Menge der zurückgeführten Abgase reduziert, was zu einem entsprechend höheren Stickstoffausstoß führt. Zudem kommt als Abgasnachbehandlungsmethode ein SCR-System zum Einsatz.

4
Das Fahrzeug unterliegt keinem Rückruf durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Zusammenhang mit der Abgasbehandlung und dem Stickoxidausstoß.

5
Mit Schreiben der Klägervertreter vom 24.05.2024 forderte der Kläger die Beklagte u.a. fruchtlos auf, an ihn den Kaufpreis abzüglich der gezogenen Nutzungen gegen Rückgabe des Pkw bis zum 07.06.2024 zu zahlen.

6
Der Kläger behauptet, in dem in Rede stehenden Fahrzeug seien unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut worden, um gesetzlich geforderte Abgaswerte einzuhalten.

7
Der Kläger behauptet weiter, der Beklagten sei gerade vor dem Hintergrund der zum Dieselmotor der Baureihe … inzwischen bekannten Umstände bewusst gewesen, dass bei Entdeckung der unzulässigen Abschalteinrichtungen der Entzug der Betriebserlaubnis drohe. Nachdem dem Vorstand der Beklagten berichtet worden sei, dass es nicht möglich sei, die gesetzlichen Werte ohne erheblichen technischen Aufwand und spürbare Mehrkosten pro Fahrzeug einzuhalten, wenn nicht zu unzulässigen Mitteln gegriffen werde, hätten dieser gemeinsam mit den verantwortlichen Ingenieuren aus reiner Gewinnsucht beschlossen, durch Softwaremaßnahmen die Fahrzeuge so zu manipulieren, dass sie zumindest auf dem Rollenprüfstand die Grenzwerte einhielten, um die Typengenehmigung zu erhalten. Dabei sei sowohl den Mitarbeitern als auch dem Vorstand bekannt gewesen, dass diese Methoden illegal seien und die Käufer der Fahrzeuge sowie die Umwelt geschädigt würden.

8
Die Beklagte habe den Kläger dadurch vorsätzlich und in sittenwidriger Weise geschädigt. Daher habe er einen Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens sowie vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

9
Wegen der einzeln Abschalteinrichtungen und deren Funktionsweise nimmt der Vorsitzende auf den Vortrag des Klägers in der Klageschrift Bezug.

10
Der Kläger beantragt, die Beklagte zu verurteilen,

1. an den Kläger einen in das Ermessen des Gerichts gestellten Schadensersatz in Form des Differenzschadens von 5 bis 15 % des Kaufpreises, also bis zu 8.250,00 € zu bezahlen, nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 % Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 07.06.2024,

2. den Kläger von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von Euro 887,03 vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

11
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

12
Sie behauptet, im streitgegenständlichen Fahrzeug sei – im Gegensatz zu anderen Fahrzeugen, die mit Dieselmotoren der Baureihe … ausgestattet seien – keine Fahrkurvenerkennung hinterlegt gewesen.

Unabhängig davon seien weder in Fahrzeugen mit Fahrkurvenerkennung noch ohne Fahrkurvenerkennung, unzulässige Abschalteinrichtungen zum Einsatz gekommen. Auch der Einsatz eines Thermofensters könne nicht als unzulässige Abschalteinrichtung qualifiziert werden und es gebe auch keine Grundlage für eine Stilllegung des Fahrzeugs.

13
Das Gericht hat keinen Beweis erhoben.

14
Wegen des weiteren Sachvortrags nimmt der Vorsitzende Bezug auf die ausgetauschten Schriftsätze sowie das Terminprotokoll vom 12.03.2025 (Bl. 260f. d.A.).

Entscheidungsgründe

A.

15
Die zulässige Klage erweist sich als unbegründet, weil der Kläger weder einen Anspruch auf

- Ersatz des Differenzschadens in Höhe von 5 bis 15 % des Kaufpreises nebst geltend gemachter Zinsen,

noch einen Anspruch auf

- Freistellung von den Kosten seiner außergerichtlichen Rechtsverfolgung

hat.

16
I. Gewährleistungsrechtliche Ansprüche scheiden aus, weil die Beklagte nicht Verkäuferin, sondern nur die Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs war. Der Kläger hat das streitgegenständliche Fahrzeug gebraucht von seinem Sohn erworben.

17
II. Fehlt es somit an einem Vertragsverhältnis zwischen dem Kläger und dem Beklagten, so kommen allein deliktische Anspruchsgrundlagen in Betracht, deren Voraussetzungen aber nicht vorliegen.

18
1. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB, weil es bereits an einem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten fehlt.

19
a) Sittenwidrig ist 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 (BGH, Urteil vom 07.01.2025 – III ZR 284/20 –, BeckRS 2025, 288, Rn. 13; BGH, Urteil vom 10.12.2024 – II ZR 37/23, II ZR 37/23 –, BeckRS 2024, 39205, Rn. 119; BGH, Urteil vom 16.07.2024 – II ZR 71/23 –, NJW 2024, 2985 [989, Rn. 34]). 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 (BGH, Urteil vom 07.01.2025 – III ZR 284/20 –, BeckRS 2025, 288, Rn. 13; BGH, Urteil vom 25.04.2024 – VII ZR 798/21 –, BeckRS 2024, 12646, Rn. 14; BGH, Urteil vom 29.02.2024 – VII ZR 536/21 –, BeckRS 2024, 5873, Rn. 9). Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 10.12.2024 – II ZR 37/23, II ZR 37/23 –, BeckRS 2024, 39205, Rn. 119; BGH, Urteil vom 25.04.2024 – VII ZR 798/21 –, BeckRS 2024, 12646, Rn. 14; BGH, Urteil vom 29.02.2024 – VII ZR 536/21 –, BeckRS 2024, 5873, Rn. 9).

20
b) Einen derartigen Umstand kann es darstellen, wenn die Abschalteinrichtung danach unterscheidet, ob das Kraftfahrzeug auf einem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus unterzogen wird oder sich im normalen Fahrbetrieb befindet (BGH, Urteil vom 07.01.2025 – III ZR 284/20 –, BeckRS 2025, 288, Rn. 15;

BGH, Urteil vom 14.05.2024 – VIa ZR 1244/22 –, BeckRS 2024, 12329, Rn. 9; BGH, Urteil vom 14.05.2024 – VIa ZR 1538/22 –, BeckRS 2024, 11303, Rn. 9). Das gilt vor allem dann, wenn die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten werden (BGH, Urteil vom 25.04.2024 – VII ZR 798/21 –, BeckRS 2024, 12646, Rn. 15; BGH, Urteil vom 24.10.2023 – VI ZR 131/20 –, BeckRS 2023, 35173, Rn. 16; BGH, Urteil vom 12.10.2023 – VII ZR 319/21 –, BeckRS 2023, 31564, Rn. 12).

21
c) Legt man diese Prämissen zugrunde, so fehlt es bereits an einem schlüssigen Vortrag, der die Annahme rechtfertigt, die Beklagte habe den Kläger im Zusammenhang mit dem …, in dem ein Dieselmotor der Baureihe … verbaut wurde, der der Schadstoffklasse Euro 6 entspricht, arglistig getäuscht hat.

22
aa) Zwar ist Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist allerdings bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind (BVerfG, Beschluss vom 22.05.2012 – 2 BvR 1352/10 –, BeckRS 2012, 51747; BGH, Beschluss vom 11.02.2025 – VI ZR 185/24 –, BeckRS 2025, 3289, Rn. 10; BGH, Urteil vom 18.11.2024 – VI ZR 10/24 –, NJW 2025, 298 [302, Rn. 24]). Das gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat (BGH, Urteil vom 18.11.2024 – VI ZR 10/24 –, NJW 2025, 298 [302, Rn. 25]; BGH, Urteil vom 15.02.2024 – VII ZR 610/21 –, BeckRS 2024, 6401, Rn. 13; BGH, Urteil vom 06.02.2024 – VI ZR 526/20 –, BeckRS 2024, 5977, Rn. 12). Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen (BGH, Beschluss vom 11.02.2025 – VI ZR 185/24 –, BeckRS 2025, 3289, Rn. 10; BGH, Urteil vom 18.11.2024 – VI ZR 10/24 –, NJW 2025, 298 [302, Rn. 24]; BGH, Beschluss vom 26.09.2024 – I ZR 161/23 –, NZBau 2025, 88 (90, Rn. 24).

23
(1) Es ist einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Sie darf auch von ihr nur vermutete Tatsachen insbesondere dann als Behauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde – wie der Kläger über die Produktion des von der Beklagten verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung – keine sichere Kenntnis von entscheidungserheblichen Einzeltatsachen hat keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann (BGH, Beschluss vom 09.05.2023 – VIII ZR 160/21 –, BeckRS 2023, 12440, Rn. 19; BGH, Beschluss vom 13.12.2022 – VIII ZR 298/21 –, BeckRS 2022, 40874, Rn. 21; BGH, Urteil vom 26.01.2022 – VIII ZR 140/20 –, BeckRS 2022, 2329, Rn. 40).

24
(2) Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten; in der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (BGH, Urteil vom 18.11.2024 – VI ZR 10/24 –, NJW 2025, 298 [302, Rn. 25]; BGH, Urteil vom 15.02.2024 – VII ZR 610/21 –, BeckRS 2024, 6401, Rn. 14; BGH, Beschluss vom 06.12.2023 – VII ZR 546/21 –, BeckRS 2023, 39069, Rn. 21).

25
bb) Auch bei der demnach gebotenen Zurückhaltung genügt der klägerische Vortrag nicht, um die Voraussetzung eines sittenwidrigen Handelns der Beklagten auszufüllen.

26
(1) Eine Rückrufanordnung des KBA ist hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps mit einem Dieselmotor der Baureihe …, Schadstoffklasse Euro 6, nicht erfolgt, obgleich – was gerichtsbekannt ist – das KBA den Motortyp umfangreich untersucht hat (vgl. hierzu auch OLG Frankfurt, Hinweisbeschluss vom 06.10.2023 – 12 U 213/22 –, BeckRS 2023, 28464, Rn. 8ff.).

27
(2) Auch andere konkrete Anhaltspunkte für das Vorliegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung werden vom Kläger nicht in hinreichendem Umfang vorgebracht.

28
(a) Soweit der Kläger Ausführungen zur Fahrkurvenerkennung macht (Klageschrift, S. 15f. = Bl. 15f. d.A. sowie in Zitaten aus Urteilen in der Replik, S. 15, 16, 18, 19, 22 = Bl. 240 ff. d.A.), bleibt bereits völlig unklar, ob er darin eine Abschalteinrichtung erblicken möchte. Das kann jedoch auf sich beruhen, weil die Beklagte bestritten hat, dass eine solche Fahrkurvenerkennung überhaupt im verfahrensgegenständlichen Pkw verbaut wurde (Klageerwiderung, S. 3 = Bl. 100 d.A.), ohne dass der Kläger dem durch Beweisantritt entgegengetreten ist.

29
(b) Soweit der Kläger Ausführungen zum Thermofenster macht, hat die Beklagte hinreichend dargelegt, dass es sich jedenfalls nicht um eine unzulässige Abschalteinrichtung handelt, ohne dass der Kläger dem durch erheblichen Vortrag entgegengetreten wäre.

30
(aa) Art. 3 Nummer 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge in Verbindung mit Art. 5 Absatz 1 dieser Verordnung ist dahin auszulegen, dass ein Thermofenster eine unzulässige Abschalteinrichtung darstellt, wenn hierdurch die Einhaltung der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres nicht gewährleistet ist (EuGH [Große Kammer], Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 –, NJW 2022, 2605 [2609, Rn. 63] – „GSMB I. GmbH & Co. KG/Auto Krainer GesmbH“; OLG Dresden, Urteil vom 27.09.2023 – 2 U 1019/22 –, BeckRS 2023, 28462, Rn. 22; OLG Bamberg, Urteil vom 15.09.2023 – 11 U 99/22 –, BeckRS 2023, 28460, Rn. 33). Maßstab sind die tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (EuGH [Große Kammer], Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 –, NJW 2022, 2605 [2607, Rn. 40] – „GSMB I. GmbH & Co. KG/Auto Krainer GesmbH“; OLG Stuttgart, Urteil vom 13.03.2025 – 24 U 2421/22 –, BeckRS 2025, 5452, Rn. 42; OLG Düsseldorf, Urteil vom 04.02.2025 – 21 U 64/24 –, BeckRS 2025, 2725, Rn. 25).

31
(bb) Die Beklagte hat – ausführlich und durch technische Details unterlegt – dargestellt, dass das Thermofenster, das in Dieselmotoren der Baureihe …, die der Schadstoffklasse Euro 6 entsprechen, eingesetzt wurde, von -24 °C bis +70 °C reicht, sodass nur dann, wenn am Fahrzeugäußeren Umgebungstemperaturen kälter als -24 °C oder wärmer als +70 °C gemessen werden, aus Motorschutzgründen und zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs des Fahrzeugs keine Abgasrückführung erfolgt, während innerhalb des Thermofensters die Abgasrückführungsrate überhaupt nicht korrigiert wird (Klageerwiderung, S. 36ff. = Bl. 133ff. d.A.).

32
(cc) Dem ist der Kläger, der zunächst in der Klageschrift über einen ganz anderen Vortrag der Beklagten philosophiert hat (Klageschrift, S. 10ff. = Bl. 10ff. d.A.), auch in der Replik nicht erheblich entgegengetreten, sodass der Vortrag der Beklagten als zugestanden anzusehen ist, § 138 Absatz 3 ZPO.

33
(dd) Wenn das Thermofenster allerdings von -24 °C bis +70 °C reicht, so handelt es sich um Temperaturen, die gänzlich außerhalb der in Deutschland und in ganz Europa vorherrschenden Temperaturen liegen, sodass keine unzulässige Abschalteinrichtung vorliegt (OLG Düsseldorf, Urteil vom 04.02.2025 – 21 U 64/24 –, BeckRS 2025, 2725, Rn. 27; OLG Dresden, Urteil vom 27.09.2023 – 2 U 1019/22 –, BeckRS 2023, 28462, Rn. 22; OLG Bamberg, Urteil vom 15.09.2023 – 11 U 99/22 –, BeckRS 2023, 28460, Rn. 35).

34
(c) Auch die behauptete Manipulation des On-Board-Diagnosesystems (OBD) kann nicht dazu führen, das Handeln der Beklagten als sittenwidrig erscheinen zu lassen.

35

(aa) Nach Art. 3 Nummer 9 VO 715/2007/EG handelt es sich hierbei um ein System für die Emissionsüberwachung, das in der Lage ist, mit Hilfe rechnergespeicherter Fehlercodes den Bereich von Fehlfunktionen anzuzeigen. Der Begriff der „Fehlfunktion“ bezeichnet nach Art. 2 Nummer 20 der Verordnung 692/2008/EG der Kommission vom 18.07.2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28.07.2008) den Ausfall oder das fehlerhafte Arbeiten eines emissionsrelevanten Bauteils oder Systems, der beziehungsweise das ein Überschreiten der in Anhang XI Absatz 3.3.2 genannten Emissionsgrenzwerte zur Folge hätte, oder den Fall, dass das OBDSystem nicht in der Lage ist, die grundlegenden Anforderungen von Anhang XI an die Überwachungsfunktionen zu erfüllen.

36
(bb) Nach dieser Maßgabe ist es ersichtlich nicht Aufgabe des OBD-Systems, zwischen einer rechtlich zulässigen und einer rechtlich unzulässigen Abschalteinrichtung zu unterscheiden. Arbeitet eine Abschalteinrichtung – sei sie rechtlich zulässig oder unzulässig – mithin technisch so, wie sie programmiert ist, liegt eine Fehlfunktion nicht vor, so dass die Anzeige einer Fehlfunktion nicht veranlasst ist (BGH, Urteil vom 18.06.2024 – VIa ZR 161/22 –, BeckRS 2024, 17726, Rn. 12; BGH, Urteil vom 24.10.2023 – VI ZR 493/20 –, BeckRS 2023, 35039, Rn. 20; OLG Frankfurt, Urteil vom 28.01.2025 – 22 U 226/23 –, BeckRS 2025, 2465, Rn. 32), sodass der Kläger aus der angeblichen Manipulation des OBD-Systems keine Ansprüche herleiten kann.

37
(d) Die Behauptung des Klägers, das Fahrzeug verfüge daneben über weitere Konstruktionsteile, die als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne der Art. 3 Nummer 10, Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 715/2007 anzusehen sind, stellt sich als willkürlich und „ins Blaue hinein“ gemacht dar, weil der Sachvortrag des Klägers hierfür keine greifbaren Anhaltspunkte aufzeigt.

38
(aa) Der Kläger stützt seine Behauptung auf im Vergleich zum Betrieb unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) höhere Emissionen im normalen Fahrbetrieb.

39
(bb) Damit hat er jedoch keinen Anhaltspunkt für eine im Fahrzeug des Klägers verbaute Umschaltlogik dargelegt; denn dass die entsprechenden Werte im Realbetrieb diejenigen erheblich übertreffen, die im seinerzeit maßgeblichen „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) erzielt werden, ist schon angesichts der Unterschiede der Bedingungen und unabhängig von der Verwendung einer Umschaltlogik zu erwarten und stellt deshalb keinen hinreichenden Anhaltspunkt dafür dar, dass der entsprechende Motor zur Täuschung der zuständigen Behörde auf dem Prüfstand in einem anderen Modus als außerhalb des Prüfstandes betrieben wird (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2022 – VI ZR 435/20 –, BeckRS 2022, 12054, Rn. 15; BGH, Hinweisbeschluss vom 15.09.2021 – VII ZR 2/21 –, BeckRS 2021, 37995, Rn. 30; OLG Frankfurt, Urteil vom 28.01.2025 – 22 U 226/23 –, BeckRS 2025, 2465, Rn. 38).

40
(e) Soweit der Kläger der Ansicht ist, die pauschale Behauptung des Herstellers, es sei keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut, sei nicht ausreichend, um der Darlegungs- und Beweislast des Herstellers zu genügen, vielmehr müsse der Hersteller konkret darlegen, dass keine solche Einrichtung vorhanden ist, anstatt sie nur pauschal zu verneinen (Replik, S. 6 = Bl. 231 d.A.), mag dies zutreffend sein, erweist sich in der Sache aber als unbehelflich.

41
(aa) Weil die Verwendung einer Abschalteinrichtung nach Art. 5 Absatz 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 grundsätzlich unzulässig und nur unter den besonderen Voraussetzungen des Art. 5 Absatz 2 Satz 2 VO (EG) 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist, trägt der Hersteller die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschalteinrichtung zulässig ist. Daher genügt er seiner Darlegungslast nicht, wenn er pauschal vorbringt, in dem Fahrzeug sei keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, NJW 2023, 2259 [2267, Rn. 54]; OLG München, Endurteil vom 10.10.2024 – 24 U 1727/24 e –, BeckRS 2024, 27999, Rn. 16; OLG Schleswig, Urteil vom 30.01.2024 – 3 U 148/22 –, BeckRS 2024, 3307, Rn. 34).

42

(bb) Der Kläger hat aber – was Voraussetzung für die Darlegung der Zulässigkeit wäre – zum Teil noch nicht einmal vorgetragen, jedenfalls aber keinen Beweis dafür angetreten hat, dass die Beklagte im streitgegenständlichen Pkw überhaupt eine Abschaltvorrichtung verbaut hat, weil

- er keinen Beweis dafür angeboten hat, dass eine Fahrkurvenerkennung verbaut wurde,

- er dem Vortrag der Beklagten zum Thermofenster nicht erheblich entgegengetreten ist,

- das On-Board-Diagnosesystems (OBD) keiner Fehlfunktion unterliegt

und

- der Umstand, dass im Rahmen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) höhere Emissionen im normalen Fahrbetrieb erzeugt werden, kein stichhaltiges Indiz für das Verbauen einer Abschaltvorrichtung darstellt.

43
2. Der Kläger hat gegen die Beklagte auch keinen Anspruch auf Schadensersatz aus § 823 Absatz 2 BGB in Verbindung mit § 263 Absatz 1 StGB, weil er – vor allem mit Blick auf die Ausführungen zum nicht bestehenden Anspruch aus §§ 826, 31 BGB – eine Täuschung der Beklagten nicht hinreichend dargelegt, jedenfalls aber keinen Beweis hierfür angetreten hat.

44
3. Der Kläger hat gegen die Beklagte auch keinen Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus § 823 Absatz 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Absatz 1, 27 Absatz 1 EG-FGV, weil er – vor allem mit Blick auf die Ausführungen zum nicht bestehenden Anspruch aus §§ 826, 31 BGB – das Vorliegen einer Abschalteinrichtung nicht hinreichend dargelegt, jedenfalls aber Beweis hierfür nicht angetreten hat.

45
4. Soweit der Kläger auf Urteile von Oberlandesgerichten verweist, die einen Differenzschadensersatz in Fällen zugesprochen haben, in denen es um Fahrzeuge ging, in denen ein Dieselmotor der Baureihe … verbaut war (Replik, S. 6ff. = Bl. 232), können diese Verweise seinem Vortrag nicht zum Erfolg verhelfen.

46
a) Es ist nicht Aufgabe des Vorsitzenden, diese Entscheidungen nachzuvollziehen, indem er deren Sachverhalt und Entscheidungsgründe auf materielle Richtigkeit überprüft. Vielmehr hat der Vorsitzende lediglich eine Entscheidung auf Grundlage des hiesigen Sach- und Streitstands zu treffen.

47
b) Zudem entbinden – auch seitenlange – wörtliche Zitate aus anderen Entscheidungen den Kläger nicht von seiner – hier jedenfalls unerfüllten – Obliegenheit, die an ihn gestellten Darlegungs- und Beweiserfordernisse zu erfüllen.

48
III. Die Nebenforderungen (vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, Verzugszinsen) teilen das Schicksal der unbegründeten Hauptforderung.

B.

49
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Absatz 1 Satz 1 BGB, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 Satz 1 und 2 ZPO. Die Entscheidung über den Streitwert folgt aus §§ 3 ZPO, 40, 43 Absatz 1 GKG.