OLG München, Endurteil v. 11.02.2026 – 7 U 2330/25 e

Titel:

Haftung des Fahrzeugherstellers auf Differenzschadensersatz wegen unzulässiger umgebungsluftdruckabhängiger Abschalteinrichtung (hier: Audi Q3, Sport 2.0 TDI)

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
RL 2007/46 Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1, Art. 46
Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2
ZPO § 286, § 287

Leitsätze:

1. Die §§ 6 Abs. 1 und 27 Abs. 1 EG-FGV sind Schutzgesetze iSd § 823 Abs. 2 BGB. Ein Fahrzeugkäufer hat deshalb dem Grunde nach gegen den Hersteller einen Anspruch auf Erstattung des Differenzschadens, wenn das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung iSd Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 versehen ist, da der Hersteller in diesem Fall eine unzutreffende Übereinstimmungsbestimmung ausgestellt hat und dem Käufer dadurch ein dementsprechender Vermögensschaden entstanden ist (stRspr BGH BeckRS 2023, 15117). (Rn. 42) (redaktioneller Leitsatz)
2. Eine Funktion, die ab einer Höhe von 1.000 Metern über dem Meeresspiegel zu einer Verminderung der Abgasrückführungsrate führt, ist eine (unzulässige) Abschalteinrichtung. (Rn. 50 und 53) (redaktioneller Leitsatz)
3. Ein Verbotsirrtum ist schon nicht hinreichend dargelegt, wenn nicht vorgetragen wird, welche für die Herstellerin tätigen Personen sich geirrt haben sollen, und es zudem Vortrag an einer konkreten und vollständigen Darlegung der Funktionsweise der streitgegenständlichen Abschalteinrichtung fehlt, die vom KBA genehmigt worden sein soll. (Rn. 63) (redaktioneller Leitsatz)
4. Die Bemessung des Differenzschadens mit 10% des Kaufpreises ist sachgerecht, wenn es sich um einen durchschnittlichen Fall handelt. (Rn. 69) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Differenzschadensersatz, Fahrzeugherstellerhaftung, Verschuldensvermutung, Vorteilsausgleich, Erwerbskausalität, Restwertberechnung, Diesel-Abgasskandal, EA 288, Restwert, Schadensersatzanspruch, unvermeidbarer Verbotsirrtum

Vorinstanz:

LG München II, Endurteil vom 11.07.2025 – 2 O 4397/23

Tenor

Auf die Berufung der Klagepartei wird das Endurteil des Landgerichts München II vom 11.07.2025, Az.: 2 O 4397 / 23 ABG in Ziffer 1 des Tenors dahingehend abgeändert, dass die Beklagte verurteilt wird, an die Klagepartei 4.470,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit 19.01.2024 zu bezahlen.

Die Berufung der Beklagten gegen das Endurteil des Landgerichts München II vom 11.07.2025, Az.: 2 O 4397 / 23 ABG wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits erster Instanz trägt die Klagepartei ein Drittel, die Beklagte zwei Drittel.

Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt die Beklagte.

Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

1
Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche aus dem Kauf eines Pkws im Rahmen des sogenannten Dieselskandals.

A.

2
Die Klagepartei bestellte am 12.05.2017 bei der Autohaus ... GmbH in ... das von der Beklagten neu herzustellende Fahrzeug Audi Q3, Sport 2.0 TDI 110 kW zum Preis von 44.700,00 €. Das Fahrzeug mit der FIN … wurde am 12.09.2017 erstzugelassen. In dem Fahrzeug ist ein von der V. AG hergestellter Motor des Typs EA 288, 2,0 l mit 110 kW verbaut, der der Schadstoffnorm EU6 unterfällt.

3
Die Reinigung der Abgase und die Reduzierung der Stickoxide geschieht mittels Abgasrückführung. Das Fahrzeug verfügt über einen SCR-Katalysator.

4
In der Motorsteuerungssoftware des Fahrzeugs ist ein Thermofenster mit einem zwischen den Parteien streitigen Temperaturbereich implementiert.

5
Darüber hinaus wird in dem streitgegenständlichen Fahrzeug die Abgasrückführungsrate bei einem Betrieb über 800 m Seehöhe aufgrund des sinkenden Umgebungsluftdrucks reduziert (sogenannte Umgebungsdruckkorrektur).

6
Das Fahrzeug unterliegt keinem verbindlichen Rückruf des KBA.

7
Am 09.02.2026 lag der Kilometerstand des Fahrzeugs bei 131.470 km.

8
Die Klagepartei behauptete, das Thermofenster und die Umgebungsdruckkorrektur seien unzulässige Abschalteinrichtungen. Aufgrund des Thermofensters werde die Abgasrückführung in einem Temperaturbereich außerhalb von + 15° C und + 33° C reduziert bzw. abgeschaltet.

9
Die Klagepartei trug des Weiteren vor, dass sie den Kaufvertrag jedenfalls nicht zu dem vereinbarten Preis von 44.700,00 € geschlossen hätte, wenn sie vom Vorhandensein der unzulässigen Abschalteinrichtungen in Form des Thermofensters und der Umgebungsdruckkorrektur gewusst hätte (vgl. Klageschrift. S. 24 vorletzter Absatz, Bl. 24 d.A. und Replik vom 29.04.2024, S. 3 letzter Absatz, Bl. 130 d.A.).

10
Die Klage wurde der Beklagten am 18.01.2024 zugestellt (vgl. Bl. zu 28 d.A.).

11
Die Klagepartei beantragte,

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von € 6.705,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.

12
Die Beklagte beantragte,

die Klage abzuweisen.

13
Die Beklagte erwidert, dass sie schon nicht passivlegitimiert sei, da sie nicht der Motorhersteller sei.

14
In dem Fahrzeug seien keine unzulässigen Abschalteinrichtungen verbaut.

15

Die Umgebungsdruckkorrektur bewirke auch bei einem Umgebungsluftdruck, der regelmäßig auf 1.000 m Höhe herrsche, keine völlige Ausschaltung der Abgasrückführung. Die Umgebungsdruckkorrektur sei physikalisch zwingend notwendig. Jedenfalls sei die Umgebungsdruckkorrektur zur Vermeidung sicherheitsrelevanter Motorschäden erforderlich. Das KBA kenne die Umgebungsdruckkorrektur und habe deren Zulässigkeit stets bestätigt.

16
Die Abgasrückführung sei in einem Temperaturbereich zwischen – 24° C und + 70° C uneingeschränkt aktiv.

17
Höchstvorsorglich berief sich die Beklagte auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum. Schließlich behauptete die Beklagte, die Klagepartei sei vorsteuerabzugsberechtigt.

18
Mit Endurteil vom 11.07.2025, Az. 2 O 4397/23 ABG, verurteilte das Landgericht München II die Beklagte zur Zahlung eines Differenzschadensersatzes an die Klagepartei in Höhe von 2.235,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.01.2024. Im Übrigen wies es die Klage ab.

19
Zur Begründung seiner Entscheidung führte das Landgericht u.a. aus, dass ein Schadensersatzanspruch der Klagepartei nach § 826 BGB nicht in Betracht komme. Weder die vom Landgericht so bezeichnete Höhenkorrektur noch das Thermofenster seien per se sittenwidrig. Im Übrigen sei die Beklagte weder Entwicklerin noch Herstellerin des in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motors. Eine Zurechnung etwaigen Wissens der Motorentwicklerin und Herstellerin, der V. AG, komme nicht in Betracht.

20
Die Klagepartei habe aber gegen die Beklagte Anspruch auf Ersatz des ihr durch die Implementierung der Höhenkorrektur entstandenen Differenzschadens, da die Höhenkorrektur eine unzulässige Abschalteinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 sei und diese auch nicht ausnahmsweise nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 zulässig sei. Denn schon nach dem eigenen Vortrag der Beklagten diene die Höhenkorrektur nicht unmittelbar dem Motorschutz. Im Übrigen könne nach der Rechtsprechung des EuGH eine Abschalteinrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres aktiviert sein müsse, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet sei, nicht notwendig i.S.d. von Art. 5 Abs. 2 lit a VO (EG) Nr. 715/2007 sein.

21
Die Voraussetzungen für die Annahme eines unvermeidbaren Verbotsirrtums habe die Beklagte nicht dargelegt. Die Beklagte habe auch nichts dazu vorgetragen, dass ihr die Existenz der Höhenkorrektur gänzlich unbekannt gewesen sei und sie deshalb vom Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung habe ausgehen dürfen. Der Vortrag der Beklagten zu ihrer Kenntnis der Ausgestaltung und Funktionsweise des Motors sei widersprüchlich und in der Gesamtschau nicht geeignet, um substanziiert darzulegen, dass sie keine Kenntnis von der Höhenkorrektur und ihren Auswirkungen auf Abgasemissionen gehabt habe. Die Beklagte könne sich nicht mit dem Vortrag exculpieren, dass sie darauf vertraut habe, der von der V. AG entwickelte Motor sei ordnungsgemäß geprüft worden und entspreche den regulatorischen Vorgaben. Der Vortrag der Beklagte zum unvermeidbaren Verbotsirrtum entspreche nicht den vom BGH hierzu aufgestellten Anforderungen.

22
Das Landgericht bejahte ausgehend vom Erfahrungssatz, dass niemand ein Kraftfahrzeug kaufe, dem eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung drohe, auch die Kausalität.

23
Der Differenzschaden sei mit 5% des Bruttokaufpreises in Ansatz zu bringen. Der in Ansatz zu bringende Nutzungsvorteil der Klagepartei belaufe sich auf 21.377,86 €, wobei bei der Berechnung des Nutzungsvorteils von einer Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von 250.000 km auszugehen sei.

24
Den Restwert des Fahrzeugs schätze das Gericht auf der Basis des von der Beklagten vorgetragenen Werts auf 19.065,00 €.

25
Da Nutzungsvorteile und Restwert in der Summe (40.442,85 €) den wahren Wert des Fahrzeugs in Höhe von 95% des Kaufpreises von 44.700,00 € und damit 42.465,00 € nicht überstiegen, sei nichts auf den fünfprozentigen Differenzschadensersatzanspruch (2.235,00 €) anzurechnen.

26
Im Übrigen wird gemäß § 540 Abs. 1 ZPO auf den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des landgerichtlichen Urteils Bezug genommen.

27
Die Klagepartei wendet sich mit ihrer Berufung nur insoweit gegen das landgerichtliche Urteil, als sie die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung eines Differenzschadensersatzes in Höhe von 10 Prozent erreichen möchte. Sie rügt insoweit, dass das Landgericht bei der Bemessung des Differenzschadens nicht berücksichtigt habe, dass in dem Fahrzeug neben der Umgebungsdruckkorrektur auch noch ein unzulässiges Thermofenster sowie eine drehzahlabhängige Abschalteinrichtung verbaut seien. Das Vorhandensein zweier weiterer unzulässiger Abschalteinrichtungen hätte sich schadensersatzerhöhend auswirken müssen.

28
Unabhängig davon hätte aber bereits allein aufgrund des Vorhandenseins der Umgebungsdruckkorrektur ein Schadensersatz in Höhe von 10% des Bruttokaufpreises zugesprochen werden müssen. Da die Klagepartei auf einer Höhe von 606 m wohne, seien Fahrten in einer Höhenlage ab 800 m häufiger zu erwarten.

29
Die Klagepartei beantragt daher:

Unter Abänderung des Urteils des Landgerichts München II vom 11.07.2025, Az.: 2 O 4397 / 23 ABG wird die Beklagte verurteilt, an die Klagepartei einen weiteren Betrag in Höhe von € 2.235,00 (insgesamt also € 4.470,00) nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit 19.01.2024 zu bezahlen.

30
Die Beklagte beantragt,

das am 11. Juli 2025 verkündete Urteil des Landgerichts München II (Az. 2 O 4397/23 ABG) im Umfang der Beschwer der Beklagten abzuändern und die Klage insgesamt abzuweisen. und die Berufung der Klagepartei zurückzuweisen.

31
Die Beklagte verfolgt mit ihrer Berufung unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags ihr erstinstanzliches Klageabweisungsziel vollumfänglich weiter.

32
Sie rügt, dass die Beklagte entgegen der Ansicht des Landgerichts schon nicht passiv legitimiert sei, da sie für den streitgegenständlichen EA-288-Motor im V. Konzern nicht verantwortlich sei (Berufungsbegründung S. 3 letzter Absatz, Bl. 20 d.A.).

33
Die Umgebungsdruckkorrektur sei keine unzulässige prüfstandsbezogene Abschalteinrichtung, da sie eine physikalisch zwingende Notwendigkeit sei (Berufungsbegründung S. 4 erster Absatz, Bl. 21 d.A.).

34
Ein (unterstellter) Verstoß gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV wäre jedenfalls unverschuldet, da die Beklagte den Motor nicht entwickelt habe. Im Übrigen scheide ein Fahrlässigkeitsvorwurf auch aufgrund eines unvermeidbaren Verbotsirrtums der Beklagten aus (Berufungsbegründung S. 4 zweiter Absatz, Bl. 21 d.A.).

35
Schließlich sei der Klagepartei auch kein Schaden entstanden (Berufungsbegründung S. 4 viertter Absatz, Bl. 21 d.A.).

36
Das Landgericht habe auch das Beweisangebot der Beklagten zur Kausalität übergangen und die Klagepartei nicht als Partei vernommen (Berufungsbegründung S. 8 letzter Absatz, Bl. 25 d.A.).

37
Die Klagepartei beantragt,

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

38
Der Senat hat am 11.02.2026 mündlich verhandelt. Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2026, die zwischen den Prozessbevollmächtigten gewechselten Schriftsätze und den übrigen Akteninhalt wird Bezug genommen.

B.

39
Die Berufung der Klagepartei ist begründet (I.).

40
Die zulässige Berufung der Beklagten ist unbegründet (II.).

41
I. Die zulässige, insbesondere form- und fristgerechte, Berufung der Klagepartei ist vollumfänglich begründet, da der Klagepartei nicht nur – wie vom Landgericht angenommen – ein Differenzschaden in Höhe von 2.235,00 €, sondern in Höhe von 4.470,00 € zusteht.

42
Wie nach der Entscheidung des EuGH vom 21.03.2023 (C-100/21) nunmehr geklärt ist, sind die §§ 6 Abs. 1 und 27 Abs. 1 EG-FGV Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB und hat deshalb ein Fahrzeugkäufer dem Grunde nach gegen den Hersteller einen Anspruch auf Erstattung des Differenzschadens, wenn das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung iSd. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versehen ist, da der Hersteller in diesem Fall eine unzutreffende Übereinstimmungsbestimmung ausgestellt hat und dem Käufer dadurch ein dementsprechender Vermögensschaden entstanden ist (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnrn 28 ff.).

43
1. Entgegen der Ansicht der Berufung (vgl. Berufungsbegründung S. 9 ff., Bl. 26 ff. d.A.) ist die Beklagte hinsichtlich des Differenzschadensersatzanspruchs passivlegitimiert.

44
Auf die Frage, wer den in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor samt der Steuerungssoftware entwickelt hat und ob die Beklagte hinsichtlich der verwendeten Motorsteuerungssoftware mitentscheidungsbefugt war, kommt es für die Passivlegitimation hinsichtlich eines Differenzschadensersatzanspruchs i.S.d. §§ 823 Abs. 2 BGB, 6 Abs. 1 EG-FGV, 27 Abs. 1 EG-.FGV nicht an. Denn Anspruchsgegner ist insoweit immer derjenige, der die Übereinstimmungsbescheinigung ausstellt. Dies ist jedoch allein der Fahrzeughersteller, gleich welche Bauteile er für die Fahrzeugherstellung von Dritten bezogen hat.

45
2. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über zumindest eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form einer umgebungsdruckabhängigen Abschaltung der Abgasrückführung.

46
a. Die Klagepartei trug in erster Instanz erstmals in ihrer Replik (dort S. 3 zweiter Absatz, Bl. 130 d. A.) vor, „dass in der Motorsteuerungssoftware des streitgegenständlichen Fahrzeuges auch eine sogenannte Höhenkorrektur verbaut (sei), die dafür sorg(e), dass die Abgasrückführung reduziert (werde) (sog. Abrampung), wenn das Fahrzeug in Regionen mit einer Seehöhe von mehr als 800 m betrieben (werde).“

Dies hat die Beklagte in der Folge nicht bestritten. Sie hat insoweit lediglich dargelegt, dass auch bei einem Umgebungsdruck, der regelmäßig auf 1000 m Höhe herrsche, keine völlige Abrampung bzw. Ausschaltung der Abgasrückführung stattfinde (Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.03.2025, S. 35 letzter Absatz, Bl. 211 d.A.).

47
Derartiges hat die Klagepartei allerdings gar nicht behauptet.

48
Damit ist zwischen den Parteien unstreitig, dass die Abgasrückführung bei Unterschreiten eines Umgebungsluftdrucks, der regelmäßig auf einer Höhe von 800 m herrscht, reduziert wird.

49
b. Nach Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007/EG ist Abschalteinrichtung „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur (…) 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“, reduziert wird. Diese Voraussetzungen sind erfüllt, da die Höhe bzw. der sich daraus ergebende Umgebungsluftdruck ein sonstiger Parameter ist und die Wirksamkeit der Abgasrückführung von diesem Parameter abhängt. Da asphaltierte Straßen – wie allgemein bekannt – in Höhe von über 800 m in den österreichischen, französischen und italienischen Alpen und auch im Bundesgebiet (bspw. im Schwarzwald) weit verbreitet sind, gehört der in über 800 m vorherrschende Umgebungsluftdruck auch ohne weiteres zu den im Unionsgebiet üblichen Fahrbedingungen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20, Rdnr. 46 und OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04.2024 – 8 U 377/22, Rdnr. 16 jeweils zu Höhenlagen über 1.000 m).

50
In Anbetracht des unmissverständlichen Urteils des EuGH vom 14.07.2022 – C-128/20, Rdnr. 46, wonach eine Funktion, die ab einer Höhe von 1.000 Metern über dem Meeresspiegel zu einer Verminderung der Abgasrückführungsrate führt, eine Abschalteinrichtung ist, kann sich die Beklagte für ihre gegenteilige Meinung nicht auf angeblich zwingende physikalische Gründe berufen (vgl. Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.03.2025, S. 36 ff, Bl. 212 ff. d.A.) und ist die vom OLG Stuttgart in seinem Beschluss vom 01.10.2025 – 16a U 259/25, Rdnr. 14 vertretene, mit der Beklagten übereinstimmende Meinung ohne Relevanz.

51
Im Übrigen erschließt sich insoweit auch nicht, warum bei sinkendem Umgebungsluftdruck und deshalb behauptetermaßen benötigter größerer Frischluftmasse nicht die Motorleistung reduziert wird, um die AGR-Rate umgebungsluftdruckunabhängig konstant zu halten (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04.2024 – 8 U 377/22, Rdnr. 20).

52
Soweit die Beklagte argumentiert, die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems sei betriebspunktspezifisch, der Wechsel von einem Betriebspunkt zu einem anderen stelle daher keine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems dar (vgl. Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.03.2025, S. 38 ff., Bl. 214 ff. d.A.), kann dieser Argumentation ebenfalls nicht gefolgt werden. Denn wäre die Argumentation der Beklagten richtig, läge die Definition, ob eine Abschalteinrichtung vorliegt oder nicht, in der Hand des Fahrzeugherstellers. Es entspricht aber dem Wesen und Kerngehalt des Verbots von Abschalteinrichtungen (Art. 5 Abs. 2 S.1 VO (EG 715/2007), dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind (Art. 3 Nr. 19 VO (EG 715/2007), und damit bei anderen Bedingungen als solchen des Prüfstands, nicht verringert wird. Damit ist die Auffassung der Beklagten nicht vereinbar (vgl. OLG Braunschweig, Urteil vom 13.09.2024 – 10 U 138/23 unter Punkt II 4 a aa, OLG Oldenburg, Urteil vom 17.01.2025 – 6 U 182/21 unter Punkt II 1 b).

53
c. Die höhen- bzw. umgebungsluftdruckabhängige Abschalteinrichtung ist nach den oben unter I 2 dargelegten Grundsätzen auch nicht ausnahmsweise zulässig, selbst wenn sie zum Motorschutz erforderlich wäre. Denn nach der Rechtsprechung des EuGH kann eine Abschalteinrichtung, die unter

normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil eines Jahres aktiv sein müsste, damit der Motor vor Beschädigungen oder Unfall geschützt ist, nicht unter die Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 lit a) VO 715/2007/EG fallen (EuGH Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20, Rdnrn 63 ff., 70 und EuGH Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21, Rdnrn 65 f.). Da sich die Höhenlage der in über 800 m Höhe befindlichen Straßen nicht verändert, also das ganze Jahr über unverändert besteht, kommt demnach eine Rechtfertigung aus Motorschutzgründen nicht in Betracht.

54
3. Die Beklagte hat hinsichtlich des Einsatzes dieser unzulässigen Abschalteinrichtung auch schuldhaft gehandelt. Gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV genügt ein fahrlässiger Verstoß für die Haftung.

55
a. Grundsätzlich ist die Klagepartei diesbezüglich darlegungs- und beweisbelastet. Jedoch muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung.

56
Anders als die Beklagte meint (vgl. Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.03.2025, S. 9 ff., Bl. 187 f. und Berufungsbegründung S. 19 ff., Bl. 36 ff. d.A.), gilt diese Verschuldensvermutung in Richtung des Fahrzeugherstellers auch dann, wenn dieser den Motor von einem Dritten bezog. Soweit die Beklagte sich zur Begründung ihrer anderweitigen Rechtsansicht auf das Urteil des BGH vom 10.07.2023 – VIa ZR 1119/22, Rdnr. 23 bezieht, geht dies fehl. In dieser Entscheidung ging es u.a. darum, ob und gegebenenfalls unter welchen Umständen einem Käufer ein Schadensersatzanspruch nach §§ 823 Abs. 2, 830 Abs. 1 oder 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 WEG-FGV gegen den Motorhersteller (und nicht wie vorliegend gegen den Fahrzeughersteller) wegen dessen Beteiligung an der Ausstellung einer unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung durch den Fahrzeughersteller zusteht. Insoweit hat der BGH ausgeführt, dass ein solcher Schadensersatzanspruch gegen den Motorhersteller nur bestehen könne, wenn sich der Motorhersteller an einer Vorsatztat des Fahrzeugherstellers beteiligt habe, wenn also der Fahrzeughersteller die Übereinstimmungsbescheinigung vorsätzlich unrichtig ausgestellt habe (BGH, aaO, Rdnr. 21). Nur für einen solchen Schadensersatzanspruch gegen den Motorhersteller hat der BGH die Anwendung der Verschuldensvermutung in Bezug auf das Handeln des Fahrzeugherstellers nicht für anwendbar erklärt (BGH, aaO, Rdnr. 23). Mit dem Passus „Anders als im Verhältnis zum Fahrzeughersteller“ hat er aber gleichzeitig festgestellt, dass – wie vorliegend – für Differenzschadensersatzansprüche gegen den Fahrzeughersteller die Verschuldensvermutung gelten soll und dies auch durch einen Verweis auf die diesbezügliche Passage in seinem Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 59 untermauert.

57
Demnach hätte die Beklagte diese Verschuldensvermutung ausräumen müssen. Weil auch das gesetzliche Schuldverhältnis gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV erst mit dem Abschluss des Kaufvertrags über das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehene Fahrzeug entsteht, muss der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung für diesen Zeitpunkt widerlegt werden (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnrn 59 ff.). Dies ist der Beklagten nicht gelungen.

58
b. Der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrbringung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung entfällt entgegen der Ansicht der Beklagten (vgl. Berufungsbegründung S. 17 ff., Bl. 34 ff. d.A.) nicht deshalb, weil die Beklagte den Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs weder selbst entwickelt noch hergestellt hat. Sie durfte sich unter den konkreten Umständen des Einzelfalles auch nicht darauf verlassen, dass der verwendete Motor den Zulassungsvorschriften entsprach und von der V. AG entsprechend darauf hin konstruiert und das Genehmigungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt worden sei. Nach der Rechtsprechung des BGH obliegen nämlich dem Fahrzeughersteller, der für die Konstruktion des von ihm hergestellten Fahrzeugs Motoren fremder Hersteller verwendet, insoweit die Sorgfaltspflichten einer Herstellers (BGH, Urteil vom 09.10.2023 – VIa ZR 26/21, Rdnr. 14 aE), wobei

„ein Unternehmer nicht in allen Fällen die von seinem Zulieferer bezogenen Einzelteile selbst auf ihre Ordnungsmäßigkeit hin überprüfen und die Untersuchungen wiederholen oder wiederholen lassen muss, die von dem Zulieferer mit seinen besonderen fachlichen Betriebserfahrungen und Einrichtungen vorgenommen worden sein mussten“ (BGH, Urteil vom 03.06.1975 – VI ZR 192/73, Rdnr. 22). Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung entfällt die Pflicht zur Prüfung des Zulieferteils, wenn sich der Unternehmer berechtigterweise auf den Zulieferer verlassen darf und der Zulieferer sorgfältig ausgewählt wurde. Hat der Unternehmer den Lieferanten produktspezifisch hinsichtlich Qualität, Zuverlässigkeit und Spezifizierung der Fertigungsaufgaben geprüft, kann er sich auf eine fehlerfreie Produktion der Vorprodukte verlassen (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 08.12.2023 – 15 U 17/20). An der demnach erforderlichen Zuverlässigkeit der V. AG fehlt es aber vorliegend, sodass die Beklagte sich auf von der V. AG durchgeführte Prüfungen nicht hätte verlassen dürfen. Denn zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Fahrzeugerwerbs am 12.05.2017, auf den es für die Verschuldensprüfung ankommt, stand die V. AG im Mittelpunkt des – wie allgemein bekannt ist – ungefähr 20 Monate vorher (im September 2015) in das Licht der Öffentlichkeit getretenen „Dieselskandals“. Die V. AG hatte nämlich bei ihrem Motortyp EA 189 eine Software implementiert, die erkennt, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen wird und in diesem Fall in den Abgasrückführungsmodus 1, einen Stickoxid (NOx)-optimierten Modus, schaltet. In diesem Modus findet eine Abgasrückführung mit niedrigem Stickoxidausstoß statt. Im normalen Fahrbetrieb außerhalb des Prüfstands schaltet der Motor dagegen in den Abgasrückführungsmodus 0, bei dem die Abgasrückführungsrate geringer und der Stickoxidausstoß höher ist. Die Stickoxidgrenzwerte der maßgeblichen Euro 5-Norm wurden nur im Abgasrückführungsmodus 1 eingehalten (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, Rdnr. 2). Die Verwendung dieser prüfstanderkennenden Software stellt nach der Rechtsprechung des BGH eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung der Erwerber von mit dieser Software ausgestatteten Fahrzeugen dar (vgl. BGH, aaO, Rdnrn 13 ff.). Bei einem Lieferanten, dessen Vorstand nach den Feststellungen des BGH, wenn auch bei einem anderen Motorentyp, zur Gewinnmaximierung zum Nachteil seiner Kunden vor einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung nicht zurückschreckt, darf ein Unternehmer nicht darauf vertrauen, dass ein von diesem Lieferanten entwickelter und hergestellter Motor den regulatorischen Vorgaben entspricht. Denn der Lieferant zeigte dadurch, dass für ihn die Einhaltung regulatorischen Vorgaben ohne Belang ist (vgl. BGH, aaO, Rdnr. 23, der in diesem Zusammenhang von einer Gesinnung spricht, „die sich (…) im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig zeigt“). Unabhängig davon, dass das OLG Frankfurt in dem von der Beklagten angeführten (vgl. Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.03.2025, s. 13 ff., Bl. 189 ff. d.A. und Berufungsbegründung S. 18 f., Bl. 35 f. d.A.) Urteil vom 28.02.2025 – 11 U 73/24, obwohl es von denselben Obersätzen wie der Senat ausgeht, dies verkennt, kann dieses Urteil des OLG Frankfurt schon deshalb nicht herangezogen werden, da der Sachverhalt nicht identisch mit dem streitgegenständlichen ist. Denn im Fall des OLG Frankfurt war die V. AG mit der Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens hinsichtlich des dort streitgegenständlichen Motors betraut (OLG Frankfurt, Urteil vom 28.02.2025 – 11 U 73/24, Rdnr. 41). Eine solche Betrauung hat die Beklagte im vorliegenden Fall schon gar nicht behauptet (vgl. bspw. die ausführliche Beschreibung des Entwicklungsgangs des Motortyps EA-288 in der Klageerwiderung S. 7 ff., Bl. 40 ff. d.A. und des Genehmigungsverfahrens im Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.03.2025, S. 8 f., Bl. 184 f. d.A.).

59
c. Auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum kann sich die Beklagte nach der Rechtsprechung des EuGH nicht berufen. Denn danach sind Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen, „dass sie im Rahmen einer vom Käufer eines Kraftfahrzeugs erhobenen Klage auf Ersatz des durch das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne dieses Art. 5 Abs. 2 verursachten Schadens den Hersteller des Fahrzeugs daran hindern, sich zu seiner Entlastung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum hinsichtlich der Unzulässigkeit dieser Abschalteinrichtung zu berufen, der darauf zurückzuführen sein soll, dass für diese Abschalteinrichtung oder das damit ausgerüstete Fahrzeug von der zuständigen Behörde eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde oder diese Behörde, wenn sie von diesem Hersteller dazu befragt worden wäre, seine rechtliche Beurteilung bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der betreffenden Abschalteinrichtung bestätigt hätte“ (EuGH, Urteil vom 01.08.2025 – C-666/23, Rdnr. 83).

60

c. Unabhängig davon läge ein unvermeidbarer Verbotsirrtum der Beklagten entgegen der Ansicht der Berufung aber auch nach der Rechtsprechung des BGH nicht vor (wobei die Beklagte in der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht davon abweichend noch erklärt hatte, dass sich ihre Ausführungen zum Vorliegen eines unvermeidbaren Verbotsirrtums gar nicht auf die Umgebungsdruckkorrektur bezogen hätten, vgl. S. 2 des Protokolls der mündlichen Verhandlung vom 29.04.2025, Bl. 239 d.A.).

61
Der Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann entlastend wirken. Ein entlastend wirkender Verbotsirrtum kann vorliegen, wenn der Schädiger die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte.

62
Vorliegend meint die Beklagte, sie habe dem KBA die umgebungsluftdruckabhängige Abschalteinrichtung offengelegt und das KBA habe diese genehmigt. Denn das KBA habe die relevanten unionsrechtlichen Vorschriften immer schon so verstanden wie die Beklagte und verstehe diese auch weiterhin so (vgl. Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.03.2025, S. 42 ff., Bl. 218 ff. d.A.). Dieser Vortrag genügt den Anforderungen, die der Bundesgerichtshof für eine Entlastung des Fahrzeugherstellers aufgestellt hat, nicht.

63
Die Beklagte hat nämlich schon keinen Verbotsirrtum dargelegt. Zunächst ist schon nicht vorgetragen, welche für die Beklagte tätigen Personen sich geirrt haben sollen. Darüber hinaus fehlt es an einer konkreten und vollständigen Darlegung der Funktionsweise der streitgegenständlichen Abschalteinrichtung, die vom KBA genehmigt worden sein soll. Aufgrund des Vortrags der Beklagten ist nämlich schon unklar, bei welchem Umgebungsluftdruck die AGR-Rate in welchem Umfang abgerampt wird. Dies entspricht schon mangels Konkretheit nicht den Angaben, die die Beklagte der Typgenehmigungsbehörde hätte machen müssen und die im Verfahren darzulegen sind; schon deswegen scheidet ein Entlastungsbeweis der Beklagten aus.

64
4. a. Zur Erwerbskausalität hat die Klagepartei in erster Instanz ausdrücklich vortragen lassen, dass sie dem Kaufvertrag nicht zu dem tatsächlich vereinbarten Preis abgeschlossen hätte, wenn sie vom Vorhandensein der Umgebungsdruckkorrektur, d.h. der unzulässigen Abschalteinrichtung, gewusst hätte (vgl. Replik vom 29.04.2024, S. 3 letzter Absatz, Bl. 130 d.A.). Die Beklagte hat in erster Instanz dagegen bestritten, dass konkrete NOx-Werte, verkehrswesentliche Eigenschaften oder die Umweltfreundlichkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs für die Erwerbsentscheidung der Klagepartei relevant gewesen seien (Klageerwiderung S. 12 verletzter Absatz, Bl. 45 d.A., S. 33 vorletzter Absatz, Bl. 66 d.A.). Auf die NOx-Werte und die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs kommt es schon entscheidungserheblich nicht an. Denn ausschlaggebend ist nur, ob die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug zum gleichen Preis auch in Kenntnis des Vorhandenseins der unzulässigen Abschalteinrichtung, d.h. der Umgebungsdruckkorrektur, gekauft hätte. Ob die pauschale Behauptung der Beklagten, für die Kaufentscheidung der Klagepartei seien die verkehrswesentlichen Eigenschaften des Fahrzeugs nicht relevant gewesen, überhaupt ein hinreichend konkretes Bestreiten darstellt, kann dahinstehen. Denn bei seiner Entscheidung bezüglich der Erwerbskausalität (LGU S. 14) konnte sich das Landgericht jedenfalls auf den Erfahrungssatz stützen, dass ein Erwerber den Kaufvertrag nicht zu dem vereinbarten Kaufpreis geschlossen hätte, wenn er von der unzulässigen Abschalteinrichtung gewusst hätte (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 55). Die darauf aufbauende Überzeugungsbildung des Landgerichts ist daher nach § 286 ZPO nicht zu beanstanden.

65
Die Rüge der Berufung, das Landgericht hätte Klagepartei als Partei zur Erwerbskausalität vernehmen müssen (Berufungsbegründung S. 8 letzter Absatz, Bl. 25 d.A.), bleibt ohne Erfolg. Denn entgegen der Behauptung der Beklagten hat diese die (gegenbeweisliche) Parteivernehmung der Klagepartei zur Erwerbskausalität gar nicht angeboten (vgl. Klagerwiderung S. 12, Bl. 12 d.A.). Die Beklagte hat vielmehr

nur die informatorische Befragung der Klagepartei angeregt. Dem musste das Landgericht jedoch nicht nachkommen.

66
Sollte die Rüge der Berufung hinsichtlich des vom Landgericht übergangenen Beweisangebots dahingehend auszulegen sein, dass jedenfalls nunmehr eine Parteivernehmung der Klagepartei beantragt wird (ein ausdrücklicher Beweisantrag der Beklagten fehlt nach wie vor), so wäre ein solcher Beweisantrag nach § 531 ZPO unzulässig, da er ein neues Verteidigungsmittel darstellen würde und nicht ersichtlich ist, warum er nicht bereits in erster Instanz gestellt wurde.

67
b. Die Kausalität zwischen dem Verstoß gegen das Typgenehmigungsrecht und der Kaufentscheidung ist auch nicht – wie die Beklagte meint (Klageerwiderung S. 71, Bl. 104 d.A.) – durch eine Verhaltensänderung ihrerseits entfallen. Es ist nämlich schon nicht dargetan, inwieweit bezüglich der Umgebungsdruckkorrektur eine Verhaltensänderung erfolgt sein soll. Die Beklagte beschränkt sich in ihren Darlegungen auf die Fahrkurvenproblematik und das Thermofenster.

68
5. Nach der Rechtsprechung des BGH ist der Differenzschaden vorbehaltlich der im Einzelfall vorzunehmenden Vorteilsausgleichung auf eine Bandbreite zwischen 5 und 15% des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzt (BGH, Urteile vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 73 und vom 20.07.2023 – III ZR 267/20, Rdnr. 34). Für die gemäß § 287 ZPO vorzunehmende Festlegung des Schadens innerhalb dieser Bandbreite sind die Umstände des Einzelfalls im Rahmen einer auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogenen Betrachtung zu gewichten. Dabei ist insbesondere in den Blick zu nehmen, welches Ausmaß an behördlichen Anordnungen auf Grund der festgestellten unzulässigen Abschalteinrichtung drohte und wie groß die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Anordnungen war, welches Gewicht dem festgestellten Verstoß des Herstellers bezogen auf das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte zukommt und schließlich mit welchem Verschuldensgrad der Hersteller den Verstoß verwirklicht hat.

69
Hiervon ausgehend erscheint dem Senat die Bemessung des Schadens im vorliegenden Fall mit 10% des Kaufpreises als sachgerecht, da es sich um einen mit Blick auf die genannten Kriterien durchschnittlichen Fall handelt. Dabei kommt es auch nicht darauf an, wie viele unzulässige Abschalteinrichtungen in dem Fahrzeug verbaut sind. Besondere Umstände, welche diesen Fall in die eine oder andere Richtung gegenüber anderen Fällen hervorheben würden, sind nicht ersichtlich (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 09.11.2023 – 24 U 14/21, Rdnrn 125 f.).

70
Der Kaufpreis belief sich auf 44.700,00 €, sodass der Differenzschaden im Streitfall im Ausgangspunkt mit 4.470,00 € zu bemessen ist (§ 287 ZPO) und der wahre Wert des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Kaufs (= Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) damit 40.230,00 € betrug. Bei der Berechnung des Differenzschadens war entgegen der Meinung der Beklagten vom Bruttokaufpreis auszugehen. Die Klagepartei hat die Behauptung der Beklagten, die Klagepartei sei vorsteuerabzugsberechtigt, bestritten (vgl. Schriftsatz der Klägervertreter vom 25.02.2025, S. 14 unten, Bl. 170 d.A.). Da die Beklagte für die Vorsteuerabzugsberechtigung der Klagepartei beweisbelastet ist, jedoch keinen Beweis für ihre Behauptung der Vorsteuerabzugsberechtigung anbot, ist sie insoweit beweisfällig geblieben.

71
6. Im Wege des Vorteilsausgleichs muss sich der Geschädigte auf seinen Schadenersatzanspruch diejenigen Vorteile anrechnen lassen, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem Schadensereignis zugeflossen sind. Er darf einerseits im Hinblick auf das schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde. Andererseits sind nur diejenigen durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet (st. Rspr; vgl. etwa BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, Rdnr. 65). Diese Grundsätze können dazu führen, dass der Klagepartei zum Schluss der mündlichen Verhandlung – dem grundsätzlich maßgeblichen Zeitpunkt für die Bewertung der anzurechnenden Vorteile (etwa: BGH, Urteil vom 24.01.2022 – VIa ZR 100/21, Rdnr. 23 mwN) – ein Schaden nicht verbleibt.

72
a. Beim Differenzschadensersatz nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sind die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeuges nur insoweit und erst dann schadensmindernd anzurechnen, wenn sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrages (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. zu § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnrn 44 und 80).

73
Demnach ist nach der vom BGH vorgegebenen Rechnung zunächst die Summe von Restwert und Nutzungsvorteilen zu bilden. Übersteigt diese Summe den Wert des Fahrzeugs bei Vertragsschluss, der nach der Formel Kaufpreis abzüglich Differenzschaden zu ermitteln ist, so erfolgt eine Anrechnung des überschießenden Betrages auf den Differenzschaden. Erreicht der überschießende Betrag die Höhe des Differenzschadens, besteht kein auszugleichender Schaden mehr (vgl. Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 80; vgl. auch OLG Stuttgart, Urteil vom 09.11.2023 – 24 U 14/21, Rdnr 128).

74
b. aa. Die Bewertung der gezogenen Nutzungen schätzt der Senat auf Basis der vom Bundesgerichtshof für zulässig erachteten Methode der linearen Wertminderung (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 354/19, Rdnrn 12 f. und Beschluss vom 12.10.2021 – VIII ZR 255/20, Rdnrn 22 f.) gemäß § 287 ZPO – anders als das Landgericht, das von 250.000 km ausging (LGU S. 19) – unter Zugrundelegung einer Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs von 300.000 km. Dies ergibt bei einer Restlaufleistung von 300.000 km (= 300.000 km – 0 km Stand bei Kauf), von der Klagepartei gefahrenen 131.560 Kilometern (Kilometerstand von 131.470 am 09.02.2026 zuzüglich der durchschnittlichen Fahrleistung für zwei Tage von insgesamt 90 km) und dem Kaufpreis von 44.700 € einen Nutzungsvorteil von 19.602,44 €.

75
bb. Hinsichtlich des für das Fahrzeug anzusetzenden Restwerts legt der Senat den Händlereinkaufspreis des Fahrzeuges zu Grunde (§ 287 ZPO), welchen er über die allgemein bekannte Datenbank der DAT unter Angabe der FIN des Fahrzeuges und der aktuellen Laufleistung von 131.560 km ermittelt. Demnach ist zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung von einem Händlereinkaufswert von 13.781,00 € auszugehen.

76
Soweit die Beklagte unter Vorlage einer DAT-Bewertung (Anl. BE 4), die einen Händlerverkaufswert von 15.994,00 € ausweist, einen Restwert von 15.994,00 € behauptet (vgl. Schriftsatz der Beklagtenvertreter vom 03.02.2026, S. 17, Bl. 97 d.A.), verkennt sie, dass im Rahmen der Schätzung des Fahrzeugrestwerts nicht auf den Händlerverkaufswert oder den Mittelwert aus Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis einschließlich Mehrwertsteuer, sondern auf den Händlereinkaufswert abzustellen ist (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 26.06.2024 – 6 U 215/21, Rdnrn 158 f.).

77
Auf die von der Beklagten mit Schriftsatz ihres Prozessbevollmächtigten vom 03.02.2026, dort S. 18, Bl. 98 d.A., vorgelegten Verkaufsangebote laut der Angebotsliste in Anl. BE 5 zum Nachweis eines noch höheren Restwerts von 17.611,00 € kommt es ebenfalls nicht an, da sich daraus nur die Preisvorstellungen der jeweiligen Verkäufer ablesen lassen. Zu welchem Preis dann letztendlich der jeweilige Verkauf erfolgte, ergibt sich daraus nicht. Nur dies wäre aber allenfalls von Relevanz.

78
cc. Die Summe aus Nutzungsvorteilen (19.602,44 €) und Fahrzeugrestwert (13.781,00 €) beläuft sich damit auf 33.383,44 € und übersteigt daher nicht wahren Wert des Fahrzeugs bei Kauf (40.230,00 €).

79
Nach alledem beläuft sich der Differenzschadensersatzanspruch der Klagepartei auf 4.470,00 €.

80
Da demnach ein Differenzschadensersatzanspruch der Klagepartei bereits aufgrund der unzulässigen umgebungsluftdruckabhängigen Abschalteinrichtung besteht, kommt es auf eine etwaige Unzulässigkeit des unstreitig im streitgegenständlichen Fahrzeug implementierten Thermofenster nicht mehr an. Ebenso unerheblich ist, ob das Fahrzeug über eine Fahrkurvenerkennung verfügt.

81
8. Die Verzinsung des Differenzschadensersatzanspruchs ergibt sich aus § 291 ZPO.

82
II. Die zulässige, insbesondere form- und fristgerechte, Berufung der Beklagten ist unbegründet, da die Klagepartei – wie oben unter I dargelegt – einen Differenzschadensersatzanspruch gegen die Beklagte in Höhe von 4.470,00 € hat.

C.

83
I. Der Ausspruch zu den Kosten folgt aus §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO und berücksichtigt das jeweilige Obsiegen und Unterliegen der Parteien in beiden Instanzen.

84
II. Die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

85
III. Die Revision gegen dieses Urteil war nicht zuzulassen, da ein Zulassungsgrund nicht vorliegt.

86
Soweit der Senat von der Rechtsprechung des OLG Stuttgart in dessen Beschluss vom 01.10.2025 – 16a U 259/25 abweicht, wonach eine umgebungsluftdruckabhängige Regulierung der Abgasrückführungsrate keine Abschalteinrichtung geschweige denn eine unzulässige Abschalteinrichtung sei, war die Revision nicht zuzulassen, da diese Frage bereits durch den EuGH (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20, Rdnr. 46) abschließend und entgegen der Ansicht des OLG Stuttgart geklärt ist.

87
Soweit der Senat anders, als das OLG Frankfurt in seinem Urteil vom 28.02.2025 – 11 U 73/24 meint, davon ausgeht, dass die Beklagte die Verschuldensvermutung nicht widerlegt hat, weil sie sich nicht ohne eigene Prüfung des streitgegenständlichen Motors auf die von der V. AG zugesicherte Regelkonformität des Motors hätte verlassen dürfen, so liegt darin keine Divergenz, die eine Zulassung der Revision begründen würde. Denn zum einen sind schon die Sachverhalte nicht identisch, da im Fall des OLG Frankfurt die V. AG „mit der Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens hinsichtlich des streitigen Motors betraut war“ (OLG Frankfurt, aaO, Rdnr. 41), während dies im vorliegenden Fall nicht behauptet wurde. Zum anderen stellt der Senat in seiner Entscheidung diesbezüglich auch keinen Rechtssatz auf, der von einem anderen vom OLG Frankfurt aufgestellten abstrakten Rechtssatz abweichen würde. Die Obersätze, von denen sowohl der Senat als auch das OLG Frankfurt ausgehen, sind nämlich dieselben. Nur führt die im konkreten Einzelfall vorgenommene Subsumption zu einem anderen Ergebnis. Dies begründet keinen Zulassungsgrund (vgl. BGH, Beschluss vom 09.07.2007 – II ZR 95/06, Rdnr. 2).