

Titel:

Kein Schadensersatz trotz Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtung bei Verhaltensänderung des Herstellers

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Leitsätze:

1. Hat der Fahrzeughersteller sein Verhalten vor dem Abschluss des konkreten Erwerbsgeschäfts, das wie in den Fällen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung das gesetzliche Schuldverhältnis nach § 823 Abs. 2 BGB iVm §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV erst begründet, dahin geändert, dass er die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss, kann die Verhaltensänderung die Anwendung des für die Gewähr des sog. Differenzschadens maßgeblichen Erfahrungssatzes in Frage stellen, dass der Geschädigte den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)

2. Anders als bei der Frage, ob das Verhalten des Fahrzeugherstellers zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses noch sittenwidrig war, muss allerdings nicht der Käufer, sondern der Fahrzeughersteller zur Widerlegung des Erfahrungssatzes die Verhaltensänderung darlegen und beweisen. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Thermofenster, Differenzschaden, Erwerbskausalität, Presseberichterstattung, Software-Update, Verhaltensänderung

Vorinstanz:

LG Amberg, Endurteil vom 25.07.2023 – 13 O 892/22

Tenor

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Amberg vom 25.07.2023, Az. 13 O 892/22, abgeändert. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klagepartei hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 3.950,00 EUR festgesetzt.

Entscheidungsgründe

I.

1

Gegenstand des Rechtsstreits ist die Frage der Haftung der Beklagten als Fahrzeugherstellerin und Herstellerin eines Dieselmotors wegen der behaupteten Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen für die Abgasreinigung.

2

Mit ihrer am 22.11.2022 bei Gericht eingegangenen Klage nimmt die Klagepartei die Beklagte hinsichtlich eines von ihr am 11.08.2020 von einem nicht am Rechtsstreit beteiligten Händler zu einem Kaufpreis von 39.500,00 EUR als Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand von 30.550 km erworbenen Pkw Audi A6

Avant 3.0 TDI quattro, Motorkennbuchstabe CVUA, mit Erstzulassung am 12.03.2018 (Anlage K1) in Anspruch.

3

Am 11.11.2025, sechs Tage vor der mündlichen Verhandlung in der Berufungsinstanz, beträgt der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 97.442 km.

4

Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten 3.0-Liter-V6-Turbodieselmotor mit einer Leistung von 235 kW (320 PS) ausgestattet. Für das Fahrzeug wurde eine EG-Typgenehmigung für die Emissionsklasse EU6 erteilt. Es verfügt über einen SCR-Katalysator, der mit AdBlue betrieben wird. Um den Ausstoß von Stickoxid zu optimieren, wird bei dem Fahrzeug im Wege der sog. Abgasrückführung ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Die Abgasrückführung wird außerhalb eines bestimmten Temperaturfensters zurückgefahren (sog. Thermofenster).

5

Der streitgegenständliche Fahrzeugtyp unterliegt einem verpflichtenden Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) im Hinblick auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung, nämlich der schadstoffmindernden, sog. schnellen Motoraufwärmfunktion (vgl. Pressebericht der SZ vom 24.01.2018, Anlage B10). Die Beklagte hat daraufhin in Abstimmung mit dem KBA das Emissionsverhalten mittels eines Software-Updates angepasst. Das Software-Update wurde vom KBA mit Bescheid vom 26.11.2018 freigegeben (Anlage BB2) und bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug am 19.12.2019, mithin vor dessen Erwerb durch die Klagepartei, durchgeführt.

6

Die Beklagte hatte mit einer Pressemitteilung am 21.07.2017 (Anlage B4) darüber informiert, dass sie in einem umfangreichen Maßnahmenplan bis zu 850.000 Fahrzeuge für die Halter kostenlos mit einem Software-Update ausstatten werde. In der Folge berichteten ab Juli 2017 landesweite Medien über diese Umrüstaktion (Anlagen B5, B6 und B7). Weitere Berichterstattung in den Medien erfolgte ab Januar 2018 (Anlagen B8, B9, B10).

7

Die Beklagte informierte ihre Vertragshändler und Servicepartner mit Nachricht vom 25.01.2018 (Anlage B1) über die zur Kommunikation mit diesen genutzte internetbasierte Kommunikationsplattform „Audi Partner Portal“ (APP) darüber, dass für Modelle mit V6/V8 Dieselmotoren ein Rückruf des KBA angeordnet wurde, ein technisches Update erfolgen würde und die betroffenen Fahrzeuge vor Durchführung des Software-Updates nur nach entsprechendem Hinweis an die Kunden über die Betroffenheit und die erforderliche Softwareaktualisierung verkauft werden dürfen. Zu diesem Zweck stellte die Beklagte den Vertragshändlern und Servicepartnern ebenfalls über das APP ein Musterschreiben zur Verfügung, welches diese fortan Kaufinteressenten vor Abschluss des Kaufvertrags über ein Fahrzeug des streitgegenständlichen Typs aushändigen mussten (sog. Beipackzettel). Auf der Internetseite der Beklagten konnte durch Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) die Betroffenheit von Fahrzeugen abgefragt werden.

8

Auszugsweise heißt es in dem sogenannten Beipackzettel vom 24.01.2018 (Anlage B2): „[...] , wir freuen uns, dass Sie Interesse am Kauf dieses Fahrzeugs Fahrgestellnummer [...] der Marke Audi haben. Wie Sie sicherlich der Presse bereits entnommen haben, bietet Audi für Kunden ein Nachrüstprogramm für EU5/EU6 Dieselfahrzeuge an. Insgesamt können bis zu 850.000 Autos, die mit dem Sechszylinder- und Achtzylinder-Dieselmotor ausgestattet sind, eine neue Software bekommen. Dies haben wir bereits am 21. Juli 2017 über die Medien bekannt gemacht. Durch die Nachrüstung wird das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb weiter verbessert. Dies wird in enger Abstimmung mit dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) erfolgen. Damit will Audi dazu beitragen, die Gesamtemissionen in Innenstädten zu reduzieren. Für diese 850.000 Fahrzeuge werden in Absprache mit dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) Software-Updates durchgeführt, die zum Teil angeordnet, zum Teil freiwillig vorgenommen werden. Das vorliegende Fahrzeug gehört zu dieser Gruppe. Audi arbeitet mit Hochdruck daran, die neue Software zu entwickeln, ausführlich zu testen und dann von den Behörden freigeben zu lassen. Sie müssen in der Zwischenzeit nichts unternehmen. Wir werden auf Sie zukommen, sobald wir Ihrem Automobil die neue Software aufspielen können. [...]“.

9

Daneben konnten Fahrzeughalter sich telefonisch, schriftlich oder per E-Mail beim Kundenservice der Beklagten informieren, ob ein konkretes Fahrzeug mit der beanstandeten Software-Konfiguration ausgestattet ist.

10

Die Klagepartei machte in der ersten Instanz 25% des Kaufpreises geltend. Die Beklagte hafte aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

11

Die Klagepartei hat in erster Instanz beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von 9.875,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 22.11.2022 zu bezahlen.

2. Weiter wird die Beklagte verurteilt, der Klagepartei weitere 498,73 EUR für die außergerichtliche Interessenvertretung ihrer Prozessbevollmächtigten zu erstatten.

12

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

13

Wegen des Sach- und Streitstands in erster Instanz im Übrigen wird Bezug genommen auf die Feststellungen im angefochtenen Urteil (§ 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO).

14

Das Landgericht Amberg hat mit Endurteil vom 25.07.2023, das am 26.07.2023 an die Beklagtenvertreter zugestellt wurde, die Beklagte verurteilt, an die Klagepartei 3.950,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 22.11.2022 zu bezahlen. Ferner hat es die Beklagte verurteilt, der Klagepartei weitere 453,87 EUR für die außergerichtliche Interessenvertretung ihrer Prozessbevollmächtigten zu erstatten und im Übrigen die Klage abgewiesen.

15

Die zulässige Klage sei begründet. Der Anspruch der Klagepartei auf Erstattung des Differenzschadens ergebe sich aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV. Vorliegend sei zu Lasten der Beklagten von der Implementation eines unzulässigen Thermofensters auszugehen. Ein fahrlässiger Verstoß der Beklagten liege vor.

16

Gegen dieses Urteil wendet sich die Beklagte mit ihrer am Montag, den 28.08.2023 eingegangenen Berufung, die innerhalb der Begründungsfrist mit am 26.09.2023 eingegangenem Schriftsatz vom selben Tag begründet wurde.

17

Das Landgericht habe der Klage gegenüber der Beklagten rechtsfehlerhaft stattgegeben und zu Unrecht einen Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB, §§ 6, 27 EG-FGV bejaht. Zwar sei unstrittig, dass für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs eine verbindliche Anordnung des KBA zur Aktualisierung der Motorsteuerungssoftware vorliege. Das Landgericht lasse in seinem Urteil einige bereits erstinstanzlich von der Beklagten vorgetragene Aspekte völlig unberücksichtigt, die jedoch bei deren Berücksichtigung zu einer Klageabweisung hätten führen müssen. So gehe das Landgericht in seinem Urteil an keiner Stelle auf die von der Beklagten bereits erstinstanzlich ausführlich dargelegte Verhaltensänderung ein, die dazu führe, dass der Kausalzusammenhang zwischen vermeintlicher Verletzungshandlung und vermeintlichem Schaden unterbrochen wäre. Ebenfalls unberücksichtigt lasse das Landgericht den Umstand, dass die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug mit durchgeführtem Software-Update, das zuvor vom Kraftfahrt-Bundesamts (im Folgenden „KBA“) freigegeben wurde, erwarb, und für die Klagepartei somit zu keinem Zeitpunkt die Gefahr von Betriebsbeschränkungen bestand – es mithin an einem Schaden fehle. Die Beklagte habe erstinstanzlich umfangreich dazu vorgetragen, dass einerseits die Diesel-Thematik im Allgemeinen seit 2015 und die V-TDI-Thematik ab Mitte des Jahres 2017 im Fokus der Medienberichterstattung gestanden und sie zudem rund um den Rückruf Maßnahmen ergriffen gehabt

habe, um die Öffentlichkeit über den Rückruf zu informieren. Weiter habe die Beklagte dargelegt, dass sie selbst und auch das KBA Pressemitteilungen zu den erlassenen Rückrufen für verschiedene Fahrzeugmodelle mit V-TDI-Motor veröffentlicht haben. Die Beklagte habe mit der Pressemitteilung vom 21.07.2017 über den Rückruf für unter anderem den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp informiert. Zudem habe auf der Internetseite der Beklagten abgefragt werden können, ob das Fahrzeug mit der vom KBA beanstandeten Bedatung der Motorsteuerungssoftware ausgestattet sei. Angesichts dessen könne die Diesel-Thematik insgesamt und die Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs der Klagepartei bis zum Schluss des Jahres 2018 nicht verborgen geblieben sein. Angesichts der Medienberichterstattung und der Informationen, die durch die Beklagte an die Öffentlichkeit gerichtet worden seien, liege es entgegen der Ansicht des Landgerichts außerhalb der Lebenswahrscheinlichkeit, dass die hiesige Klagepartei nicht bereits im Jahr 2018 Kenntnis von der Betroffenheit ihres Fahrzeugs und somit von dem behaupteten Anspruch erlangt habe.

18

Unter Berücksichtigung des vollständigen Vortrags der Beklagten stünden der Klagepartei die geltend gemachten Ansprüche unter keinem denkbaren Gesichtspunkt zu.

19

Die Beklagte beantragt,

Das am 25.07.2023 verkündete Urteil des Landgerichts Amberg (Az. 13 O 892/22) im Umfang der Beschwer der Beklagten abzuändern und die Klage insgesamt abzuweisen.

20

Die Klagepartei beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

21

Die Klagepartei tritt der Berufung entgegen und verteidigt die angefochtene Entscheidung. Das angefochtene Urteil sei richtig. Entgegen der Ansicht der Beklagten sei das Erstgericht vorliegend zutreffend vom Vorliegen eines Schadensersatzanspruches ausgegangen.

22

Der Senat hat über den Rechtsstreit am 17.11.2025 mündlich verhandelt. Auf das Sitzungsprotokoll wird verwiesen. Wegen der Einzelheiten des Vorbringens in der Berufungsinstanz wird ferner Bezug genommen auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien.

II.

23

Die gemäß §§ 511 ff ZPO zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache Erfolg. Sie führt zur Abänderung der angefochtenen Entscheidung.

24

1. Die Klagepartei erklärte in ihrer Klage vom 22.11.2022 bereits ausdrücklich, nur den Schadensersatz wegen Schutzgesetzverletzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV geltend zu machen. Der Senat geht davon aus, dass mit dieser Erklärung klargestellt wurde, dass ein Tatsachenvortrag einer arglistigen Täuschung bzw. sittenwidrigen Schädigungshandlung, aus dem sich ein Anspruch insbesondere aus §§ 826, 31 BGB hätte ergeben sollen, damit nicht erfolgte.

25

2. Die Beklagte haftet nicht gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder den Normen der RL 2007/46/EG und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wegen einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung für ein mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung in Gestalt eines Thermofensters ausgestatteten Fahrzeugs.

26

Für den in der Berufungsinstanz ausschließlich geltend gemachten Differenzschaden wegen eines verbauten Thermofensters fehlt es an der haftungsbegründenden Kausalität.

27

a) Nach der zwischenzeitlich ergangenen Entscheidung des EuGH vom 21. März 2023, Az. C-100/21, und dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 26. Juni 2023, Az. VIa ZR 335/21, kann dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV gegen den Fahrzeughersteller als „Differenzschaden“ zustehen. Die Herleitung des Drittschutzes ist dabei maßgeblich an die vom Fahrzeughersteller ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung (vgl. Art. 3 Nr. 36 der RL 2007/46/EG) geknüpft, welche nach Art. 4 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 715/2007 dem Käufer auszuhändigen ist, und so eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Fahrzeughersteller und dem Käufer hergestellt wird. Hiermit wird dem Käufer gewährleistet, dass das Kraftfahrzeug mit den maßgebenden Bestimmungen des Unionsrechts übereinstimmt (vgl. EuGH, Urteil vom 21. März 2023, Az: C-100/21, NJW 2023, 1111, Rn. 82; BGH a.a.O. Rz. 29). Der hierdurch vermittelte Individualschutz beruht auf der Übereinstimmungsbescheinigung, welche das unionsrechtlich geschützte Vertrauen des Käufers mit dessen Kaufentscheidung verknüpft (BGH a.a.O. Rz. 30, 32).

28

Auch bei der Prüfung des Anspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ist eine Verhaltensänderung zu bewerten. Hat der Fahrzeughersteller sein Verhalten vor dem Abschluss des konkreten Erwerbsgeschäfts, das wie in den Fällen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung das gesetzliche Schuldverhältnis nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV erst begründet, dahin geändert, dass er die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss, kann die Verhaltensänderung die Anwendung des für die Gewähr des sog. Differenzschadens maßgeblichen Erfahrungssatzes in Frage stellen, dass der Geschädigte den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. Anders als bei der Frage, ob das Verhalten des Fahrzeugherstellers zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses noch sittenwidrig war, muss allerdings nicht der Käufer, sondern der Fahrzeughersteller zur Widerlegung des Erfahrungssatzes die Verhaltensänderung darlegen und beweisen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 533/21, NJW 2023, 2270 Rn. 35, beckonline).

29

b) Die umfassenden und substantiierten Ausführungen der Beklagten zur Verhaltensänderung sind als durch die Klagepartei zugestanden anzusehen (§ 138 Abs. 3 ZPO). Soweit die Klagepartei das Vorliegen einer Verhaltensänderung bestreitet, verknüpft sie dies offensichtlich lediglich mit einer eigenen Bewertung der von der Beklagten ergriffenen Maßnahmen als aus ihrer Sicht für eine Verhaltensänderung nicht ausreichend.

30

Die Beklagte hat durch die von ihr ergriffenen Maßnahmen eine grundlegende Verhaltensänderung vollzogen. Aufgrund der verpflichtenden internen Anweisung auf der für die Kommunikation mit ihren Vertragshändlern maßgeblichen Plattform durfte die Beklagte seitdem davon ausgehen, dass Fahrzeugkäufer von Vertragshändlern der Beklagten Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung erhielten (vgl. BGH, Beschluss vom 12.01.2022, Az. ZR 391/21 – juris, Rn. 29). Dass die Beklagte nicht analog zur V. AG und dem von dieser entwickelten Motortypus EA189 eine Ad-hoc-Mitteilung veröffentlicht hat, gebietet keine andere Beurteilung. Darüber hinaus hat die Beklagte auch in Zusammenarbeit mit dem KBA ein Software-Update entwickelt, das auf das streitgegenständliche Fahrzeug vor dem Erwerb durch die Klagepartei aufgespielt wurde. Die Beklagte hat somit Aufklärungsbemühungen entfaltet, die einem objektiven Dritten, etwa einem von einem Audi-Partner kaufenden Fahrzeugerber, die mit dem Kauf verbundenen Risiken verdeutlichten. In diesem Zusammenhang stellt der Bundesgerichtshof nicht auf den konkreten Käufer, sondern auf an einen „objektiven Dritten“ gerichtete Aufklärungsmaßnahmen ab. Dieser Rechtsprechung schließt sich der Senat an. Eine Information der Öffentlichkeit ist durch die Berichterstattung in der Presse nach Erlass des Rückrufbescheides und der Pressemitteilung des Kraftfahrtbundesamts vom 23.01.2018 gewährleistet worden (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, -VIa 533/21, Rn. 16).

31

In Zusammenschau mit der bundesweiten Presseberichterstattung zum Rückruf auch des streitgegenständlichen Fahrzeugs vor dessen Erwerb ist der Erfahrungssatz im Streitfall widerlegt.

Schließlich lässt sich den beklagten bereits erstinstanzlich vorgelegten Presseberichten aus Januar 2018 (Anlagen B8 bis B10) entnehmen, dass unter anderem der streitgegenständliche Fahrzeugtyp einem „Zwangsrückruf“ unterliegt, aufgrund dessen die Beklagte dem KBA Lösungen für alle Modelle vorlegen müsse. Es ist davon auszugehen, dass angesichts der öffentlichen Aufmerksamkeit betreffend den Rückruf aufgrund unzulässiger Abschalteinrichtungen ein Fahrzeugkäufer sich im Vorfeld des Vertragsschlusses über die Betroffenheit des Fahrzeugs informiert hätte oder den Kaufvertrag schlicht auf eigenes Risiko über einen etwaigen Verstoß gegen §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV abgeschlossen hat (vgl. OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 05.06.2024 – 16a U 2406/21, BeckRS 2024, 12717, Rn. 30 m.w.N.). Bei natürlicher Betrachtungsweise stellt überdies die Implementierung diverser Abschalteinrichtungen bezogen auf eine Übereinstimmungsbescheinigung einen einheitlichen Lebensvorgang dar. Wenn davon auszugehen ist, dass der Käufer das Fahrzeug in Kenntnis einer Abschalteinrichtung kauft, das Vorhandensein einer solchen oder ein damit verbundenes entsprechendes Risiko in Kauf nimmt, kann nicht vermutet werden, er hätte das Fahrzeug nicht zu diesem Kaufpreis erworben (vgl. auch OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 05.06.2024 – 16a U 2406/21, BeckRS 2024, 12717, Rn. 30 m.w.N.). Schließlich beruhen deliktische Ansprüche wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen im Kern auf derselben Vertrauensinvestition des Käufers bei Abschluss des Kaufvertrags. Der Vorwurf der deliktischen Schädigung kann nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ohne Rücksicht auf die einen deliktischen Anspruch rechtfertigende Anspruchsgrundlage insgesamt ausgeräumt werden (vgl. BGH, Urteil vom 10.07.2023 – VIa ZR 1119/22, Rn. 16).

33

Unter diesen Voraussetzungen kann sich die Klagepartei somit nach der oben zitierten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht mehr auf den Erfahrungssatz berufen, sie hätte das Fahrzeug in Kenntnis einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht zu diesem Preis erworben. Stattdessen hat sie dies ggf. konkret darzulegen und zu beweisen. Es fehlt jedoch schon individualisierbarer Vortrag zum Vertragsschluss. Auch bereits in der Klageerwiderung der Beklagten vom 27.02.2023 sowie in der Berufungsbegründung vom 26.09.2023 wurde die Erwerbskausalität substantiiert bestritten, so dass die Ausführungen der Klagepartei hierauf als zu pauschal anzusehen sind.

34

Die Ausführungen der Klagepartei zum Erwerb des Fahrzeugs sind zu allgemein, um den Senat im Sinne des § 286 ZPO davon zu überzeugen, dass sie einen auf die unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung kausal zurückzuführenden Differenzschaden erlitten hat.

35

c) Auch unter Berücksichtigung des Urteils des EuGH vom 01.08.2025 in der Rechtssache C-666/23 ergibt sich keine Änderung der Rechtsprechung des BGH im Hinblick auf die Erstreckung der Verhaltensänderung der Beklagten in Bezug auf ein im streitgegenständlichen Fahrzeug enthaltendes Thermofenster. Voraussetzung für einen Schadenersatzanspruch ist nicht nur das Entstehen eines Schadens, sondern auch die Erwerbskausalität. Wie bereits ausgeführt, fehlt es vorliegend an dieser Erwerbskausalität. Der Kläger kann sich nicht darauf berufen, dass er das Fahrzeug bei Kenntnis von unzulässigen Abschalteinrichtungen nicht erworben hätte, da die Beklagte nach Bekanntwerden des Diesel-Abgasskandals ihr Verhalten geändert und Maßnahmen zur Verbesserung des Emissionskontrollsystems öffentlich angekündigt hat. Diese Verhaltensänderung verdeutlichte einem objektiven Dritten die Risiken des Fahrzeugkaufs. Der Erfahrungssatz, dass ein Käufer ein Fahrzeug im Vertrauen auf die Übereinstimmung mit den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben erwirbt und vom Erwerb Abstand genommen hätte, wenn ihm die Ausstattung mit unzulässigen Abschalteinrichtungen bekannt gewesen wäre, ist vor diesem Hintergrund für den Erwerb durch den Kläger nicht gerechtfertigt. Angesichts der öffentlichen Aufmerksamkeit betreffend die Implementierung unzulässiger Abschalteinrichtungen auch in Fahrzeugen der Beklagten hätte sich ein Fahrzeugkäufer im Vorfeld des Kaufvertrags entweder über die Betroffenheit des Fahrzeugs informiert oder hat er den Kaufvertrag schlicht auf eigenes Risiko abgeschlossen und einen Verstoß gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV damit in Kauf genommen. Daran ändert auch die jüngste Rechtsprechung des EuGH nichts.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1, § 269 Abs. 3 ZPO.

37

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

38

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wurde in Anwendung der § 3 ZPO, §§ 47, 48 GKG bestimmt.

IV.

39

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung, noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs als Revisionsgericht. Die Voraussetzungen einer Haftung für mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen ist sowohl allgemein als auch speziell geklärt. Es ist Aufgabe der Instanzgerichte, diese Rechtsgrundsätze auf den jeweils vorliegenden Sachverhalt anzuwenden. Ob jeweils im konkreten Fall die Voraussetzungen für eine Haftung vorliegen, hängt stets von den durch die tatrichterlichen Instanzen unter Würdigung des jeweiligen Sachvortrags zu treffenden Feststellungen ab und kann ohnehin nicht Gegenstand einer grundsätzlichen Klärung durch den Bundesgerichtshof sein.