

Gericht:	OLG Karlsruhe 14. Zivilsenat
Entscheidungsdatum:	12.08.2025
Aktenzeichen:	14 U 119/23
ECLI:	ECLI:DE:OLGKARL:2025:0812.14U119.23.00
Dokumenttyp:	Urteil
Quelle:	
Normen:	§ 823 Abs 2 BGB, § 826 BGB, § 6 Abs 1 EG-FGV, § 27 EG-FGV, Art 5 Abs 2 S 1 EGV 715/2007

Klage auf Schadensersatz wegen mutmaßlicher Abschaltvorrichtungen in einem Wohnmobil

Leitsatz

1. Zur hinreichenden Substantiierung der Behauptung einer sog. Umschaltlogik in der Steuerungssoftware eines Dieselmotors ist die Vorlage von Sachverständigengutachten nicht ausreichend, wenn die Schlussfolgerungen der Sachverständigen nicht nachvollziehbar begründet werden und es sich damit lediglich um bloße Behauptungen handelt oder wenn sich die Sachverständigengutachten auf abweichende Baumuster von Motoren desselben Herstellers beziehen. (Rn.49)
2. Da die schadensmindernde Anrechnung von Nutzungsvorteilen mit dem Unionsrecht vereinbar ist und die nationalen Gerichte nach dem Unionsrecht insbesondere befugt sind, dafür Sorge zu tragen, dass das Recht des Käufers auf Schadensersatz nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung des Käufers führt (vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23), kann die Vorteilausgleichung der Gewährung eines Differenzschadensersatzes (nach wie vor) entgegenstehen, wenn der Schaden vollständig ausgeglichen ist. (Rn.77)

Orientierungssatz

1. Für die Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB ist mehr erforderlich als nur ein Gesetzesverstoß. Es bedarf einer besonderen Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Es ist nachzuweisen, dass der Fahrzeughersteller in Kenntnis der Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung handelte, auf die arglistige Täuschung der Typengenehmigungsbehörde abzielte und die Unrechtmäßigkeit gegenüber dem Käufer billigend in Kauf nahm. (Rn.34) (Rn.35) (Rn.36)
2. Aus der Begutachtung muss ersichtlich sein, dass die konkret vorhandene Motorsteuerungssoftware ausgelesen und analysiert wurde. Dies sollte sowohl eine Darstellung der Messung der Abgasemissionen des untersuchten Fahrzeugs auf dem Prüfstand und/oder im Realbetrieb als auch die Art und Weise, wie die heruntergeladenen Software untersucht wurde, enthalten. Anderenfalls können sich keine Anhaltspunkte für eine prüfstandbezogene Abschaltvorrichtung ergeben. (Rn.53) (Rn.54)
3. Weder eine Timerfunktion noch ein enges Thermofenster, die die Abgasreinigung beeinflussen, rechtfertigen für sich genommen die Annahme eines sittenwidrigen Verhaltens. Insbesondere ist eine zeitbasierte Timerfunktion, die die Abgasreinigung nach 22 Minuten Laufzeit reduziert, nicht gleichzusetzen mit einer Prüfstanderkennung, die gezielt durch die Ermitt-

lung bestimmter prüfstandbezogener Umgebungsparameter den Motorlauf reguliert.(Rn.66)
(Rn.67)

4. Ein Anspruch auf Differenzschaden scheidet aus, wenn die anrechenbaren Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs den Bruttokaufpreis übersteigen. Im Fall von Wohnmobilen ist die besonders lange Gesamtnutzungsdauer bei der Berechnung zu berücksichtigen.(Rn.81)

Verfahrensgang

vorgehend LG Konstanz, 5. April 2023, D 2 O 307/22

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Konstanz vom 05.04.2023, Az. D 2 O 307/22, wird zurückgewiesen.

2. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

3. Dieses Urteil und das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Konstanz sind vorläufig vollstreckbar. Die Klagepartei kann die Vollstreckung durch die Beklagte gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund der Urteile vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn die Beklagte nicht vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 91.113,18 € festgesetzt.

Gründe

I.

- 1 Die Klagepartei begehrt von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Wohnmobils.
- 2 Die Klagepartei erwarb ausweislich der Rechnung vom xx.xx.20xx (Anlage I K 25) das streitgegenständliche Wohnmobil des Herstellers Knaus Tabbert GmbH, Sun I 700 LEG, Motor Fiat Ducato, 2,3 l Multijet, Leistung: 110 kW, Euro 6, mit einem Kilometerstand von 0 km zu einem Kaufpreis in Höhe von 97.000 €, wobei die Klagepartei noch nachträgliche Einbauten vornehmen ließ und hierfür weitere 1.314,77 € bezahlte. Der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs trägt die Baumusterbezeichnung F1AGL411C. Das Fahrzeug wurde am xx.xx.20xx erstmals zugelassen.
- 3 Die Laufleistung des Fahrzeugs zum Schluss der mündlichen Verhandlung vor dem Senat beträgt 40.259 km.
- 4 Für die Typgenehmigung wurde das Mehrstufengenehmigungsverfahren durchgeführt. Das Basisfahrzeug wurde von der italienischen Typgenehmigungsbehörde zugelassen. Nach Auslieferung an den Wohnmobilhersteller wurde von diesem sodann die Typgenehmigung für das durch einen Aufbau vervollständigte Fahrzeug beantragt.
- 5 Ein Rückruf ist weder seitens der italienischen noch der deutschen Typgenehmigungsbehörde angeordnet.

- 6 Nach Erhalt von Informationen seitens der Robert Bosch GmbH über vermeintliche Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit dem Emissionskontrollsystem bei von der Beklagten hergestellten Euro-6-Fahrzeugen im April 2016 nahm das Kraftfahrtbundesamt (KBA) Untersuchungen vor und informierte anschließend mit Schreiben vom 12.05.2016 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die nach seiner Beurteilung erfolgte Ausstattung von Euro-6-Fahrzeugen der Beklagten mit unzulässigen Abschalteinrichtungen, so unter anderem eines Zurückfahrens der Abgasrückführung nach 22 Minuten Betriebsdauer. Die daraufhin mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 31.08.2016 informierten italienischen Behörden nahmen in der Folge zwar selbst nach eigenen Angaben zahlreiche und gründlich durchgeführte Fahrzeuguntersuchungen vor, die spätestens im August 2016 abgeschlossen waren, ein Rückruf oder sonstige Maßnahmen wurden durch sie allerdings nicht angeordnet, weswegen im Mai 2017 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien eingeleitet wurde.
- 7 In einer amtlichen Auskunft vom 08.05.2020 teilte das KBA mit, dass sich aufgrund durchgeführter Untersuchungen unter anderem der Fahrzeugmodelle Fiat Ducato 2,3 l 96 kW Diesel Euro 5 und Fiat Ducato 2,3 l 110 kW Diesel Euro 6 LNT der Verdacht auf das Vorhandensein von unzulässigen Abschalteinrichtungen gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG ergeben habe. Die Abgasrückführungsrate werde nach einer gewissen Motorlaufzeit verringert/deaktiviert („Timer“) und zudem umgebungstemperaturabhängig verringert.
- 8 Das Landgericht Konstanz hat die auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug-um-Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs (sog. „großer Schadenersatz“) und auf Feststellung der Ersatzpflicht weiterer Schäden gerichtete Klage mit dem angefochtenen Urteil, auf das Bezug genommen wird, abgewiesen.
- 9 Hiergegen richtet sich die Berufung der Klagepartei, mit der sie an ihren bereits erstinstanzlich geltend gemachten Ansprüchen festhält und hilfsweise den sog. Differenzschaden geltend macht.
- 10 Zur Begründung trägt sie – wie im Wesentlichen bereits erstinstanzlich – unter anderem vor, das streitgegenständliche Fahrzeug halte aufgrund implementierter Abschalteinrichtungen die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 ausschließlich auf dem Rollenprüfstand ein.
- 11 Das Fahrzeug verfüge insbesondere über eine in seinem Motorsteuerungsgerät enthaltene „Timerfunktion“, die die Abgasrückführung nach 22 Minuten Betriebsdauer abschalte sowie über ein „Thermofenster“, welches aufgrund eines Korrekturfaktors bei sonst identischen Umgebungstemperaturen zwischen Realbetrieb und Prüfstand unterscheide. Auf Basis bestimmter für eine NEFZ-Prüfsituation typischer Umgebungsbedingungen werde beim Motorstart von der Software geprüft, ob eine Prüfsituation vorhanden sein könne. Erkenne das Fahrzeug, dass es sich auf dem Prüfstand befinde, Sorge die Motorsteuerungssoftware für eine optimale Abgasreinigung, während eine solche im Realbetrieb nicht statfinde (Umschaltlogik).
- 12 Das sog. „Thermofenster“ prüfe mehrere für eine NEFZ-Prüfsituation typische Aktivierungsparameter, u. a. Ansaugluft-, Kühlwasser- und Abgastemperatur. Das „Thermofens-

ter“ spiele folglich u. a. eine Rolle im Zusammenhang mit der Feststellung der Eingangsvoraussetzungen der Abgasrückführung. Die Aktivierungsparameter würden erfasst zum Einschalten des NEFZ-Modus. Hier funktioniere das „Thermofenster“ jedoch so, dass die AGR-Reinigung bei identischen Umgebungstemperaturen aufgrund eines eingebauten Korrekturfaktors in der – von der Software angenommenen – Prüfsituation zu 100 % funktioniere und für eine optimale Abgasreinigung Sorge, während im Realbetrieb die AGR-Reinigung komplett ausfalle. Das „Thermofenster“ im streitgegenständlichen Fahrzeug stelle in Verbindung mit der Prüfstanderkennung eine Abgasreinigung lediglich in dem Temperaturbereich zwischen 15° C und 39° C sicher, und zwar nur dann, wenn die Software vom Vorliegen einer Prüfsituation ausgehe. In den darüber- und darunterliegenden Temperaturbereichen – also unterhalb von 15° C und oberhalb von 39° C sowie innerhalb von 15° C und 39° C, wenn die Motorsteuerungssoftware keine Prüfsituation erkannt habe – finde keine Abgasreinigung statt. Wenn das „Thermofenster“ von einer Prüfstandsituation ausgehe und infolgedessen die AGR-Rate zunächst erhöht werde, entschieden weitere Parameter über die Deaktivierung der Abgasnachbereitung. Es gebe folglich weitere Mechanismen, welche im Hintergrund das Vorliegen der sog. Störgrößen (Bremse, Geschwindigkeit, Drehmoment etc.) andauernd prüfen würden, um festzustellen, ob die Prüfsituation verlassen werde. Wenn das Fahrzeug beschleunige, abbiege oder vermehrt bremsen, spreche das für das Verlassen der NEFZ-Prüfung. Dann werde ein weiterer Timer eingeschaltet, welcher dafür Sorge, dass die AGR-Reinigung nach vier Minuten Zeitpuffer komplett abgeschaltet werde.

- 13 Wenn die Motorsteuerung das vermeintliche Vorliegen einer NEFZ-Prüfsituation feststelle, beginne ein Timer zu laufen, welcher auf 22 Minuten bedatet sei, sodass spätestens nach 22 Minuten die Abgasreinigung eingestellt werde, wenn zuvor keine der o.g. Störgrößen aufgetreten sei. Jedoch beginne der Timer nicht immer, d. h. bei jedem Motorstart, zu laufen, sondern nur, wenn die Software mithilfe des „Thermofensters“ von einer Prüfsituation ausgehe. Selbst wenn man annähme, dass vorliegend ein Timer verbaut worden sei, welcher sich stets ab Motorstart einschalte und die Abgasreinigung stets für die ersten 22 Minuten laufe, sei hier von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auszugehen.
- 14 Das Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen und insbesondere auch der Prüfstanderkennung werde dadurch verschleiert, dass das On-Board-Diagnose-System (OBD) ebenfalls manipuliert sei und eine Deaktivierung der Abgasreinigung bzw. einen über den Zulassungswerten liegenden Schadstoffausstoß nicht anzeige. Mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG könne die Beklagte die Implementierung dieser evident unzulässigen Funktionen nicht rechtfertigen. Die Beklagte (bzw. die bei ihr verantwortlich handelnden Personen) hätte vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt, insbesondere könne sie sich nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen. Die Beklagte hafte sowohl aus § 826 BGB als auch aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV.
- 15 Die Klagepartei beantragt:
- 16 1. Das Urteil des Landgerichts Konstanz, Az. D 2 O 307/22, vom 05.04.2023 aufzuheben und den Rechtsstreit an das Landgericht Konstanz zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.
- 17 2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 98.314,77 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 8.201,59 € für die

Nutzung des Fahrzeugs des Modells Sun I 700 LEG des Herstellers Knaus Tabbert GmbH mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ... Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des vorgenannten Fahrzeuges.

- 18 3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei darüber hinaus Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die der Klagepartei dadurch entstanden sind oder entstehen werden, dass in das in Klageantrag Ziffer 1 genannte Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut wurde.
- 19 4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte sich mit der Annahme des in Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs im Verzug befindet.
- 20 5. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.962,70 € freizustellen.
- 21 Die Klagepartei beantragt äußerst hilfsweise, für den Fall, dass eine Haftung aus § 826 BGB gegenüber der Beklagten nicht gegeben ist:
- 22 6. Die Beklagte wird verurteilt, der Klagepartei einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs aus Klageantrag Ziffer 1 über 15 % des Kaufpreises, mithin 14.550 € zu bezahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.
- 23 Die Beklagte beantragt,
- 24 die Berufung zurückzuweisen.
- 25 Sie verteidigt das landgerichtliche Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres bereits erstinstanzlich gehaltenen Vortrags. Sie trägt unter anderem vor, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug das Emissionskontrollsystem weder mittels eines Timers „zeitbasiert deaktiviert“ werde noch „in Abhängigkeit von der Außentemperatur arbeite“. Es komme ferner auch keine wie auch immer geartete prüfstandgesteuerte Umschaltlogik (Prüfstanderkennung) zum Einsatz. Das Landgericht sei zu Recht davon ausgegangen, dass die Klagepartei das Vorhandensein der von ihr behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen bereits nicht schlüssig dargelegt habe. Der Vortrag der Klagepartei erschöpfe sich darin, den Einsatz von unzulässigen Abschaltvorrichtungen im streitgegenständlichen Fahrzeug ins Blaue hinein und zum Teil auch widersprüchlich zu behaupten. Selbst wenn vom Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auszugehen sein sollte, würde es an einem schuldhaften Handeln der Beklagten fehlen. Ein etwaiger Differenzschaden wäre zudem angesichts der bisherigen Dauer der Nutzung des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch die Klagepartei sowie des erheblichen Restwertes dieses Fahrzeugs vollständig aufgezehrt.
- 26 Der Senat hat die Klagepartei in der mündlichen Verhandlung am 26.05.2025 persönlich angehört. Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung wird verwiesen.
- 27 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.
- 28 Mit nicht nachgelassenen Schriftsätzen vom 03.07.2025 und 24.07.2025, auf die verwiesen wird, hat die Klagepartei beantragt, die mündliche Verhandlung wiederzueröffnen und zur Begründung insbesondere auf zwei jeweils als Anlage zu diesen Schrift-

sätzen vorgelegte Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. R vom 05.06.2025 und 30.06.2025 Bezug genommen.

II.

- 29 Die zulässige Berufung der Klagepartei ist unbegründet.
- 30 1. Deutsche Gerichte sind international zuständig (dazu a). Zudem ist deutsches Sachrecht anwendbar (dazu b).
- 31 a) Die Zuständigkeit deutscher Gerichte folgt unter Berücksichtigung des Ortes des Kaufvertragsschlusses in der Bundesrepublik Deutschland als Ort des Schadenseintritts (vgl. dazu etwa EuGH, Urteil vom 09.09.2020 - C-343/19, Rn. 23 ff., juris) aus Art. 7 Nr. 2 in Verbindung mit Art. 63 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1215/2012/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel-Ia-VO bzw. EuGVVO, vgl BGH, Urteil vom 27.11.2023 - VIa ZR 1425/22, Rn. 9, juris).
- 32 b) Gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung Nr. 864/2007/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.07.2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom II-VO) ist sowohl in Bezug auf einen nach den §§ 826, 31 BGB ersatzfähigen Vertragsabschlussschaden als auch für einen gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu ersetzenden Differenzschaden deutsches Sachrecht anzuwenden (näher BGH, Urteil vom 27.11.2023 - VIa ZR 1425/22, Rn. 10, juris).
- 33 2. Der geltend gemachte Anspruch auf den sog. „großen Schadensersatz“ gemäß §§ 826, 31, 831 BGB, Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zugum-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs, scheitert daran, dass es bereits an einer objektiv sittenwidrigen Schädigungshandlung der für die Beklagte handelnden Personen in Bezug auf den Schaden, den die Klagepartei durch den Erwerb des Wohnmobils erlitten haben will, fehlt.
- 34 a) Sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch eine 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 (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 15, juris; BGH, Urteil vom 25.11.2021 - VII ZR 257/20, Rn. 19, juris).
- 35 Ein Automobilhersteller handelt gegenüber dem Fahrzeugkäufer sittenwidrig, wenn er entsprechend seiner grundlegenden strategischen Entscheidung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzen, Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung in Verkehr bringt, deren Software bewusst und gewollt so programmiert ist,

dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb dagegen überschritten werden, und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielt. Ein solches Verhalten steht einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugerber in der Bewertung gleich. Dabei setzt bereits die objektive Sittenwidrigkeit des Herstellens und des Inverkehrbringens von Kraftfahrzeugen mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Verhältnis zum Fahrzeugerber voraus, dass dies in Kenntnis der Abschalteinrichtung und im Bewusstsein ihrer – billigend in Kauf genommenen – Unrechtmäßigkeit geschieht (grundlegend BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 23 ff., juris m.w.N.).

- 36 Nach diesen Grundsätzen reicht allein der Umstand, dass eine die Abgasemissionen beeinflussende Einrichtung im Emissionskontrollsystem im Fahrzeug des Erwerbers in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht als eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO 715/2007/EG zu qualifizieren ist (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020 - C-693/18, juris), für die Begründung der objektiven Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB nicht aus. Der darin liegende Gesetzesverstoß ist für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Herstellerin handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedarf es vielmehr weiterer Umstände. So setzt bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der die Abgasemissionen beeinflussenden Einrichtung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Daran fehlt es, wenn der Geschädigte, dem für diese Umstände im Rahmen eines Anspruchs aus § 826 BGB die Darlegungs- und Beweislast obliegt (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 35, juris), ein solches Vorstellungsbild nicht darzulegen oder nachzuweisen vermag.
- 37 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist der Schluss auf ein im Hause des Herstellers vorhandenes Bewusstsein der Unzulässigkeit in Bezug auf eine Abschalteinrichtung bei evident unzulässigen Abschalteinrichtungen gerechtfertigt, wie dies für das in Motoren der VW AG des Typs EA 189 implementierte „System der Prüfstanderkennung“ und die Applikation einer entsprechenden Steuerungssoftware gilt. Insoweit spielte hinsichtlich der Bewertung der Sittenwidrigkeit zudem eine maßgebliche Rolle, dass die Motorenherstellerin systematisch und bewusst eine Software eingesetzt hatte, durch die die Stickstoffoxidgrenzwerte der Euro 5-Norm nur im Prüfbetrieb eingehalten wurden, woraus sich die Evidenz der Unzulässigkeit des zum Einsatz gebrachten Systems ohne Weiteres ergab. Im Fall des Motors des Typs EA 189 wurde in einer Weise unerlaubt Einfluss auf den Stickstoffoxidausstoß genommen, die diesen über das Maß des nach den gesetzlichen Vorgaben Zulässigen hinaus erhöht hat, woraus der Bundesgerichtshof in Hinblick auf den von den gesetzlichen Vorgaben intendierten Schutz der Gesundheit der Bevölkerung eine rücksichtslose Gesinnung, die gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, abgeleitet hat (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 27, juris).
- 38 Fehlt es – wie in den Fällen des Einsatzes eines sogenannten „Thermofensters“ – bereits an einem Erkennen der Prüfstandsituation und einer erst und gerade hierdurch verstärkt aktivierten Abgasreinigung, kann nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht schon aus der Funktionsweise der Abschalteinrichtung auf eine als sittenwidrig zu bewertende Täuschungsabsicht des Motorenherstellers geschlossen werden (vgl. BGH, Beschluss vom 29.09.2021 - VII ZR 126/21, Rn. 19, juris; BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI

ZR 435/20, Rn. 18, juris). Bei einer Abschaltseinrichtung, die im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise arbeitet wie im realen Fahrbetrieb und bei der die Frage der Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantwortet werden kann, kann bei Fehlen sonstiger Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die für den Motorhersteller handelnden Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltseinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen, so dass es bereits an der objektiven Sittenwidrigkeit fehlt (vgl. BGH, Beschluss vom 09.03.2021 - VI ZR 889/20, Rn. 28, juris; BGH, Urteil vom 16.09.2021 - VII ZR 190/20, Rn. 16, juris). Dagegen wird eine einer Prüfstanderkennung gleichzusetzende „Prüfstandbezogenheit“ auch dann angenommen werden können, wenn die Software exakt auf die Prüfstandbedingungen zugeschnitten ist, so dass sie im Ergebnis ausschließlich dort zum Einsatz gelangt, ohne dabei aufgrund des Erkennens der Prüfstandsituation im Sinne einer „Umschaltlogik“ in einen Prüfmodus umgeschaltet zu haben (vgl. BGH, Beschluss vom 20.04.2022 - VII ZR 720/21, Rn. 25, juris; OLG Celle, Beschluss vom 07.08.2023 - 7 U 346/22, Rn. 46, juris).

- 39 b) Nach diesen Maßstäben lässt sich ein Anspruch der Klagepartei aus § 826 BGB weder in Hinblick auf eine angeblich implementierte Timerfunktion noch ein sogenanntes „Thermofenster“ begründen.
- 40 Sowohl in Hinblick auf die behauptete Timerfunktion als auch das sog. „Thermofenster“ hält die Klagepartei keinen hinreichend substantiierten Vortrag zu einer Prüfstanderkennung im streitgegenständlichen Fahrzeug, also zu einer (Software)Funktion, die gezielt durch die Ermittlung bestimmter prüfstandbezogener Umgebungsparameter den Motorlauf dergestalt reguliert, dass beim Erkennen einer Prüfstandsituation – im Unterschied zum Realbetrieb – die Emissionsgrenzwerte (möglichst) eingehalten werden (sog. Umschaltfunktion) (dazu aa).
- 41 Eine Haftung aus § 826 BGB käme weder aufgrund Implementierung einer als unzulässige Abschaltseinrichtung zu qualifizierenden, rein zeitbasierten Timerfunktion noch in Hinblick auf ein – unterstellt als unzulässige Abschaltseinrichtung anzusehendes – „enges Thermofenster“ in Betracht (dazu bb).
- 42 Die Klagepartei legt auch keine weiteren Umstände dar, aus denen auf ein objektiv sittenwidriges Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen geschlossen werden könnte (dazu cc).
- 43 Mangels eines Anspruchs aus § 826 BGB dem Grunde nach hat die Klagepartei auch mit den Berufungsanträgen Ziffer 3 und Ziffer 4 keinen Erfolg (dazu dd).
- 44 aa) Die Klagepartei hat keinen ausreichend substantiierten Vortrag für das Vorliegen einer Prüfstanderkennung in Form einer Umschaltlogik gehalten.
- 45 (1) Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist 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. 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. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisauf-

nahme einzutreten und dabei gegebenenfalls die benannten Zeugen oder die zu vernehmende Partei nach weiteren Einzelheiten zu befragen oder einem Sachverständigen die beweis erheblichen Streitfragen zu unterbreiten. Diese Grundsätze gelten insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den ihrer Behauptung zu Grunde liegenden Vorgängen hat. Eine Partei darf auch von ihr nur vermutete Tatsachen als Behauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen hat. Unbeachtlich ist dagegen der auf Vermutungen gestützte Sachvortrag einer Partei dann, wenn die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt (st. Rspr., vgl. nur BGH, Beschluss vom 21.09.2022 - VII ZR 767/21, Rn. 12 f., juris).

- 46 In Fällen des sog. „Dieselabgasskandals“ kann von einer Klagepartei daher nicht verlangt werden darzulegen, weshalb sie von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschalt einrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihr nur zu fordern, dass sie greifbare Umstände anführt, auf die sie den Verdacht gründet, ihr Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschalt einrichtungen auf. Greifbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalt einrichtung sind gegeben, wenn Tatsachen vorgetragen werden, die sich auf einen vergleichbaren Fahrzeugtyp beziehen, der einem behördlichen Rückruf unterliegt, oder wenn andere Erkenntnisse vorliegen, die auf eine unzulässige Abschalt einrichtung hindeuten. Diese Umstände müssen sich auf den jeweiligen Motor beziehen, es muss daher zumindest eine Vergleichbarkeit mit dem streitgegenständlichen Motor bestehen. Dies gilt in Zusammenhang mit der konkreten Beklagten umso mehr, als das KBA – dies ist senatsbekannt – in amtlichen Auskünften nur hinsichtlich bestimmter Motoren von Basisfahrzeugen Verdachtsmomente bezogen auf das Vorliegen von unzulässigen Abschalt einrichtungen geäußert hat, hinsichtlich anderer Motoren dagegen teilweise durch das KBA durchgeführte Untersuchungen gerade keine Auffälligkeiten gezeigt haben oder teilweise keine Auskünfte vorhanden sind. Von Vergleichbarkeit ist dabei in der Regel auszugehen, wenn das Fahrzeug über den gleichen Motor oder Motortyp verfügt und in dieselbe Schadstoffklasse eingestuft ist. Erforderlich ist mithin, dass die miteinander verglichenen Motoren eines Herstellers die gleichen technischen Grundkonfigurationen hinsichtlich Hubraum, Leistung und Schadstoffklasse aufweisen. Einen „Generalverdacht“ gegen einen Hersteller eines Dieselfahrzeugs dahingehend, dass ein Hersteller, der einen Motor manipuliert hat, auch sämtliche anderen von ihm verbauten Motoren manipuliert hat, gibt es nicht (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR 435/20, juris; OLG Dresden, Urteil vom 15.08.2023 - 4 U 1904/22, Rn. 24, juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 29.10.2021 - 23 U 165/21, Rn. 50, juris).
- 47 (2) Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die insoweit darlegungs- und beweispflichtige Klagepartei das Vorhandensein einer Umschaltlogik nicht schlüssig dargetan.
- 48 Sie behauptet zwar, die Timerfunktion(en) und das „Thermofenster“ gingen mit einer Prüfstanderkennung einher, die auf Basis bestimmter Umgebungsbedingungen – u. a. der Ansaugluft-, Kühlwasser- und Abgastemperatur – ermittle, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde und dann in den sauberen NEFZ-Modus schalte. Erkenne die Motorsteuerungssoftware, dass sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde, Sorge sie für eine optimale Abgasreinigung, während eine solche im Realbetrieb nicht stattfinde.
- 49 Diese Behauptungen sind indes nicht hinreichend substantiiert, sie erfolgen „ins Blaue“. Es fehlt an greifbaren Anhaltspunkten, dass in der Motorsteuerung des streitgegenständ-

lichen Fahrzeugs eine Prüfstanderkennung verbaut ist. Die seitens der Klagepartei vorgelegten Sachverständigengutachten und der weiter hierzu gehaltene Sachvortrag sind nicht geeignet, die klägerseits geäußerten Vermutungen zu untermauern, weshalb eine Beweisaufnahme nicht veranlasst ist.

- 50 /a/ Das erstmals im Berufungsverfahren vorgelegte Gutachten der Sachverständigen M S und F P vom 28.04.2021 ist gemäß § 531 Abs. 2 Nr. 3 ZPO als neues Angriffsmittel nicht zuzulassen, da kein Grund ersichtlich ist, weswegen das Gutachten nicht bereits erstinstanzlich vorgelegt worden ist. Soweit der Klägervertreter zu der Frage des Senats, weswegen eine Vorlage nicht bereits erstinstanzlich erfolgt ist, angegeben hat, es sei nicht klar, dass das Gutachten tatsächlich bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung in der Klägerkanzlei zur Verfügung gestanden habe, verfängt dies nicht. Denn der Klägervertreter muss (sicher) wissen, ab wann das Gutachten dort vorgelegen hat. Da das Gutachten vom 28.04.2021 datiert, dieses also bereits während des Laufs des erstinstanzlichen Verfahrens erstattet worden ist, hätte dies (rein tatsächlich) erstinstanzlich bereits vorgelegt werden können. Da der Klägervertreter nicht behauptet – geschweige denn glaubhaft gemacht – hat, dass der Klagepartei das Gutachten erst später bekannt wurde, ist nicht von fehlender Nachlässigkeit auszugehen.
- 51 Unbeschadet dessen können dem von der Klagepartei vorgelegten Gutachten, das sich auf einen auch in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C bezieht, zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für einen Prüfstandbezug der behaupteten Timerfunktionen und des behaupteten „Thermostats“ nicht entnommen werden. Das Gutachten ist zur substantiierten Darlegung des Vorhandenseins einer prüfstandbezogenen Abschalteinrichtung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug nicht geeignet. Denn es fehlt insoweit an einer nachvollziehbaren Begründung, weshalb die ausweislich des Gutachtens durchgeführten Untersuchungen geeignet gewesen sein sollen, das Vorhandensein von prüfstandbezogenen Abschalteinrichtungen in dem konkret untersuchten Fahrzeug festzustellen (ebenso OLG Koblenz, Urteil vom 21.05.2025 - 5 U 1342/22 [unveröffentlicht]; OLG Hamm, Beschluss vom 20.04.2023 - I-25 U 18/23 [unveröffentlicht]).
- 52 So wurde ausweislich der Ausführungen des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen S unter Ziffer 4 dieses Gutachtens von ihm lediglich eine Zustandsprüfung des dort begutachteten Fahrzeugs durchgeführt, namentlich auf Unfallschäden, den Zustand der Innenausstattung sowie Übereinstimmung der Fahrgestellnummer mit den Angaben in den Zulassungspapieren. Des Weiteren wurde – dies wird unter Ziffer 5 beschrieben – eine Motorprüfung durchgeführt, d. h. Beobachtung des Motorlaufs und des Ausstoßes sichtbarer Abgase wie Qualm. Das Modell des verbauten Steuerungsgerätes sowie das Aufspielen eines Updates der Motorsteuerungssoftware wurden festgestellt. Aus dem Gutachten folgt nicht, dass eine Messung der Abgasemissionen des untersuchten Fahrzeugs auf dem Prüfstand und/oder im Realbetrieb durchgeführt worden wäre. Mithin ergeben sich aus den Feststellungen des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen S zum dortigen Fahrzeug keine objektiven Anhaltspunkte für eine – wie auch immer geartete – prüfstandbezogene Abschalteinrichtung.
- 53 Nach den weiteren Ausführungen im genannten Gutachten hat der Sachverständige P die konkret vorhandene Motorsteuerungssoftware weder ausgelesen noch analysiert; vielmehr wird angegeben, dass der Sachverständige P, dessen genaue fachliche Qualifikation weder mitgeteilt noch bekannt ist, die von ihm untersuchte Software „zum Vergleich von einem Server geladen“ habe und dass diese heruntergeladene Software die

„gleiche SW Nummer“ gehabt habe, die auch in dem Steuergerät des dort untersuchten Fahrzeugs abgespeichert gewesen sei. Die genaue Herkunft der Motorsteuerungssoftware wird nicht mitgeteilt. Damit kann nicht nachvollzogen werden, ob es sich bei der untersuchten Software tatsächlich um eine unveränderte Originalsoftware handelte.

- 54 Die Art und Weise der Untersuchung der heruntergeladenen Software wird nicht nachvollziehbar dargestellt, weshalb die unter Ziffer 10 und Ziffer 11 des Gutachtens beschriebenen Feststellungen nicht über bloße Behauptungen hinausgehen. So wird unter Ziffer 9 und der Überschrift „Feststellungsverfahren“ ausgeführt, dass „der durch den Sachverständigen P eingeschlagene Weg [...] über die Motorsoftware ausgeführt“ worden sei. Es sei eine „Funktionsbeschreibung“ durchgeführt und „[d]ie gelesene Motorsoftware, der Speicher und die Strategien im Steuergerät [...] entschlüsselt“ worden. So könnten „im Steuergerät Strategien und Kennfelder aufgezeigt werden, die das NEFZ-Verfahren feststellen beziehungsweise dieses erkennen“. Diese „Ausführung“ habe „Kenntnisse der Motorsteuerung und vertiefende Kenntnisse der Programmierung von Steuergeräten“ erfordert; ferner sei „die A2L-EDV“ zum Einsatz gekommen. Sei die Programmierung einmal durchleuchtet, sei sie „lesbar wie ein offenes Buch“ und es ließen sich „mit Vergleichsprogrammen (Compare) [...] schnell Unterschiede bei der Software-Standabweichung z. B. durch Updates feststellen“. Es wird nicht dargelegt, was mit einer „Funktionsbeschreibung“ gemeint ist bzw. wie diese durchgeführt worden sein soll. Ebenfalls wird nicht erläutert, wie bzw. an Hand welcher konkreten Überprüfungen mit dieser „Funktionsbeschreibung“ im Steuergerät „Strategien und Kennfelder“ ermittelt werden können, die das Prüfverfahren feststellen bzw. erkennen. Schließlich wird nicht erörtert, was die angebliche eingesetzte „A2L-EDV“ genau sein soll bzw. wie diese funktioniert und wozu sie dient. Hinsichtlich der erwähnten „Vergleichsprogramme“ fehlt es an jeglicher Erläuterung, um welche Programme es sich hierbei gehandelt haben soll, wie diese „Vergleichsprogramme“ genau funktionieren und welcher Vergleich vorgenommen wurde.
- 55 Die übrigen Ausführungen im Gutachten geben ebenso wenig nachvollziehbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer prüfstandbezogenen Abschalteinrichtung. Sie erschöpfen sich in einer abstrakten Darlegung von Gründen, aus denen eine Manipulation einer Steuerungssoftware für einen Fahrzeughersteller vorteilhaft sein kann (Ziffer 6 des Gutachtens), der Darstellung der Auswirkungen eines Software-Updates bei einem (vermeintlich) manipulierten Motor (Ziffer 7 des Gutachtens) und der Erläuterung der Begriffe „Aktuatoren und Sensoren“ (Ziffer 8 des Gutachtens).
- 56 /b/ Zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für einen Prüfstandbezug der behaupteten Timerfunktionen und des behaupteten „Thermofensters“ ergeben sich nicht aus den von der Klagepartei ebenfalls vorgelegten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B vom 13.03.2024 nebst Nachtrag vom 25.06.2023 (sic!), vom 18.07.2024, vom 12.12.2024 und vom 16.02.2025.
- 57 /aa/ Das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing B vom 13.03.2024 mit einem Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C befasst sich ausweislich der auf Seite 1 f. dieses Gutachtens wiedergegebenen Beweisfragen und der auf Seite 53 f. dieses Gutachtens zusammengefassten Feststellungen nur mit dem Vorliegen einer Timerfunktion, welche die Abgasreinigung nach einem Motorbetrieb von 26 Minuten und 40 Sekunden abschaltet, dem Vorliegen eines „Thermofensters“ und einer Manipulation des OBD

dahingehend, dass eigentlich erforderliche Warnmeldungen nicht im Display angezeigt werden. Zu dem Vorliegen einer Prüfstanderkennung verhält sich das Gutachten nicht.

- 58 /bb/ Das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B vom 12.12.2024 betrifft ebenfalls ein Fahrzeug mit einem Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C (vgl. die angegebenen Fahrzeugdaten Seite 2 des Gutachtens). Auch war Gegenstand der Begutachtung die Frage, ob das untersuchte Fahrzeug als Bestandteil einer temperaturabhängigen Regelung der Abgasreinigung („Thermofenster“) einen „eingebauten Korrekturfaktor“ enthält, welcher bewirkt, dass die Abgasreinigung bei identischen Temperaturen nur in der Prüfsituation zu 100 % funktioniert, im Realbetrieb hingegen ausfällt, sowie die weitere Frage, ob in dem zu untersuchenden Fahrzeug eine Timerfunktion vorhanden sei, die 240 Sekunden nach dem Auftreten bestimmter „Störgrößen“ (mehr als 20 Bremsvorgänge, Überschreitung des Geschwindigkeitsbereichs von 5 bis 50 km/h, höheres Drehmoment als 300/340 Nm) die AGR-Rate auf null setzt (vgl. die wiedergegebenen Beweisfragen S. 1 f. des Gutachtens).
- 59 Der Sachverständige konnte ausweislich dieses Gutachtens einen Einfluss der bezeichneten „Störgrößen“ auf das Emissionsverhalten des untersuchten Fahrzeugs und damit das Vorhandensein einer an diese „Störgrößen“ anknüpfende Timerfunktion gerade nicht feststellen (vgl. Seite 49 f. des Gutachtens). Hinsichtlich des – vermeintlich – innerhalb des „Thermofensters“ vorhandenen „Korrekturfaktors“ führt der Sachverständige im Rahmen seines „Fazits“ am Ende des Gutachtens zwar aus, dass die Abgasreinigung „bei identischen Umgebungstemperaturen aufgrund eines eingebauten Korrekturfaktors in der Prüfsituation eingeschränkt funktioniert und im Realbetrieb ausfällt“ (Seite 50 des Gutachtens). Allerdings wird in dem Gutachten nicht näher erläutert, weshalb aus den vom Sachverständigen gemessenen Werten auf eine Prüfstanderkennung in Form eines „Korrekturfaktors“ geschlossen werden kann und wie dieser „Korrekturfaktor“ genau funktionieren soll. Mangels näherer Darlegungen in dem Gutachten zur Art und Weise der Feststellung dieses „Korrekturfaktors“ kann aufgrund der Bezugnahme auf die „identischen Umgebungstemperaturen“ (vgl. Seite 50 des Gutachtens) lediglich vermutet werden, dass der Sachverständige insoweit an die Messwerte beim Durchfahren des NEFZ bei einer Umgebungstemperatur von 23° C einerseits (vgl. Seite 19 ff. des Gutachtens) und andererseits an die – im Vergleich hierzu erhöhten – Messwerte beim Durchfahren des „Doppel-UDDS-/FTP72-Tests“, mit dem der Realbetrieb simuliert werden soll (vgl. Seite 34 ff. des Gutachtens), anknüpft. Insoweit ist aber zu sehen, dass angesichts der unterschiedlichen Fahrbedingungen ein Abweichen der Messwerte im Realbetrieb von den Messwerten auf dem Prüfstand schon kein Indiz für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung und erst Recht nicht für eine die Voraussetzungen des § 826 BGB erfüllende Manipulationssoftware darstellt (vgl. BGH, Urteil vom 29.02.2024 - VII ZR 70/21, Rn. 10, juris; BGH, Urteil vom 06.02.2024 - VI ZR 526/20, Rn. 15, juris).
- 60 /cc/ In dem Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B vom 16.02.2025 wird in dem unter Ziffer 21 gezogenen Fazit zwar ausgeführt, dass bei dem begutachteten Fahrzeug, welches ausweislich der dem Gutachten als Anlage beigefügten Übereinstimmungsbescheinigung ebenfalls mit einem Motor des Baumusters F1AGL411C ausgestattet war, die Abgasreinigung „abhängig von bestimmten Störgrößen im Hinblick auf Drehmoment, Geschwindigkeit und Bremsvorgänge nicht in dem Maße aktiv arbeitet, wie unter Prüfstandsbedingungen“. Allerdings wird dieses Ergebnis – wie sich aus den mit „Störgrößen“ überschriebenen Ausführungen unter Ziffer 19, Seite 42 f. des Gutachtens ergibt – darauf gestützt, dass „[i]m Ergebnis der RDE-Fahrten Schadstoffemissionen ermittelt

[worden seien], welche sich in der Größenordnung gravierend von den Ergebnissen der relevanten Prüfstandsmessungen unterscheiden“. Insoweit wird also wiederum aus einer Abweichung des Schadstoffausstoßes im Realbetrieb von demjenigen im Prüfstandbetrieb auf eine unzulässige Prüfstanderkennung geschlossen. Entsprechend den obigen Ausführungen ist diese Schlussfolgerung angesichts der unterschiedlichen Fahrbedingungen auf dem Prüfstand und im Realbetrieb jedoch nicht tragfähig. Andere Umstände bzw. Feststellungen, aus denen sich das Vorhandensein von „Störgrößen“ ableiten ließe, nennt der Sachverständige nicht (ebenso OLG Koblenz, Urteil vom 21.05.2025 - 5 U 1342/22, Seite 16 [unveröffentlicht]). Den weiteren in diesem Gutachten getroffenen Feststellungen zum Vorliegen eines „Thermofensters“ und einer Timerfunktion (vgl. das „Fazit“, Seite 44 des Gutachtens) lassen sich keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer Prüfstanderkennung entnehmen.

- 61 /dd/ Das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B von 18.07.2024 betrifft – was auch die Klagepartei einräumt – ausweislich der diesem Gutachten beigefügten Übereinstimmungsbescheinigung des untersuchten Fahrzeugs einen Motor mit einer anderen Baumusterbezeichnung (F1AE3481E) und einer anderen Abgasnorm (Euro 5), weshalb der begutachtete Motor nicht mit dem im hier streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C und der Abgasnorm Euro 6 vergleichbar ist.
- 62 /c/ Schließlich lassen sich dem von der Klagepartei vorgelegten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Z vom 13.01.2025 keine zureichenden Anhaltspunkte für das Vorliegen eines Prüfstandsbezugs der behaupteten Timerfunktionen und des behaupteten „Thermofensters“ entnehmen. Der dort begutachtete Motor ist mit dem im hier streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor nicht vergleichbar. Wenngleich im dortigen Gutachten das Baumuster des in dem untersuchten Fahrzeug verbauten Motors nicht genannt wird, ergibt sich doch aus den Ausführungen unter Ziffer 4.1, Seite 5 dieses Gutachtens, dass es dort um einen Motor mit einem Hubraum von 2.999 cm³, einer Leistung von 130 kW (177 PS) und der Emissionsklasse Euro 5, mithin um einen anderen als den hier streitgegenständlichen Motor (2,3 Liter Hubraum, 110 kW Leistung, Emissionsklasse Euro 6) ging.
- 63 /d/ Dem weiteren Vortrag der Klagepartei lassen sich ebenfalls keine hinreichenden Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung entnehmen, die zu einer Haftung der Beklagten aus § 826 BGB führt; auch insoweit hat die darlegungs- und beweisbelastete Klagepartei das Vorhandensein einer Prüfstanderkennung nicht schlüssig dargetan.
- 64 Zur Darlegung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung in Form einer Prüfstanderkennung genügt insbesondere die Bezugnahme auf Testergebnisse der Deutschen Umwelthilfe bezüglich eines vergleichbaren Wohnmobils nicht. Erst recht gilt dies, soweit die Klagepartei Messungen im Realbetrieb der Deutschen Umwelthilfe in Bezug nimmt. Dass im Realbetrieb ermittelte Werte diejenigen, die im seinerzeit maßgeblichen NEFZ erzielt werden, teilweise auch erheblich übertreffen, ist allgemein bekannt und angesichts der unterschiedlichen Bedingungen auch unabhängig von der Verwendung einer Umschaltlogik zu erwarten. Dies stellt keinen hinreichenden Anhaltspunkt dafür dar, dass der entsprechende Motor zur Täuschung der zuständigen Behörde auf dem Prüfstand in einem anderen Modus als außerhalb betrieben wird (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR

435/20, Rn. 15, juris; OLG Brandenburg, Urteil vom 09.04.2024 - 3 U 224/22, Rn. 50, juris; OLG Celle, Beschluss vom 14.09.2023 - 11 U 39/23, Rn. 19, juris).

- 65 Auch sonst zeigt die Klagepartei keine Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Prüfstanderkennung auf.
- 66 bb) Sowohl eine sog. „Timerfunktion“, bei der die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems nur nach Ablauf eines bestimmten, der Dauer des Prüfzyklus angenäherten Zeitraums reduziert wird, als auch ein sog. „enges Thermofenster“ sind für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz der entsprechenden Steuerungssoftware als besonders verwerflich und damit sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB erscheinen zu lassen.
- 67 (1) Zwar kann – wie dargelegt – eine einer Prüfstanderkennung gleichzusetzende „Prüfstandbezogenheit“ auch dann angenommen werden, wenn die Software exakt auf die Prüfstandbedingungen zugeschnitten ist, so dass sie im Ergebnis ausschließlich dort zum Einsatz gelangt. Dies entspricht indes von vornherein nicht der Funktionsweise einer (rein) zeitbasierten Timerfunktion, bei der die Reduktion der Abgasreinigung stets – also auch im Straßenbetrieb – nach einer Laufzeit des Motors von 22 Minuten einsetzt. Denn dies bedeutet, dass die Abgasreinigung in den ersten 22 Minuten nach dem Motorstart bei jeder Inbetriebnahme des Fahrzeugs – gleich ob auf dem Rollenprüfstand oder im Straßenbetrieb – voll aktiv ist. Dass dieser von der Timerfunktion angeblich vorgegebene Zeitraum nur vergleichsweise kurz bemessen ist, rechtfertigt keine andere Beurteilung (BGH, Urteil vom 27.11.2023 - VIa ZR 1425/22, Rn. 16, juris im Anschluss an OLG Bamberg, Beschluss vom 17.08.2022 - 10 U 56/22, Rn. 51, juris; vgl. bereits BGH, Beschluss vom 29.09.2021 - VII ZR 126/21, Rn. 17, juris). Hinzu kommt, dass die Klagepartei keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür vorträgt, dass es in den Fällen einer implementierten Timerfunktion nach 22 Minuten zu einer „schlagartigen“ Reduktion der Abgasrückführung kommt. Dem – senatsbekannten – Schreiben des KBA vom 12.05.2016 lässt sich zwar entnehmen, dass bei dem dort untersuchten Fahrzeug die AGR-Rate nach 22 Minuten bzw. nach einer definierten Anzahl von Zyklen „auf nahezu Null“ zurückgefahren wird, dies ausweislich der Messergebnisse indes sukzessive – namentlich „Zyklus zu Zyklus bis zu einer maximalen Sättigung ab dem 5. NEFZ-Zyklus“ – erfolgt.
- 68 (2) Gleiches gilt für ein „enges Thermofenster“, welches auf dem Prüfstand in gleicher Weise wie im realen Fahrbetrieb arbeitet.
- 69 cc) Die Klagepartei legt auch keine weiteren Umstände dar, aus denen in einer den Anforderungen des § 286 ZPO genügenden Weise auf ein objektiv sittenwidriges Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen geschlossen werden könnte. Insbesondere fehlt es an ausreichenden Anhaltspunkten dafür, dass der zuständigen italienischen Typgenehmigungsbehörde die – unterstellt implementierte – zeitbasierte Timerfunktion und/oder das „Thermofenster“ bei Beantragung der Typgenehmigung verschwiegen worden sein soll.
- 70 Allein aus unterbliebenen oder unrichtigen Angaben im Typgenehmigungsverfahren lässt sich ein Bewusstsein zur Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung durch die Beklagte und damit ein bewusstes Verschweigen gegenüber der Behörde nicht herleiten (vgl. BGH, Urteil vom 16.09.2021 - VII ZR 190/20, Rn. 26, juris). Durchgreifende Umstände, die für ein Verschweigen sprechen könnten, legt die Klagepartei nicht dar. Der Schluss aus einer angeblichen Manipulation des OBD-Systems zur Verschleierung gesetzeswidrigen Verhaltens auf ein bewusstes Verschweigen ist zirkulär. Denn eine Program-

mierung, die keine Fehler anzeigt, ist folgerichtig, wenn die Beklagte die Ergebnisse für zutreffend und gesetzeskonform hält und deswegen nicht als fehlerhaft anzeigen lässt. Indiziell gegen das Erschleichen der Typgenehmigung spricht zudem, dass sich die italienische Typgenehmigungsbehörde selbst nicht als getäuscht ansieht und trotz eigener Tests bis heute keinen Anlass gesehen hat, irgendwelche Maßnahmen zu ergreifen.

- 71 Ohnehin wirkte sich eine gegebenenfalls unterbliebene Offenlegung der Timerfunktion und/oder des „Thermofensters“ im Typgenehmigungsverfahren jedenfalls im vorliegenden Fall nicht aus. Denn wenn die zeitbasierte Abschalteneinrichtung und die Implementierung eines „Thermofensters“ der italienischen Typgenehmigungsbehörde zum maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs durch die Klagepartei im Juli 20xx bereits bekannt waren, ohne dass die zuständige Behörde Maßnahmen ergriffen hat, fehlt es an einer kausalen Täuschung, selbst wenn die Beklagte die Funktionen zunächst tatsächlich nicht offenbart hätte.
- 72 Ferner zeigt die Klagepartei keine Umstände auf, aus denen geschlossen werden könnte, dass den für die Beklagte tätigen Personen - im Unterschied zur Fachbehörde, die gegen die in manchen Fahrzeugen des S-Konzerns eingesetzte Timerfunktion sowie die Implementierung eines „Thermofensters“ gerade keine Bedenken hegt - die Unzulässigkeit dieser Systeme zum maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs im Juli 20xx umfänglich bewusst war.
- 73 dd) Da die Klagepartei nach allem dem Grunde nach keinen Anspruch auf sog. „großen Schadensersatz“ aus § 826 BGB hat, hat sie auch mit den neben Antrag Ziffer 2 geltend gemachten Feststellungsanträgen Ziffer 3 und Ziffer 4 keinen Erfolg. Ob hinsichtlich des auf Ersatz der weiteren Schäden gerichteten Feststellungsantrags Ziffer 3 das insoweit erforderliche Feststellungsinteresse vorliegt, kann nach ständiger Rechtsprechung dahinstehen (vgl. z. B. BGH, Urteil vom 20.02.2024 - VI ZR 236/20, Rn. 9, juris).
- 74 3. Der äußerst hilfsweise geltend gemachte Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV steht der Klagepartei ebenfalls nicht zu.
- 75 a) Zwar kann der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Kraftfahrzeuges, da er in den persönlichen Schutzbereich der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 5 der VO Nr. 715/2007/EG fällt, grundsätzlich nach Maßgabe der Differenzhypothese Ersatz des sog. „Differenzschadens“ verlangen (vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111; BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 28, juris).
- 76 b) Die Frage, ob – dem klägerischen Vortrag entsprechend – im streitgegenständlichen Fahrzeug eine oder mehrere unzulässige Abschalteneinrichtungen implementiert sind, kann vorliegend genauso dahinstehen wie die Frage, ob sich die Beklagte in diesem Fall auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen könnte. Denn die Klagepartei hätte auch dann, wenn vom Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgegangen und gleichzeitig ein unvermeidbarer Verbotsirrtum verneint würde, im konkreten Fall zur Überzeugung des Senats keinen ersatzfähigen (Differenz-)Schaden nachgewiesen.
- 77 aa) Für die Ermittlung der Höhe eines etwaigen Differenzschadenersatzes gilt § 287 Abs. 1 ZPO (zu den unionsrechtlich begründeten Besonderheiten beim Differenzschaden vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 72 ff., juris). Zur Einholung ei-

nes Sachverständigengutachtens ist das Gericht bei seiner Schätzung nicht gehalten. Dabei ist eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung geboten. Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Ersatz des Minderwerts bzw. Differenzschaden) übersteigen. Im Ergebnis kann die Vorteilsausgleichung der Gewährung eines Differenzschadensersatzes entgegenstehen, wenn der Schaden vollständig ausgeglichen ist (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 80, juris). Die schadensmindernde Anrechnung der Nutzungsvorteile ist mit dem Unionsrecht vereinbar (vgl. EuGH, Urteil vom 01.08.2025 - C-666/23, Rn. 58 und Rn. 107, juris). Insbesondere sind die nationalen Gerichte nach dem Unionsrecht befugt, dafür Sorge zu tragen, dass das Recht des Käufers auf Schadensersatz nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung des Käufers führt (EuGH, Urteil vom 01.08.2025 - C-666/23, Rn. 100, juris).

- 78 Hinsichtlich der Berechnung der Nutzungsvorteile gelten bei Wohnmobilen Besonderheiten. Nach der ganz überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung (OLG Bremen, Beschluss vom 25.07.2024 - 4 U 23/22, Rn. 43, juris; OLG Bremen, Beschluss vom 24.07.2024 - 4 U 22/22, Rn. 21, juris; OLG Dresden, Urteil vom 17.11.2023 - 3 U 983/23, Rn. 37, juris; OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 - 7 U 346/22, Rn. 97 ff., juris), der sich der Senat angeschlossen hat (Senat, Urteile vom 03.12.2024 in den Verfahren 14 U 488/22, 14 U 99/23 und 14 U 175/23, jeweils abrufbar bei juris) und die revisionsrechtlich nicht beanstandet wird (BGH, Beschluss vom 29.10.2024 - VIa ZR 1090/23, Rn. 6, juris), bemisst sich der Nutzungsersatz bei Wohnmobilen regelmäßig nach der voraussichtlichen Lebenszeit (Gesamtnutzungsdauer) und nicht nach der Laufleistung, da anders als bei einem Pkw zur bestimmungsgemäßen Nutzung nicht nur das Fahren, sondern auch das im Vordergrund stehende Wohnen auf Rädern während der Standzeit gehört. In Einklang mit der ganz überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung hält der Senat insoweit eine Gesamtnutzungsdauer von 15 Jahren für sachgerecht (Senat, Urteile vom 03.12.2024 in den Verfahren 14 U 488/22, 14 U 99/23 und 14 U 175/23, jeweils abrufbar bei juris).
- 79 Hinsichtlich einer Schätzung des erzielbaren Verkaufserlöses, in dem sich der Restwert spiegelt, werden regelmäßig vergleichbare Verkaufsangebote auf Internetplattformen wie mobile.de oder autoscout24.de herangezogen (statt Vieler Senat, Urteil vom 03.12.2024 - 14 U 175/23, Rn. 27; OLG Brandenburg, Urteil vom 19.03.2024 - 3 U 55/23, Rn. 70, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 23.12.2023 - 6 U 198/20, Rn. 246, juris; jeweils mit weiteren Nachweisen). Dies ist auch nach Auffassung des Senats im Rahmen der Überzeugungsbildung nach dem gemäß § 287 ZPO abgesenkten Maßstab zulässig und gegebenenfalls geboten.
- 80 bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze wäre ein etwaiger (Differenz-)Schaden aufgrund der anrechenbaren Nutzungsvorteile sowie des Restwerts vollständig aufgezehrt.
- 81 (1) Durch Multiplikation des Bruttokaufpreises in Höhe von 97.000 € mit der seit der Zulassung des als Neufahrzeug erworbenen Fahrzeugs auf die Klagepartei im Juli 20xx verstrichenen Zeit – hier etwa 94 Monate – dividiert durch die zu erwartende Gesamtnutzungsdauer – 180 Monate – ergibt sich ein Nutzungsvorteil von ca. 50.655 €, den sich die Klagepartei im Wege des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen muss.
- 82 (2) Der Senat schätzt den Restwert des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Angaben der Klagepartei in der mündlichen Verhandlung am 26.05.2025 sowie eines auf der In-

ternetseite „mobile.de“ eingestellten Verkaufsinserats, das seitens der Beklagten mit Schriftsatz vom 28.11.2024 vorgelegt worden ist, auf 60.000 €.

- 83 Die Klagepartei hat in der mündlichen Verhandlung im Rahmen der persönlichen Anhörung angegeben, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nach ihrer Einschätzung einen Restwert zwischen 69.000 € und 92.000 € haben könnte.
- 84 Diese Angaben werden gestützt durch ein von der Beklagten vorgelegtes Vergleichsangebot, in welchem ein Preis von 80.900 € angegeben ist und das ebenfalls ein Wohnmobil des Herstellers Knaus Tabbert GmbH, Modell Sun I 700 LEG, mit einem Motor 2,3 l Multijet, 110 kW, Euro 6 betrifft. Das angebotene Fahrzeug wurde erstmals im April 2019 und damit etwa 21 Monate nach dem streitgegenständlichen Fahrzeug zugelassen, weswegen aufgrund des etwas höheren Alters des streitgegenständlichen Fahrzeugs ein Abschlag zu machen ist. Die Laufleistung des angebotenen Fahrzeugs mit 64.900 km ist allerdings rund 24.600 km höher als die aktuelle Laufleistung des hier streitgegenständlichen Fahrzeugs, die sich zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung nach den Angaben der Klagepartei - von der Beklagten nicht bestritten - auf 40.259 km belief. Dies wirkt sich (etwas) werterhöhend aus. Der Senat hat auch berücksichtigt, dass es sich bei dem Vergleichsangebot um das Angebot eines gewerblichen Händlers handelt.
- 85 In Anbetracht dieser Umstände schätzt der Senat gemäß § 287 ZPO den Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf 60.000 €, was einem Abschlag von über 10 % im Vergleich zu der (geringsten) Einschätzung der Klagepartei und über 25 % im Vergleich zu dem Verkaufspreis, der aus dem Vergleichsangebot ersichtlich ist, entspricht.
- 86 (3) Wird der geschätzte Nutzungsvorteil mit dem zugrunde gelegten Restwert addiert, ist ein etwaiger Differenzschaden vollständig aufgezehrt, da der Bruttokaufpreis des Fahrzeugs deutlich übertroffen wird.
- 87 4. Die geltend gemachten Nebenforderungen (Rechtsanwaltskosten, Zinsen) teilen das Schicksal der unbegründeten Hauptforderungen. Hinsichtlich der geltend gemachten vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten könnten diese ohnehin allein auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens nicht verlangt werden (BGH, Urteil vom 16.10.2023 - VIa ZR 14/22, Rn. 13, juris).
- 88 5. Die Aussetzung des Verfahrens ist nicht angezeigt. Vorabentscheidungsgesuche an den Europäischen Gerichtshof in einem anderen Rechtsstreit vermögen eine Aussetzung analog § 148 ZPO nicht zu rechtfertigen, wenn die dort aufgeworfenen Fragen angesichts des Wortlauts, der Regelungssystematik und des Regelungszwecks der in Frage stehenden Richtlinien derart offenkundig zu beantworten sind, dass für vernünftige Zweifel kein Raum bleibt („acte clair“). So liegt der vorliegende Fall. Die Fragen, zu denen das Europarecht entscheidungserhebliche Vorgaben machen könnte, sind seit den Urteilen des Europäischen Gerichtshofs vom 21.03.2023 in der Rechtssache C-100/21 und vom 01.08.2025 in der Rechtssache C-666/23 geklärt. Im Übrigen obliegt es den nationalen Gerichten, die weitergehenden Fragen zu beantworten; dem hat sich der Bundesgerichtshof bereits in einer ganzen Reihe von Entscheidungen angenommen.
- 89 6. Die Verhandlung ist nicht auf den entsprechenden Antrag der Klagepartei in den nicht nachgelassenen Schriftsätzen vom 03.07.2025 und 24.07.2025 sowie dem in diesen Schriftsätzen enthaltenen Vorbringen gemäß § 156 ZPO wiederzueröffnen.

- 90 a) Ein zwingender Grund für eine Wiedereröffnung der Verhandlung, insbesondere ein in § 156 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 ZPO aufgeführter zwingender Wiedereröffnungsgrund, ist weder von der Klagepartei vorgetragen noch sonst ersichtlich.
- 91 b) Eine im Ermessen des Senats stehende Wiedereröffnung der Verhandlung nach § 156 Abs. 1 ZPO ist nicht angezeigt.
- 92 aa) Sofern ein zwingender Grund für eine Wiedereröffnung der Verhandlung nicht vorliegt, entscheidet das Gericht nach § 156 Abs. 1 ZPO über die Wiedereröffnung der Verhandlung nach pflichtgemäßem Ermessen. Bei dieser Ermessenentscheidung hat das Gericht die widerstreitenden Interessen der Parteien abzuwägen, die Konzentrationsmaxime mit ihrem Ziel eines schnellen Abschlusses der Instanz zu bedenken und mit Blick auf das allgemeine Beschleunigungsgebot (vgl. insbesondere Art. 6 Abs. 1 EMRK) auch zu berücksichtigen, ob durch die Wiedereröffnung ggf. sogar auch eine Verfahrensverzögerung durch ein ansonsten nachfolgendes Rechtsbehelfsverfahren vermieden werden kann (BeckOK-ZPO/Wendtland, 56. Ed., Stand: 01.03.2025, § 156 Rn. 9; Stein/Jonas/Roth, ZPO, 24. Aufl. 2024, § 156 Rn. 11). Bei neuem Parteivorbringen nach Schluss der mündlichen Verhandlung sind – auch wenn nach § 296a Satz 2 ZPO die §§ 156, 283 ZPO unberührt bleiben – gleichwohl die Wertungen der Präklusionsvorschriften (§§ 296, 296a ZPO) in die Abwägung einzustellen (Stein/Jonas/Roth, a. a. O., § 156 Rn. 15). Ist das neue Vorbringen nicht entscheidungserheblich, vermag es eine Wiedereröffnung der Verhandlung gemäß § 156 Abs. 1 ZPO nicht zu rechtfertigen (BGH, Beschluss vom 07.04.2016 - I ZR 168/15, Rn. 13, juris).
- 93 bb) Nach diesen Maßstäben hat eine Wiedereröffnung der Verhandlung nach § 156 Abs. 1 ZPO vorliegend zu unterbleiben.
- 94 (1) Zunächst kann offenbleiben, ob die mit Schriftsatz vom 03.07.2025 und 24.07.2025 in Bezug genommenen Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. R vom 05.06.2025 im Verfahren 5 U 257/22 des OLG Schleswig und vom 30.06.2025 im Verfahren 5 U 177/22 des OLG Schleswig überhaupt verwertbar sind. Denn ausweislich der auf Seite 2 der Gutachten jeweils mitgeteilten Beweisfragen war das Vorliegen einer Prüfstanderkennung nicht Gegenstand der dem Sachverständigen erteilten Gutachtaufträge, so dass dieser seine Aufträge überschritten hat.
- 95 (2) Unbeschadet dessen hat die Klagepartei durch die Bezugnahme auf die Gutachten des Sachverständigen R vom 05.06.2025 und 30.06.2025 – die jeweils ein Fahrzeug mit dem Baumuster F1AGL411C betreffen – weiterhin keine zureichenden tatsächlichen Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer prüfstandbezogenen Abschalteinrichtung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug dargelegt.
- 96 /a/ In dem Gutachten vom 05.06.2025 wird unter dem Gliederungspunkt 4.0 und der Überschrift „Zusammenfassung“ zwar ausgeführt, dass „[d]ie Abgasdaten aus den einzelnen Prüfungen [...] nachvollziehbar den Schluss [zulassen], dass in der Motorsteuerung des streitgegenständlichen Wohnmobils eine Software verbaut ist, die erkennt, ob sich das Fahrzeug in einer standardisierten Prüfsituation befindet und beim Erkennen einer solchen Situation einen Betriebsmodus wählt, in dem der Stickoxidausstoß geringer ist als im realen Fahrbetrieb“.
- 97 Der Sachverständige führt aber nicht näher aus, aus welchen der erhobenen Messdaten genau er seine Schlussfolgerung zieht, und begründet zudem nicht, weshalb die erho-

benen Messdaten nicht nur auf das Vorliegen einer zeitgesteuerten Reduktion der Abgasrückführungsrate (Timer) sowie das Vorliegen eines „Thermofensters“, sondern darüber hinaus auch auf das Vorhandensein einer Prüfstanderkennung schließen lassen. Eine solche nähere Begründung wäre insbesondere deshalb erforderlich gewesen, da die Ausführungen des Sachverständigen zu den technischen Hintergründen der durchgeführten Messungen nicht vollständig nachvollziehbar sind. So führt der Sachverständige in seinen unter Ziffer 3.0 dargestellten „technischen Überlegungen“ aus, dass unter anderem ein Prüflauf durchgeführt werde, bei dem ohne ein Abstellen des Motors zunächst eine NEFZ-Fahrkurve auf dem Prüfstand, sodann eine normale Straßenfahrt und im Anschluss hieran wieder ein NEFZ-Fahrzyklus auf dem Prüfstand absolviert wird. Als Grund für diesen Prüflauf gibt der Sachverständige an, dass angesichts des Umstandes, dass das Fahrzeug nach der Straßenfahrt ohne Abschalten der Zündung wieder auf den Prüfstand verbracht werde, zu erwarten sei, dass „das Motorsteuergerät beim anschließenden NEFZ-Prüflauf [erkennt], dass es sich wieder auf dem Prüfstand befindet“ (vgl. Seite 10 des Gutachtens, 2. Absatz). Dieser Satz könnte zunächst dahingehend verstanden werden, dass der Sachverständige bei der Planung der durchzuführenden Prüfungen davon ausging, dass im Falle des Vorhandenseins einer Prüfstanderkennung auch beim Durchfahren des NEFZ direkt im Anschluss an eine Straßenfahrt geringere Emissionen gemessen werden würden. Diese Erwartung hätte sich aber im Rahmen der durchgeführten Messungen gerade nicht bestätigt, da ausweislich der auf Seite 16 des Gutachtens enthaltenen tabellarischen Darstellung sämtlicher erhobener Messwerte die Stickstoffoxid-Emissionen bei dem unmittelbar nach der Straßenfahrt durchfahrenen NEFZ-Prüfzyklus mit 967,3 mg/km deutlich über den Werten lagen, die beim Durchfahren des NEFZ ohne vorangegangene Straßenfahrt gemessen wurden. Soweit der Sachverständige in dem letzten Satz des 2. Absatzes auf Seite 10 seines Gutachtens ausführt, dass „ein solcher Ablauf“, d. h. ein Durchfahren des NEFZ direkt im Anschluss an eine Straßenfahrt „technisch wieder nicht logisch [sei] und [...] mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zum Abschalten der manipulierten Software führen [würde]“, könnte dies dahingehend verstanden werden, dass der Sachverständige für den Fall des Durchfahrens des NEFZ direkt im Anschluss an eine Straßenfahrt zwar ein Erkennen eines Prüfstandbetriebs, aber gleichwohl keine Aktivierung bzw. ein Abschalten des vorgesehenen und zu geringeren Emissionen führenden „Prüfstandmodus“ erwartete, weil ein Durchfahren des NEFZ unmittelbar im Anschluss an eine Straßenfahrt eben nicht den gesetzlich vorgesehenen Prüfbedingungen entspricht. Sofern die Ausführungen des Sachverständigen in diesem Sinn zu verstehen sein sollten, bliebe aber unklar, weshalb aus erhöhten Emissionswerten beim Durchfahren des NEFZ unmittelbar im Anschluss an eine Straßenfahrt auf das Vorhandensein einer Prüfstanderkennung geschlossen werden kann und warum die entsprechenden erhöhten Emissionswerte nicht beispielsweise auch durch eine aufgrund der unmittelbar vorangegangenen Straßenfahrt erhöhte Motortemperatur im Vergleich zu dem für den NEFZ vorgesehenen „Kaltstart“ erklärbar sind.

- 98 /b/ In dem Gutachten vom 30.06.2025 wird ebenfalls unter dem Gliederungspunkt 4.0 und der Überschrift „Zusammenfassung“ ausgeführt, dass „[d]ie Abgasdaten aus den einzelnen Prüfungen [...] nachvollziehbar den Schluss [zulassen], dass in der Motorsteuerung des streitgegenständlichen Wohnmobils eine Software verbaut ist, die erkennt, ob sich das Fahrzeug in einer standardisierten Prüfsituation befindet und beim Erkennen einer solchen Situation einen Betriebsmodus wählt, in dem der Stickoxidausstoß geringer ist als im realen Fahrbetrieb“.

- 99 Der Sachverständige führt aber auch in diesem Gutachten nicht näher aus, aus welchen der erhobenen Messdaten genau er seine Schlussfolgerung zieht, und begründet zudem nicht, weshalb die erhobenen Messdaten nicht nur auf das Vorliegen einer (rein) zeitgesteuerten Reduktion der Abgasrückführungsraten (Timer), sondern darüber hinaus auch auf das Vorhandensein einer Prüfstanderkennung schließen lassen. Auf Seite 14 des Gutachtens teilt der Sachverständige mit, „[b]ei allen Messungen mit Warmstart hingegen ergab sich ein Hinweis auf eine Abschaltvorrichtung mit im Gegensatz zum Grenzwert um das Zwei- bis Dreifache überschrittenen Stickoxidemissionen“. Auf Seite 19 bezieht sich der Sachverständige auf die „Leitlinien für die Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien und des Vorhandenseins von Abschalteinrichtungen im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) der Europäischen Kommission vom 26.01.2017“, wonach Fahrzeuge, die den Grenzwert um einen Faktor von mehr als 1,5 überschreiten, als „Verdachtsfall“ eingestuft werden. Er zieht sodann den Schluss, „[d]emnach gelten alle weiteren Messungen mit Warmstart als Verdachtsfälle“. Damit liefert der Sachverständige indes lediglich Feststellungen, die auf das Vorhandensein (unzulässiger) Abschalteinrichtungen schließen lassen könnten bzw. einen „Verdachtsfall“ begründen. Woraus er aber den Schluss zieht, dass eine Prüfstanderkennung in Form einer Umschaltfunktion in der Software implementiert worden sein soll, bleibt unklar. Weshalb sich die erhöhten Emissionswerte nicht (allein) durch eine beim „Warmstart“ erhöhte Motortemperatur im Vergleich zu dem für den NEFZ vorgesehenen „Kaltstart“ erklären lassen sollen, lässt sich dem Gutachten nicht entnehmen.
- 100 Zu dem klägerseits behaupteten „Thermofenster“ trifft der Sachverständige in dem Gutachten vom 30.06.2025 schon keine Feststellungen, denn auf Seite 14 führt er aus, „[d]as Vorhandensein eines Thermofensters, das bereits im Prüfzyklus unter 20 °C einsetzt, konnte mit den ermittelten Werten nicht nachgewiesen werden“.

III.

- 101 Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.
- 102 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit stützt sich auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.
- 103 Der Streitwert bemisst sich gemäß §§ 40, 45 Abs. 1 Satz 2 und Satz 3 GKG nach dem Wert der von der Klagepartei gestellten Anträge Ziffer 2 und Ziffer 3 zum Zeitpunkt der Einleitung des Berufungsrechtszuges. Der unter Ziffer 3 gestellte Antrag auf Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für weitere Schäden ist mit 1.000 € zu bemessen. Somit beträgt der Streitwert 91.113,18 € (98.314,77 € abzüglich 8.201,59 € (bezüfferte Nutzungsentschädigung) + 1.000 €).
- 104 Gründe, die für eine Zulassung der Revision sprachen, sind nicht ersichtlich.