Oberlandesgericht Karlsruhe - Urteil vom 12.11.2025 - 6 U 35/22

Archivdruck des veröffentlichten amtlichen Entscheidungstextes

Dieser Archivdruck wurde am 31.10.2026 aus dem gespeicherten amtlichen Text erstellt. Er ist als redaktionell erstellte PDF-Fassung gekennzeichnet. Maßgeblich bleibt die angegebene amtliche Fundstelle.

Amtliche Fundstelle: https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJRE001626106

* Schadensersatz wegen unzulässiger Abschalteinrichtung in einem Mercedes-Benz

Leitsatz

* 1. Zur Darlegung einer vom Fahrzeughersteller begangenen vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung (§ 826 BGB) bei der Verwendung eines Emissionskontrollsystems, dessen Steuerung ein sog. „Thermofenster“ zur temperaturabhängigen Reduktion der Abgasrückführung und eine Umschaltung zwischen Speichermodus (Füllstandsmodus) und Onlinemodus des SCR-Katalysators umfasst.(Rn.61) (Rn.62) (Rn.63) (Rn.68) (Rn.71) (Rn.76) (Rn.86) (Rn.88)

* 2. Im vorliegenden Fall besteht ein Anspruch auf Ersatz eines nach Maßgabe der Differenzhypothese entstandenen Vermögensschadens nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 5 VO 715/2007/EG und den Vorschriften der EG Fahrzeuggenehmigungsverordnung, insbesondere § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG FGV, wegen der Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung aufgrund des „Thermofensters“ und der Steuerung des SCR-Katalysators.(Rn.98)

* 3. Dieser Anspruch ist nicht wegen des Software-Updates für das Fahrzeug gemindert, wenn danach bei betriebswarmem Motor die Rate der Abgasrückführung erst oberhalb von Umgebungslufttemperaturen von ungefähr 40 °C schrittweise reduziert wird und eine unzulässige Gestaltung der Steuerung des SCR-Katalysators beseitigt ist.(Rn.169) (Rn.173)

Orientierungssatz

* 1. Die Verwendung eines Thermofensters, das die Abgasrückführung temperaturabhängig steuert, stellt keine sittenwidrige Handlung dar, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass es sich um eine unzulässige Abschalteinrichtung handelt, die auf Prüfstandsbetrieb ausgerichtet ist. Die Indizwirkung einer arglistigen Täuschung der Genehmigungsbehörden greift nicht, wenn die Steuerung im normalen Fahrbetrieb und auf dem Prüfstand gleich arbeitet. Zudem müssten für eine sittenwidrige Handlung Anhaltspunkte für ein Wissen der Verantwortlichen über die Rechtswidrigkeit und die billigende Inkaufnahme eines Gesetzesverstoßes vorhanden sein.(Rn.63) (Rn.64) (Rn.65) (Rn.66) (Rn.67)

* 2. Hinsichtlich eines SCR-Systems, das zur Reduzierung von Stickoxidemissionen eingesetzt wird, liegt keine sittenwidrige Handlung vor, wenn die Steuerung der AdBlue-Dosierung (Harnstoffeinspritzung) nicht nachgewiesen prüfstandsabhängig ist und es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Umschaltbedingungen für die Dosierung ausschließlich auf den Prüfzyklus zugeschnitten sind oder dass ein Schädigungsvorsatz vorliegt.(Rn.71) (Rn.72) (Rn.76) (Rn.83)

* 3. Der Käufer eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung kann gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV Schadensersatz nach Maßgabe der Differenzhypothese geltend machen, wenn der objektive Wert des Fahrzeugs hinter dem Kaufpreis zurückbleibt (Anschluss BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21).(Rn.98)

* 4. Eine temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung (Thermofenster), die die AGR-Rate in bestimmten Temperaturbereichen reduziert, stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG dar. Dies gilt auch, wenn die Reduzierung der AGR-Rate unterhalb von etwa 10 °C Umgebungslufttemperatur schrittweise reduziert wird und selbst nach dem Update noch bei Umgebungslufttemperaturen oberhalb von ungefähr 40 °C gegebenenfalls reduziert wird.(Rn.106) (Rn.107) (Rn.108) (Rn.109)

* 5. Auch eine im SCR-System enthaltene Umschaltung vom Füllstandsmodus (Speichermodus) in den Onlinemodus, der die AdBlue-Eindosierung verringert, stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung

dar.(Rn.121) (Rn.122) (Rn.123)

* 6. Eine Ausnahme von der Unzulässigkeit nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG kann nur greifen, wenn hinreichend substantiiert und glaubhaft dargelegt wird, dass die temperaturabhängige Steuerung der AGR und das SCR-System (Onlinemodus) zur Vermeidung von Schäden am Motor oder zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs notwendig sind.(Rn.117) (Rn.124) (Rn.125)

Tenor

* I. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom 4. Januar 2022, Az. 7 O 316/20, im Kostenpunkt aufgehoben und in der Sache abgeändert und wie folgt neu gefasst:

* 1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger7.900 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 7. April 2021 zu zahlen.

* 2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

* II. Im Übrigen wird die Berufung des Klägers zurückgewiesen.

* III. Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen der Kläger zu 9/10 und die Beklagte zu 1/10. Die Kosten der Berufung tragen der Kläger zu 3/10 und die Beklagte zu 7/10.

* IV. Dieses Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

* V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

* A.

* 1
* Der Kläger nimmt die beklagte Herstellerin des von ihm bei einer Laufleistung von 6.000 km mit Übernahme am 4. Januar 2018 von einem Dritten erworbenen Fahrzeugs der Handelsbezeichnung Mercedes-Benz G 350 d (Erstzulassung 1. März 2017) auf teilweise Erstattung des durch die Klagepartei geleisteten Kaufpreises von 79.000 € in Anspruch, gestützt auf die behauptete Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung für die Emissionskontrolle.

* 2
* Im Namen der Beklagten wurde eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben. Für den Typ, mit dem das Fahrzeug danach übereinstimmen soll, wurde durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine EG-Typgenehmigung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29. Juni 2007, S. 1 ff; nachfolgend VO 715/2007/EG) gemäß der Schadstoffklasse Euro 6 erteilt. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor OM 642 DE 30 LA ausgestattet. Wegen weiterer Einzelheiten der Fahrzeugeigenschaften wird auf den Kaufvertrag (Anlage K 11 = AS I 187) verwiesen.

* 3
* In die Brennkammer des Motors kann Abgas zurückgeführt werden, was geeignet ist, die Verbrennungstemperatur in einen Temperaturbereich zu reduzieren, in welchem weniger NOx-Partikel entstehen; die Motorsteuerungssoftware bedingt, dass die Abgasrückführung (im Folgenden: AGR) außerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs zumindest reduziert wird. In dem Fahrzeug wird die Abgasrückführung bei betriebswarmem Motor jedenfalls unterhalb von etwa 10 °C Umgebungslufttemperatur schrittweise reduziert. Das KBA erließ am 13. Dezember 2023 einen – den Fahrzeugtyp, zu dem das vorliegende Fahrzeug gehört, erfassenden – Bescheid gegenüber der Beklagten, in dem es bestimmte Steuerungen als unzulässige Abschalteinrichtung rügt, die – wie nach Behauptung der Beklagten nicht im Seriendatenstand des vorliegenden Fahrzeugs – in direkter oder mittelbarer Abhängigkeit von der Umgebungslufttemperatur innerhalb der Spanne von 12 °C bis 33 °C eine emissionserhebliche Korrektur der AGR-Rate bei betriebswarmem Motor vornehmen oder – wie im Seriendatenstand des hier gegenständlichen Fahrzeugs – Steuerungen der AGR-Rate in Abhängigkeit von der Motortemperatur umfassen, bei denen eine Korrektur bei niedrigeren Motortemperaturen erfolgt,

wenn die Motorstarttemperatur außerhalb einer spezifizierten Temperaturspanne liegt; über den Widerspruch der Beklagten ist bisher nicht entschieden.

* 4
* Die Klagepartei behauptet streitig, es sei eine Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (nachfolgend auch: KSR) verbaut.

* 5
* Das Fahrzeug verfügt außerdem über einen SCR (selective catalytic reduction)-Katalysator zur Abgasnachbehandlung, in dem nicht rückgeführtem Abgas eine Harnstofflösung ("AdBlue") zugeführt wird, was nach deren Umwandlung in Ammoniak zu chemischen Reaktionen führt, durch die sich letztlich die Menge der Stickoxide im Abgas reduziert. Dabei werden zwei unterschiedliche Betriebsmodi zur Eindüsung des Reagens (AdBlue) verwendet in Abhängigkeit verschiedener Parameter. Das KBA beanstandet bei bestimmten Fahrzeugen der Beklagten – nicht im vorliegenden Fahrzeug – in der Steuerung des SCR-Systems unter der Bezeichnung "Strategie A" bzw. "Strategie A in vergleichbarer Ausprägung" einen bestimmten Aspekt der Ausgestaltung eines "Bits 13" für den Wechsel zwischen den Dosiermodi mit Blick darauf, wie das Integral der Stickoxid-Rohemissionen berücksichtigt wird. Konkret rügt das KBA unter der Bezeichnung "Strategie A" bzw. "Strategie A in vergleichbarer Ausprägung", dass bestimmte für den Wechsel zwischen den Dosiermodi maßgebliche Schwellwerte dieses Bits ab einem bestimmten Integral der Stickoxid-Rohemissionen seit Fahrtbeginn (Roh-NOx-Integral) für den Rest der Fahrt abgesenkt werden. Die dauerhafte Absenkung der Schwellwerte führt aus Sicht des KBA dazu, dass bis zum nächsten Zündungswechsel entweder gar nicht mehr oder nur unter zu engen Voraussetzungen vom Online-Modus zurück in den Füllstands-Modus gewechselt werde.

* 6
* Die Beklagte bietet für das Fahrzeug eine am 7. Oktober 2022 veröffentlichte Softwareänderung (Update) an, welche das Fahrzeug vor Weiterveräußerung durch den Kläger nicht erhalten hat und zu der die Beklagte angibt, mit ihr werde die Steuerung der AGR verändert sowie die SCR-Steuerung verbessert.

* 7
* Vor der Erhebung der – mit Feststellungsantrag am 14. September 2020 und mit geändertem, nunmehr auf u.a. Zahlung eines Betrags in Höhe des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs und Zahlung einer Nutzungsentschädigung gerichtetem Antrag am 6. April 2021 zugestellten – Klage forderte die Klagepartei die Beklagte mit anwaltlichem Schreiben (Anlage R 31 = Anlagenband Kl. I 79) unter Anfechtung des Kaufvertrags wegen arglistiger Täuschung und hilfsweiser Erklärung des Rücktritts zur Rückabwicklung des Kaufvertrags auf.

* 8
* Die Klagepartei hat das Fahrzeug am 13. April 2019 bei einer Laufleistung von – nach klägerischer Angabe, zu der die Beklagte sich mit Nichtwissen erklärt hat – 7.344 km zum Preis von 68.000 € weiterverkauft (Anlage R 34).

* 9
* Der Kläger hat geltend gemacht, die Klage sei wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung im Sinn von § 826 BGB, wegen einer unerlaubten Handlung nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB oder i.V.m. Art. 12, 18 RL 2007/46/EG, §§ 4, 6, 25 EG-FGV oder i.V.m. § 16 UWG oder i.V.m. § 4 Nr. 11 UWG in der bis zum 9. Dezember 2015 geltenden Fassung wegen Zuwiderhandlung gegen die PKW-EnVKV, bzw. jeweils nach § 831 BGB, und zudem nach § 443 BGB und nach § 311 Abs. 3, § 241 Abs. 2 BGB i.V.m. § 443 BGB begründet.

* 10
* Die in dem Fahrzeug installierte Software für die Abgaskontrollanlage erkenne die Prüfungssituation; bei diesen Bedingungen sei die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Stickoxide entstünden; im normalen Fahrbetrieb würden dagegen Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb gesetzt, weshalb die NOx-Emissionen dann erheblich höher seien. Bei dem hier gegenständlichen Fahrzeug würden mindestens fünf verschiedene Abschalteinrichtungen verwendet, nämlich

* 11
* • eine Aufwärmstrategie, die eine Prüfstandsituation erkenne und in einen Fahrmodus mit weniger

Schadstoffausstoß schalte,

* 12
* • ein Thermofenster, das die Ausnahmeregelung zum Motorenschutz deutlich überzogen habe, wodurch die Abgasrückführung bei Außentemperaturen von unter 17 °C und über 30 °C abgeschaltet werde, ohne dass dies zum Motorschutz geboten sei,

* 13
* • eine Softwarefunktion, aufgrund derer die Motorsteuerung nach 1200 Sekunden (bei neueren Modellen nach 2000 Sekunden) in den schmutzigen Abgasmodus wechsele,

* 14
* • eine auf das Getriebe des Fahrzeugs einwirkende Manipulationssoftware, die erkenne, ob sich das Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand oder im "normalen Straßenverkehr" befinde und umschalte, sobald das Lenkrad um mehr als 15 ° gedreht werde, was auf dem Prüfstand normalerweise nicht vorkomme,

* 15
* • eine "Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung", die die NEFZ-typische Vorkonditionierung erkenne und sodann bei einem an diese Konditionierung anschließenden Kaltstart dafür sorge, dass die Verbrennungstemperatur vermindert werde, was den NOx-Ausstoß gegenüber den normalen Betrieb deutlich senke;,

* 16
* sowie weitere mit Blick auf US-Abgastests entwickelte Funktionen, nämlich

* 17
* • die so programmierte Funktion "Bit 15", dass die Abgasnachbehandlung nach 26 Kilometern den sauberen Modus verlasse,

* 18
* • den "Slipguard", der anhand von Geschwindigkeit oder Beschleunigungswerten erkenne, ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand befinde oder auf der Straße.

* 19
* Der Einsatz von "Online- und Dosiermodus" im SCR-System sei bei dem Fahrzeug ebenfalls nicht unbedenklich, zumal das KBA bei den Euro 6-OM 642 Motoren der Beklagten eine deutlich unterschiedliche Effektivität beim Online- und Speichermodus beanstande, weil unter Typenprüfungsbedingungen ein effizienter Modus eingesetzt werde, der aber nach dem Erreichen einer bestimmten Stickoxidmasse deaktiviert werde; während der weiteren Fahrt könne der effiziente Modus nicht mehr aktiviert werden.

* 20
* Das Fahrzeug sei zudem von einem erhöhten Kraftstoffverbrauch bzw. von einem erhöhten CO2-Ausstoß betroffen; die Beklagte habe vorsätzlich die Werte manipuliert und falsch angegeben; selbst wenn eine Messung im NEFZ durchgeführt werde, ergäben sich weitaus (um mehr als 10 %) höhere Werte. Ferner habe die Beklagte über eine ordnungsgemäße Einrichtung des On-Board-Diagnosesystems (OBD) getäuscht; sie habe die OBD-Systeme so programmiert, dass sie bei der Inspektion fälschlicherweise meldeten, dass die Abgassysteme der Automobile ordnungsgemäß funktionierten; es werde insbesondere kein Fehler angezeigt, wenn die Abgasreinigung nicht funktioniere bzw. bei Fehlfunktionen im normalen Fahrbetrieb, obwohl der Grenzwert von 540 mg/km erheblich überschritten werde, weil er bei dem hier gegenständlichen Fahrzeug um mehr als das Dreifache höher liege als erlaubt.

* 21
* Sowohl der Vorstand als auch die verantwortlichen Ingenieure der Beklagten hätten sich entschlossen, durch Softwaremaßnahmen die Fahrzeuge so zu manipulieren, dass sie zumindest auf dem Rollenprüfstand die Grenzwerte einhielten, damit sie die Typgenehmigung erhalten. Die Typgenehmigung sei seitens der Beklagten erschlichen worden, da sie u.a. falsche Angaben zum Stickoxidausstoß, zum Geräuschpegel und zu vorhandenen Abschalteinrichtungen gegenüber der Prüfbehörde gemacht habe. Dabei sei sowohl den Mitarbeitern als auch dem Vorstand bekannt gewesen, dass diese Methoden illegal

seien und die Käufer der Fahrzeuge geschädigt würden.

* 22
* Bei ihrer Erwerbsentscheidung habe die Klagepartei auf die Richtigkeit der entsprechenden, öffentlich zugänglichen oder im Rahmen des Verkaufs zur Verfügung gestellten Herstellerangaben vertraut. Die Klägerpartei würde das Fahrzeug niemals ausgewählt und gekauft haben, wenn sie gewusst hätte, dass das Motorsteuergerät mit einer unerlaubten Abschalteinrichtung ausgestattet sei, um die Abgaswerte im Testbetrieb erheblich vom Realwert abweichen zu lassen. Sie sei bereit gewesen, einen besonders hohen Preis für das Fahrzeug zu bezahlen, weil die Beklagte in der Vergangenheit qualitativ sehr hochwertige Fahrzeuge gebaut habe; es sei undenkbar gewesen, dass die Fahrzeuge der Beklagten manipuliert seien. Das vom Abgasskandal betroffene und mit einem Makel behaftete Fahrzeug habe einen merkantilen Minderwert von mindestens 20 %. Zur Berechnung der Nutzungsentschädigung, die allerdings im Rahmen der deliktischen Haftung nicht geschuldet sei, wendet die Klagepartei sich gegen die Annahme einer Gesamtlaufleistung von 200.000 km bis 250.000 km seitens der Beklagten. Zudem sei noch nicht absehbar, welche Schäden der Klägerpartei entstehen würden und wie hoch diese sein würden. Im Raum stünden u.a. steuerliche Schäden, Rechtsverfolgungskosten wegen Stilllegungsandrohung, Rechtsverfolgungskosten gegen den Verkäufer u.a.

* 23
* Der Kläger hat in erster Instanz beantragt,

* 24
* 1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei 79.000 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26. April 2019 zu bezahlen, gegen Zahlung eines Wertersatzes von höchstens 68.000 € statt Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs G 350 d (FIN: ...) einer Nutzungsentschädigung von höchstens 0,16 € pro gefahrenem Kilometer für die Nutzung des vorgenannten PKWs;

* 25
* 2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerpartei Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die über Klageantrag zu 1 hinausgehen und daraus resultieren, dass die Beklagte in dem Fahrzeug Mercedes-Benz G 350 d (FIN: ...)

* 26
* a) unzulässige Abschalteinrichtungen u.a.

* 27
* - in Gestalt einer Funktion, welche durch Bestimmung u.a. der Außentemperatur die Parameter der Abgasrückführung und der Ladeluftkühlung so verändert, dass die Abgasrückführung außerhalb eines von der Beklagten festgelegten Temperaturfensters reduziert wird (sog. Thermofenster),

* 28
* - in Gestalt einer Schalt-Einstellung des Getriebes, welche erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und daraufhin ein Schaltprogramm aktiviert, welches besonders wenige Schadstoffe produziert,

* 29
* - in Gestalt einer Funktion, welche anhand der Geschwindigkeit und der Beschleunigung des Fahrzeugs erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet, und auf dem Prüfstand in einen Fahrmodus mit niedrigem Schadstoffausstoß schaltet (sog. Slipguard)

* 30
* - in Gestalt einer Funktion, welche nach einer Fahrtdauer von 1.200 bis 2.000 Sekunden in einen Fahrmodus mit erhöhtem Schadstoffausstoß wechselt (sog. Zeiterkennung),

* 31
* - in Gestalt einer Funktion, welche nach Zurücklegen einer Strecke von 25 Kilometern nach einem Kaltstart die Abgasreinigung zurückfährt (sog. Bit 15)

* 32
* - in Gestalt einer Funktion, welche die zurückgeführten Abgase während der Messungen auf dem

Prüfstand besonders stark kühlt und durch eine Verringerung der Verbrennungstemperatur im Motor den Schadstoffausstoß auf dem Prüfstand reduziert (sog. Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung)

* 33
* - in Gestalt einer Funktion, welche außerhalb des Prüfstandes die Einspritzung von AdBlue in den SCR-Katalysator reduziert,

* 34
* verbaut hat und hierdurch die Emissionswerte auf den Rollenprüfstand reduziert werden und

* 35
* b) ein nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes On-Board-Diagnosesystem einsetzt;

* 36
* 3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme des im Klageantrag zu 1. näher bezeichneten Fahrzeuges im Verzug befindet;

* 37
* 4. die Beklagte zu verurteilen, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.879,80 € freizustellen.

* 38
* Die Beklagte hat beantragt,

* 39
* die Klage abzuweisen.

* 40
* Die Beklagte hat vorgebracht, eine Funktion, durch die der Prüfstand erkannt und der Stickoxidausstoß manipulativ lediglich für die Zwecke des EG-Typgenehmigungsverfahrens gezielt reduziert werde, existiere im hier gegenständlichen Fahrzeug nicht. Es sei unzutreffend, wenn der Kläger behaupte, die AGR werde reduziert, aber auch reaktiviert und wieder abgeschaltet, wenn Temperaturen von unter 17 °C und über 30 °C herrschten; das AGR-System im Fahrzeug sei selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv. In Fachkreisen und demgemäß auch bei den Genehmigungsbehörden sei anerkannt, dass es notwendig sei, die Abgasrückführung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zu steuern, um eine hinreichende Reduzierung sämtlicher relevanter Emissionen zu erzielen, Schäden am Motor und Abgassystem zu vermeiden und den sicheren Betrieb des Systems zu gewährleisten. Dass die Abgasrückführung bei geringer Last allein aufgrund zu hoher Drehzahlen abgeschaltet werde, sei praktisch nicht zu erwarten; die Motordrehzahl sei nur eines von vielen Kriterien, anhand derer die Abgasrückführung gesteuert werde. In dem Fahrzeug sei kein geregeltes Kühlmittelthermostat aktiv; es verfüge nicht über ein geregeltes Kühlmittelthermostat. In dem Fahrzeug sei insbesondere keine Aufwärmstrategie verbaut, die "umschalte", sobald das Lenkrad um mehr als 15° gedreht werde. Das hier gegenständliche Fahrzeug schalte auch nicht nach 26 Kilometern oder nach einer bestimmten Zeit in einen "schmutzigen Modus". Die durch den Kläger US-Untersuchungen entnommenen Funktionen seien im hier gegenständlichen Fahrzeug nicht aktiv. Eine Umschaltung zwischen einem "sauberen" und einem "schmutzigen" Modus finde in dem Fahrzeug nicht statt. In dem Fahrzeug sei keine Funktion "Slipguard" aktiv. Die Funktionen des SCR-Systems arbeiteten im Fahrbetrieb auf der Straße unter denselben Bedingungen in gleicher Weise wie im gesetzlichen Test; keine dieser Funktionen erfasse einen Parameter des NEFZ, um während des Genehmigungsverfahrens die Leistung der emissionsmindernden Einrichtung zu verbessern und damit die Genehmigung des Fahrzeugs zu erlangen. Das OBD-System funktioniere einwandfrei und entspreche allen gesetzlichen Anforderungen. Das Fahrzeug halte die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide (NOx) im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests ein. Das Fahrzeug entspreche auch den gesetzlichen Grenzwerten über den Geräuschpegel. Die Beklagte sei hinsichtlich der Rechtskonformität des Fahrzeugs einer richtigen, jedenfalls aber vertretbaren Rechtsauffassung gefolgt. Sie habe im Typgenehmigungsverfahren die in der Praxis des KBA erwarteten Angaben zu den Emissionskontrollsystemen und alle erforderlichen Angaben zum OBD-System gemacht. Kein Organ, Organmitglied oder "deliktsrechtlich Verantwortlicher" der Beklagten habe entschieden, eine unzulässige Abschalteinrichtung in das Fahrzeug einbauen zu lassen. Es drohten weder ein Verlust der

Zulassung noch ein Entzug der Betriebserlaubnis und kein Erlöschen oder Entziehen der EG-Typgenehmigung, auch keine Steuernachteile oder noch nicht bezifferbare Schäden und es bestehe auch keine Gefahr, dass eine Stilllegung angeordnet werde. Im Übrigen sei ein Nutzungswert ausgehend von einer durchschnittlich zu erwartenden Gesamtfahrleistung des hier gegenständlichen Fahrzeugtyps von 200.000 km bis maximal 250.000 km anzurechnen.

* 41
* Das Landgericht hat mit dem angefochtenen Urteil, auf dessen tatsächliche Feststellungen und Entscheidungsgründe ergänzend verwiesen wird, die Klage im auf Feststellung einer Schadensersatzpflicht gerichteten Antrag als mangels Feststellungsinteresses unzulässig abgewiesen. Im Übrigen hat es die Klage in der Sache abgewiesen und zur Begründung ausgeführt, ein im Sinn von § 826 BGB sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht liege weder in der Implementierung eines Thermofensters noch hinsichtlich der bestrittenen Verwendung einer KSR vor, wobei dahinstehen könne, ob das Fahrzeug überhaupt über ein geregeltes Kühlmittelthermostat verfügt oder eine KSR aufweise. Ein Anspruch nach der genannten Vorschrift ergebe sich nicht aus dem Vorbringen des Klägers zu einer unterschiedlichen Eindüsung von AdBlue auf dem Prüfstand und im Straßenbetrieb (Online- und Speichermodus); der Kläger behauptet nicht, dass diese Funktion über eine spezielle Prüfstandserkennung gesteuert werde, sondern dass eine Umschaltung nach einer bestimmten Stickoxidmasse erfolge. Der weitere Vortrag zu einer Veränderung der Schaltpunkte auf dem Prüfstand gegenüber dem Straßenbetrieb und zu den als "Slipguard" und "Bit15" bezeichneten Funktionen sei ins Blaue gehalten; im Übrigen seien keine weiteren Anhaltspunkte vorgebracht, die hinsichtlich der Veränderung der Schaltpunkte die Kenntnis des Vorstands oder maßgeblicher Mitarbeiter der Beklagten im Sinne der erforderlichen Verwerflichkeit zu begründen vermögen. Auch ein auf die Programmierung des OBD, soweit dieses im normalen Straßenverkehr sowie im Rahmen der Abgasuntersuchung und der Inspektion keine Fehlfunktion des Abgassystems anzeige, sei ausgeschlossen. Aus diesen Gründen scheide auch ein etwaiger Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB oder anderen drittschützenden Vorschriften aus, ebenso wie quasivertragliche Ansprüche zwischen Hersteller und Endkunden.

* 42
* Gegen dieses Urteil wendet sich die Klagepartei mit ihrer Berufung, mit der sie ihr erstinstanzliches Begehren zunächst weiterverfolgt hat und zuletzt lediglich einen auf Zahlung eines Betrags, dessen Höhe 15 % des gezahlten Kaufpreises abzüglich anzurechnender Vorteile aus Nutzung und realisiertem Restwert betragen soll, nebst Zinsen gerichteten Klageantrag verfolgt.

* 43
* Der Kläger macht geltend, die Entscheidung des Landgerichts beruhe darauf, dass das Landgericht verkannt habe, dass die Klägerpartei hinreichend substantiiert zu den verbauten, im Übrigen unstreitigen oder nicht hinreichend bestrittenen Abschalteinrichtungen und der Manipulation des On-Board-Diagnosesystems vorgetragen habe, Sachvortrag nicht in Erwägung gezogen habe und es der Klage – da auch die weiteren Voraussetzungen der geltend gemachten Ansprüche vorlägen – hätte stattgeben müssen. Insbesondere könne auch beim Thermofenster keine Rede davon sein könne, dass es als Abschalteinrichtung im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeite wie auf dem Prüfstand; unabhängig davon habe das Landgericht auf der Grundlage des erstinstanzlichen Sachvortrags fehlerhaft ein Rechtswidrigkeitsbewusstsein bezüglich des Thermofensters verneint.. Nach Ablauf der Berufungsbegründungsfrist macht die Klagepartei geltend:

* 44
* Die Abgasrückführung werde bei dem Motor OM 642 EU 6 bereits bei einer Außentemperatur von 18 °C reduziert.

* 45
* Die Unzulässigkeit der Funktionalitäten ergebe sich daraus, dass die Stickoxid-Masse, welche im Rahmen des NEFZ anfalle, gemessen werde und bei deren Erreichen in den signifikant weniger effektiven Onlinemodus umgeschaltet werde.

* 46
* Hinsichtlich des Anspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. mit den Vorschriften des

Typgenehmigungsrechts sei (mit Blick auf SCR und Thermofenster) der erlittene Differenzschaden sei mit 15 % des gezahlten Kaufpreises zu schätzen.

* 47
* Der Kläger b e a n t r a g t,

* 48
* das erstinstanzliche Urteil wie folgt abzuändern:

* 49
* Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 10.638,86 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz p.a. seit Rechtshängigkeit der Klage zu zahlen.

* 50
* Die Beklagte b e a n t r a g t,

* 51
* die Berufung zurückzuweisen.

* 52
* Die Beklagte verteidigt die Klageabweisung gegenüber den zuletzt noch verfolgten Klageanträgen unter Wiederholung, Vertiefung und Ergänzung ihres erstinstanzlichen Vorbringens.

* 53
* Für die Funktion der KSR fehle es bereits an der erforderlichen Hardware.

* 54
* Ein unterstellter Schaden sei durch anzurechnende Vorteile vollständig ausgeglichen. Bei der Berechnung der Vorteile sei ausgehend von jährlicher Laufleistung von 40.000 km eine erreichte Laufleistung von derzeitig weit über 300.000 km anzunehmen. Der Restwert des Fahrzeugs betrage58.800 € als durchschnittlicher Preis in Angeboten vergleichbarer Fahrzeuge auf Gebrauchtwagenbörsen (Anlage BB 4).

* 55
* Hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

* B.

* 56
* Die zulässige Berufung hat in der Sache teilweise Erfolg.

* 57
* I. Die Berufung ist zulässig.

* 58
* II. Die Berufung hat in der Sache teilweise Erfolg.

* 59
* In zulässiger Weise verfolgt die Klagepartei zuletzt einen Anspruch auf Erstattung eines Bruchteils des Kaufpreises. Diesem Anspruch und der in erster Instanz auf – lediglich unter Zubilligung von Nutzungsersatz und Anrechnung des Verkaufserlöses – volle Erstattung des Kaufpreises gerichteten Hauptforderung liegt derselbe Klagegrund zugrunde. Sie unterscheiden sich lediglich in der jeweiligen Methode der Schadensberechnung (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 45; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 35; Urteil vom 23. April 2024 - VIa ZR 1132/22, MDR 2024, 773 Rn. 14 mwN; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 111), mithin in der rechtlichen Begründung, und der jeweils geltend gemachten Rechtsfolge. Der zuletzt verfolgte Anspruch bleibt einerseits betragsmäßig hinter dem erstinstanzlichen Anspruch zurück. Insoweit ist eine entsprechend ermäßigte, also teilweise Anspruchsverfolgung ohne weiteres schon im Rahmen des erstinstanzlichen Streitgegenstands zulässig (vgl. Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 54; Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 38). Andererseits weicht der zuletzt verfolgte Anspruch hinsichtlich der Frage einer Gegenleistung vom erstinstanzlichen Anspruch ab, was

indes mit Blick auf die gegebenenfalls gebotene Anrechnung des Restwerts grundsätzlich – wie auch hier – nach der neuen Rechtsprechung des Senats (Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 38, unter Aufgabe von Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 54, 207 mwN) nicht zu einer Erweiterung des Klagebegehrens führt (vgl. BGH, Urteil vom 23. April 2024 - VIa ZR 1132/22, MDR 2024, 773 Rn. 13, 15).

* 60
* Die Klageanträge sind nur zu dem mit dem vorliegenden Urteil zugesprochenen Teil der Zahlungsforderung (nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV), darüber hinaus aber nach keiner der in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen berechtigt.

* 61
* 1. Ein Anspruch wegen einer deliktischen Handlung im Sinn von § 826 BGB ist nicht zu erkennen, weil die tatsächlichen Voraussetzungen einer sittenwidrigen Handlung im Unternehmen der Beklagten nicht dargelegt sind.

* 62
* Das gilt schon für den objektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit und im Übrigen gleichermaßen für den zur Haftung nach § 826 BGB erforderlichen Schädigungsvorsatz (siehe Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 53, 100 mwN).

* 63
* a) Eine sittenwidrige Handlung liegt nicht hinsichtlich der Steuerung der Abgasrückführung mit der vorliegenden Verwendung eines Thermofensters vor.

* 64
* aa) Zwar kann eine die Sittenwidrigkeit begründende arglistige Täuschung der Genehmigungsbehörden indiziert sein, wenn die Emissionskontrolle – evident unzulässig – bei erkanntem Prüfstandsbetrieb den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert (siehe BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, ZIP 2021, 297 Rn. 17 f; Beschluss vom 29. September 2021 - VII ZR 126/21, juris Rn. 18; BGH, Urteil vom 6. November 2023 - VIa ZR 535/21, MDR 2024, 106 Rn. 11 mwN; Senat, Urteil vom 12. Mai 2021 - 6 U 15/20, juris Rn. 63, 83). Die Indizwirkung entfällt allerdings, sofern die unzulässige Abschalteinrichtung nicht grenzwertkausal ist; dann bestehen keine Anhaltspunkte für eine Täuschung der Genehmigungsbehörde mit dem Ziel, die EG-Typgenehmigung zu erhalten (vgl. BGH, Urteil vom 6. November 2023 - VIa ZR 535/21, MDR 2024, 106 Rn. 11 mwN; Urteil vom 23. Januar 2024 - VIa ZR 165/23, juris Rn. 11, siehe BGH, Urteil vom 18. Juni 2024 - VIa ZR 653/23, juris Rn. 7; Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 45). Der vorliegende Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems unterscheidet aber nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen entspricht die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 56; siehe BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 435/20, VersR 2022, 1122 Rn. 17 f).

* 65
* Dies gilt auch unter Berücksichtigung von Klagevorbringen, wonach die Abgasrückführung bei Außentemperaturen von unter 17 °C und über 30 °C abgeschaltet und bereits bei einer Außentemperatur von 18 °C reduziert werde, und auch dann, wenn gemäß dem Beklagtenvortrag die Abgasrückführung bei betriebswarmem Motor unterhalb von etwa 10 °C Umgebungslufttemperatur schrittweise reduziert wird, sowie in Fällen von Steuerungen, die – wie vom KBA mit Bescheid vom 13. Dezember 2023 gerügt – in direkter oder mittelbarer Abhängigkeit von der Umgebungslufttemperatur innerhalb der Spanne von 12 °C bis 33 °C eine emissionserhebliche Korrektur der AGR-Rate bei betriebswarmem Motor vornehmen (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 50 mwN). Ob ein exakt auf die Prüfbedingungen abgestimmtes Thermofenster mit einer Prüfstandserkennungssoftware vergleichbar wäre, kann dahinstehen. Eine dahingehende Behauptung stellt das Klagevorbringen allenfalls willkürlich ohne jeden, insbesondere greifbaren Anhaltspunkt ins Blaue hinein auf und ist bestritten, mithin prozessual unbeachtlich. Insbesondere ein mitunter angeführtes Gutachten von Dr. P vom 12. Februar 2020 enthält dazu keine Aussage und auch keinen Anhaltspunkt (Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 46; Urteil vom 27. November 2024 - 6 U 12/21, Rn. 51) und Diskrepanzen zwischen

Stickoxidemissionen unter Prüfstandbedingungen und unter normalen Betriebsbedingungen auf der Straße genügen nicht als Anhaltspunkt für eine prüfstandsabhängige Steuerungsstrategie (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juli 2021 - VI ZR 128/20, WM 2021, 1609 Rn. 23; Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 46 mwN). Im Übrigen wird auf die zu im Wesentlichen entsprechendem Sach- und Streitstand gemachten Ausführungen des Senats an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 57 mwN) verwiesen. Dies gilt im Ergebnis auch für eine Steuerung der AGR-Rate unter Korrekturen bei niedrigeren Motortemperaturen, wenn die Motorstarttemperatur außerhalb einer spezifizierten Temperaturspanne liegt. Auch eine solche Steuerung unterscheidet nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Die beim Prüfstandsbetrieb anzutreffenden Motorstarttemperaturen sind nicht dem Prüfzyklus vorbehaltenen, sondern selbstverständlich und nach allgemeiner Lebenserfahrung gerichtsbekannt auch im normalen Fahrbetrieb nach einem Kaltstart unter nicht unüblichen klimatischen Bedingungen anzutreffen. Dies hat der Senat bereits an anderer Stelle ausgeführt (Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 2/21, juris Rn. 83 f mwN; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 79 mwN), worauf verwiesen wird.

* 66
* bb) Setzt der Hersteller eine Einrichtung ein, die – wie das hier implementierte Thermofenster – vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise wie auf dem Prüfstand arbeitet, so erfordert die Verwirklichung des objektiven Tatbestands der Sittenwidrigkeit, dass zu einem etwa darin liegenden Verstoß gegen Art. 5 VO 715/2007/EG im Zusammenhang mit der Entwicklung und Genehmigung weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für ihn handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Dies setzt jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und einen darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 58 mwN; vgl. nur BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, ZIP 2021, 297 Rn. 19; Urteil vom 6. November 2023 - VIa ZR 535/21, MDR 2024, 106 Rn. 12 mwN). Dieselben Anforderungen gelten im Übrigen, wenn eine – wie hier allerdings ohnehin nicht – auf dem Prüfstand abweichend funktionierende unzulässige Abschalteinrichtung nicht grenzwertkausal ist (vgl. BGH, Urteil vom 6. November 2023 - VIa ZR 535/21, MDR 2024, 106 Rn. 12; Urteil vom 11. Dezember 2023 - VIa ZR 1012/22, juris Rn. 11 mwN; Urteil vom 23. Januar 2024 - VIa ZR 165/23, juris Rn. 12; Urteil vom 14. Mai 2024 - VIa ZR 1538/22, juris Rn. 10; Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 47). Im Übrigen kann umgekehrt insbesondere dann, wenn die zuständige Fachbehörde – etwa nach umfassenden Untersuchungen des Motortyps – die Rechtsauffassung vertritt, die diskutierte Abschalteinrichtung sei zulässig, das darauf bezogene Verhalten des Herstellers nicht als besonders verwerflich eingestuft werden; für die dazu erforderliche Annahme, der Hersteller habe die Abschalteinrichtung im Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und unter billigender Inkaufnahme des Gesetzesverstoßes implementiert, bleibt dann kein Raum; ebenso scheidet dann ein Schädigungsvorsatz aus (vgl. BGH, Urteil vom 12. Oktober 2023 - VII ZR 412/21, juris Rn. 17; Urteil vom 2. April 2025 - VIa ZR 282/22, juris Rn. 8 mwN). Die Darlegungs- und Beweislast für ein vom Beklagten nicht zugestandenes derartiges Vorstellungsbild der handelnden Personen trägt nach den allgemeinen Grundsätzen der Fahrzeugkäufer als Anspruchsteller. Ihm obliegt es zunächst, wenigstens tatsächliche Anhaltspunkte hierfür vorzutragen (ausführlich Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 59 mwN; vgl. nur BGH, Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, WM 2021, 652 Rn. 28; siehe BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 1031/22, NJOZ 2023, 1133 Rn. 22).

* 67
* Daran fehlt es in Bezug auf die vorliegende, insbesondere temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung. Mit den hierzu vorgebrachten Umständen hat der Senat sich bereits mehrfach bei der Beurteilung im Wesentlichen übereinstimmenden Sach- und Streitstands und insbesondere Vorbringens anderer Kläger befasst, zuletzt ausführlich insbesondere im Urteil vom 13. Dezember 2023 (6 U 198/20, juris Rn. 60 bis 71), einschließlich insbesondere einer mitunter vorgebrachten Behauptung einer "Manipulation" des "On-Board-Diagnosesystems" (OBD-Systems; dazu zuletzt etwa BGH, Urteil vom 24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, WM 2024, 36 Rn. 20 mwN; BGH, Urteil vom 6. Februar 2024 - VI ZR 526/20, WM 2024, 761 Rn. 21 mwN; Urteil vom 18. Juni 2024 - VIa ZR 161/22, juris Rn. 12 mwN), und darin keine greifbaren Anhaltspunkte für das behauptete Vorstellungsbild bei der Beklagten erkannt. Das gilt auch für ein vermeintlich heimliches Entfernen der mit dem Klagevorbringen beanstandeten Software (siehe

entsprechend Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 87 mwN). Auf die Feststellungen und Erwägungen in der genannten Senatsentscheidung, die hier entsprechend zutreffen, wird verwiesen. Dasselbe gilt, soweit geltend gemacht wird, aus Unterlagen der Robert B[…] GmbH gehe hervor, dass diese ihre Kunden darauf hingewiesen habe, dass beispielsweise eine temperaturabhängige Umschaltung vom Prüfmodus in den realen Straßenmodus nicht mit den rechtlichen Vorgaben in Einklang stünde. Insoweit gelten die an anderer Stelle gemachten Ausführungen des Senats (Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 48) auch hier (siehe entsprechend auch Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 48/21, juris Rn. 98 mwN). Auch greifbare Anhaltspunkte dafür, dass die für die Beklagte handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung sonstiger Parameter zur Steuerung der AGR in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und einen darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen, sind nicht dargetan (vgl. etwa zu einer motorstarttemperaturabhängigen Steuerung Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 2/21, juris Rn. 83 f mwN; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 82 mwN; zu einer drehzahlabhängigen Steuerung Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 60 f; Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 56 mwN).

* 68
* b) Eine sittenwidrige Handlung liegt ferner nicht hinsichtlich der Verwendung einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) vor.

* 69
* Dies gilt schon deshalb, weil die Klagepartei der Erläuterung der Beklagten, wonach das Fahrzeug über kein geregeltes Kühlmittelthermostat verfüge, nicht in beachtlicher Weise entgegengetreten ist. Als willkürliche Vermutung ins Blaue sind Spekulationen der Klagepartei darüber, dass sein Fahrzeug über eine Regelung der Kühlmittel-Solltemperatur verfüge, mithin prozessual unbeachtlich. Abgesehen davon hat die Klagepartei für die Existenz eines geregelten Kühlmittelthermostats in ihrem Fahrzeug keinen Beweis angetreten, der ihm im Fall – wie nicht – schlüssigen Vorbringens aufgrund des erheblichen gegnerischen Bestreitens obläge (siehe Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 63; vgl. zu alledem Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 84).

* 70
* Im Übrigen wäre selbst bei unterstellter Existenz der zumindest in manchen Fahrzeugen der Beklagten enthaltenen KSR keine sittenwidrige Handlung zu erkennen. Soweit der Stickoxidausstoß im Fahrzeugbetrieb durch eine gesteuerte und insbesondere auch im Prüfstand wirksame Variierung der Kühlmittel-Temperatur beeinflusst wird und dies – was hier dahinstehen und unterstellt werden kann – als Abschalteinrichtung nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG unzulässig sein sollte, sind (angesichts des Fehlens einer beachtlichen Darlegung einer Anknüpfung an erkannten Prüfstandslauf) keine Umstände dargetan, die geeignet wären, das Urteil der Sittenwidrigkeit zu tragen. Dies hat der Senat etwa mit Urteil vom 24. April 2024 (6 U 88/21, juris Rn. 65 ff) unter Bezugnahme auf weitere Senatsrechtsprechung – betreffend jeweils insoweit nicht hinter dem vorliegenden zurückbleibendes Klagevorbringen – ausgeführt. Auf die Ausführungen des Senats in dem genannten Urteil und den weiteren dort zitierten Entscheidungen (insbesondere ausführlich Senat, Urteile vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 74 ff und 6 U 233/21, juris Rn. 85 ff, jeweils mwN) wird verwiesen.

* 71
* c) Eine sittenwidrige Handlung liegt auch nicht hinsichtlich der Ausgestaltung des SCR-Systems vor.

* 72
* aa) Es ist keine Steuerung der Dosierung der – zur Reduzierung der Stickoxidemissionen geeigneten – Einspritzung von Harnstoff (AdBlue) dargelegt, die von vornherein durch Arglist geprägt wäre, etwa weil sie – zudem grenzwertkausal – danach unterscheiden würde, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet (siehe auch BGH, Urteil vom 16. Oktober 2023 - VIa ZR 1255/22, juris Rn. 9 f).

* 73
* (1) Bei der vom KBA mitunter beanstandeten Einrichtung des SCR-Systems werden für die Dosierung von AdBlue unterschiedliche Betriebsarten (Modi) auf unterschiedliche Betriebszustände angewendet. Dies hat der Senat bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 89) zu

einem Fahrzeug mit insoweit – vom Parteivortrag ausgehend – übereinstimmender Steuerung im Wesentlichen wie folgt erläutert: Die eine, nach Motorstart regelmäßig zunächst zum Einsatz kommende Betriebsart (Speichermodus, auch als Füllstands-Modus bezeichnet) ist darauf ausgerichtet, dass der aus dem eingespritzten Harnstoff entstehende und zur Emissionsreduktion geeignete Ammoniak (NH3) im SCR-Katalysator gespeichert wird. Mit Rücksicht darauf, dass die Speicherfähigkeit des Katalysators mit zunehmender Temperatur sinkt und letztlich entfällt, verwendet das System im Verlauf des Motorbetriebs in Abhängigkeit von – insoweit stimmen die Parteien überein – bestimmten Parametern die andere Betriebsart (Onlinemodus). Die Klagepartei geht nachvollziehbar sinngemäß davon aus, dass mit dem Umschalten in den Onlinemodus die AdBlue-Eindosierung und somit die Effizienz der Abgasnachbehandlung verringert werden (verglichen mit dem vorangehenden Speicher-/Füllstandmodus). Denn die Beklagte will mit dem Wechsel der Berechnungsmethode der AdBlue-Dosierung zumindest tendenziell eine gewisse Grenze setzen, um den ihrer Darstellung nach insbesondere im Anschluss an den temperaturbedingten Verlust der Speicherfähigkeit des Katalysators bei Überdosierung drohenden Ammoniak-Schlupf zu vermeiden. Ein Zurückschalten in den "effektiven Modus", d.h. vom Onlinemodus zurück in den Speichermodus, erfolgt nach einer klägerseits angeführten Beanstandung des KBA, von der dahinstehen kann, ob sie (auch) auf das vorliegende Fahrzeug bezogen und darauf zutreffend ist, erst nach Motorneustart. Jedenfalls mag das KBA in unter der Bezeichnung "Strategie A" bzw. "Strategie A in vergleichbarer Ausprägung" angesprochenen Fällen die Bedingungen (Schwellwerte) für den Wechsel zwischen den Dosiermodi mit der Begründung beanstanden, dass – je nach Ausgestaltung eines "Bit 13" – die Verwendung des Online-Modus parameterabhängig garantiert oder zumindest begünstigt werde, sobald ein bestimmtes Stickoxid-Rohemissionen-Integral (Roh-NOx-Integral) überschritten werde (Senat, Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 70 mwN; vgl. Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 213/21, juris Rn. 100). Letzteres ist allerdings für die Prüfung nach § 826 BGB nicht entscheidend. Auch all dies kann unterstellt werden und vermag im Ergebnis keinen Anspruch nach dieser Grundlage zu begründen.

* 74
* (2) Wie der Senat bereits an anderer Stelle (Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 72; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 71 mwN) zu über den vorliegenden nicht hinausgehendem Parteivortrag festgestellt hat, liegen in alledem noch keine Tatsachen, die dem Vortrag der Beklagten widersprächen, wonach sich die Steuerung, welches Berechnungsmodell zur Anwendung kommt, nicht daran orientiere, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet, bzw. nicht davon abhänge, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder auf der Straße befindet, vielmehr die Funktionen des SCR-Systems im Straßenbetrieb unter denselben Bedingungen genauso arbeiteten wie auf dem Prüfstand (siehe Senat, Urteil vom 22. September 2021 - 6 U 25/21, juris Rn. 175 ff; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 48/21, juris Rn. 89). Dies gilt auch in Fällen, in denen für den Wechsel der Betriebsart maßgebliche Schwellwerte ab Erreichung eines bestimmten Roh-NOx-Integrals angepasst werden, von dem im Übrigen auch nicht, jedenfalls nicht in beachtlicher Weise dargelegt ist, dass dieses wenigstens eine Nähe zu der im Prüfzyklus der amtlichen sog. "Typ 1-Prüfung" (NEFZ) entstehenden Roh-NOx-Menge aufweise (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 90; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 71). Nichts Anderes gilt entsprechend, soweit der Eintritt der genannten Bedingung ohne weiteres zur Umschaltung in den Online-Modus führen würde (vgl. Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 77; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 71 mwN). Prüfstandsabhängige Steuerungen des SCR-Systems behauptet die Klagepartei jedenfalls nicht oder allenfalls pauschal mit in der tatsächlichen Substanz schon inhaltlich genügendem und willkürlich ins Blaue hinein gehaltenem Vortrag (vgl. Senat, Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 71 mwN).

* 75
* Nichts anders gilt für mitunter aus einem am 5. November 2021 veröffentlichten Gutachten von D abgeleitete Funktionen. Auch die so geschilderten Funktionen unterscheiden nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des Senats an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 2/21, juris Rn. 82 ff), die hier entsprechend gelten, wird verwiesen. Abgesehen davon ist für eine Annahme, die Beklagte habe die Abschalteinrichtungen, welche dem Gutachten von D zu entnehmen seien, im Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und unter billigender Inkaufnahme des Gesetzesverstoßes implementiert, schon deshalb kein Raum, weil das KBA als zuständige Fachbehörde – zumindest zunächst – die Rechtsauffassung

vertreten hat, die insoweit diskutierten Abschalteinrichtungen seien zulässig. Auch deshalb kann das darauf bezogene Verhalten des Herstellers der Beklagten nicht als besonders verwerflich eingestuft werden (und scheidet im Übrigen ein Schädigungsvorsatz aus). Nach dem unstreitigen Beklagtenvortrag hat das KBA nämlich unmittelbar nach Veröffentlichung des genannten Gurtachtens in einer Pressemitteilung im Jahr 2021 mitgeteilt, diese Funktionen seien dem KBA bekannt und für nicht unzulässig befunden worden (vgl. Senat, Urteil vom 8. Oktober 2025 - 6 U 302/21, unveröffentlicht).

* 76
* bb) Tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass die Steuerung der Dosierungsberechnung im SCR-System, von der nach alledem nicht zu erkennen ist, dass sie an eine Prüfstandserkennung geknüpft (und zudem grenzwertkausal) wäre, in dem Bewusstsein der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung und unter billigender Inkaufnahme des darin liegenden Gesetzesverstoßes eingesetzt worden wäre, sind nicht dargelegt. Insoweit gelten abgesehen von den vorstehenden Ausführungen zu vermeintlichen Indizien, die nicht an ein bestimmtes Element des Emissionskontrollsystems geknüpft sind (siehe oben insbesondere zu Thermofenster und KSR), folgende Erwägungen betreffend spezifisch zum SCR-System, wie sie der Senat zuletzt etwa mit Urteilen vom 14. Mai 2025 (6 U 115/21, juris Rn. 72 ff) und vom 11. Juni 2025 (6 U 78/21, unveröffentlicht), worauf ergänzend verwiesen wird, im Wesentlichen wie folgt zusammengefasst hat (siehe auch Senats im Urteil vom 26. Juni 2024, 6 U 48/21, juris Rn. 93 ff):

* 77
* (1) Es ist nicht dargelegt, dass die Umschaltbedingungen so eng an Rahmenbedingungen des normierten NEFZ-Testlaufs angelegt sind, dass dies greifbaren Anlass zu der Mutmaßung geben könnte, sie seien nur zu einer möglichst spezifischen Erfassung dieser Bedingungen gewählt. Selbst für Fälle, in denen das KBA – wie hier – eine bestimmte Berücksichtigung des Roh-NOx-Integrals beanstandet, gilt: Dass eine Änderung des Berechnungsmodus der AdBlue-Dosierung nach Ausstoß einer bestimmten Stickoxidmenge gerade zu einem Zeitpunkt erfolgt (oder zumindest erleichtert wird), der darauf schließen ließe, dass sie allein zur Anpassung an den Testlauf gewählt sei, ist dem Klagevorbringen nicht zu entnehmen (vgl. Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 77; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 95, zu Vortrag, der jedenfalls nicht hinter der klägerischen Auseinandersetzung mit der SCR-Steuerung zurückblieb).

* 78
* (2) Es ist auch nicht zu erkennen, dass diese Umschaltung in den Online-Modus, eine gegebenenfalls u.a. von der angefallenen Stickoxidmenge abhängige Ausgestaltung der Schaltbedingungen und gegebenenfalls eine Zurückhaltung hinsichtlich einer Rückschaltung in den Speichermodus keinen anderen Zweck gehabt haben könnten, als eine im realen Betrieb möglichst selten zur Anwendung zu bringende Vorkehrung für den Prüflauf zu treffen, und deshalb ein Bewusstsein ihrer Unzulässigkeit vermuten lassen könnte.

* 79
* Die Klagepartei widerlegt nicht den Vortrag der Beklagten zu einem grundsätzlichen Zusammenhang zwischen der Gefahr eines umweltschädlichen Ammoniak-Schlupfs und einer Ungewissheit hinsichtlich des NH3-Füllstands und -Verbrauchs im SCR-Katalysator (insbesondere bei hohem Stickoxid-Rohemissionen-Massenstrom und einer – grob mit der angefallenen Gesamtmenge an Stickoxid-Rohemissionen, also dem Roh-NOx-Integral, korrelierenden – Zunahme der Anzahl an Berechnungen der einzudosierenden und bisher eindosierten Menge Ammoniak), mithin der Möglichkeit einer unerkannten Überdosierung der Harnstoffeinspritzung, und zur Temperaturabhängigkeit der Gefahr eines Ammoniak-Schlupfs beim Einsatz des Speichermodus. Danach spricht zunächst nichts dagegen, dass die Entscheidung der für die Beklagte handelnden Personen, im Lauf des Betriebs in Abhängigkeit von den genannten Parametern von einer zunächst etwa tendenziell höheren Dosierungsberechnung des Speichermodus vorsorglich in einen geringer dosierenden Online-Berechnungsmodus zu wechseln und diesen gegebenenfalls beizubehalten, allein durch diese technischen Zusammenhänge veranlasst gewesen sein kann (vgl. Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 78; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 96 mwN).

* 80
* Auch ein Vorwurf, wonach die Beklagte sich mit anderen Fahrzeugherstellern über eine Einschränkung

des Wettbewerbs bei der Entwicklung von Technologien zur Reinigung der Emissionen von Diesel- und Benzin-Pkw verständigt und AdBlue-Dosierstrategien koordiniert haben soll, gibt nichts für die Annahme her, die Beklagte habe die vorliegende Dosierungsstrategie im Bewusstsein ihrer Unvereinbarkeit mit dem Typgenehmigungsrecht gewählt (ausführlich Senat, Urteil vom 22. September 2021 - 6 U 25/21, juris Rn. 183 ff; Urteil vom 27. April 2022 - 6 U 18/21, juris Rn. 62, 76; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 96).

* 81
* Eine – als Anhaltspunkt für eine billigende Inkaufnahme eines Gesetzesverstoßes in Betracht kommende – Verschleierung der beanstandeten SCR-Steuerung im Typgenehmigungsverfahren ist ebenfalls nicht dargetan. Der bloße Umstand, dass eine bestimmte Programmierung der Steuerung des SCR-Systems ("Strategie") bei der Antragstellung nicht angegeben worden sein mag, legt noch keinen Schluss auf ein Bewusstsein der Unzulässigkeit nahe (ausführlich Senat, Urteil vom 22. September 2021 - 6 U 25/21, juris Rn. 187; Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 97 mwN).

* 82
* An alledem ändern jeweils auch mitunter angeführte, dem Senat bereits aus anderen Verfahren bekannte "B[…] Dokumente" nichts. Dies hat der Senat bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 80 f; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 98), worauf ergänzend verwiesen wird, ausgeführt.

* 83
* Schließlich gibt auch der in Klagen der vorliegenden Art mitunter in Bezug genommene, seit dem 30. Juli 2021 rechtskräftige Strafbefehl des Amtsgerichts Böblingen keinen Anlass zu der Vermutung, eine für die Beklagte handelnde Person habe die SCR-Steuerung im klägerischen Fahrzeug im Bewusstsein ihrer Unzulässigkeit oder unter billigender Inkaufnahme des darin liegenden Gesetzesverstoßes implementiert. Auch dies hat der Senat bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 82 ff; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 100 ff; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 77 f mwN), worauf ergänzend verwiesen wird, im Wesentlichen entsprechend den folgenden Erwägungen ausgeführt. Dieser gegen eine mit der Abgasnachbehandlung im Haus der Beklagten beschäftigte Person ergangene Strafbefehl ist darauf gestützt, dass diese zu verantworten habe, dass eine "Strategie A" gemäß Bescheid des KBA vom 3. August 2018 in die Motorsteuerungsgerätesoftware von insgesamt 119.161 Fahrzeugen der Modelle ML 250 BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC, 4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic implementiert worden sei, welche zwischen dem 15. August 2011 und dem 23. Dezember 2016 produziert worden seien. Zu diesen Fahrzeugen, die allein von den Feststellungen im Strafbefehl betroffen sind (wie dort betont wird), gehört das klägerische Fahrzeug nicht. Zudem erläutert die Beklagte unwidersprochen, dass das KBA beim vorliegenden Fahrzeug nicht dieselbe "Strategie A", im Übrigen auch nicht eine "Strategie A in vergleichbarer Ausprägung" beanstandet. Selbst hinsichtlich der vom Strafbefehl genannten Fahrzeuge enthält dieser im Übrigen keine konkreten Feststellungen zum Vorstellungsbild des Beschuldigten hinsichtlich der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Regelungsstrategie mit Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG. Abgesehen davon sind die im Strafbefehl enthaltenen tatsächlichen Feststellungen jedenfalls für die Parteien dieses Rechtsstreits nicht bindend. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Strafen im summarischen Verfahren durch einen Strafbefehl und insbesondere ohne nähere Feststellungen zum Vorstellungsbild der Handelnden von der rechtlichen Beurteilung nach Art. 5 VO 715/2007/EG verhängt worden sind, der aufgrund einer Absprache von den Angeklagten akzeptiert worden sein mag, während die Beklagte eine nachträgliche Nebenbestimmung zu den betroffenen Fahrzeugen gerade nicht hingenommen, sondern angefochten hat, was nicht mit einem Eingeständnis einer – gar bewusst – rechtswidrigen Ausgestaltung der Emissionskontrolle in Einklang stünde.

* 84
* d) Eine sittenwidrige Handlung liegt ferner nicht vor, soweit die Klagebegründung bestimmte weitere auf angeblicher Prüfstandserkennung beruhende Abschalteinrichtungen (u.a. Zeitbeeinflussung, Manipulation der Schaltpunktsteuerung, Slipguard und Bit 15) anführt, die im hier gegenständlichen Fahrzeug angeblich wirken sollen.

* 85
* Die damit behaupteten Umstände können der Entscheidung nicht zugrunde gelegt werden. Sie sind hinsichtlich sämtlicher in Rede stehenden Abschalteinrichtungen jeweils konkret bestritten und ihre anhaltlose Behauptung ins Blaue ist prozessrechtlich nicht geeignet, die Klageforderungen zu tragen (vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 89). Dies hat der Senat bereits an anderer Stelle (Urteil vom 23. Juni 2021 - 6 U 142/20, juris Rn. 148 ff; Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 82 ff; Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 88 ff) insbesondere zu den auch hier angeführten Funktionen ausgeführt, worauf Bezug genommen wird.

* 86
* e) Ein sittenwidriges Verhalten ist auch – für sich genommen – nicht in Gestalt einer vermeintlich unzulässigen Ausgestaltung des On-Board-Diagnose-Systems (OBD-Systems) und dessen Behandlung durch die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren zu erkennen.

* 87
* Eine arglistige Abweichung des Herstellers vom Genehmigungsrecht hinsichtlich des OBD-Systems, die unter Umständen geeignet sein mag, ein Verwerflichkeitsurteil im Sinn von § 826 BGB zu begründen, ist aus den bereits vom Senat an anderer Stelle ausgeführten Gründen nicht zu erkennen (vgl. nur Senat, Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 65 f, 89; Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 68 f, 95; Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 63, 72 f; Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 74 f).

* 88
* f) Auch ein Erschleichen der Typgenehmigung durch falsche Angaben über die Einhaltung der Grenzwerte für Emissionen, Verbrauch oder Geräuschpegel ist nicht zu erkennen.

* 89
* Dies hat der Senat zu entsprechendem Vortrag bereits an anderer Stelle (Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 90 ff; Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 96) ausführlich dargelegt, worauf verwiesen wird.

* 90
* 2. Auch ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB oder § 831 Abs. 1 BGB i.V.m. den vorgenannten Vorschriften besteht nicht.

* 91
* Es fehlt entsprechend den obigen Erwägungen jedenfalls an dem objektiven Tatbestandsmerkmal einer Täuschung und dem nach §§ 15, 16 Abs. 1 StGB erforderlichen Vorsatz hinsichtlich des objektiven Tatbestandsmerkmals der Erregung oder Unterhaltung eines Irrtums des vermeintlich Geschädigten, insbesondere hinsichtlich einer etwa eingesetzten (objektiv) unzulässigen Abschalteinrichtung (vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 103 mwN). Darüber hinaus fehlt es im vorliegenden Fall, in dem die Klägerseite das Fahrzeug nicht bei der Beklagten gekauft hat, an der für den Betrugstatbestand notwendigen Absicht, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, der mit dem verursachten Vermögensschaden "stoffgleich" ist (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 19 ff; Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 233/21, juris Rn. 122 mwN).

* 92
* 3. Ein Schadensersatzanspruch lässt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. mit den im Zusammenhang mit dem Vorwurf unlauteren Wettbewerbs angeführten Vorschriften oder aus § 831 Abs. 1 BGB i.V.m. den vorgenannten Vorschriften herleiten.

* 93
* a) Eine Verletzung des Straftatbestands nach § 16 Abs. 1 UWG würde zumindest bedingten Vorsatz voraussetzen (vgl. § 15 StGB). Eine vorsätzliche Falschangabe betreffend die Wirkung der vorliegenden Ausgestaltung der Abgasreinigung oder sonstige Umstände des Verbrauchs- und Emissionsverhaltens ist insbesondere aus den oben ausgeführten Gründen nicht in beachtlicher Weise dargelegt (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 105; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 82 mwN; siehe bereits Senat, Urteil vom 22. September 2021 - 6 U 25/21, juris Rn. 199; Urteil vom 26. Januar

2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 104).

* 94
* b) Selbstverständlich stellt § 4 Nr. 11 UWG aF (nunmehr § 3a UWG) selbst kein Schutzgesetz im Sinn von § 823 Abs. 2 BGB dar (Senat, Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 105 mwN; Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 106; Urteil vom 28. Februar 2024 - 6 U 45/21, juris Rn. 76).

* 95
* c) Soweit die Klage letztlich die Vorschriften der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV) als Marktverhaltensregelungen im Sinn der vorgenannten Bestimmung in den Blick nimmt, kann dahinstehen, ob diese (namentlich §§ 1, 4, 5 Pkw-EnVKV) ihrerseits Gesetze im Sinn von § 823 Abs. 2 BGB sind, die das hier geltend gemachte Interesse an der Vermeidung eines nachteiligen Fahrzeugerwerbs schützen. Es ist nicht, schon gar nicht in beachtlicher Weise dargelegt, dass – entgegen der Darstellung der Beklagten – die danach maßgeblichen Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte im Typgenehmigungsverfahren (§ 2 Nr. 5, 6 Pkw-EnVKV), also im NEFZ, nicht erzielt wurden (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 107; Urteil vom 28. Februar 2024 - 6 U 45/21, juris Rn. 77; siehe bereits Senat, Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 106).

* 96
* 4. Dass im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 5 VO 715/2007/EG und den Vorschriften der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, insbesondere § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder § 831 Abs. 1 BGB i.V.m. den vorgenannten Vorschriften entstanden ist, rechtfertigt die Klage nur zum Teil.

* 97
* a) Aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EGFGV oder Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007 lässt sich zunächst kein Anspruch des Käufers eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs auf Gewähr "großen" Schadensersatzes ableiten, also darauf, unter Erstattung des gezahlten Kaufpreises so gestellt zu werden, als habe er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 19, 22 ff; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 20; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 109 mwN; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 64 mwN). Darauf ist die Klage auch zuletzt nicht mehr gerichtet.

* 98
* b) Ein Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV kann allerdings in Einklang mit der jüngeren höchstrichterlichen Rechtsprechung von jedem (Neu- wie auch späteren Gebrauchtwagen-) Käufer – lediglich in der Methode der Schadensberechnung vom "großen" Schadensersatz abweichend (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 45; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 35; Urteil vom 23. April 2024 - VIa ZR 1132/22, juris Rn. 14 mwN; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 111; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 65) – auf Ersatz des aufgrund des Vertragsschlusses nach Maßgabe der Differenzhypothese entstandenen Vermögensschadens gerichtet werden, den er beim Abschluss eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen das europäische Abgasrecht erleidet (vgl. nur BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 28 ff, 75; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 22 f; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 112 ff; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 65 f; siehe EuGH, Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 85, 88 ff - Mercedes-Benz Group; Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 61, 63 ff - Volkswagen II).

* 99
* c) Die Beklagte hat gegen ihre Verpflichtung aus § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen, indem sie trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinn von gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG eine – somit unzutreffende – Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat (siehe dazu BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 28 ff, 34, 25, 34, 36, 56, 59 aE; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 26 ff; Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23,

Rn. 10; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 116 ff), was nicht durch die Tatbestandswirkung einer EG-Typgenehmigung ausgeschlossen wird (siehe BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 10 ff, 33 f, Leitsatz b; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 165 mwN; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 67 mwN).

* 100
* aa) Diese ist zunächst mit Blick auf die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung (Thermofenster) unzutreffend, so dass es auf weitere Details der AGR-Steuerung wie gegebenenfalls Beschränkungen zu Beginn der Warmlaufphase oder in Abhängigkeit von der Motorstarttemperatur nicht entscheidend ankommt.

* 101
* (1) Darin liegt eine grundsätzlich unzulässige Abschalteinrichtung.

* 102
* (a) Unter welchen konkreten Umständen eine (grundsätzlich) unzulässige Abschalteinrichtung vorliegt, richtet sich nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG.

* 103
* Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG ist auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 40; BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 50 mwN), es sind also nicht nur die tatsächlichen Fahrbedingungen und darunter die Temperaturverhältnisse in einem Mitgliedstaat oder gar nur in bestimmten Regionen von Mitgliedstaaten von Bedeutung (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 50). Dass bestimmte Bedingungen im normalen Fahrbetrieb nicht überwiegend, sondern eher selten herrschen, steht mithin nicht der Beurteilung entgegen, dass es sich dabei um bei der Betrachtung nach Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG relevante Bedingungen handelt, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind (siehe EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 46 - GSMB Invest; Urteil vom 14. Juli 2022 - C-134/20, EuZW 2022, 1073 Rn. 53 - Volkswagen; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 123).

* 104
* Nach Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG kann eine Abschalteinrichtung schon dann vorliegen, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Während in Bezug auf die Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem (also die Verringerung dessen Wirksamkeit) in seiner Gesamtheit an, etwa auf die kombinierte Wirkung von Abgasrückführung und -reinigung. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 51; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 124 f). Hingegen ist die Einhaltung des Grenzwerts nicht Maßstab der Zulässigkeit. In diesem Zusammenhang bedarf es nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 51) vielmehr ausschließlich eines Vergleichs des Grades der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet. Insbesondere, ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter (weniger wirksamer) Funktion eingehalten würden (sog. mangelnde Grenzwertkausalität), ist danach nicht von Bedeutung (zu alledem Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 72 mwN; ausführlich Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 126 f mwN).

* 105
* (b) Die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschalteinrichtung als solcher im Sinn der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG trifft den Anspruchsteller, ohne dass dieser allerdings seinen Tatsachenvortrag durch die Angaben weiterer Einzelheiten substantiieren müsste (vgl. BGH, Urteil

vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 53 mwN; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 128).

* 106
* (c) Danach ist festzustellen, dass es sich bei der Einrichtung des hier gegenständlichen Fahrzeugs, die dafür sorgt, dass die Abgasrückführung außerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs reduziert wird (Thermofenster), um eine Abschalteinrichtung im Sinn von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG handelt, die nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG grundsätzlich unzulässig ist.

* 107
* Solange – namentlich im durch die Programmierung des Fahrzeugs definierten Temperaturbereich – eine ungeminderte Abgasrückführung stattfindet ("unverändert" funktionierendes Emissionskontrollsystem), begünstigt dies durch die damit entsprechend maximal reduzierte Verbrennungstemperatur eine Reduktion der Stickoxid-Emissionen. Insbesondere jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs ist diese Emissionsreduktion (Wirksamkeit) bei diesem "unverändert" funktionierenden Gesamtsystems höher im Vergleich zu der Emissionsreduktion während der Arbeit des – eine im Übrigen gleiche Funktion des gesamten Emissionskontrollsystems unterstellt – "verändert" funktionierenden Gesamtsystems mit zumindest reduzierter Abgasrückführung, wie sie außerhalb des definierten Temperaturbereichs stattfindet. Letzteres kommt auch gerade unter Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet gegebenenfalls zur Anwendung. Die Beklagte hat zumindest den – nicht willkürlichen – Kern des Klagevorbringens, dass in Abhängigkeit von der Außentemperatur gegebenenfalls mindestens eine Reduktion der AGR stattfinde, nicht bestritten, vielmehr für bestimmte Temperaturbereiche sogar bestätigt. Insbesondere, dass eine temperaturabhängige Reduktion der AGR etwa erst in Extrembereichen jenseits solcher Temperaturen stattfinden würde, mit denen üblicherweise im Unionsgebiet zu rechnen ist, behauptet die Beklagte dabei nicht. Aus ihrem Vortrag ergibt sich vielmehr das Gegenteil.

* 108
* Danach wird die AGR bei betriebswarmem Motor im Seriendatenstand bei Umgebungslufttemperaturen unterhalb von etwa 10 °C schrittweise reduziert und selbst nach dem Update noch bei Umgebungslufttemperaturen oberhalb von ungefähr 40 °C gegebenenfalls reduziert, die nach Überzeugung des Senats zu den Fahrbedingungen gehören, die im gesamten Unionsgebiet üblich sind, namentlich im damit erfassten niedrigen Temperaturbereich (vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 232; Urteil vom 28. Februar 2024 - 6 U 45/21, juris Rn. 157; siehe auch Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 164), aber auch im hier betroffenen oberen Temperaturbereich, so etwa im südeuropäischen Sommer insbesondere über einer nicht beschatteten Fahrbahn (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 188). Ergänzend wird auf die im Kern auch hier geltenden Ausführungen des Senats zu – soweit entscheidungserheblich – im Wesentlichen übereinstimmendem Sach- und Streitstand an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 129 ff) verwiesen (vgl. Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 94; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 75; Urteil vom 27. November 2024 - 6 U 12/21, juris Rn. 76). Soweit das Oberlandesgericht Stuttgart (Beschluss vom 10. Februar 2025 - 16a U 1361/21) in einer vorläufigen Beurteilung ohne Begründung davon ausgeht, dass über 40 °C nicht mehr zu den Bedingungen zählen, die in Europa bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, teilt der Senat dieses Ergebnis aufgrund seiner wie zuvor begründeten tatrichterlichen Feststellungen nicht. Ein abweichender Rechtssatz, wonach selbst dann, wenn man – wie der Senat – von einem Auftreten solcher Temperaturen beim Fahrbetrieb in Südeuropa überzeugt ist, diese nicht zu den nach Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007 zu berücksichtigenden Bedingungen gehören, ist der zitierten Entscheidung nicht zu entnehmen (Senat, Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 94). Nichts anderes ergibt sich, soweit das Oberlandesgericht München mit Urteil vom 15. Januar 2024 (19 U 1874/21, BeckRS 2024, 2017 Rn. 30) den Fortbestand eines Schadens in einem Fall verneint hat, in dem das vom KBA geprüfte und freigegebene Software-Update das Thermofenster auf eine Spanne von 0 °C bis 40° C aufgeweitet hat. Dass der Bundesgerichtshof nach Angabe der Beklagten die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision in diesem Urteil mit Beschluss vom 1. April 2025 (VIa ZR 102/24, unveröffentlicht) zurückgewiesen haben mag, lässt schon deshalb keine Billigung dieser Beurteilung erkennen, weil diese in jenem Berufungsurteil lediglich hilfsweise für den Fall erfolgt war, dass man der die Klageabweisung

selbständig tragenden Begründung eines unvermeidbaren Verbotsirrtums nicht folgen wollte. Im Übrigen mag es sich bei der Auslegung des Begriffs der "normalen Betriebsbedingungen" um eine vom Revisionsgericht voll zu überprüfende Rechtsfrage handeln. Welche Betriebsbedingungen in der Union zumindest selten herrschen und bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, ist indes Tatfrage (Senat, Urteil vom 24. September 2025 - 6 U 280/21, unveröffentlicht).

* 109
* Danach kommt es insoweit nicht mehr entscheidend darauf an, ob im Übrigen jedenfalls im Seriendatenstand die Abhängigkeit der AGR von der Umgebungslufttemperatur insbesondere so ausgestaltet ist wie eine der vom KBA mit Bescheid vom 13. Dezember 2023 gerügten Steuerungen, die in direkter oder mittelbarer Abhängigkeit von der Umgebungslufttemperatur innerhalb der Spanne von 12 °C bis 33 °C eine emissionserhebliche Korrektur der AGR-Rate bei betriebswarmem Motor vornimmt (vgl. dazu Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 76), und dass eine Steuerung der AGR-Rate unter Korrektur bei niedrigeren Motortemperaturen erfolgt, wenn die Motorstarttemperatur außerhalb einer spezifizierten Temperaturspanne liegt (siehe Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 120).

* 110
* (2) Die Unzulässigkeit der Abschalteinrichtung ist nicht nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG ausgeschlossen.

* 111
* (a) Die Verwendung einer Abschalteinrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG ist nur unter den besonderen Voraussetzungen nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG ausnahmsweise zulässig.

* 112
* (aa) Die hier allein in Betracht kommende Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a VO 715/2007/EG setzt voraus, dass die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

* 113
* Sie ist eng auszulegen (EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216 Rn. 112 - CLCV; Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 50 - GSMB Invest; Urteil vom 8. November 2022 - C-873/19, NJW 2022, 3769 Rn. 87 mwN - Deutsche Umwelthilfe; Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 61 - Mercedes-Benz Group; Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 73 - Volkswagen II; vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 60). Die genannten Voraussetzungen sind kumulativ (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 61 - GSMB Invest; Urteil vom 8. November 2022 - C-873/19, NJW 2022, 3769 Rn. 88 mwN - Deutsche Umwelthilfe; Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 62 - Mercedes-Benz Group). Eine Abschalteinrichtung ist gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a VO 715/2007/EG zulässig, wenn sie es ermöglicht, den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen (EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216 Rn. 108 f - CLCV; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 134).

* 114
* Zu ihrer Rechtfertigung genügt es nicht, wenn die Einrichtung dazu beiträgt, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verhindern, die im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent und somit weder "Beschädigung" noch "Unfall" im Sinn der genannten Bestimmung sind (vgl. EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216 Rn. 110, 113, 115 - CLCV; EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 53 ff - GSMB Invest; siehe EuGH, Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 63 - Mercedes-Benz Group). Nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die zu einer konkreten Gefahr während des Betriebs des Fahrzeugs führen, sind geeignet, die Nutzung einer Abschalteinrichtung zu rechtfertigen (EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216 Rn. 113 f - CLCV; Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 56, 70 - GSMB Invest; siehe EuGH, NJW 2022, 3769 Rn. 89 - Deutsche Umwelthilfe; Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 64 - Mercedes-Benz Group). Eine Abschalteinrichtung ist nur dann "notwendig" im Sinn von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a VO 715/2007/EG, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere

technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann. Nach dem mit der Verordnung verfolgten Ziel kann eine Abschalteinrichtung nämlich auch nicht allein deshalb zugelassen werden, weil z.B. die Kosten für die Forschung hoch sind, die technische Ausrüstung teuer ist oder für den Nutzer häufigere und kostspieligere Wartungsarbeiten am Fahrzeug anfallen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 68 f - GSMB Invest; NJW 2022, 3769 Rn. 93 f mwN - Deutsche Umwelthilfe). Von dem Motor, zu dessen (letztendlichen) Schutz eine Abschalteinrichtung danach zulässig sein kann, sind davon getrennte Bauteile wie das AGR-Ventil, der AGR-Kühler und der Dieselpartikelfilter zu unterscheiden (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 51 f - GSMB Invest). Mit der Begründung, dass sie zur Schonung solcher zum Abgasrückführungssystem gehörender Anbauteile beiträgt, kann eine Abschalteinrichtung – wie insbesondere die hier in Rede stehende temperaturabhängige Reduzierung der Abgasrückführungsrate – nach alledem nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 62, 70 - GSMB Invest; Urteil vom 8. November 2022 - C-873/19, NJW 2022, 3769 Rn. 89 mwN - Deutsche Umwelthilfe; Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 64 - Mercedes-Benz Group; zu alledem Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 134 ff; Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 81 mwN).

* 115
* (bb) Abgesehen von alledem entnimmt der Gerichtshof der Europäischen Union dem Ziel der Verordnung einen ungeschriebenen Ausschlussgrund für die Anwendung der Ausnahme in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a VO 715/2007/EG; eine Abschalteinrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt ist und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, kann darunter jedenfalls nicht fallen (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, NJW 2022, 2605 Rn. 63 ff, 70 - GSMB Invest; NJW 2022, 3769 Rn. 90 f mwN - Deutsche Umwelthilfe; Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 65 f - Mercedes-Benz Group). Danach ist die Rechtfertigung ausgeschlossen, wenn die Abschalteinrichtung unter Bedingungen aktiviert ist, die innerhalb eines Jahres üblicherweise während in ihrer Summe längerer Zeitintervalle herrschen, als dass dies nicht der Fall wäre (Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 82 mwN; ausführlich Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 137).

* 116
* (b) Dem Anspruchsgegner obliegt die Darlegungs- und Beweislast für die Tatsachen, aufgrund derer eine festgestellte Abschalteinrichtung aufgrund der besonderen Voraussetzungen nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG ausnahmsweise zulässig ist (vgl. ausführlich BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 54; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 138 ff).

* 117
* (c) Danach beruft sich die Beklagte ohne Erfolg auf die Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 Buchst. a VO 715/2007/EG.

* 118
* Sie hat die Notwendigkeit der Abschalteinrichtung zu den genannten Zwecken nicht dargetan. Dies hat der Senat bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 140 ff; Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 127 ff) ausführlich zu hinter dem vorliegenden nicht zurückbleibendem Vortrag dargelegt, worauf ergänzend verwiesen wird. Das gilt etwa für Ablagerungen bei niedrigen Temperaturen und mit hohen Partikelemissionen bei hohen Temperaturen einhergehendem Bedarf, den Partikelfilter zu reinigen mit der Folge von Kraftstoffeintrag ins Schmieröl und letztlich damit erhöhtem Verschleiß des Motors. Insbesondere ist aus den dort ausgeführten Gründen nicht dargetan, dass gerade die konkret gewählte temperaturabhängige AGR-Steuerung im hier gegenständlichen Fahrzeug objektiv notwendig zur Vermeidung der durch die Beklagte allgemein aufgeführten Risiken war und ein danach durch die Beklagte befürchteter (plötzlicher) Ausfall des Motors nicht bloß als vorzeitiges "Lebensende" den Endpunkt eines – die Ausnahmevorschrift nicht erfüllenden – Verschleißes markieren

würde. Es ist nach den dort näher ausgeführten Erwägungen des Senats nicht ausreichend, wenn unter gewissen Umständen Brandgefahr besteht, etwa wenn zu befürchten wäre, bei einer zu hohen AGR-Rate könne sich sogar wegen des nicht verbrannten Kraftstoffs, der sich zunächst im Diesel-Oxidations-Katalysator einlagere, in letzter Konsequenz das Fahrzeug entzünden; die Beklagte legt nicht dar, welche konkreten Umgebungstemperaturen welche konkrete Steuerung der Abgasrückführung zwingend bedingen, um derartige Risiken auszuschließen (vgl. Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 131 ff; Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 103). Entsprechendes gilt für eine Befürchtung, zu hohe AGR-Raten und damit zu hohe Partikel-Emissionen könnten außerdem zu einem Brand im Diesel-Partikelfilter und in der Folge letztlich zu einem Fahrzeugbrand führen (vgl. Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 103; zu alledem Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 85).

* 119
* bb) Als unzutreffend erweist sich die Übereinstimmungsbescheinigung auch wegen der Steuerung des SCR-Systems.

* 120
* (1) In deren Ausgestaltung liegt eine grundsätzlich unzulässige Abschalteinrichtung.

* 121
* Dies gilt schon deshalb, weil die beanstandete Steuerung des SCR-Systems insbesondere bewirkt, dass unter bestimmten Bedingungen vom Füllstandsmodus (Speichermodus) in den Onlinemodus umgeschaltet wird, der zumindest bis zum Eintritt bestimmter Bedingungen beibehalten wird.

* 122
* Der Onlinemodus dient zumindest dazu, das Risiko eines Ammoniak-Schlupfs zu verringern, das bei einer Eindüsung unter einer Beibehaltung des Füllstandsmodus aufgrund einer dann möglichen Überdosierung in bestimmten Betriebssituationen wegen reduzierter Speicherfähigkeit des Katalysators bestünde. Die Beklagte gesteht zumindest sinngemäß zu, dass die Dosierung im Onlinemodus so bemessen sei, dass unter Berücksichtigung von Mess- und Modellungenauigkeiten einem Ammoniak-Schlupf entgegen gewirkt werde. Es ist davon auszugehen, dass die Klage sich diese Erläuterungen, soweit sie für die geltend gemachten Ansprüche günstig sind, stillschweigend wenigstens hilfsweise zu eigen macht. Jedenfalls ist danach festzustellen, dass es aufgrund einer Schaltung in den Onlinemodus in einer Vielzahl von Betriebssituationen zu einer geringeren Eindüsung von Harnstoff kommt, als dies unter hypothetischer Beibehaltung des Füllstandsmodus der Fall wäre, und diese Dosierung unterhalb dessen liegt, was zu einer maximal verwertbaren Ammoniak-Konzentration im Katalysator führen würde, wozu diese Regelung auch zur Vermeidung eines Ammionak-Schlupfs gerade dienen soll. Mangels Vortrags potentiell kompensierender gleichzeitiger Funktionsänderungen des Gesamtsystems ist danach davon auszugehen, dass die zurückhaltendere Dosierung der Eindüsung im Onlinemodus (als "verändert" funktionierendes Gesamtsystem) mit einer geringeren Wirksamkeit des Gesamtsystems bezogen auf die Emissionsreduktion einhergeht, als sie sich ergäbe, würde hypothetisch der Füllstandsmodus und damit die (höhere) Eindüsungsdosierung (als "unverändert" funktionierendes Emissionskontrollsystem) beibehalten (vgl. Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 163; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 121 mwN).

* 123
* Dass dies den Tatbestand einer Abschalteinrichtung im Sinn von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG erfüllt, hat der Senat bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 163 ff mwN) näher dargelegt, worauf ergänzend verwiesen wird. Nach den dortigen und auch hier geltenden Erwägungen steht dem auch nicht allgemein entgegen, wenn ab einer bestimmten SCR-Temperatur die Verwendung des Onlinemodus gegenüber dem Füllstandsmodus nicht weniger wirksam sein sollte oder bei höheren Katalysatortemperaturen (anders als bei niedrigen Katalysatortemperaturen nahe der light-off-Temperatur) eine hohe NOx-Konvertierungsrate auch bei praktisch nicht vorhandenem NH3-Füllstand zu erreichen sein mag. Ferner hat der Senat (aaO) dort ausgeführt, dass es für die vorliegende rechtliche Würdigung gemäß Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG nicht darauf ankommt, ob die SCR-Steuerung sich mit der Beklagten als ein einheitliches, integriertes und sicheres Emissionskontrollsystem ansehen lässt, von dessen zwei komplementären Berechnungsmodellen nicht

etwa ein Modus generell sauberer als der andere sei, und ob die Verwendung von zwei unterschiedlichen Modi sinnvoll sein mag, um auf unterschiedliche Betriebszustände angemessen zu reagieren. Wie der Senat (aaO) zudem bereits ausgeführt hat, ist auch der Einwand unerheblich, die "absolute Reinigungsleistung" falle auch im Online-Modus nicht unter diejenige, die das SCR-System im NEFZ (wohl im Füllstandmodus) erbringe; denn es kommt nicht auf einen solchen Vergleich mit den Emissionen oder gar bloß einer "absolute[n] Reinigungsleistung" (von der Beklagten mitunter in Verfahren der vorliegenden Art auch mit "absolut gereinigten Menge an Roh-NOx" bezeichnet) in anderen Betriebszuständen an, sondern darauf, ob die Stickoxid-Emissionen in der in Rede stehenden konkreten Betriebssituation ohne die betreffende Veränderung der Funktion des Gesamtsystems (hier Umschaltung in den Onlinemodus) geringer wären als mit der Veränderung (zu alledem ebenso Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 137 mwN; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 122).

* 124
* (2) Die Unzulässigkeit der im SCR-System enthaltenen Abschalteinrichtung(en) ist nicht nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG ausgeschlossen.

* 125
* Die Beklagte hat keinen Vortrag geführt, warum ausnahmsweise die Abschalteinrichtung zulässig sein soll. Sie hält vielmehr die Bewertung als Abschalteinrichtung für unzutreffend. Es kann unterstellt werden, dass zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs, unter anderem zu dessen Gewährleistung Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a VO 715/2007/EG die Verwendung einer Abschalteinrichtung erlaubt, auch gehört, dass die Umwelt nicht schädlichen Ammoniakemissionen ausgesetzt wird. Die Beklagte erläutert zwar, dass die Reinigungsleistung des SCR-Katalysators nicht über alle Betriebszustände konstant sein könne und die Auswirkungen der Dosierung der Harnstoffeinspritzung im konkreten Betriebszustand, insbesondere bei längeren Fahrten, nur begrenzt zu bestimmen ist; um dennoch sicher zu vermeiden, dass das bei der Reaktion benötigte Umweltgift Ammoniak aus dem System austritt (sog. Ammoniak-Schlupf), müsse das System das Dosierverhalten an die jeweiligen Umstände anpassen. Sie legt aber nicht dar, dass hierzu gerade die konkret gewählten Bedingungen für die Einschaltung (und/oder Beibehaltung) des Onlinemodus erforderlich und andere, die Reduktion der Stickoxidemissionen besser gewährleistende Einrichtungsmöglichkeiten nicht möglich gewesen wären. Dagegen spricht im Übrigen schon ausgehend vom Beklagtenvortrag, dass danach im Rahmen des Software-Updates die SCR-Steuerung insbesondere dahin optimiert worden sei, dass die softwareseitige Sensorik zur Erkennung eines Ammoniak-Schlupfs verbessert worden sei, die Indikatoren für den Wechsel zwischen den Dosiermodi angepasst worden seien und der Wirkungsgrad des Online-Modus erhöht worden sei, so dass der Online-Modus nur noch unter solchen Umständen und nur noch in einer Art und Weise eingesetzt werde, dass auch nach Auffassung des KBA gegenüber der Verwendung des Füllstands-Modus keine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im Sinn von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG vorliege. Es ist nicht nachvollziehbar dargelegt, dass all dies nicht bereits beim Inverkehrbringen des Fahrzeugs möglich gewesen wäre. All dies hat der Senat bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 169 f mwN) zu im Wesentlichen entsprechendem Parteivortrag näher ausgeführt, worauf ergänzend Bezug genommen wird (vgl. auch Senat, Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 124 f mwN).

* 126
* cc) Für eine Feststellung der behaupteten weiteren Abschalteinrichtungen, namentlich einer KSR wie auch solcher, die auf angeblicher Prüfstandserkennung beruhen sollen, fehlt beachtlicher Sachvortrag (siehe oben). Auch eine Ausgestaltung des On-Board-Diagnose-Systems dahin, dass dieses nicht den Anforderungen des Genehmigungsrechts entspräche, ist nicht dargelegt (siehe oben). Schließlich sind der Grundlage des klägerischen Sachvortrags auch keine sonstigen Abweichungen von Rechtsakten, namentlich hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte für Emissionen, Verbrauch oder Geräuschpegel, zu erkennen (siehe oben; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 164; Urteil vom 28. Februar 2024 - 6 U 45/21, juris Rn. 110).

* 127
* d) Auch das für den Eintritt der Ersatzpflicht erforderliche Verschulden der Beklagten liegt vor.

* 128
* aa) Für eine Schadensersatzpflicht nach § 823 Abs. 2 BGB ist unter diesem Gesichtspunkt Vorsatz oder

Fahrlässigkeit (im Sinn des objektiven Maßstabs des Bürgerlichen Gesetzbuchs) hinsichtlich des Verstoßes gegen die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung erforderlich und ausreichend (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 36 ff; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 3; Urteil vom 24. Juli 2024 - VIa ZR 842/22, juris Rn. 11).

* 129
* bb) In diesem Rahmen kann ein Verbotsirrtum entlastend wirken, wenn er auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbar war (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 63 mwN). Aus Gründen der Effektivität des Unionsrechts dürfen allerdings die Voraussetzungen, unter denen sich ein Fahrzeughersteller auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum hinsichtlich der Unzulässigkeit der Abschalteinrichtung berufen kann, um sich von jeder Haftung dafür zu entlasten, nicht so ausgestaltet sein, dass sie die Erlangung eines solchen Schadensersatzes durch den Käufer eines mit dieser Abschalteinrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren (Senat, Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht; vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 69 f - Volkswagen II).

* 130
* (1) Voraussetzung hierfür ist zunächst das Vorliegen des Verbotsirrtums als solcher beim Schädiger (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 63 ff; Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064 Rn. 13; Urteil vom 27. November 2023 - VIa ZR 1425/22, ZIP 2024, 1270 Rn. 32; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 169). Dies setzt voraus, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064 Rn. 14 f; Urteil vom 16. April 2024 - VIa ZR 1080/22, juris Rn. 12). Dabei ist nicht auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses des Geschädigten abzustellen (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064 Rn. 15; Urteil vom 16. April 2024 - VIa ZR 1080/22, juris Rn. 12; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 169). Der Fahrzeughersteller, der sich auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum beruft, muss zunächst seinen Rechtsirrtum darlegen und gegebenenfalls beweisen (vgl. BGH, Urteil vom 18. Februar 2025 - VIa ZR 516/23, juris Rn. 16; Senat, Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 125).

* 131
* (2) Die Annahme, ein solcher Verbotsirrtum sei unvermeidbar gewesen, kommt allenfalls unter folgenden Voraussetzungen in Betracht:

* 132
* (a) Unvermeidbar war ein Verbotsirrtum nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs insbesondere zum einen, wenn die tatsächlich erteilte EG-Typgenehmigung die verwendete unzulässige Abschalteinrichtung in allen ihren nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG maßgebenden Einzelheiten umfasst. Die EG-Typgenehmigung muss sich hierfür allerdings auf die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausführung und auch unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteinrichtungen erstrecken (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 64). Zum anderen kann es den Fahrzeughersteller entlasten, wenn eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers bei der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde, wäre sie denn erfolgt, dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte (hypothetische Genehmigung); unter solchen Umständen scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 65; siehe BGH, Urteil vom 27. Juni 2017 - VI ZR 424/16, NJW-RR 2017, 1004 Rn. 16 mwN). Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass die Behörde Abschalteinrichtungen der verwendeten Art in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG maßgebenden Einzelheiten genehmigt hätte. Haben mehrere Abschalteinrichtungen Verwendung gefunden, sind die Einzelheiten der konkret verwendeten Kombination für die Frage einer hypothetischen Genehmigung in den Blick zu nehmen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 66). Insbesondere genügt für die Entlastung des Herstellers nicht seine Berufung darauf, dass ihm eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde

oder erteilt worden wäre. Denn eine solche (hypothetische) Genehmigung muss nicht in jedem Fall in Kenntnis sämtlicher für die Prüfung der Zulässigkeit einer Abschalteinrichtung maßgeblichen Einzelheiten erteilt sein. Folglich bedeutet sie nicht zwangsläufig, dass die zuständige Behörde die Einschätzung des Herstellers bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der in Rede stehenden Abschalteinrichtung bestätigt hat oder hätte (vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 79 ff; BGH, Urteil vom 3. September 2025 - VIa ZR 26/24, juris Rn. 10 mwN).

* 133
* Ob die dem Hersteller danach eröffnete Entlastungsmöglichkeit nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. August 2025 (C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 81 ff - Volkswagen II) mit dem unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz vereinbar ist, kann hier dahinstehen, weil die vorstehenden Anforderungen im Streitfall ohnehin nicht erfüllt sind (dazu sogleich). Der Gerichtshof hat dort im Übrigen (nur) entschieden, dass Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 RL 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG im Rahmen einer vom Käufer eines Kraftfahrzeugs erhobenen Klage auf Ersatz des durch das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinn von Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG verursachten Schadens den Hersteller des Fahrzeugs daran hindern, sich zu seiner Entlastung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum hinsichtlich der Unzulässigkeit dieser Abschalteinrichtung zu berufen, der darauf zurückzuführen sein soll, dass für diese Abschalteinrichtung oder das damit ausgerüstete Fahrzeug von der zuständigen Behörde eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde oder diese Behörde, wenn sie von diesem Hersteller dazu befragt worden wäre, seine rechtliche Beurteilung bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der betreffenden Abschalteinrichtung bestätigt hätte. Dieser Vorabentscheidung liegt möglicherweise eine unzutreffende Vorstellung von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zugrunde, etwa aufgrund deren Darstellung in dem Ersuchen des Landgerichts Ravensburg. Der Gerichtshof (aaO Rn. 81 - Volkswagen II) hat nämlich zur Begründung seiner Antwort im Kern darauf abgestellt, dass die (gegebenenfalls hypothetische) EG-Typgenehmigung für ein mit einer Abschalteinrichtung ausgerüstetes Fahrzeug nicht zwangsläufig bedeutet, dass die zuständige nationale Behörde die Einschätzung des Herstellers des betreffenden Fahrzeugs bezüglich der angeblichen Zulässigkeit dieser Abschalteinrichtung bestätigt hat (oder hätte), und daraus geschlossen, dass nicht zugelassen werden darf, dass (schon bloß) die (gegebenenfalls hypothetische) EG-Typgenehmigung für ein Fahrzeug mit Abschalteinrichtung einen Grund für die Entlastung von der Haftung des Fahrzeugherstellers darstellen kann. Hierfür hat der Gerichtshof (aaO Rn. 79 - Volkswagen II) insbesondere an die Erwägung angeknüpft, dass nicht ausgeschlossen ist, dass ein Fahrzeugtyp, der über eine EG-Typgenehmigung verfügt, mit der dieses Fahrzeug auf der Straße verwendet werden kann, ursprünglich von der Typgenehmigungsbehörde genehmigt worden sein kann, ohne dass ihr das Vorhandensein der als unzulässige Abschalteinrichtung zu bewertenden Ausgestaltung (dort einer als Thermofenster programmierten Software) offenbart wurde. Dass es mit dem Unionsrecht unvereinbar sei, wenn – wie es der Bundesgerichtshof für die auf (hypothetische) Genehmigung gestützte Annahme der Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums indes fordert – die Abschalteinrichtung gerade in ihrer konkreten Ausführung beziehungsweise in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG maßgebenden Einzelheiten genehmigt worden ist oder wäre, ist der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs möglicherweise nicht zu entnehmen (Senat, Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht).

* 134
* (b) Im Übrigen kann ein Verbotsirrtum nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs im Allgemeinen unvermeidbar sein, wenn der Schädiger die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 63 mwN). Eine Entlastung ohne tatsächliche oder hypothetische Genehmigung durch einen eingeholten Rechtsrat eines unabhängigen, für die hier zu klärenden Fragen fachlich qualifizierten Berufsträgers setzt voraus, dass dem Berater der relevante Sachverhalt umfassend mitgeteilt worden ist und die erteilte Auskunft einer Plausibilitätskontrolle standhält (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 68 mwN). Eine Entlastung allein aufgrund selbst angestellter Erwägungen des Fahrzeugherstellers ist diesem verwehrt, wenn mit Rücksicht auf die konkret verwendete Abschalteinrichtung eine nicht im Sinn des Fahrzeugherstellers geklärte Rechtslage hinreichend Anlass zur Einholung eines Rechtsrats bot.

Ebenso scheitert eine Entlastung, wenn sich der Hersteller mit Rücksicht auf eine nicht in seinem Sinn geklärte Rechtslage erkennbar in einem rechtlichen Grenzbereich bewegte und er schon deshalb eine abweichende rechtliche Beurteilung seines Vorgehens in Betracht ziehen und von der eventuell rechtswidrigen Verwendung der Abschalteinrichtung absehen musste (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 69 mwN; Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064 Rn. 14; zu alledem Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 170 ff; Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 103 mwN; Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht).

* 135
* cc) Es besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung. Wenn der nach § 823 Abs. 2 BGB in Anspruch genommene Fahrzeughersteller eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, muss er die Umstände, insbesondere betreffend einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 59, 63 f; siehe BGH, Urteil vom 10. Juli 2023 - VIa ZR 1119/22, ZIP 2023, 1695 Rn. 23; Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064 Rn. 14 f). Nur in Bezug auf einen in allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG bedeutsamen Einzelheiten konkret festgestellten Irrtum der maßgebenden Personen – zur maßgeblichen Zeit – kann der Sorgfaltsmaßstab der Fahrlässigkeit sachgerecht geprüft und die Unvermeidbarkeit (nach den strengen Maßstäben dafür) festgestellt werden (vgl. BGH, Urteil vom 20. Mai 2025 - VIa ZR 405/23, juris Rn. 14). Dem widerspricht die durch die Beklagte in wie hier gelagerten Streitigkeiten geäußerte, unzutreffende Annahme, in den Fallgruppen der tatsächlichen und hypothetischen Genehmigung einer Funktion durch das KBA sei das konkrete Vorstellungsbild von der Rechtmäßigkeit der Funktion nicht näher zu begründen (Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 123; Senat, Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht; ausführlich Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 175; siehe BGH, Urteil vom 27. November 2023 - VIa ZR 1425/22, ZIP 2024, 1270 Rn. 32).

* 136
* dd) Danach ist zumindest von Fahrlässigkeit der Beklagten auszugehen. Nach deren Sachvortrag ist die dafür streitende Vermutung nicht widerlegt. Das Vorbringen der Beklagten ist insbesondere nicht geeignet, die Annahme eines unvermeidbaren Verbotsirrtums zu tragen.

* 137
* (1) Das gilt zunächst für die Beurteilung der Zulässigkeit der temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung (Thermofenster).

* 138
* (a) Die Exkulpation scheitert schon daran, dass kein Verbotsirrtum über die Zulässigkeit dieser Ausgestaltung der Emissionskontrolle dargelegt ist.

* 139
* (aa) Unerheblich ist, ob die Personen, namentlich die Abteilungsleiter, welche Übereinstimmungsbescheinigungen typischerweise für die Beklagte ausstellten, der Auffassung gewesen sein mögen, eine zutreffende Übereinstimmungsbescheinigung für das mit dem genehmigten Typ übereinstimmende Fahrzeug in den Verkehr zu geben, ohne dass ihnen eine darin enthaltene Aussage über die materielle Übereinstimmung "mit allen Rechtsakten" ersichtlich gewesen sein mag. Darin liegt keine (unvermeidbare) Fehlvorstellung über die Zulässigkeit der Ausgestaltung des Emissionskontrollsystems. Dass ein (bloßer) Irrtum über die abstrakten Anforderungen an die Übereinstimmungsbescheinigung nach § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EGFGV unvermeidbar gewesen sei, ist weder behauptet noch zutreffend. Dies hat der Senat bereits an anderer Stelle zu entsprechendem Beklagtenvortrag näher ausgeführt, worauf verwiesen wird (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 180 ff; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 108 ff mwN).

* 140
* (bb) Dem Vortrag der Beklagten ist nicht zu entnehmen, dass und welcher konkreten (Fehl-) Vorstellung (Verbotsirrtum) hinsichtlich der Zulässigkeit der Ausgestaltung der Emissionskontrolle nach Art. 3 Nr. 10,

Art. 5 VO 715/2007/EG diejenige Person in ihrem Unternehmen, die für die Entscheidung über die in Rede stehende Gestaltung des Emissionskontrollsystems oder die Hinausgabe der Übereinstimmungsbescheinigung verantwortlich war, überhaupt unterlegen sein sollte (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 111 mwN). Auch insoweit wird ergänzend auf die Ausführungen des Senats an anderer Stelle Bezug genommen (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 183).

* 141
* (b) Abgesehen davon ist dem Vortrag der Beklagten keine Unvermeidbarkeit eines etwaigen Verbotsirrtums über die Zulässigkeit der Emissionskontrolle zu entnehmen.

* 142
* (aa) Sie legt nicht dar, aufgrund welcher eigener Erwägungen sie eine Einholung von Rechtsrat hätte für entbehrlich halten dürfen und eine abweichende rechtliche Beurteilung nicht hätte in Betracht ziehen müssen. Sie führt insbesondere nicht aus, welche Erwägungen sie überhaupt etwa angestellt hat. Die Beklagte äußert sich auch nicht dazu, inwieweit allgemeine Einigkeit hinsichtlich gerade der hier gewählten Ausgestaltung der Funktion bestanden habe. Sie behauptet auch nicht etwa, dass – was völlig fernliegt – die herrschende Meinung unter den fachkundigen Personen so weit gegangen wäre, dass jede beliebige Temperaturabhängigkeit ohne Prüfstandserkennung als aus Gründen des Motorschutzes und der Betriebssicherheit gerechtfertigt angesehen gewesen wäre (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 113 mwN). Auf die ausführliche Würdigung des entsprechenden Parteivortrags durch den Senat an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 185) wird verwiesen.

* 143
* (bb) Zu Unrecht beruft die Beklagte sich auf die Fallgruppe einer tatsächlichen (EG-Typ-)Genehmigung. Dass sie im Typgenehmigungsverfahren dem KBA die temperaturabhängige Steuerung in ihrer konkreten Ausführung mit allen nach der genannten Vorschrift maßgebenden Einzelheiten offengelegt hat, ist nicht vorgetragen. Daher ist auch nicht zu erkennen, dass die Beklagte ihre Rechtsauffassung auf eine entsprechende behördliche Genehmigung hätte stützen können (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 114 mwN). Insoweit und ergänzend gelten die Ausführungen des Senats an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 186 ff) entsprechend.

* 144
* (cc) Die Beklagte trägt auch weder vor noch sind Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass das KBA die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung im Fall deren Offenlegung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG maßgebenden Einzelheiten genehmigt hätte (hypothetische Genehmigung). Eine diesen Schluss rechtfertigende hinreichend konkrete Verwaltungspraxis (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 67) ist in Bezug auf die vorliegende konkrete Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführung ebenso wenig wie sonstige Umstände vorgetragen, die darauf schließen ließen, das KBA würde diese hypothetisch genehmigt haben. Hier gelten die Feststellungen und Erwägungen entsprechend, die der Senat bereits an anderer Stelle zu im Kern übereinstimmendem Parteivortrag gemacht hat (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 189 ff). Erheblicher abweichender Vortrag liegt auch im Streitfall nicht vor. Die Ausführungen der Beklagten lassen weder eine konkrete Verwaltungspraxis noch deren Bezug zu der hier konkret gewählten Ausgestaltung der Temperaturabhängigkeit bei gleichzeitiger Kenntnis der maßgeblichen Einzelheiten seitens des KBA erkennen. Ungenügend ist dafür, wenn das KBA die vorliegende oder eine entsprechende außentemperaturabhängige Steuerung der AGR über Jahre hinweg nicht beanstandet und in Auskünften an Zivilgerichte bestätigt haben mag, die außentemperaturabhängige Steuerung der AGR in Fahrzeugen der Beklagten sei nicht unzulässig. Ob dabei (und gegebenenfalls welche) konkrete(n) Feststellungen des KBAs zur deren jeweiliger Ausgestaltung vorlagen, ist dem Beklagtenvortrag nicht zu entnehmen. Ebenso wenig genügen allgemeine Ausführungen zu einer vermeintlich einhelligen Rechtsauffassung (Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 112 mwN). Nichts Anderes gilt, soweit sich aus einer Auskunft des KBA ergeben sollte, dass in einem vom KBA im Jahr 2016 geprüften und genehmigten Update objektiv – hinsichtlich der Einzelheiten möglicherweise dem KBA insbesondere damals unbekannte – lufttemperaturabhängige AGR-Korrekturen oberhalb von 12 °C Umgebungslufttemperatur erfolgt sein

mögen und das KBA solche Gestaltungen auch im Jahr 2020 nicht beanstandet haben mag. Entsprechendes gilt, soweit das KBA noch im Jahr 2022 die AGR in einer Fahrzeugvariante mit einer AGR-Reduktion bei Umgebungslufttemperaturen objektiv in einem – insoweit und hinsichtlich weiterer Einzelheiten möglicherweise dem KBA unbekannten – Bereich unterhalb von etwa 18 °C und oberhalb von etwa 32 °C für unproblematisch befunden haben mag (Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 112 mwN; siehe entsprechend Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 191).

* 145
* (2) Dasselbe Ergebnis zeigt sich ferner für die Steuerung des SCR-Systems.

* 146
* (a) Auch hier legt die Beklagte nicht dar, welche konkreten Vorstellungen in ihrem Unternehmen bei der Entscheidung über die Verwendung dieser Einrichtung gebildet waren, so dass schon ein konkreter Verbotsirrtum nicht dargetan ist (vgl. Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 197; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21 Rn. 161 mwN).

* 147
* (b) Im Übrigen wäre die Unvermeidbarkeit eines solchen Verbotsirrtums nicht zu erkennen.

* 148
* (aa) Die Beklagte gibt nicht an, aufgrund welcher tatsächlich angestellter Erwägungen oder interner oder externer Rechtsprüfungen sie sich von der Zulässigkeit der vorliegenden SCR-Steuerung hätte überzeugen dürfen. Wie schon zur temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung dargelegt, konnte die Beklagte sich insbesondere nicht allein auf eine allgemeine abstrakte Rechtsauffassung stützen, wonach Regelungen des Emissionskontrollsystems ohne Prüfstandserkennung keine unzulässige Abschalteinrichtung seien. Im Übrigen legt die Beklagte nicht dar, dass die Zulässigkeit gerade der vorliegenden Regelung nach mindestens herrschender Auffassung in der Fachwelt unter dem Gesichtspunkt des Motorschutzes und der Betriebssicherheit für zulässig gehalten worden wäre, geschweige denn in der vorliegenden Ausgestaltung (vgl. Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 199; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 150 mwN).

* 149
* (bb) Auch eine die Vermeidbarkeit eines etwaigen Verbotsirrtums ausschließende Genehmigung ist nicht zu erkennen. Aus dem Vortrag der Beklagten ergibt sich weder, dass sie konkret die Regelung der in Rede stehenden Ausgestaltung des SCR-Betriebs aufgezeigt habe (siehe auch Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 200), noch, dass das KBA diese – namentlich in der Ausprägung vor dem Update – genehmigt hätte (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21 Rn. 164 mwN; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 115/21, juris Rn. 151).

* 150
* e) Im Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags oder der Hingabe des Kaufpreises ist zunächst ein Schaden in Höhe eines Bruchteils des Kaufpreises entstanden, den der Senat auf 10 % schätzt, womit der entstandene Schaden 7.900 € beträgt.

* 151
* aa) Ein Vermögensschaden des Käufers eines wegen unzulässiger Abschalteinrichtung mit unzutreffender Übereinstimmungsbescheinigung versehenen Fahrzeugs liegt nach Maßgabe der Differenzhypothese vor, wenn der objektive Wert des erworbenen Fahrzeugs hinter dem Kaufpreis zurückbleibt (vgl. nur BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 - VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 19; Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 40) und ist nach der vorliegenden Anspruchsgrundlage gemäß der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, der sich der Senat (Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 203) angeschlossen hat, in Geld zu ersetzen.

* 152
* bb) Der Senat ist nach den Umständen des Falls davon überzeugt, dass der Abschluss des Kaufvertrags über das Fahrzeug zu dem vereinbarten Preis auf der Gesetzesverletzung der Beklagten beruht (Erwerbskausalität; dazu BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 55 f; siehe auch BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 - VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 21; ausführlich zu entsprechender

Sachlage Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 204 ff). Dass der Geschädigte die Nutzung des Fahrzeugs über das Bekanntwerden des sog. Abgasskandals hinaus fortgesetzt und mit der – nicht gerechtfertigten – Forderung nach Rückabwicklung und auch jeder sonstigen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gezögert haben mag, stellt diese Erwerbskausalität zumindest nach den vorliegenden Umständen nicht in Frage (Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 124 mwN). Soweit die Beklagte in Regelberichten seit dem Geschäftsbericht 2016 vom 14. Februar 2017 darauf hingewiesen haben mag, dass nicht auszuschließen sei, dass die Behörden zum Schluss kommen würden, dass in ihren Dieselfahrzeugen Funktionalitäten enthalten sein könnten, die möglicherweise als unzulässig zu qualifizieren seien, und die Beklagte möglicherweise zu Feldmaßnahmen und Rückrufaktionen verpflichtet werde, spricht jeweils nichts dafür, dass gerade die Klagepartei beim Erwerb Kenntnis von solchen Verlautbarungen hatte und bei weitergehender Belehrung über das tatsächliche Vorhandensein einer objektiv unzulässigen Abschalteinrichtung im konkreten Fahrzeug nicht vom Erwerb abgesehen hätte (Senat, Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 150). Hierzu wird auf die Ausführungen das Senats an anderer Stelle verwiesen (Senat, Urteil vom 12. März 2025 - 6 U 165/21, juris Rn. 128).

* 153
* cc) Der Geschädigte wird durch die unter diesen Umständen gebotene Gewährung des Differenzschadens wegen der Enttäuschung des Käufervertrauens so behandelt, als wäre es ihm in Kenntnis der wahren Sachlage und der damit verbundenen Risiken gelungen, den Vertrag zu einem niedrigeren Preis abzuschließen. Sein Schaden liegt daher in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 40). Die schon mit der rechtlichen Möglichkeit einer Nutzungsbeschränkung bis hin zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung einhergehende, zeitlich nicht absehbare Unsicherheit, das erworbene Kraftfahrzeug jederzeit seinem Zweck entsprechend nutzen zu dürfen, setzt den objektiven Wert des Kaufgegenstands im maßgeblichen Zeitpunkt der Vertrauensinvestition des Klägers bei Abschluss des Kaufvertrags – im Vergleich zu einem Kraftfahrzeug der betreffenden Baureihe und Motorisierung ohne unzulässige Abschalteinrichtung – herab (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 41 f; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 31). Für die Schadensentstehung ist dabei der Zeitpunkt des Vertragsschlusses maßgebend, auf den es somit für den Vermögensvergleich ankommt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 42). Die Annahme eines Schadenseintritts ist danach unabhängig davon, ob es bisher noch nicht zu Einschränkungen der Nutzbarkeit gekommen ist und das KBA bisher von der Veranlassung eines Rückrufs oder anderen einschränkenden Maßnahmen abgesehen hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 42; ausführlich zu alledem Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 207 ff; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 125 f jeweils mwN; ebenso Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 112).

* 154
* dd) Nach § 287 Abs. 1 Satz 1 ZPO hat der Tatrichter die Höhe dieses Schadens unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung auf einen Betrag innerhalb eines Rahmens zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises zu schätzen (vgl. nur BGH, Urteil vom 15. Februar 2024 - VII ZR 905/21, juris Rn. 11; Beschluss vom 13. November 2024 - IV ZR 147/23, VersR 2025, 348 Rn. 12 juris; ausführlich BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 72 ff; BGH, Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 34; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 211 ff).

* 155
* Dieser Rahmen für die Bemessung des Differenzschadens steht mit dem Unionsrecht in Einklang. Insoweit ist nach dem Grundsatz dessen Effektivität zu beachten, dass keine Modalitäten des nationalen Rechts zur Anwendung gebracht werden dürfen, die es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG enthaltene Verbot entstanden ist (vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 99 - Volkswagen II). Daher hat ein Gericht bei der Bemessung des nach dem maßgeblichen nationalen Recht anzunehmenden Schadens zu prüfen, ob eine dessen mögliche Höhe begrenzende

Entschädigungsspanne es dem Geschädigten unmöglich macht oder übermäßig erschwert, angemessenen Ersatz für die erlittenen Schäden zu erlangen (vgl. EuGH, aaO Rn. 106 - Volkswagen II). Das Unionsrecht steht danach einer Begrenzung dieser Entschädigung auf einen Betrag, der 15 % des Kaufpreises des Fahrzeugs entspricht, nicht entgegen, sofern diese Entschädigung eine angemessene Wiedergutmachung für den erlittenen Schaden darstellt (vgl. EuGH, aaO Rn. 107 - Volkswagen II); dies ist aus den in der vorstehend zitierten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ausgeführten Gründen der Fall (Senat, Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht).

* 156
* ee) Der Senat schätzt die Höhe des so zunächst entstandenen Schadens nach § 287 Abs. 1 ZPO unter Berücksichtigung aller vorgenannten Gesichtspunkte auf 10 % des Kaufpreises.

* 157
* (1) Die im Zeitpunkt des Vertragsschlusses mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile für den Käufer lagen hier im Wesentlichen in einem gewissen Risiko behördlicher Anordnungen, die einer unveränderten Benutzbarkeit des Fahrzeugs entgegenstehen würden. Schon im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses waren allerdings Anordnungen von sehr weitreichendem Umfang, namentlich eine unumgängliche Betriebsuntersagung, fernliegend. Der Senat ist davon überzeugt, dass die vorliegende Motorsteuerung jedenfalls so beschaffen ist, dass zwar eine gewisse, aber nicht hohe Wahrscheinlichkeit gegeben war, dass ein vorschriftsmäßiger (oder behördlich unbeanstandeter) Zustand des Fahrzeugs selbst durch Anpassungen der Motorsteuerung (Update) nicht zu erreichen sein würde. Dafür spricht der – als Indiz für die maßgebliche Prognose zum Zeitpunkt des Kaufvertrags geeignete – Umstand, dass derartige unbedingte Betriebsuntersagungen wegen der vorliegenden Abschalteinrichtungen bislang nicht bekannt sind (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 217; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 129 mwN).

* 158
* (a) Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung blieb zumindest lange vom KBA unbeanstandet. Hinzu kommt, dass sie dem KBA dem Grunde nach bekannt war. Indes verblieb eine Unwägbarkeit mit Blick darauf, dass die Auslegung der maßgeblichen Vorschriften in Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG nicht abschließend geklärt war und sich insbesondere die Handhabung des KBA hinsichtlich des "Thermofensters" als nicht haltbar erweisen würde, dieses sich vielmehr auch aus Sicht des KBA als – wie hier angenommen – unzulässig erweisen und möglicherweise irgendwann (sei es auch erst auf Klagen Dritter; siehe auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 22. August 2023 - 8 U 86/21, juris Rn. 163) zu Maßnahmen des KBA führen würde. Da hierzu zumindest im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs noch kein Update und keine Beurteilung der Zulässigkeit eines so angepassten Systems ersichtlich war (zumal die Beklagte selbst argumentiert, dass erst neue Erkenntnisse ergeben hätten, dass eine Ausweitung der uneingeschränkten AGR möglich sei), war das (aus Sicht des Vertragsschlusses betrachtete) Risiko einer Betriebsuntersagung unter diesem Gesichtspunkt nach den gesamten Umständen zwar gering, aber auch nicht zu vernachlässigen. Ob das mittlerweile durch die Beklagte angebotene Update insoweit Abhilfe schaffen kann, ist erst eine Frage der Vorteilsausgleichung (dazu unten; zu alledem Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 218; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 130 mwN).

* 159
* (b) Entsprechendes gilt ferner für das SCR-System, das beim vorliegenden Fahrzeug durch das KBA beanstandet ist und einem Update-Angebot der Beklagten unterliegt. Ein Indiz zur Bewertung des anfänglichen Schadens ist auch der Umstand, dass die Beklagte mittels eines Softwareupdates das SCR-System verbessern konnte. Auch dies belegt nachträglich, dass das Risiko einer weitergehenden behördlichen Maßgabe schon im Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs bei objektiver Prognose gering war (vgl. Senat, Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 156; Urteil vom 14. Mai 2025 - 6 U 178/22, juris Rn. 135 mwN; siehe auch Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 212; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 175 mwN).

* 160
* (2) Soweit drohte, dass sich die rechtliche Nutzbarkeit des Fahrzeugs dauerhaft nur unter Inkaufnahme von sonstigen negativen Veränderungen erhalten ließe (etwa bei Leistung, Verbrauch, Verschleiß des

Fahrzeugs oder seiner Einzelteile im Fall eines Updates), ist zwar einerseits eine dahingehende abstrakte Gefahr bei der Schadensbemessung zu berücksichtigen. Andererseits waren und sind drohende konkrete Nachteile dieser Art, insbesondere solche von erheblichem Ausmaß, nicht erkennbar (vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 220; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 132 mwN).

* 161
* (3) Steuernachforderungen wegen im Fall eines Updates geänderter CO2-Emissionen waren jedenfalls unwahrscheinlich, zumal Anhaltspunkte dafür, dass das KBA infolge eines Software-Updates eine andere Bemessungsgrundlage für die CO2-Emissionen annehmen würde, weder dargetan noch sonst ersichtlich sind (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 133 mwN; siehe auch BGH, Urteil vom 2. Juni 2022 - VII ZR 160/21, HFR 2022, 1180 Rn. 16; Urteil vom 2. Juni 2022 - VII ZR 283/20 juris Rn. 19; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 221).

* 162
* (4) Die mit etwaigen Herstellermaßnahmen zur Herbeiführung der Normkonformität in jedem Fall verbundene vorübergehende Nutzungsbeeinträchtigung während eines Werkstattaufenthalts fällt nur geringfügig ins Gewicht (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 222; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 134 mwN).

* 163
* (5) Der Grad des Verschuldens ist nach den Umständen des vorliegenden Falls nicht als besonders hoch festzustellen. Eine bewusste Erschleichung der unberechtigten Typgenehmigung liegt, wie ausgeführt, nicht vor. Dass die Beklagte sich bei der Ausgestaltung des hier in Rede stehenden Emissionskontrollsystems, soweit es unzulässige Abschalteinrichtungen umfasst, technisch nachvollziehbare Ziele verfolgt haben könnte, mögen sie auch bei zutreffender Auslegung von Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG die gewählte Gestaltung nicht rechtfertigen, ist nicht zu widerlegen (vgl. Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 131 mwN, zu Thermofenster und KSR, sowie Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 179 mwN und Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 216, jeweils zu Thermofenster und SCR; siehe Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 223).

* 164
* (6) Für eine nicht allzu geringe Bemessung des Schadens spricht allerdings das Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 224; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 136 mwN).

* 165
* f) Der Schaden ist durch Vorteile, die im Zusammenhang mit dem schädigenden Ereignis klägerseits entstanden sind, weder vollständig noch teilweise ausgeglichen.

* 166
* aa) Nach dem Zeitpunkt des Vertragsschlusses, der für die Bestimmung des Differenzschadens maßgeblich ist, eintretende Umstände können im Weg der Vorteilsausgleichung, deren Voraussetzungen der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat (vgl. nur BGHZ 237, 245 Rn. 80), schadensmindernd zu berücksichtigen sein. Unter dem Vorbehalt, dass Modalitäten, die es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG enthaltene Verbot entstanden ist, nicht mit dem Grundsatz der Effektivität in Einklang stünden, sind die nationalen Gerichte befugt, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte, einschließlich des Rechts des Käufers eines Kraftfahrzeugs auf angemessene Entschädigung für die Schäden, die ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG aufgestellte Verbot entstanden sind, nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt (Senat, Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht; vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 99 f - Volkswagen II).

* 167
* (1) Der Geschädigte muss sich insbesondere Nutzungsvorteile und den Restwert des Fahrzeugs schadensmindernd oder sogar vollständig ausgleichend auf den Differenzschaden anrechnen lassen, allerdings erst dann und nur insoweit, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 44, 80), also der Geschädigte höhere Vorteile gezogen hat (siehe BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022 1033 Rn. 22; siehe auch BGH, Urteil vom 10. Oktober 2022 - VIa ZR 542/21, VersR 2023, 192 Rn. 15 f, 22). Das Unionsrecht hindert nicht daran, auf den Schadensersatzbetrag, der dem Erwerber eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinn von Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG ausgestatteten Fahrzeugs geschuldet wird, dem durch diese Abschalteinrichtung ein Schaden entstanden ist, einen Betrag anzurechnen, der dem Vorteil der Nutzung dieses Fahrzeugs entspricht, wenn dabei der Gesichtspunkt der Effektivität des Unionsrechts gewahrt bleibt, indem die Anrechnung eines Vorteils, den der betreffende Käufer im Rahmen der Nutzung des Fahrzeugs gezogen hat, eine angemessene Entschädigung gewährleistet (vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025 - C-666/23, NJW 2025, 2983 Rn. 100, 107 - Volkswagen II); dies ist bei einer den Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, wie sie mit der vorliegenden Beurteilung angewendet werden, folgenden Nutzungsanrechnung der Fall (Senat, Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht; OLG Stuttgart, Beschluss vom 15. August 2025 - 16a U 399/25, BeckRS 2025, 20681 Rn. 8 ff). Auch die Verneinung eines Ersatzanspruchs aus dem Grund, dass je nach den Umständen ein etwa entstandener Schaden vollständig durch Nutzung und Restwert ausgeglichen ist, steht mit der Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 1. August 2025 (C-666/23, DB 2025, 2081 - Volkswagen II) in Einklang (vgl. BGH, Beschluss vom 2. September 2025 - VIa ZR 87/24, ZIP 2025, 2454 Rn. 4; Senat, Urteil vom 24. September 2025 - 6 U 327/21, unveröffentlicht). Insbesondere wenn sich das den objektiven Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses bestimmende Risiko der Betriebsuntersagung oder -beschränkung bis zum Ende der Gesamtlaufzeit des Fahrzeugs nicht verwirklicht hat, muss dieser Umstand im Weg der Vorteilsausgleichung Berücksichtigung finden (siehe BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 20). Im Fall eines Weiterverkaufs des Fahrzeugs ist dementsprechend neben den Nutzungsvorteilen der erzielte marktgerechte Verkaufserlös im Wege der Vorteilsausgleichung in Ansatz zu bringen (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, WM 2023, 2064 Rn. 17; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 233/21, juris Rn. 280). Aber auch andernfalls ist der Restwert des Fahrzeugs im Weg der Vorteilsausgleichung ohne Rücksicht darauf anzurechnen, ob er durch eine Weiterveräußerung realisiert worden ist (vgl. BGH, Urteil vom 27. November 2023 - VIa ZR 159/22, juris Rn. 13; siehe Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 227 f, 242 ff). Abgesehen davon kann die Bereitstellung eines Software-Updates je nach den Umständen den Schaden mindern (dazu näher BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 33; Urteil vom 23. Oktober 2023 - VIa ZR 468/21, WM 2023, 2232 Rn. 14; zu alledem Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 229; Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 139 mwN).

* 168
* (2) Maßgeblicher Zeitpunkt für die Bewertung der anzurechnenden Vorteile – sofern der Schuldner nicht bereits vorher seine Ersatzpflicht erfüllt – ist grundsätzlich der Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz, wobei die Vorteilsanrechnung auch nicht auf den Zeitraum bis zu einem etwaigen Eintritt des Schuldner- oder Annahmeverzugs der Beklagten beschränkt ist (BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 14; Urteil vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 23; Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 230; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 140 mwN).

* 169
* bb) Der Schaden ist hier nicht wegen des Software-Updates für das Fahrzeug gemindert.

* 170
* Dabei kann dahinstehen, ob ein auf Bereitstellung eines Updates beruhender Vorteil überhaupt den Schaden mindern kann, wenn der Geschädigte – wie hier – das Fahrzeug vor Veröffentlichung des Updates weiterverkauft hat. Selbst wenn die Vermögenslage des Geschädigten schon im

Veräußerungszeitpunkt unter Berücksichtigung der (späteren) Verfügbarkeit eines Updates zu beurteilen sein sollte, liegt hier keine Schadensminderung unter diesem Gesichtspunkt vor.

* 171
* (1) Mit einer nachträglichen Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update kann eine Schadensminderung (nur) verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 33), was voraussetzt, dass dieses nicht seinerseits eine unzulässige Abschalteinrichtung beinhaltet (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80), wobei auch zu prüfen ist, ob und inwieweit sich etwa mit dem Software-Update verbundene Nachteile tatsächlicher und rechtlicher Art (etwa Stilllegungsgefahr wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung sowie Risiken technischer Art oder die Gefahr von Steuernachforderungen), auf die Bewertung dieses Vorteils auswirken (vgl. BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 - VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 24). All dies gilt gleichermaßen für die Frage, ob schon ein vom Geschädigten (bisher) nicht genutztes Angebot eines Software-Updates anspruchsmindernd entgegengehalten werden kann (vgl. BGH, Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, ZIP 2023, 1903 Rn. 33; Urteil vom 23. Oktober 2023 - VIa ZR 468/21, WM 2023, 2232 Rn. 14; zu alledem Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 227 ff; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 142 mwN).

* 172
* (2) Das vorliegende Update mindert deshalb nicht maßgeblich den Schaden, weil die ihn begründende Gefahr einer Betriebsuntersagung hierdurch weder ausgeräumt noch erheblich reduziert wird.

* 173
* (a) Die Beklagte trägt nicht vor, dass (auch) die – wie ausgeführt unzulässige – Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführung mit dem Software-Update vollständig beseitigt würde. Eine Beseitigung unzulässiger Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführung und somit des Schadens ist nicht den abstrakten Angaben der Beklagten zu entnehmen, die nach dem Update verbleibenden temperaturabhängigen Steuerungen seien jedenfalls aus Motorschutzgründen gerechtfertigt. Auch zuletzt gibt sie insoweit nur an, dass nach dem Update bei betriebswarmem Motor die Rate der Abgasrückführung erst oberhalb von Umgebungslufttemperaturen von ungefähr 40 °C angepasst werde. Dies erlaubt nicht, eine signifikante Reduzierung der Gefahr einer Betriebsuntersagung zu erkennen (vgl. Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 140).

* 174
* (aa) Es fehlt schon an einer Darlegung dazu, wie sich die aktualisierte Steuerung der Abgasrückführung im Fall eines Kaltstarts verhält und dass (auch) insoweit die die Steuerung der AGR beeinflussenden Parameter nach dem Update so gestaltet wären, dass sie unter üblichen (Motorstart- und Umgebungsluft-) Temperaturbedingungen keine Reduzierung der AGR-Raten bewirken würden (vgl. Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 140; Urteil vom 23. Oktober 2024 - 6 U 250/22, juris Rn. 142).

* 175
* (bb) Unabhängig davon ist selbst für den betriebswarmen Motor keine im Ergebnis relevante Änderung zu erkennen.

* 176
* Letztlich lässt sich jedenfalls angesichts dessen, dass Temperaturen von oberhalb von 40 °C, namentlich im hier betroffenen oberen Temperaturbereich, so etwa im südeuropäischen Sommer insbesondere über einer nicht beschatteten Fahrbahn (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 188) zu den Fahrbedingungen gehören, die noch im gesamten Unionsgebiet üblich sind, keine signifikante Reduzierung der Gefahr einer Betriebsuntersagung erkennen (vgl. Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 140 mwN; siehe Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 232). Weiterhin fehlt es aus den oben ausgeführten Gründen an Sachvortrag für die rechtliche Bewertung der Beklagten, die von ihr angegebenen verbleibenden temperaturabhängigen Steuerungen seien jedenfalls aus Motorschutzgründen gerechtfertigt (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 232; Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 140 mwN).

* 177
* (cc) Ob das KBA das Update auch unter allen danach relevanten Gesichtspunkten geprüft und für unbedenklich erachtet hat, ist dem Beklagtenvortrag nicht zu entnehmen. Pauschale Angaben dahin, die außentemperaturabhängige AGR-Steuerung, die dem KBA grundsätzlich bekannt gewesen sei, sei im Rahmen der Software-Updates dem KBA gegenüber offengelegt, beschrieben bzw. die Steuerung des Emissionskontrollsystems sei in den "wesentlichen Funktionen" dokumentiert/beschrieben worden und von diesem zum Zeitpunkt der Genehmigung akzeptiert worden, lassen nicht erkennen, ob die Einzelheiten (namentlich Schwellenwerte von Schaltparametern) der konkreten Steuerung dem KBA offengelegt und von diesem geprüft und gebilligt wurden. Mehr ergibt sich auch nicht aus unkonkretem Vortrag dahin, die Beschreibung der zusätzlichen Emissionsstrategien einschließlich der von den zusätzlichen Emissionsstrategien veränderten Parameter und "der konkreten Grenzen, innerhalb derer die Emissionsstrategien arbeiten", habe das KBA gekannt und etwaige verbleibende AGR-Korrekturen seien dem KBA gegenüber offengelegt worden. Zumindest eine Offenlegung der konkreten temperaturabhängigen AGR-Reduktion und deren Bedingungen und Ausgestaltung innerhalb des Bereichs, in dem die AGR (gegebenenfalls reduziert) arbeitet, ist dem nicht zu entnehmen (zu alledem ebenso Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 140 mwN). Im Übrigen bliebe insoweit das Risiko einer – erneuten – Fehlbeurteilung durch das KBA, die (gegebenenfalls nach weiterer höchstrichterlicher Rechtsprechung oder auf verwaltungsrechtliche Klagen hin) zu korrigieren sein könnte (Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 140 mwN; vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 232). Diese nicht fernliegende Möglichkeit zeigt sich auch darin, dass die Beklagte selbst vorträgt, dass das KBA mit Bescheid vom 13. Dezember 2023 in Bezug auf die Software-Updates der vom Bescheid betroffenen Fahrzeugtypen fordert, dass die Beklagte Nachweise zu den Motorschutzgründen entsprechend einem bestimmten Prüfkonzept erbringt, das sich an den Anforderungen des Gerichtshofs der Europäischen Union zu den Motorschutzgründen orientiert, und (erst) "[d]iesen Nachweis vorausgesetzt" (und bloß) "nach einer vorläufigen und prognostischen Bewertung" davon ausgeht, dass die Updates zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge geeignet seien (Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 140 mwN).

* 178
* (b) Das Update soll daneben zwar auch einer Anpassung hinsichtlich der Steuerung des SCR-Systems gewidmet sein. Dies führt aber ebenfalls zu keiner Schadensminderung. Selbst wenn das Update eine unzulässige Gestaltung der Steuerung insoweit beseitigen sollte und dabei keine nennenswerten Nachteile für das Fahrzeug oder der Erwerber entstehen sollten, bliebe das Risiko einer Betriebsuntersagung wegen des "Thermofensters". Daher ist schon nicht entscheidend, ob die Ansicht der Beklagten zutrifft, das Software-Update lasse einen etwa allein aufgrund sonstiger vorliegender Elemente der Emissionskontrolle entstandenen Schaden vollständig entfallen (vgl. zum Update einer KSR Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 233 f; Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 165; Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 141; zum Update eines SCR-Systems Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 10/21, juris Rn. 246 f; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 189 mwN). Daran ändern auch die Ausführungen des Bundesgerichtshofs mit Urteil vom 31. Juli 2024 (VIa ZR 910/22, juris Rn. 12) zu einer etwa möglichen Schadensminderung bei Beseitigung einer unzulässigen Abschalteinrichtung, die bei Auslieferung neben einer temperaturabhängigen Steuerung der AGR vorhanden war, nichts. Dies hat der Senat bereits an anderer Stelle (zur Entfernung einer KSR: Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 142; Urteil vom 12. Februar 2025 - 6 U 42/22, juris Rn. 161; entsprechend zu einer Änderung der SCR-Steuerung: Senat, Urteil vom 25. Oktober 2024 - 6 U 81/21, unveröffentlicht; ebenso OLG Saarbrücken, Urteil vom 31. Oktober 2024 - 4 U 74/23, juris Rn. 32; OLG Stuttgart, Urteil vom 21. November 2024 - 24 U 891/22, juris Rn. 150; Urteil vom 12. Dezember 2024 - 24 U 746/22, juris Rn. 71) ausgeführt, was hier entsprechend gilt und worauf verwiesen wird. Bei dieser Beurteilung bleibt der Senat auch mit Blick darauf, dass nunmehr auch das Oberlandesgericht Bamberg mit Urteil vom 3. Juni 2025 (6 U 85/20, BeckRS 2025, 17188 Rn. 7) allein die Entfernung der KSR für eine Vorteilsanrechnung hat genügen lassen, was aus den genannten Gründen der höchstrichterlichen Rechtsprechung widerspricht (Senat, Urteil vom 24. September 2025 - 6 U 280/21, unveröffentlicht).

* 179
* cc) Es ist davon auszugehen, dass Nutzungsvorteile und Restwert des Fahrzeugs den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags nicht übersteigen, so dass sie nicht den darüber

hinausgehenden Teil des gezahlten Kaufpreises (Differenzschaden) "aufgezehrt" haben.

* 180
* (1) Da der Schädiger die Darlegungs- und Beweislast für die Voraussetzungen der Vorteilsausgleichung trägt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80), ist bei Ungewissheiten hinsichtlich der Nutzungen und des Restwerts grundsätzlich zu seinem Nachteil zu entscheiden (siehe Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 236, 240). Dies gilt auch im Streitfall.

* 181
* (a) Diesbezüglich wird allerdings mitunter eine sekundäre Darlegungslast des Geschädigten angenommen, bei deren Verfehlung die Feststellung und Zuerkennung eines (trotz etwaiger Vorteile verbleibenden) "kleinen Schadensersatzes" abzulehnen sei (vgl. nur OLG Hamm, Beschluss vom 9. Dezember 2022 - I-25 U 161/22, juris Rn. 53 f; OLG Celle, Beschluss vom 10. Mai 2023 - 16 U 420/22, juris Rn. 144 ff; Urteil vom 6. März 2024 - 7 U 120/22, juris Rn. 101; OLG Dresden, Urteil vom 4. April 2024 - 8 U 582/22, juris Rn. 49; OLG München, Beschluss vom 6. Mai 2024 - 21 U 3623/23 e, juris Rn. 31; offengelassen Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 236).

* 182
* (b) Hier ist einer etwaigen sekundären Darlegungslast jedenfalls genügt.

* 183
* Aus dem Vorbringen der Klagepartei ergibt sich, dass das Fahrzeug (wie im Übrigen sogar durch Vorlage des Kaufvertrags substantiiert) zu einem von der Klagepartei genannten Zeitpunkt und Erlös weiterverkauft worden sei und welche – für die Bestimmung der gezogenen Nutzungsvorteile wie auch des Restwerts prägende – Laufleistung es bis dahin erreicht habe. Weitere Angaben des Geschädigten zu dem am Markt, in den die primär darlegungsbelastete Beklagte keinen schlechteren Einblick hat, erzielbaren Erlös sind nicht zu verlangen (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 236; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 147 mwN).

* 184
* (2) Der gezogene Nutzungsvorteil lässt sich danach gemäß § 287 ZPO wie folgt schätzen:

* 185
* (a) Der Nutzungsvorteil lässt sich durch die Multiplikation des Bruttokaufpreises mit dem Quotienten von gefahrener Strecke (seit Erwerb) und von erwarteter Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt berechnen (Senat, Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 176; Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 169; vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 237; siehe BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 12 f; Urteil vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 24 mwN).

* 186
* (b) Zur Bestimmung der erwarteten Restlaufleistung schätzt der Senat die zu prognostizierende Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs nach § 287 ZPO (vgl. BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 23) unter Berücksichtigung des Fahrzeugtyps und des Baujahrs (vgl. BGH, Urteil vom 27. April 2021 - VI ZR 812/20, NJW-RR 2021, 1388 Rn. 16) auf 250.000 km.

* 187
* Er orientiert sich damit an den in der Gerichtspraxis anzutreffenden Schätzwerten bei Mittelklassewagen neueren Datums. Der Vortrag der klägerischen Prozessbevollmächtigten ändert daran nichts. Wie bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 184) erläutert geht der Senat auch unter Berücksichtigung eines im Wesentlichen wie hier gehaltenen Klagevorbringens davon aus, dass aus Sicht im Erwerbszeitpunkt eine Gesamtlaufleistung von 250.000 km zu prognostizieren ist, selbst bei großem Hubraum. Insbesondere rechtfertigt der Umstand, dass einzelne Fahrzeuge mit einer Laufleistung von 300.000 km und mehr in Betrieb oder am Markt erhältlich sein mögen, keine andere Beurteilung, weil er keinen näheren Aufschluss über die Prognose der die Gesamtlaufleistung des hier gegenständlichen Fahrzeugs beeinflussenden Umstände erlaubt (siehe BGH, Urteil vom 27. April 2021 - VI ZR 812/20, NJW-RR 2021, 1388 Rn. 18), zumal dafür nicht auf die minimal oder maximal von einzelnen Fahrzeugen des fraglichen Typs erreichte Laufleistung abzustellen ist, sondern darauf, mit welcher Laufleistung in der Regel zu rechnen ist (Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 148

mwN). Zwar sind für Fahrzeuge mit Hubraum von drei Litern mitunter auch abweichende Annahmen in der obergerichtlichen Rechtsprechung aufzufinden (im Bereich von 300.000 km). Zugleich ist aber bei anderen Senaten ebenfalls die – vom Senat geteilte – Überzeugung anzutreffen, dass auch bei solchen Fahrzeugen lediglich eine durchschnittliche Gesamtlaufleistung von 250.000 km zu erwarten ist. Auch für ein Fahrzeug mit einer überdurchschnittlichen Motorisierung und einem größeren Hubraum gilt, dass – selbst wenn dessen Motor grundsätzlich auf eine höhere Laufleistung ausgelegt sein sollte – mit zunehmendem Alter des Fahrzeugs steigende Kosten für Reparaturen verschleißbedingter und anderer Defekte anfallen, von deren Wirtschaftlichkeit die zu prognostizierende Nutzungsdauer abhängt (so überzeugend OLG Karlsruhe, Urteil vom 21. Juni 2024 - 25 U 35/22, juris Rn. 139 ff; ebenso für 3.0 l-Motoren iE etwa – statt vieler – KG, Urteil vom 27. Mai 2024 - 26 U 113/23, juris Rn. 13; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 31. Mai 2024 - I-23 U 172/23, juris Rn. 18).

* 188
* Der hier getroffenen Schätzung steht nicht entgegen, dass die Darlegungs- und Beweislast für die Voraussetzungen der Vorteilsausgleichung bei der Beklagten liegt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80), die insoweit den erheblichen Vortrag gehalten hat, die durchschnittlich zu erwartende Gesamtfahrleistung des hier gegenständlichen Fahrzeugtyps sei mit 200.000 km oder (hilfsweise) bis maximal 250.000 km anzusetzen (zu alledem bereits Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 240 f; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 150 f mwN). Gesichtspunkte, die im Streitfall die Erhebung eines Sachverständigengutachtens gebieten würden, sind nicht vorgebracht. Der Senat schließt sich insoweit insbesondere den auch auf den vorliegenden Fall zutreffenden Erwägungen des Bundesgerichtshofs im Urteil vom 29. September 2021 (VIII ZR 111/20, WM 2021, 2156 Rn. 64 ff) an. Da – soweit ersichtlich – ein markengebundener Händlermarkt jenseits einer Laufleistung von 200.000 km nicht existiert, wäre vorliegend auch ein Sachverständiger letztlich darauf angewiesen, von ihm für bestimmte Fälle in Erfahrung gebrachte Laufleistungen dahin zu bewerten, ob dies für die entsprechende Fahrzeugqualität der üblichen (durchschnittlichen) Erwartung entspricht. Vor diesem Hintergrund ist – mangels Darlegung besonderer Umstände – regelmäßig nicht davon auszugehen, dass die Einholung eines Sachverständigengutachtens mit einem weiteren oder jedenfalls einem signifikanten Erkenntnisgewinn bezüglich der Anknüpfungstatsachen für eine Schätzung verbunden wäre (Senat, Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 177; Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 185; siehe BGH, Urteil vom 29. September 2021 - VIII ZR 111/20, WM 2021, 2156 Rn. 61, 71).

* 189
* (c) Klägerseits ist die bei dem – bei einer Laufleistung von 6.000 km zum Kaufpreis von 79.000 € erworbenen – Fahrzeug bei Weiterverkauf erreichte Laufleistung mit 7.344 km angegeben. Ausgehend von diesen klägerischen und durch die Beklagte nicht widerspruchsfrei mit abweichendem Vortrag beantworteten Angaben und insbesondere der im Erwerbszeitpunkt zu erwartenden Restlaufleistung, die sich bei einer seinerzeit zu erwartenden Gesamtlaufleistung von 250.000 km ergibt, folgt gemäß der oben dargestellten Berechnungsformel ein Nutzungsvorteil in Höhe von rund 435 €. Soweit die Beklagte zur Vorbereitung der Berufungsverhandlung zuletzt Überlegungen auf der Grundlage einer jährlichen Nutzung von 40.000 km und einem aktuellen Restwert wenige Wochen vor der Berufungsverhandlung angestellt hat, widerspricht dies den schon im angefochtenen Urteil getroffenen tatsächlichen Feststellungen zum vorliegenden Weiterverkauf im Jahr 2019, von denen auch die Beklagte (insbesondere noch mit der Berufungserwiderung) selbst ausgegangen ist und deren Unrichtigkeit die Beklagte nicht geltend macht. Bei den hiervon abweichenden jüngsten Überlegungen der Beklagten handelt es sich offenbar um ein Versehen der Beklagten, jedenfalls nicht um nachvollziehbaren Sachvortrag und erst recht nicht um nach §§ 529, 531 ZPO der Berufungsentscheidung zugrunde zu legende Tatsachen.

* 190
* (3) Der Senat schätzt, dass der ferner zu berücksichtigende Restwert des Fahrzeugs den Betrag, um den der – wie zuvor geschätzte – gezogene Nutzungsvorteil hinter dem Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) zurückbleibt, nicht übersteigt, so dass der entstandene Schaden verbleibt.

* 191
* (a) Insbesondere zur Bestimmung des Restwerts eines nicht liquidierten Fahrzeugs ist nach Maßgabe von § 287 ZPO die Möglichkeit einer Schätzung eröffnet, die den nachfolgend dargestellten Grundsätzen folgt; diese können auch zur Beurteilung herangezogen werden, ob Bedenken dagegen bestehen, einen durch Verkauf tatsächlich bereits erzielten Erlös als marktgerecht anzusehen.

* 192
* (aa) Dieser Restwert ist nicht etwa mit der Differenz zwischen tatsächlichem Wert beim Kauf einerseits und Nutzungsentschädigung andererseits zu beziffern. Maßgeblich ist vielmehr der im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung mit Rücksicht auf den aktuellen Zustand (insbesondere bisherige Laufleistung) des Fahrzeugs erzielbare Erlös, in dem sich der Restwert spiegelt (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 155 mwN; Senat, Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 152; ausführlich Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 245 f mwN).

* 193
* (bb) Zu einer Schätzung des Restwerts können Internetplattformen wie autoscout24.de und mobile.de herangezogen werden (Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 156 mwN; ausführlich Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 246 mwN), ebenso Datenbanken, welche das Marktgeschehen statistisch auswerten (Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 156 mwN).

* 194
* (cc) Bei der Regelung in § 287 ZPO geht es allerdings nur darum, für die Anforderungen an das Maß an Darlegung (Substantiierung) und Beweis sowie für das Beweisverfahren Erleichterungen zu schaffen, ohne die grundsätzlich weiterhin bestehende Behauptungslast zu ändern (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 247; Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 177 mwN). Hier bietet der Parteivortrag jedenfalls hinreichende Anhaltspunkte für eine solche Schätzung insbesondere unter Heranziehung von Internetangebotsportalen. Die Klägerseite geht selbst zunächst davon aus, dass ein – freilich bei einem noch funktionstüchtigen Fahrzeug schon aufgrund allgemeiner Lebenserfahrung und den Denkgesetzen nicht dem Grunde nach zu leugnender – Restwert besteht. Danach ist schon nach dem Klagevorbringen davon auszugehen, dass gerade solche Plattformen, die Aufschluss über am Markt erzielbare Kaufpreise bieten, einen Anhaltspunkt zur Restwertschätzung geben können. Unabhängig davon, ob im Übrigen die Beklagte unter Vorlage etwa von Angeboten auf Gebrauchtwagenbörsen oder DAT- oder Schwacke-Bewertungen einen bestimmten Restwert behauptet hat, bestehen nach alledem hier auch unter Berücksichtigung der Darlegungs- und Beweislast der Beklagten keine Bedenken dagegen, dass das Gericht zur Schadensschätzung erforderlichenfalls solche – den Gebrauchtwagenmarkt abbildenden – Internetportale einsieht und seine Schätzung ergänzend darauf stützt (vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 247; Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 157 mwN).

* 195
* (dd) Dabei ist zu berücksichtigen, dass auf Internetangebots-Plattformen genannte Preise die Vorstellung des Anbieters darstellen und der im Rahmen eines etwa folgenden Verkaufs nach Verhandlungen mit dem Käufer tatsächlich vereinbarte Preis häufig geringer sein wird, so dass bei der Wertschätzung ein Abschlag gegenüber Angebotspreisen geboten sein kann (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 246 mwN; Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 128). Um auf der Grundlage bloßer Angebotspreise den erzielbaren Preis zu schätzen, geht der Senat, auch aus eigener Erfahrung seiner Mitglieder bei der Aushandlung von Fahrzeugkaufpreisen, davon aus, dass sich zumindest etwa 80 % des jeweiligen Betrags des verkäuferseits im Rahmen einer invitatio ad offerendum gewünschten Preises als Verkaufspreis werden durchsetzen lassen. Dies wird bestätigt durch die (automatische) Antwort der Plattform mobile.de auf eine vom Senat in einem anderen Fall dort eingereichte Anfrage zum durchschnittlichen "Ankaufpreis", den Kunden mit einem vergleichbaren Modell tatsächlich erhielten; diese lautete auf einen Betrag, der bei etwa 80 % der günstigsten Angebote für entsprechende Fahrzeuge auf dieser Plattform lag (Senat, Urteil vom 24. Januar 2024 - 6 U 35/21, juris Rn. 128; vgl. Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 248). Eines derartigen Abschlags bedarf es freilich nicht, soweit eine Internetplattform anstelle von Angebotspreisen vielmehr eine Darstellung der am Markt tatsächlich vereinbarten Preise vergangener Verkäufe geben will. Letzteres gilt etwa für auf der Internetplattform adac.de abrufbare Abgaben zum "Händlerverkaufspreis", weil diese

nach der dortigen Erläuterung auf Marktforschung zum Durchschnittspreis beruhen, also ersichtlich den Durchschnitt der tatsächlich am Markt erzielten Händlerverkaufspreise (und nicht etwa der Angebotspreise) angeben sollen (Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 178 mwN), ebenso für eine den Händlerverkaufspreis bezeichnende DAT-Bewertung oder eine den Händlereinkaufspreis bezeichnende Schwacke-Bewertung (siehe Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 213/21, juris Rn. 160 f; zu alledem Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 158).

* 196
* (ee) Soweit eine Internetplattform Aufschluss über den am Markt durchsetzbaren Händlerverkaufspreis gibt, ist bei der Bestimmung des vom Geschädigten realisierbaren Restwerts zudem der gewöhnlich zu erwartende Umstand zu berücksichtigen, dass in einem vom Händler zu erzielenden Verkaufspreis eine Händlermarge in der Größenordnung von 15 % enthalten sein wird, um die dieser denjenigen Preis übersteigt, den ein Verbraucher bei Verkauf an einen Gebrauchtwagenhändler oder direkt an einen Endabnehmer wird erzielen können (Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 179 mwN; siehe dazu Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 248 mwN). Eines derartigen Abschlags bedarf es freilich nicht, soweit es sich bei den aus der Internetplattform zu entnehmenden oder abzuleitenden Preisen bereits um vom Privatverkäufer erzielbare Verkaufserlöse, etwa um Händlereinkaufspreise handelt, wie etwa der in der Schwacke-Restwertdatenbank angegebene Händlernettoeinkaufspreis, der spiegelbildlich dem Erlös entspricht, den ein nicht im Fahrzeughandel tätiger Verkäufer tatsächlich in zumutbarer Weise realisieren kann (siehe Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 213/21, juris Rn. 151). Vom Geschädigten ist nicht zu erwarten, einen über übliche Privatverkaufspreise oder Händlereinkaufsreise hinausgehenden Erlös zu erzielen, insbesondere nicht in Höhe des von der Beklagten mitunter als Restwert angenommenen Mittelwerts aus Händlereinkaufspreis und Händlerverkaufspreis (siehe auch OLG Stuttgart, NJW-RR 2024, 294, 303; zu alledem Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 159).

* 197
* (ff) Es besteht dabei kein Anlass zu einem weiteren Abschlag in der Annahme, ein Hinweis des Geschädigten darauf, dass das Fahrzeug zumindest bei Erstauslieferung mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen war, könnte dazu führen, dass ein Abkäufer nur einen geringeren Preis zu zahlen bereit wäre, als er sich aus einschlägigen Plattformen als Erlös ableiten lässt, der derzeit für vergleichbare gebrauchte Dieselfahrzeuge der Beklagten üblicherweise tatsächlich erzielt wird. Angesichts der inzwischen weitläufigen Bekanntheit des "Abgasskandals", namentlich der Beanstandung der Emissionskontrolle in Fahrzeugen auch der Beklagten durch das KBA, ist nämlich davon auszugehen, dass die mögliche "Betroffenheit vom Abgasskandal" in jüngerer Zeit regelmäßig bereits in die Preisvorstellungen oder Verkaufspreise "eingepreist" war, die den Angeboten oder statistisch abgeleiteten Wertangaben auf solchen Plattformen zugrunde liegen (siehe auch zur Erwerbskausalität BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 57; OLG Stuttgart, Beschluss vom 2. Januar 2025 - 16a U 262/22, juris Rn. 33). Das gilt insbesondere bei Gebrauchtfahrzeugen gehobenen Alters und fortgeschrittener Laufleistung, bei denen trotz anzunehmender Befassung des KBA noch immer keine Stilllegung, sondern bisher allenfalls ein Rückruf zum Zweck eines Updates verfügt ist (Senat, Urteil vom 12. März 2025 - 6 U 165/21, juris Rn. 171).

* 198
* (b) Als Restwert bei wird vom Senat unter Berücksichtigung dieser Grundsätze auf der Grundlage des hinsichtlich der maßgeblichen Umstände unwiderlegten Parteivortrags ein Betrag in Höhe des beim Weiterverkauf erzielten Erlöses von 68.000 € zugrunde gelegt. Soweit die Beklagte sich mit Nichtwissen dazu erklärt, ob dieser Erlös marktgerecht war, und davon ausgeht, dass der Kläger das Fahrzeug unter Wert veräußert habe, fehlt es schon an einer ihrer Darlegungslast genügenden Behauptung eines bestimmten höheren marktgerechten Werts.

* 199
* (4) Unter Berücksichtigung der so zu schätzenden Vorteile aus gezogenen Nutzungen und des Restwerts ist der bei Erwerb entstandene Differenzschaden ungemindert. Die Vorteile belaufen sich nämlich auf 435 € + 68.000 € = 68.435 €, was den um 10 % geminderten Kaufpreis (also den Wert von 71.100 € bei Erwerb) nicht übersteigt, so dass von dem Differenzschaden der volle Betrag bleibt.

* 200
* g) Der deliktische Anspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ist nicht verjährt.

* 201
* Er ist schon deshalb nicht wegen Verjährung abzuweisen, weil die Beklagte nicht die Einrede erhoben hat, die Leistung aus diesem Grund zu verweigern (§ 214 Abs. 1 BGB) Im Übrigen liegen auch die Voraussetzungen dafür nicht vor.

* 202
* Die Verjährung ist seit der Erhebung der Klage spätestens ab dem Zeitpunkt der Zustellung im Jahr 2020 nach § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB gehemmt. Dass die insoweit maßgebliche regelmäßige Verjährungsfrist von drei Jahren (§ 195 BGB) zu diesem Zeitpunkt bereits vollendet war, ist nach den vorgetragenen Tatsachen nicht zu erkennen. Sie beginnt nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB nicht vor dem Schluss des Jahres, in dem der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste. Insbesondere für die – hier angesichts des Hemmungszeitpunkts interessierende – Zeit vor dem Jahr 2017 behauptet die Beklagte weder unbedingt eine Kenntnis der Klagepartei von den die Unrichtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung begründenden Tatsachen noch legt sie Umstände dar, aufgrund derer die Klagepartei diese Tatsachen ohne grobe Fahrlässigkeit zur Kenntnis hätten gelangen müssen. Insoweit wird auf die auch hier geltenden Ausführungen an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 252 ff) verwiesen, wo der Senat sich mit den durch die Beklagte als Anknüpfungspunkt für einen derartigen Fahrlässigkeitsvorwurf angeführten Veröffentlichungen befasst und diese für unzureichend erachtet hat (vgl. Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 167 mwN; Urteil vom 25. September 2024 - 6 U 155/21, juris Rn. 162; siehe Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 257).

* 203
* 5. Ansprüche aus einer klägerseits in der Übereinstimmungsbescheinigung erkannten Garantie im Sinn von § 443 BGB bestehen ebenfalls nicht.

* 204
* Bei der Übereinstimmungsbescheinigung im Sinn von Art. 18 RL 2007/46/EG, §§ 6, 27, 37 EG-FGV handelt es sich bei der gebotenen Beurteilung nach §§ 133, 157 BGB nicht um eine Garantieerklärung im Sinn von § 443 BGB (ausführlich Senat, Urteil vom 26. Januar 2022 - 6 U 128/20, juris Rn. 44 mwN). Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union und des Bundesgerichtshofs, wie der Senat bereits an anderer Stelle ausgeführt hat (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 261 ff; Urteil vom 28. Februar 2024 - 6 U 45/21, juris Rn. 174). Abgesehen davon wäre der Aushändigung der Übereinstimmungsbescheinigung jedenfalls keine Verpflichtung des Herstellers zu entnehmen, im Fall der Verfehlung der unionsrechtlichen Bestimmungen des Typgenehmigungsrechts den vollen Kaufpreis zu erstatten. Über die Ansprüche nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. den einschlägigen Bestimmungen über die Typgenehmigung und die Übereinstimmungsbescheinigung gingen auch Ansprüche aus einer vertraglichen Garantie zumindest weder hinsichtlich ihrer Voraussetzungen noch in ihren Rechtsfolgen hinaus (Senat, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 264; Urteil vom 28. Februar 2024 - 6 U 45/21, juris Rn. 175).

* 205
* 6. Es besteht auch kein weitergehender Anspruch aus § 280 Abs. 1 Satz 1, § 241 Abs. 2, § 311 Abs. 3 BGB.

* 206
* Einem Anspruch nach § 280 Abs. 1, § 241 Abs. 2 BGB kommt auch in Fällen, in denen es – wie hier – keine vorrangige Gewährleistungsbeziehung zu einem – dann nach § 311 Abs. 3 BGB – in Anspruch genommenen Hersteller gibt, angesichts der Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 5 VO 715/2007/EG und den Vorschriften der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung oder – bei Sittenwidrigkeit nach § 826 BGB – keine eigenständige Bedeutung zu. Darüber gingen jeweils auch Ansprüche auf Vertrauenshaftung eines Herstellers, der nicht Vertragspartner des Geschädigten geworden ist, jedenfalls weder hinsichtlich ihrer Voraussetzungen noch in ihren Rechtsfolgen hinaus. Dies hat der Senat an anderer Stelle (Senat,

Urteil vom 13. Dezember 2023 - 6 U 198/20, juris Rn. 267 ff) ausführlich dargelegt (vgl. Senat, Urteil vom 24. April 2024 - 6 U 88/21, juris Rn. 193; Urteil vom 9. April 2025 - 6 U 112/21, juris Rn. 201).

* 207
* 7. Ein Anspruch auf Zinsen (mit dem beantragten Zinssatz) ist lediglich bezogen auf den berechtigten Teil der Hauptforderung für den Zeitraum seit Rechtshängigkeit des auf Zahlung gerichteten Klageantrags dem Grunde nach gemäß § 291 Satz 1 BGB und der Höhe nach gemäß § 291 Satz 2 BGB, § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB zuzusprechen.

* 208
* Nach § 291 BGB ist der Anspruch des Käufers eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs, den Differenzschaden zu ersetzen, zu verzinsen ab Rechtshängigkeit der zunächst auf "großen" Schadensersatz (also Erstattung des um Nutzungsersatz geminderten Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs) gerichteten Klage (Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 158/21, juris Rn. 218 mwN; jurisPK-BGB/Seichter, 10. Aufl., § 291 Rn. 12.1 mwN). Dies hat der Senat mit Urteil vom 28. Februar 2024 (6 U 45/21, juris Rn. 188 ff mwN) ausführlich begründet.

* 209
* III. Die Kostenentscheidung entspricht § 92 Abs. 1 ZPO mit Rücksicht auf das Verhältnis von Obsiegen und Unterliegen.

* 210
* IV. Der Senat setzt den Rechtsstreit nicht entsprechend § 148 Abs. 1 ZPO bis zu einer Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union über im Weg des Vorabentscheidungsersuchens gestellte oder (etwa aus Anlass des vorliegenden Verfahrens) zu stellende Rechtsfragen aus, auf deren Beantwortung dieses Urteil beruht. Dies betrifft insbesondere die Fragen, ob es jeweils mit dem Unionsrecht vereinbar ist, wenn der Anspruch des Geschädigten wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung auf maximal 15 % des gezahlten Kaufpreises begrenzt ist und wenn sich der Geschädigte dabei die Vorteile der Nutzung des Fahrzeugs anrechnen lassen muss, soweit diese Vorteile zusammen mit dem Restwert den um den so bemessenen entstandenen Schaden verminderten Kaufpreis übersteigen. Die hier erheblichen Rechtsfragen sind mit der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 1. August 2025 (C-666/23, NJW 2025, 2983 - Volkswagen II) beantwortet (Senat, Urteil vom 13. August 2025 - 6 U 225/21, unveröffentlicht; Urteil vom 24. September 2025 - 6 U 327/21, unveröffentlicht). Im Übrigen sind sie nach Auffassung des Senats aus den vom Bundesgerichtshof angegebenen Gründen klar wie oben ausgeführt zu beantworten und bedürfen daher keiner weiteren Beantwortung durch den Gerichtshof der Europäischen Union (Senat, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21, juris Rn. 179), wie der Senat bereits an anderer Stelle (Senat, Urteil vom 27. März 2024 - 6 U 99/23, juris Rn. 146 ff), auch hinsichtlich der Möglichkeit eines vollständigen Schadensausgleichs (Senat, Urteil vom 24. September 2025 - 6 U 327/21, unveröffentlicht), näher ausgeführt hat. Dies entspricht auch der Einschätzung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 18. Februar 2025 - VIa ZR 1311/22, juris Rn. 11), auch zu einem etwaigen vollständigen Ausgleich des Schadens durch Nutzung und Restwert (vgl. BGH, Beschluss vom 2. September 2025 - VIa ZR 87/24, ZIP 2025, 2454 Rn. 4).

* 211
* V. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeht nach § 708 Nr. 10, § 713 ZPO. Gründe, die Revision nach § 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO zuzulassen, liegen nicht vor.

Permalink

* Diesen Link können Sie kopieren und verwenden, wenn Sie genau dieses Dokument verlinken möchten: https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=NJRE001626106