Oberlandesgericht Bamberg - Urteil vom 08.01.2025 - 3 U 136/23

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.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2025-N-545

Navigation | Inhalt | Kein Schadensersatzanspruch in Dieselfall aufgrund vertretbarer Gesetzesauslegung und vorliegenden Verbotsirrtums

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Bayreuth vom 21.07.2023, Az. 44 O 401/22, wird zurückgewiesen.

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

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Bayreuth ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

(abgekürzt gem. § 540 Abs. 2, § 313 a Abs. 1 Satz 1 ZPO)

I.

Rn. 1
Die zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg.

Rn. 2
Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen. Dem Kläger steht weder ein Anspruch auf Rückabwicklung des Fahrzeugkaufs nach §§ 826, 31 BGB bzw. § 831 BGB noch auf einen Differenzschaden gem. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu. Auch einen Minderwert kann der Kläger nicht verlangen.

Rn. 3
1. Ein Anspruch der Klagepartei gegen die Beklagte nach §§ 826, 31 BGB bzw. § 831 BGB besteht nicht.

Rn. 4
Es kann hier zunächst dahinstehen, ob es sich bei den beanstandeten Funktionen um unzulässige Abschalteinrichtungen im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 handelt. Selbst die Einordnung der verwendeten Abschalteinrichtung als unzulässig unterstellt, liegt zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags kein sittenwidriges Verhalten vor. Eine Umschaltlogik, die dazu diente, die Typgenehmigung zu erschleichen, ist nicht vorhanden. Daneben sind das RDW und auch das KBA bis zum Dezember 2021 trotz eines Antrages auf Freigabe eines freiwilligen Softwareupdates bereits im Jahr 2017 von der Zulässigkeit der Motorsteuerung ausgegangen. Ein Verhalten aufgrund einer vertretbaren Gesetzesauslegung, die vom RDW und jedenfalls zeitweise vom KBA gebilligt wurde, kann deshalb nicht nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgeuhl... aller billig und gerecht Denkenden verstoßen (Senat, Urteil vom 06.03.2024 – 3 U 31/23, Rn. 3; OLG Hamm, Beschluss vom 09.11.2023 – 28 U 117/23, Rn. 35-47; OLG Naumburg, Urteil vom 09.10.2023 – 12 U 59/23, Rn. 6-29).

Rn. 5
Ergänzend wird angemerkt, dass im Hinblick auf die behauptete parameterabhängige Steuerung der AGR es bereits an konkreten Angaben dazu fehlt, welche Parameter welche Veränderungen an der Stickoxidemissionen hervorrufen sollten. Vielmehr wird eine Steuerung des Abgasverhaltens (neben einem Thermofenster) in Abhängigkeit von Drehzahl/Last, Luftdruck, Lenkwinkelerkennung, Böschungswinkelerkennung, Umgebungserkennungen, Ansaugtemperatur und barometrischem Druck bzw. in deren Zusammenspiel lediglich pauschal und substanzlos behauptet. Die Ausführungen zur

Manipulation des SCR-Systems bzw. der AdBlue-Einspritzung gehen ins Leere, da das streitgegenständliche Fahrzeug über keinen SCR-Katalysator verfügt. Die behauptete Manipulation des On-Board-Diagnose-Systems (OBD-System) würde, läge sie vor, keine Abschalteinrichtung darstellen; das OBD-System greift auch nach klägerischem Vortrag nicht in die Emissionsbehandlung ein und ist nicht als Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 zu bewerten, da es die Funktion eines Teils des Emissionskontrollsystems selbst weder aktiviert, verändert oder verzögert noch deaktiviert (vgl. BGH, Urteil vom 8. Dezember 2021 – VIII ZR 190/19, Rn. 91, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 7. Juli 2021 – 17 U 63/19, Rn. 54, BeckRS 2021, 21740; OLG Hamm, Urteil vom 28. Januar 2021 – 18 U 21/20, Rn. 164, BeckRS 2021, 10679).

Rn. 6
2. Auch ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ist nicht gegeben.

Rn. 7
a) Der Kläger kann nach diesen Vorschriften lediglich den Differenzschaden geltend machen.

Rn. 8
Grundsätzlich trifft die Beklagte eine Haftung aus diesen Vorschriften auch wegen der nur fahrlässigen Verletzung eines Schutzgesetzes. In einem solchen Fall beschränkt sich der Anspruch der Klagepartei auf den sogenannten Differenzschaden, den die Klagepartei geltend zu machen und darzulegen hat (BGH, Urteil vom 18.12.2023, Az.: Via ZR 1083/22 Rn. 14, 16; BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 23, 29; BGH, Urteil vom 18.09.2023 – VIa ZR 580/21, Rn. 14).

Rn. 9
b) Hieraus folgt zunächst, dass der Kläger mit seinem Hauptantrag unterliegt. Aber auch den nunmehr hilfsweise geltend gemachten Differenzschaden fordert der Kläger vergeblich.

Rn. 10
aa) Ein Anspruch der Klagepartei scheitert an einem fehlenden Verschulden der Beklagten. Diese unterlag hinsichtlich unterstellter Abschalteinrichtungen einem unvermeidbaren Verbotsirrtum.

Rn. 11
(1) Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter i.S.d. § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 II VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. BGH NJW 2023, 2259 Rn. 62) im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH NJW 2023, 3796 Rn. 14).

Rn. 12
Die Beklagte hat hierzu unwidersprochen vorgetragen, die Gesetzeskonformität des Emissionskontrollsystems sei vom technischen Compliance-Gremium der Beklagten überwacht und bestätigt worden. Dieses Compliance-Gremium sei im Jahr 2010 vom damaligen Vorstand der Beklagten u.a. zur Überwachung und Befolgung rechtlicher und technischer Anforderungen an die Fahrzeuge ins Leben gerufen worden und habe sich seit diesem Zeitpunkt in regelmäßigen Abständen getroffen. In dem Compliance-Gremium seien verschiedene Abgesandte des Vorstands zusammengekommen, insbesondere Vertreter aus der Rechts-, Typgenehmigungs- und Entwicklungsabteilung. Diese Abteilungen hätten einen sog. Vice President über sich gehabt, dem sie berichtet hätten. Dieser hätte dann dem Vorstand direkt berichtet. Wenn die streitgegenständliche Parametrierung als unzulässige Abschalteinrichtung zu qualifizieren sein sollte, was derzeit noch im Verwaltungsverfahren geklärt werde, hätten sich die Mitglieder des Compliance-Gremiums und des zuständigen Vorstandes der Beklagten, dem diese über den Vice President regelmäßig Bericht erstatteten, in einem (Verbots-)Irrtum befunden. Damit hat die Beklagte ihren Verbotsirrtum in ausreichender Weise dargelegt.

Rn. 13
(2) Dieser Verbotsirrtum war auch unvermeidbar.

Rn. 14
Der Fahrzeughersteller kann zu seiner Entlastung entweder darlegen, dass sich die EG-Typgenehmigung

auf die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausführung und auch unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteinrichtungen erstreckt (BGH NJW 2023, 2259 Rn. 64). Ob dies vorliegend der Fall ist, kann dahinstehen. Die Beklagte kann sich auch durch den Vortrag und gegebenenfalls Nachweis entlasten, dass ihre Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden wäre (hypothetische Genehmigung). Steht fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat (BGH a.a.O. Rn. 65).

Rn. 15
(2.1) Die Beklagte hat unwidersprochen vorgetragen, dass der Motortyp B16DTH (die hubraumstärkere Version des streitgegenständlichen Motortyps B13DTE) mit im Wesentlichen gleichem Emissionskontrollsystem im Jahr 2017 im Rahmen der Marktüberwachung einer nachträglichen detaillierten Überprüfung durch die niederländische Typgenehmigungsbehörde RDW unterzogen worden sei. Hierbei habe die Beklagte mit dem RDW im Detail die konkrete Funktionsweise des Emissionskontrollsystems besprochen und verschiedene Nachfragen beantwortet. Das RDW habe nach eingehender Untersuchung im Juli 2017 ausdrücklich bestätigt, dass die Funktionsweise des Emissionskontrollsystems aus Motorschutzgründen gerechtfertigt und damit zulässig sei. Dementsprechend wäre eine entsprechende Anfrage, ob das Emissionskontrollsystem in seiner konkreten Ausgestaltung den rechtlichen Anforderungen entspreche, zweifelsfrei bejaht worden – zum Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs durch den Kläger im Jahr 2016 sowie erst Recht zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens bzw. Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung durch die Beklagte im Jahr 2015.

Rn. 16
Davon, dass der streitgegenständliche Motortyp B16DTH mit dem überprüften Motortyp B13DTE vergleichbar war, hat sich der Senat aufgrund des auf seinen Hinweis hin erfolgten weiteren Vortrags der Beklagten überzeugen können. So war die AGR des streitgegenständlichen Motors vor dem Update sogar in einem breiteren Temperaturbereich als beim Motortyp B13DTE aktiv (bis + 34,4 °C statt bis + 33 °C); die AGR-Rate wurde bereits bei 16 °C und nicht erst bei 16,5 °C erhöht; der LNT-Speicherkatalysator war bis + 33,5 °C statt nur bis + 32 °C vollumfänglich aktiv. Zwar wurde beim streitgegenständlichen Motor die AGR-Rate schon ab einer Drehzahl von 2.600 U/min (und nicht erst bei 2.750 U/min) dynamisch reduziert, dafür wurde die AGR-Rate erst bei 3.750 U/min deaktiviert und nicht bereits bei 3.700 U/min. Bei beiden wurde die AGR unterhalb eines Umgebungsluftdrucks von 90 kPa abgeschalten. Mithin hat die Beklagte schlüssig und unwidersprochen eine Vergleichbarkeit dieser beiden Motortypen dargelegt.

Rn. 17
(2.2) Es ist auch davon auszugehen, dass das KBA den streitgegenständlichen Motor bei einer früheren Anfrage nicht beanstandet hätte.

Rn. 18
So hat die Beklagte unwidersprochen vorgetragen, dass das KBA im Januar 2020 in seinem „Bericht zur Wirksamkeit von Software-Updates zur Reduzierung von Stickoxiden bei Dieselmotoren“ einen vergleichbaren Fahrzeugtyp (Opel Corsa 1.3 CDTI) überprüft und daraufhin das entsprechende Software-Update lediglich als freiwillige Servicemaßnahme und nicht als rechtlich erforderliche Maßnahme eingestuft habe, da keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt worden waren (Anlage AOG-9). Dementsprechend hat das KBA mit Bescheid vom 25.02.2021 die Freigabe für eine freiwillige Serviceaktion erteilt (Anlage AOG-4). Dem KBA waren jedenfalls zu diesem Zeitpunkt die streitgegenständlichen Abschalteinrichtungen bekannt.

Rn. 19
Dies ergibt sich schon daraus, dass das KBA das freigegebene Softwareupdate etwa neun Monate später als Verpflichtung bestimmt hat, ohne dass ein zwischenzeitlicher Erkenntnisgewinn des KBA vorgetragen wurde. Dies lässt nur den Schluss zu, dass das KBA die beanstandeten Funktionen auch schon im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs im Jahr 2015 für rechtlich zulässig erachtet hat. Eine Antwort des KBA auf ein Auskunftsersuchen der Beklagten zu diesem Zeitpunkt hätte keinen anderen

Inhalt gehabt. Dies gilt auch für den Zeitpunkt des Kaufs durch die Klagepartei im Jahr 2016. Bei dieser Sachlage fehlt es an einem Verschulden der Beklagten (ebenso OLG Koblenz, Urteil vom 28.07.2022, 7 U 204/22; OLG Köln, Beschluss vom 08.07.2022, 8 U 20/22).

Rn. 20
(2.3) Da es auf die Sachlage bei Inverkehrbringen bzw. (spätestens) beim Erwerb des Fahrzeuges ankommt, spielen spätere Änderungen keine Rolle. Selbst dass das KBA im Dezember 2021 zu einer anderen Rechtsauffassung gelangt ist und daher mittlerweile eine anderweitige Auskunft erteilen würde, ändert nichts an der (hypothetischen) Auskunft, welche die Beklagte zum maßgeblichen Zeitpunkt erhalten hätte, und deren Bedeutung für eine Meinungsbildung bei der Beklagten. Ob sich das RDW dem angeschlossen hat, ist ebenfalls ohne Bedeutung.

Rn. 21
bb) Ein etwaiger Schaden des Klägers ist zudem durch die gezogenen Nutzungen aufgezehrt.

Rn. 22
(1) Der Differenzschaden ist gem. § 287 ZPO zu schätzen und bemisst sich grundsätzlich zwischen 5-15 % des Kaufpreises (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 72 ff.).

Rn. 23
Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindemd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen. Beruft sich der Fahrzeughersteller auf die nachträgliche Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update, kann damit eine Schadensminderung indessen nur verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert. Das wiederum kann nur dann der Fall sein, wenn es nicht seinerseits eine unzulässige Abschalteinrichtung beinhaltet. Die Vorteilausgleichung kann der Gewährung auch eines Schadensersatzes aus § 823 Abs. 2 BGB entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist (BGH, a.a.O. Rn. 80).

Rn. 24
(2) Nach Maßgabe der vom Bundesgerichtshof vorgegebenen Kriterien (BGH, NJW 2023, 2259 Rn. 74 ff.) schätzt der Senat gem. § 287 Abs. 1 ZPO zunächst einen Schaden von 10 % des Kaufpreises. Aufgrund des durchgeführten Software-Updates erachtet der Senat lediglich einen Abschlag von 5 % des Kaufpreises als gerechtfertigt und nimmt damit einen in dieser Höhe verminderten Wert des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags von 12.160,00 € an (12.800,00 € – 640,00 €).

Rn. 25
(3) Auf den Differenzschaden muss sich die Klagepartei die von ihr erlangten Vorteile im Wege der Vorteilsausgleichung anrechnen lassen. Insofern gelten die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum „kleinen“ Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß (BGH, Urteil vom 24.07.2023, VIa ZR 752/22, Rn. 12; BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 80). Die Höhe der anzurechnenden Vorteile kann ebenfalls nach § 287 ZPO geschätzt werden (BGH, Urteil vom 24.07.2023, VIa ZR 752/22, Rn. 12).

Rn. 26
(3.1) Der Nutzungsvorteil des Fahrzeugs ist nach der ständigen Rechtsprechung aller Senate des OLG Bamberg auf der Basis einer Gesamtlaufleistung von 250.000 km zu berechnen. Die Fahrleistung der Klagepartei lag beim Kauf bei 17.942 km und nach der letzten Mitteilung der Klagepartei am 08.01.2025 bei 141.160 km. Damit ist der Nutzungsvorteil der Klagepartei mit 6.796,53 € zu bewerten.

Rn. 27
(3.2) Der Restwert des Fahrzeugs beträgt nach dem unbestrittenen und schlüssigem Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 21.11.2024 mindestens 6.500,00 €.

Rn. 28
Die Beklagte hat insoweit auf die Preisdatenbank des ADAC verwiesen, wo für einen Corsa E 1.3 CDTI S-D (Erstzulassung März 2014, Laufleistung von 141.500 km) ein Händlerverkaufspreis von 5.700,00 €

ausgewiesen werde, dies jedoch ohne die Berücksichtigung der hier verbauten Sonderausstattungen (Anlage AOG-12). Aufgrund der hier verbauten Sonderausstattungen wie u.a. dem Audiosystem Intelli-Link, dem Komfort-Paket 2, einem Lederlenkrad, einer Metallic-/Mineral-effekt-Lackierung sowie LM-Felgen 6x15 sei insoweit ein Aufschlag vorzunehmen. Dazu hat sie unter Vorlage der Anlage AOG-13 auf diverse Verkaufsangebote der Plattform „mobile.de“ hingewiesen. Dort finden sich unter den Filterangaben Opel Corsa E Edition, Erstzulassung 2014-2016, 100.000 km bis 175.000 km Laufleistung, 70 kW, unbeschädigte Fahrzeuge insgesamt 11 Angebote in Bereich von 5.499,00 € bis 7.999,00 € von gewerblichen Anbietern und ein Angebot über 7.999,00 € eines Privatanbieters (EZ 02/2015, 144.000 km).

Rn. 29
(3.3) Damit belaufen sich die Vorteile der Klagepartei auf insgesamt 13.296,53 € (6.796,53 € + 6.500,00 €) und übersteigen damit den Wert des Fahrzeugs zum Kaufzeitpunkt (12.160,00 €) um 1.136,53 €. Insoweit kann eine Anrechnung erfolgen. Da die Vorteile zugleich höher sind als der Wert des Kfz bei Abschluss des Kaufvertrages zuzüglich des Schadens, d.h. letztlich höher als der gezahlte Kaufpreis, ist ein möglicher Differenzschaden vollständig kompensiert.

Rn. 30
c) Aus den gleichen Gründen besteht auch kein Anspruch auf einen Minderwert des Fahrzeugs und kann auch den weiteren Anträgen des Klägers nicht stattgegeben werden.

Rn. 31
3. Damit erweist sich die Berufung des Klägers als unbegründet und ist daher zurückzuweisen.

II.

Rn. 32
1. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Rn. 33
2. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

Rn. 34
3. Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision (§ 543 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 ZPO) liegen nicht vor. Der Senat weicht von der Rechtsprechung des BGH oder anderer Obergerichte nicht ab. Es liegt weder ein Fall von grundsätzlicher Bedeutung vor noch erfordert die Fortbildung des Rechts der[xxx] die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.