OLG Bamberg, Urteil v. 04.08.2025 – 4 U 157/24 e

Titel:

Kein Schadensersatz wegen Verwendung eines Thermofensters

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Leitsätze:

1. Ein Anspruch auf Schadensersatz gem. § 826 BGB wegen einer Abschalteinrichtung am Abgasreinigungssystem eines Fahrzeugs besteht nicht, wenn die Abschalteinrichtung sowohl auf dem Prüfstand als auch im realen Fahrbetrieb gleich arbeitet und keine besondere Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten nachgewiesen werden kann. (Rn. 7 – 16) (redaktioneller Leitsatz)
2. Ein Fahrzeughersteller handelt nicht schuldhaft, wenn er sich in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum über die Zulässigkeit einer Abschalteinrichtung befindet und die zuständige Genehmigungsbehörde diese Praxis jahrelang als unkritisch angesehen hat. (Rn. 28 – 42) (redaktioneller Leitsatz)
3. Ein durch eine unzulässige Abschalteinrichtung verursachter Schaden kann durch ein Software-Update vollständig kompensiert werden, wenn das Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert und vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegeben wurde. (Rn. 48 – 42) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

unvermeidbarer Verbotsirrtum, Software-Update, Schädigungsvorsatz, sittenwidrige Schädigung, Thermofenster, Vorteilsausgleichung

Vorinstanz:

LG Coburg, Endurteil vom 19.11.2024 – 53 O 568/23

Tenor

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Coburg vom 19.11.2024, Az. 53 O 568/23, abgeändert. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Landgerichts Coburg vom 19.11.2024, Az. 53 O 568/23, wird zurückgewiesen.

3. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe

I.

1
Die zulässige Berufung der Beklagten hat Erfolg und führt zur Klageabweisung. Die Berufung der Klägerin mit dem Ziel der weitergehenden Verurteilung bleibt erfolglos. Es besteht kein Anspruch der Klägerin auf Schadensersatz im Zusammenhang mit der Abschalteinrichtung an der Abgasreinigung ihres Fahrzeuges vom Typ Opel Astra Sports Tourer, dessen Herstellerin die Rechtsvorgängerin der Beklagten ist.

2
1. Ein Anspruch gemäß §§ 826, 31 BGB scheidet aus. Die Tatbestandsvoraussetzungen für eine objektiv sittenwidrige Schädigung gemäß § 826 BGB hat die Klägerin nicht hinreichend vorgetragen (a). Überdies fehlt es am Schädigungsvorsatz der Beklagten (b).

3
a) Das Verhalten der Beklagten ist bereits nicht objektiv sittenwidrig.

4

aa) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20, Rn. 29, juris).

5
Die Grundsätze für das Vorliegen einer objektiven Sittenwidrigkeit bei Manipulationen der Abgasbehandlung von Fahrzeugen hat der Bundesgerichtshof in der Grundsatzentscheidung BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 dargelegt. Danach setzt eine objektive Sittenwidrigkeit das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung (a.a.O. Rn. 17, juris), eine besondere Verwerflichkeit des Handelnden (a.a.O. Rn. 18, juris) und die Gefahr der Betriebsbeschränkung oder -untersagung (a.a.O. Rn. 19, juris) voraus.

6
Die besondere Verwerflichkeit besteht, wenn dem Kraftfahrtbundesamt vorgespiegelt wird, das Fahrzeug werde auf dem Prüfstand unter den Motorbedingungen betrieben, die auch im normalen Fahrbetrieb zum Einsatz kommen (a.a.O. Rn. 18, juris), oder im Typengenehmigungsverfahren unzutreffende Angaben über die Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems gemacht werden (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, Rn. 22, juris) oder bei einem implantierten Thermofenster weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen (BGH, Beschluss vom 09. März 2021 – VI ZR 889/20-, Rn. 28, juris).

7
Bei einer Abschalteinrichtung, die – wie hier – im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise arbeitet wie im realen Fahrbetrieb und bei der die Frage der Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantwortet werden kann, kann bei Fehlen sonstiger Anhaltspunkte nicht ohne weiteres unterstellt werden, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen, so dass es bereits an der objektiven Sittenwidrigkeit fehlt (BGH, Beschluss vom 15. September 2021 – VII ZR 101/21 –, Rn. 23, juris, m.w.N.).

8
Darüber hinaus setzt die objektive Sittenwidrigkeit voraus, dass die Verantwortlichen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen (BGH, Beschluss vom 09. März 2021 – VI ZR 889/20 –, Rn. 28, juris). Dabei trägt die Darlegungs- und Beweislast für diese Voraussetzung nach allgemeinen Grundsätzen die Klägerin als Anspruchstellerin (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, Rn. 19, juris).

9
Die Sittenwidrigkeit kann sich aus einer Gesamtschau des festgestellten Verhaltens der Beklagten unter Berücksichtigung des verfolgten Ziels, der eingesetzten Mittel, der zutage getretenen Gesinnung und der eingetretenen Folgen ergeben (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 16). Die Darlegungs- und Beweislast für die die Haupttatsache stützenden Indiztatsachen trägt dabei die Partei, die auch die Haupttatsache zu beweisen hat (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 58, juris).

10
bb) Unter Zugrundelegung des klägerischen Vortrags ist nach Auffassung des Senats nicht auf eine besondere Verwerflichkeit im Handeln der Beklagten zu schließen.

11
Der Einsatz eines sogenannten Thermofensters ist nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen, die dem Urteil des BGH vom 25. Mai 2020 – VIZR 252/19 – zum Motortyp EA 189 zugrunde liegt. Bei dem Einsatz eines Thermofensters, wie die Klägerin für den vorliegenden Fall vorgetragen hat (vgl. KL, Seite 12 f.), fehlt es an einem derartigen arglistigen Vorgehen des beklagten Automobilherstellers, das die Qualifikation seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, Rn. 17, juris).

12

Nach der von der Klägerin beschriebenen Funktionsweise des Thermofensters unterscheidet die im streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Sie weist keine Funktion auf, die bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert, sondern arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Auch das KBA konnte bei der Prüfung keine Hinweise auf eine Prüfstandserkennung feststellen (vgl. Anlage AOG-8, Seite 2). Die geschilderte Funktionsweise reicht für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben.

13
Dabei kann unterstellt werden, dass ein Thermofenster als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist. Der darin liegende – unterstellte – Gesetzesverstoß reicht aber nicht aus, um das Gesamtverhalten der Beklagten als sittenwidrig zu qualifizieren (BGH, Beschluss vom 09. März 2021 – VI ZR 889/20 –, Rn. 26, juris).

14
Entscheidend ist vorliegend, dass sich kein Vortrag dazu findet, welche Motorfunktionen und Abgasregelungen sich bei denselben Umgebungsparametem im Prüfstand anders verhalten als im realen Fahrbetrieb, sodass die Abschalteinrichtung ausschließlich auf dem Prüfstand das Abgasverhalten beeinflusst.

15
Etwas anderes gilt auch nicht für die Funktion der Zyklus-Erkennung. Nach der klägerischen Darstellung wird dabei das Abgasverhalten in Abhängigkeit von Parametern (für unterschiedliche Gänge definierte Kombination aus der Motordrehzahl und der Menge des eingespritzten Diesels) geregelt, die typischerweise bei Durchlaufen des NEFZ-Zyklus auftreten. Letztlich wird dadurch eine Optimierung der Abgasbehandlung bei Einhaltung der Vorgaben im Zyklus erreicht. Bei gleicher Fahrweise im realen Fahrbetrieb ergibt sich allerdings keine abweichende Abgasbehandlung. Für diese Optimierung gelten daher die gleichen Grundsätze wie beim Thermofenster. Auch eine „Optimierung“ an die Prüfbedingungen lässt noch keinen zwingenden Schluss auf eine objektiv sittenwidrige Handlung der Beklagten zu, solange die Abschalteinrichtung nicht ausschließlich auf dem Prüfstand greift (BGH, Beschluss vom 23.02.2022 – VII ZR 602/21 Rn. 25).

16
Auch lässt sich nicht aus unterschiedlichen Abgaswerten im Realbetrieb im Gegensatz zum Prüfzyklus, die durch den Messbericht der DHU (Anlage K5) vorgetragen wurden, auf das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung schließen. Aufgrund der unterschiedlichen äußeren Bedingungen ist eine Vergleichbarkeit nicht gegeben. Die Klägerin trägt selbst vor, dass die Messungen bei einer Lufttemperatur von 2 bis 7 °C vorgenommen wurden, obwohl beim Testzyklus eine Umgebungslufttemperatur von 20 bis 30 °C vorgeschrieben war (vgl. KL, Seiten 3 und 8). Der Hinweis auf Diskrepanzen zwischen Stickoxidemissionen unter Prüfstandbedingungen, die nach damaliger Rechtslage zur Erlangung der Typgenehmigung allein maßgeblich waren, und unter normalen Betriebsbedingungen auf der Straße genügt nicht (BGH, Urteil vom 13. Juli 2021 – VI ZR 128/20 –, Rn. 23, juris).

17
Weitere Umstände, die auf ein verwerfliches Handeln der verantwortlichen Personen bei der Beklagten schließen lassen, werden von der Klägerin nicht vorgetragen. Der Vortrag lässt vermissen, welche verantwortlich handelnden Personen konkret bei welcher Gelegenheit über das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung getäuscht haben und welches Vorstellungsbild sie dabei hatten.

18
cc) Für eine Täuschung des KBA im Typengenehmigungsverfahren ist nichts vorgetragen. Allein aus der Unkenntnis des KBA von einer Abschalteinrichtung kann nicht auf eine Täuschungshandlung der Beklagten geschlossen werden. Zur Täuschung durch aktives Tun trägt die Klägerin nichts vor. Eine Täuschung durch Unterlassen setzt eine Offenbarungspflicht voraus. Diese kann dem klägerischen Vortrag nicht entnommen werden.

19

Der Vortrag der Klägerin lässt Angaben dazu vermissen, welche Täuschungshandlung im Typengenehmigungsverfahren die Beklagte konkret vorgenommen hat. Es bleibt unklar, welche verantwortlich Handelnden der Beklagten wann und in welcher Form das KBA getäuscht haben sollen.

20
Es wird nicht dargelegt, welche Angaben durch das KBA gefordert wurden und welche falschen Angaben die verantwortlich Handelnden der Beklagten daraufhin gemacht haben. Weitere Anhaltspunkte dafür, dass sich das KBA ein weiteres Mal – wie beim Motortyp EA 189 – über die Arbeitsweise des Emissionskontrollsystems im Irrtum befunden hätte, sind weder ersichtlich noch dargetan.

21
Auch aus einer etwaig unterbliebenen Offenlegung der genauen Wirkungsweise des Thermofensters gegenüber dem KBA folgen keine Anhaltspunkte, dass für die Beklagte tätige Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Selbst wenn die Beklagte gegenüber dem KBA – erforderliche – Angaben zu den Einzelheiten der temperaturabhängigen Steuerung unterlassen haben sollte, wäre die Typgenehmigungsbehörde nach dem Amtsermittlungsgrundsatz gemäß § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG gehalten gewesen, diese zu erfragen, um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug zu prüfen (BGH, Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, Rn. 26, juris).

22
dd) Die Beklagte hat auch nicht nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast vorzutragen, zu welchen Gelegenheiten und in welcher Form die Beklagte über die Funktionsweise der Motorsteuerungssoftware getäuscht hat oder wie die Abgasbehandlung von Abschalteinrichtungen beeinflusst wird. Eine sekundäre Darlegungslast wird in den vorliegenden Fällen nur angenommen, soweit die Kenntnis hinsichtlich der Entwicklung und Verwendung der unzulässigen Software von den im Hause der Beklagten für die Motorenentwicklung verantwortlichen Personen als verfassungsmäßig berufene Vertreter gemäß § 31 BGB behauptet wird (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 39, juris) und soweit unklar ist, wer die Entscheidung über den Einsatz der unzulässigen Abschalteinrichtung bei der Beklagten getroffen hat (BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 367/19 –, Rn. 17, juris).

23
Hinsichtlich der Darlegungs- und Beweislast der Sittenwidrigkeit in objektiver Hinsicht verbleibt es bei dem allgemeinen Grundsatz, dass die Klägerin die volle Darlegungs- und Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen trägt (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, Rn. 35).

24
ee) Hinzu kommt, dass die Rechtslage hinsichtlich der Zulässigkeit von Abschalteinrichtungen im Zeitpunkt der Handlung zweifelhaft war. Seit Bekanntwerden der Abgasmanipulationen im Jahr 2015 war die Frage, was unter einer unzulässigen Abschalteinrichtung zu verstehen ist, Gegenstand zahlreicher Rechtsstreitigkeiten. Von einer eindeutigen Rechtslage konnte nicht die Rede sein. Fehlen eindeutige Vorgaben seitens der für die Zulassung und Genehmigung zuständigen Behörden, kann dies nicht den Motorenherstellern zum Vorwurf gemacht werden. Nach dem Bericht der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten Untersuchungskommission Volkswagen, wurden Thermofenster von allen Autoherstellem eingesetzt und mit dem Erfordernis des Motorschutzes begründet. Insoweit ist ein Verstoß betreffend die Auslegung der Ausnahmevorschrift des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 a VO (EG) Nr. 715/2007 nicht eindeutig (vgl. BM-VI, Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen, Stand April 2016). Der Gerichtshof der Europäischen Union hat sich auf Vorlage eines französischen Gerichts mit der Frage der Auslegung der genannten Vorschrift befassen müssen (vgl. EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 – C-693/18, NJW 2021, 1216). Diese rechtliche Unsicherheit gilt auch bei einer Fahrkurvenerkennung (Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 05. Januar 2022 – 2 U 86/21 –, Rn. 29, juris).

25
Daraus schließt der Senat, dass bei den gesetzgeberischen Unscharfen nicht von einem verwerflichen Handeln der Verantwortlichen der Beklagten auszugehen ist. Eine möglicherweise nur fahrlässige Verkennung der Rechtslage genügt aber für die Feststellung der besonderen Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten nicht (BGH, Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20-, Rn. 31, juris).

26

b) Schließlich fehlt es am erforderlichen Schädigungsvorsatz der verantwortlich Handelnden auf Seiten der Beklagten. Allein aus der – unterstellten – objektiven Unzulässigkeit der Abschatteinrichtung folgt kein Vorsatz hinsichtlich der Schädigung der Fahrzeugkäufer. Die rechtliche Zulässigkeit der implementierten Abschalteinrichtungen war sehr umstritten (vgl. oben). Im Hinblick auf die unsichere Rechtslage hat die Klägerin nicht dargetan, dass sich den für die Beklagte tätigen Personen die Gefahr einer Schädigung der Klägerin hätte aufdrängen müssen. Es genügt nicht, wenn die relevanten Tatumstände lediglich objektiv erkennbar waren und der Handelnde sie hätte kennen können oder kennen müssen oder sie sich ihm sogar hätten aufdrängen müssen; in einer solchen Situation ist lediglich ein Fahrlässigkeitsvorwurf gerechtfertigt (BGH, Beschluss vom 15. September 2021 – VII ZR 101/21 –, Rn. 25, juris).

27
2. Ein Anspruch auf Differenzschaden gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV scheidet aus, weil es am Verschulden der Beklagten fehlt (a) und außerdem durch das beim Fahrzeug aufgespielte Motorsteuerungs-Update den Schaden vollständig hat entfallen lassen (b).

28
a) Die Beklagte befand sich in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum und handelte deshalb entgegen der Auffassung des Erstgerichts nicht schuldhaft.

29
aa) Der Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann entlastend wirken. Ein entlastend wirkender Verbotsirrtum kann vorliegen, wenn der Schädiger die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 63, juris).

30
Der Fahrzeughersteller kann zu seiner Entlastung auch darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden (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, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 65, juris).

31
Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – Via ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 63). Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, 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 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, a.a.O., Rn. 62) im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23 –, Rn. 14, juris).

32
Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass der Fahrzeughersteller nicht nur allgemein darlegt, dass die Behörde Abschalteinrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern dass ihm dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten gelingt. Haben mehrere Abschalteinrichtungen Verwendung gefunden, muss der Tatrichter die Einzelheiten der konkret verwendeten Kombination für die Frage einer hypothetischen Genehmigung in den Blick nehmen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 66, juris).

33

Auf das Bestehen einer entsprechenden Verwaltungspraxis kommt es dabei nicht maßgeblich an. Die Grundsätze der hypothetischen Genehmigung gelten mit Rücksicht auf ihren Sinn und Zweck auch, wenn der Fahrzeughersteller eine hypothetische Genehmigung bezogen auf den konkreten Motor einer bestimmten Baureihe nachweist. Neben anderen Indizien kann allerdings aufgrund einer bestimmten, hinreichend konkreten Verwaltungspraxis gemäß § 286 Abs. 1 ZPO auf eine hypothetische Genehmigung geschlossen werden (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 67, juris).

34
bb) Gemessen hieran ist unter Zugrundelegung des unstreitigen Parteivortrags davon auszugehen, dass ein unvermeidbarer Verbotsirrtum vorliegt. Insoweit nimmt der Senat zunächst auf die Feststellungen im Ersturteil Bezug.

35
(1) Der Senat ist davon überzeugt (§ 286 ZPO), dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter über die Rechtmäßigkeit der – unterstellt unzulässigen – Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeuges im Irrtum befanden.

36
Dies schließt der Senat daraus, dass jahrelang seitens des KBA Thermofenster und weitere Abschalteinrichtungen als unkritisch angesehen wurden. Diese Genehmigungspraxis des KBA hat sich erst nach entsprechenden Rechtsäußerungen durch den Generalanwalt und den EuGH in den Jahren 2021 und 2022 geändert (vgl. auch OLG Stuttgart, Urteil vom 28. September 2023 – 24 U 2616/22 –, Rn. 38 ff., juris).

37
Die Beklagte hat 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 (KE vom 18.06.2024, Seite 14 f.). Damit hat die Beklagte nach Auffassung des Senats ausreichend zum Verbotsirrtum vorgetragen (vgl. auch OLG Bamberg, Urteil vom 8. Januar 2025 – 3 U 136/23 –, Rn. 13, juris).

38
Mit Schriftsatz vom 12.10.2024, Seite 3, hat die Klägerin den gesamten Vortrag „Klageerwiderung Rz. 41-55“ „vorsorglich“ mit Nichtwissen bestritten. Mangels Kenntnis des Geschehens vermag das Bestreiten mit Nichtwissen zulässig sein. Das entbindet die Klägerin jedoch nicht vom Erfordernis des substantiierten Bestreitens. Schlichtes Bestreiten genügt nur bei allgemeinen Behauptungen des Gegners. Je detaillierter der Vortrag der beweisbelasteten Partei, um so genauer muss sich auch der Gegner äußern (Musielak/Voit/Stadler, 22. Aufl. 2025, ZPO § 138 Rn. 10, beck-online). Das vorliegende pauschale Bestreiten ist unzureichend und damit unerheblich.

39
Konkret wird durch die Klägerin lediglich bestritten, dass „sich insbesondere nach umfassender Konsultation der Vertreter der Rechtsabteilung der Beklagten die Meinung heraus (bildete), dass normale Betriebsbedingungen im Sinne des Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 solche Bedingungen sind, die jenen im NEFZ-Typ1-Test entsprechen, und dass darüber hinaus der Motorschutz zur Rechtfertigung einer Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auch die aufgrund von Versottung und Verkokung resultierenden Risiken für den Motor und seine Bauteile umfasst“ (vgl. Schriftsatz vom 12.10.2024, Seite 3). Das betrifft jedoch allein die Frage, ob sich die Verantwortlichen der Beklagten über die Voraussetzungen der „normalen Betriebsbedingungen“ im Irrtum befanden.

40
Der Senat konnte sich aufgrund der – wegen des pauschalen Bestreitens – unstreitigen Tatsachen und der Genehmigungspraxis des KBA die Überzeugung bilden, dass sich die Verantwortlichen der Beklagten im Irrtum über die Zulässigkeit der temperaturgesteuerten Abschalteinrichtungen befanden.

41
(2) Der Senat ist auch davon überzeugt (§ 286 ZPO), dass bei Verkauf des Fahrzeuges auf Anfrage der Beklagten bei der zuständigen Genehmigungsbehörde hypothetisch die Auskunft erteilt worden wäre, dass gegen die Verwendung der Abschalteinrichtungen im vorliegenden Fahrzeug keine rechtlichen Bedenken bestehen.

42
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, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 65).

43
Als die Beklagte das im Streit stehenden Fahrzeug in Verkehr brachte, war die Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union, wonach eine solche Vorrichtung eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstelle (vgl. EuGH, Urt. v. 17.12.2020, C-398/18 = BeckRS 2020, 35477 Rn. 109 ff.), noch nicht ergangen. Nach Kenntnis des Senats aus zahlreichen anderen Verfahren betreffend den sog. Abgasskandal (§ 291 ZPO) ging vielmehr das Kraftfahrt-Bundesamt wie auch die zuständige niederländische Typgenehmigungsbehörde RDW von der Zulässigkeit sog. „Thermofenster“ aus. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat jahrelang die „Thermofenster“ sämtlicher Fahrzeughersteller genehmigt und hat im Rahmen des Amtsermittlungsgrundsatzes auch keinen Grund zur Nachfrage bezüglich der konkreten Ausgestaltung der jeweils verbauten „Thermofenster“ gesehen. Darüber hinaus hat sich das Kraftfahrt-Bundesamt gegen den gerichtlichen Versuch der Deutschen Umwelthilfe, ein Vorgehen gegen „Thermofenster“ zu erzwingen, auch noch nach Erlass der o.g. Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union zur Wehr gesetzt (vgl. VG Schleswig NVwZ 2023, 851 ff.). Aufgrund dieser eindeutigen, über viele Jahre gleichbleibenden Verwaltungspraxis des Kraftfahrt-Bundesamts sowie der genannten weiteren Umstände ist der Senat davon überzeugt, dass die Beklagte auf eine entsprechende Anfrage bei der zuständigen Typgenehmigungsbehörde die Mitteilung erhalten hätte, die Verwendung des „Thermofensters“ sei zulässig.

44
Die Beklagte hat zudem unwidersprochen vorgetragen, dass der streitgegenständliche Motortyp B16DTH (vgl. KL, Seite 6) in den Jahren 2016 und 2017 im Rahmen der Marktüberwachung einer nachträglichen detaillierten Überprüfung durch die niederländische Typgenehmigungsbehörde RDW unterzogen worden sei (KE, Seite 8). 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.

45
Unerheblich ist das rein vorsorgliche Bestreiten durch die Klägerin, dass die Beklagtenseite dem RDW im Detail die klägerseits behauptete Funktionsweise des Emissionskontrollsystems offenbart hat und der TÜV-Hessen fortlaufend „vor Ort“ und dementsprechend eingehend über die in den Fahrzeugen verwendete Technik einschließlich der konkreten von der Klagepartei dargelegten Funktionsweise der Emissionskontrollsysteme informiert gewesen sei (Replik, Seite 13). Im fraglichen Zeitraum wurde amtsbekannt über den Abgasskandal und die von den Automobilherstellern verwendeten Abschalteinrichtungen publiziert. Der Senat geht daher davon aus, dass unabhängig von dem Inhalt der übermittelten Informationen eine umfassende Prüfung durch den RDW stattfand.

46
Es steht daher zur Überzeugung des Senats fest, dass die zuständige Behörde, hätte sich die Beklagte bei ihr nach ihrer Auffassung erkundigt, die Ansicht der Beklagten zur Zulässigkeit der Wirkungsweise des im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Emissionskontrollsystems bestätigt hätte. Ein – auch nur fahrlässiges – schuldhaftes Verhalten der Beklagten scheidet aus.

47
Unerheblich ist eine später tatsächlich geänderte Auffassung der Typgenehmigungsbehörde, weil es auf die Sachlage bei Inverkehrbringen bzw. (spätestens) beim Erwerb des Fahrzeuges ankommt (OLG Bamberg, Urteil vom 8. Januar 2025 – 3 U 136/23 –, Rn. 21, juris).

48
b) Schließlich fehlt es vorliegend an einem Schaden der Klägerin. Ein etwaiger Minderwert des Fahrzeuges ist durch das aufgespielte Software-Update vollständig kompensiert.

49
aa) Für die Schadensentstehung ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses maßgebend. Eine etwaige Aufwertung des Fahrzeugs durch ein Software-Update als nachträgliche Maßnahme der Beklagten ist im Wege der Vorteilsausgleichung zu berücksichtigen. Eine solche Aufwertung setzt allerdings voraus, dass das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert (BGH, Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 267/20 –, Rn. 33, juris). 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, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rn. 80, juris), bb)

50
Das Software-Update wurde nach Prüfung durch das KBA freigegeben. Es wurde nach Prüfung durch das KBA mit dem Hinweis freigegeben, dass die Abgasnachbehandlung nunmehr korrekt arbeitet (Anlage AOG-3). Die Freigabeerklärung des KBA bezieht sich auf die von dem Hersteller durchzuführenden Maßnahmen, die die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge gewährleisten sollen. Zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen, auch bereits im Verkehr befindlichen, Fahrzeuge waren die unzulässigen Abschalteinrichtungen, entsprechend Artikel 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Übereinstimmung mit Artikel 5 Abs. 2 S. 1 dieser Verordnung, zu entfernen (vgl. Anlage AOG-3). Mit dem Widerspruchsbescheid vom 16.07.2023 (Anlage AOG-9) bestätigt das KBA, dass unzulässige AGR-Korrekturen nicht mehr festgestellt wurden. Auch die Software wurde durch das KBA auf unzulässige Abschalteinrichtungen hin überprüft.

51
Nach Auffassung des Senats hat sich dadurch die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert. Der Senat ist deshalb davon überzeugt (§ 286 ZPO), dass wegen der streitgegenständlichen Abschalteinrichtungen die Gefahr einer Betriebsbeschränkung nicht mehr besteht.

52
Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Tatsache, dass die Deutsche Umwelthilfe e.V. gegen die Freigabebescheide des KBA gerichtlich vorgeht. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass das Update nicht geeignet wäre, den geltend gemachten Grund für den Rückruf des Fahrzeugs zu beseitigen, hat die Klägerin damit nicht dargelegt. Das Klageverfahren wurde offenkundig pauschal gegen alle Freigabebescheide des KBA angestrengt (vgl. Anlage K16), ohne konkrete Mängel im Prüfungsverfahren darzulegen. Ob eine – nicht nur rein theoretische – Gefahr der Betriebsuntersagung gegeben ist, lässt sich den vorgelegten Unterlagen nicht entnehmen. Die vom Senat gewonnene Überzeugung einer Schadenskompensation wird hierdurch nicht erschüttert.

53
3. Einen Anlass zur Einleitung eines Vorlageverfahrens oder zur Aussetzung des Verfahrens entsprechend § 148 ZPO im Hinblick auf das durch das Landgericht Ravensburg initiierte Vorlageverfahren (vgl. BBKI vom 19.02.2025, Seite 15) sieht der Senat nicht.

54
Diese Rechtsfragen sind durch die einschlägige Rechtsprechung des BGH hinreichend geklärt. Überdies fehlt es an der Vorgreiflichkeit der Rechtsfragen, weil die entscheidungserhebliche Frage, ob durch ein Update, das die Wirkung einer verbauten unzulässigen Abschalteinrichtung beseitigt, eine vollständige Schadenskompensation eintritt, nicht Gegenstand des Vorlageverfahrens ist.

II.

55

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit erfolgte gemäß §§ 709 S. 1 und S. 2, 713 ZPO. Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.