OLG Nürnberg, Endurteil v. 26.11.2025 – 2 U 2657/22

Titel:

Voraussetzungen und Grenzen von Schadensersatzansprüchen wegen sittenwidriger Schädigung und Differenzhypothesenvertrauensschadens im Zusammenhang mit Motorsteuerungs-Updates (hier: Opel Astra 1.6 CDTi)

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
FahrzeugemissionenVO Art. 5 Abs. 2
VO (EG) Nr. 692/2008 Art. 3 Nr. 1, Nr. 6
ZPO § 138 Abs. 3, § 286

Leitsätze:

1. Der Einsatz eines Thermofensters ist nicht mit der Umschaltlogik, wie sie dem Motor EA 189 zugrunde liegt, zu vergleichen, die unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielte und einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugerwerber in der Bewertung gleichsteht; der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems ist hingegen nicht von vornherein durch Arglist geprägt, da er nicht dazu führt, dass bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und der Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert wird, sondern diese arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. (Rn. 9) (redaktioneller Leitsatz)
2. Von einem unvermeidbaren Verbotsirrtum kann ausgegangen werden, wenn die Herstellerin darlegt, dass sie zum Zeitpunkt der Produktion des Fahrzeugs ebenso wie zum Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs an den Käufer, mit allen Verantwortlichen in ihrem Unternehmen von der Rechtmäßigkeit der Abschalteinrichtung ausging. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)
3. Eine hypothetische Genehmigung kann angenommen werden, wenn das RDW bei einer nachträglichen Überprüfung ausdrücklich bestätigt, dass die Funktionsweise des Emissionskontrollsystems aus Motorschutzgründen gerechtfertigt und damit zulässig ist. (Rn. 24) (redaktioneller Leitsatz)
4. Ein Software-Update kann im Wege der Vorteilsausgleichung einen Differenzschaden vollständig ausgleichen, wenn es die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert und es seinerseits keine unzulässigen Abschalteinrichtungen beinhaltet. (Rn. 29) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Opel, unzulässige Abschalteinrichtung, arglistige Täuschung, Thermofenster, Compliance-Gremium, ins Blaue hinein, Differenzschaden, Software-Update, unvermeidbarer Verbotsirrtum, verfassungsmäßig berufener Vertreter

Vorinstanz:

LG Ansbach, Urteil vom 09.08.2022 – 3 O 629/22

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Ansbach vom 09.08.2022, Az. 3 O 629/22, 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 Ansbach ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 5.324,19 € festgesetzt.

Entscheidungsgründe

I.

1
Von der Darstellung des Sachverhalts wird gem. §§ 540 Abs. 2, 313 a Abs. 1 ZPO abgesehen.

II.

2
Die zulässige Berufung des Klägers ist unbegründet.

3
Der Kläger hat weder aus eigenem noch aus abgetretenem Recht (Anlage K10 b) im Zusammenhang mit dem am 16.11.2015 bestellten (Anlage K1) und am 03.02.2016 erstmals zugelassenen (Anlage K10a) streitgegenständlichen Neufahrzeug, Opel Astra 1.6 CDTi (81 kw) einen Anspruch gegen die Beklagte in Höhe von 2.757,42 € nebst Zinsen aus § 826 BGB oder aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV bzw. Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007/EG.

4
1. Ein Anspruch wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung scheidet aus. Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 826 BGB erfordern eine vorsätzliche Schadenszufügung in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise. Der Kläger hat ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht substantiiert vorgetragen. Im Einzelnen:

5
a) 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. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (vgl. BGH ZIP 2021, 297; BGH, Urteil vom 09.03.2021, Az.: VI ZR 889/20).

6
b) Unterstellt der Senat für die Beurteilung der Erfolgsaussichten der Berufung bei Auslieferung vorhandene unzulässige Abschalteinrichtungen, so kann allenfalls davon ausgegangen werden, dass diese im Grundsatz auf dem Prüfstand und im realen Betrieb in gleicher Weise arbeiten.

7
Die Klagepartei behauptet zwar darüber hinaus eine Prüfstandserkennung mit Umschaltlogik. Dies erfolgt jedoch nur unsubstantiiert und ins Blaue hinein. Es kommt daher nicht mehr entscheidend darauf an, ob angesichts der gegenüber dem Bestellvorgang im November 2015 zeitlich erst nachgelagerten Entwicklungen der Beklagten und der im Jahr 2017 dem KBA zur behördlichen Freigabe vorgestellten Software-Updates, die am 25.02.2021 zu einer uneingeschränkten Freigabe führten (Anlage AOG-4) von einer relevanten Verhaltensänderung ausgegangen werden kann.

8
aa) Nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung ist der Sachvortrag zur Begründung eines Klageanspruchs schlüssig und als Prozessstoff erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet sind, das geltend gemachte Recht als in ihrer Person entstanden erscheinen zu lassen. Das Gericht muss anhand des Parteivortrages beurteilen können, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Dabei ist die Angabe näherer Einzelheiten nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat. Hat eine Partei keine unmittelbare Kenntnis von den ihrer Behauptung zugrundeliegenden Vorgängen, darf sie auch von ihr nur vermutete Tatsachen als Behauptungen in den Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels

entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde keine sichere Kenntnis von den Einzeltatsachen hat (BGH, Urteil vom 13.7.2021 – VI ZR 128/20). Unbeachtlich ist der auf Vermutungen gestützte Sachvortrag einer Partei allerdings dann, wenn die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist allerdings Zurückhaltung geboten; in der Regel wird sie nur bei Fehlen jeglicher tatsächlichen Anhaltspunkte vorliegen (vgl. BGH, Urteil vom 16.9.2021 – VII ZR 190/20 –, juris; BGH, Urteil vom 13.7.2021 – VI ZR 128/20 –, juris; BGH, Urteil vom 26. April 2022, Az.: VI ZR 435/20 – juris). Auch nach diesem strengen Maßstab fehlt es im Vortrag der Klagepartei an Anhaltspunkten für ihre Behauptung. Insoweit wird auf die zutreffenden Ausführungen im angefochtenen Urteil Bezug genommen. Auf eine besondere Verwerflichkeit auf Seiten der Beklagten kann in Anbetracht des klägerischen Vortrags nicht geschlossen werden.

9
bb) 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. Während eine Umschaltlogik, wie sie dem Motor EA 189 zugrunde liegt, unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielte und einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugerwerber in der Bewertung gleichsteht, ist der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems nicht von vornherein durch Arglist geprägt. Sie führt nicht dazu, dass bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und der Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert wird, sondern arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand etc., vgl. Art. 5 III a der VO [EG] Nr. 715/2007 i.V.m. Art. 3 Nr. 1 und 6, Anh. III der VO [EG] Nr. 692/2008 der Kommission v. 18.7.2008 zur Durchführung und Änderung der VO [EG] Nr. 715/2007 [ABl. 2008 L 199 v. 28.7.2008, 1 ff.]) i.V.m. Abs. 5.3.1 und Anh. 4 V.3.1, VI.1.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 (ABl. 2006 L 375 v. 27.12.2006, 246 ff.) entspricht die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand (BGH, Beschluss vom 9.3.2021 – VI ZR 889/20 Rn. 27). Die Klagepartei trägt auch nicht weiter dazu vor, welche Motorfunktionen und Abgasregelungen sich bei denselben Umgebungsparametern im Prüfstand anders verhalten sollen als im realen Fahrbetrieb, sodass die Abschalteinrichtung ausschließlich auf dem Prüfstand das Abgasverhalten beeinflusst. Die Ausführungen des Bundesgerichtshofs zum sogenannten Thermofenster sind auf die weiteren Abschalteinrichtungen zu übertragen, da auch hier ein Gleichlauf auf dem Prüfstand und im realen Straßenbetrieb besteht. Nach mittlerweile gefestigter Rechtsprechung müssen in einem solchen Fall weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 16.9.2021 – VII ZR 190/20 Rn. 13).

10
Bei den bei der Beklagten handelnden Personen müsste zunächst das Bewusstsein vorgelegen haben, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Dies konnte die Klagepartei jedoch nicht darlegen, sondern sie beschränkt sich auf bloße nicht fundierte Vermutungen. Von der Unzulässigkeit der behaupteten Abschalteinrichtungen mag zwar zu ihren Gunsten ausgegangen werden können. Die Auslegung des Unionsrechts zur Zulässigkeit eines Thermofensters wurde jedoch erst durch Urteil des EuGH vom 14.07.2022 (C-134/20) konkretisiert. Auch das KBA erteilte dem Thermofenster vorher eine Genehmigung (siehe EuGH a.a.O.). Es waren jedenfalls im Vorfeld der EuGH-Entscheidung auch andere Rechtsauffassungen verbreitet. Die Klagepartei konnte daher nicht darlegen, dass die handelnden Personen der Beklagtenpartei zumindest billigend in Kauf nahmen, mit den Abschalteinrichtungen gegen europäisches Recht zu verstoßen. Eine – an dieser Stelle noch zu Gunsten der Klagepartei unterstellbare (dazu s.u.) – nur fahrlässige Verkennung der Rechtslage würde für die objektive Sittenwidrigkeit nicht genügen (vgl. BGH, Beschluss vom 09.03.2021 – VI ZR 889/20, Rn. 27).

11
cc) Auch eine Täuschung der Genehmigungsbehörden wird von der Klagepartei ohne ausreichende Tatsachengrundlage lediglich vermutet. Sie leitet eine solche im Wesentlichen aus der Tatsache des Rückrufs her. Dieser mag aber ohne weiteres auch auf einer geänderten Rechtsauffassung des KBA

beruhen. Die Beklagte trifft aber die Darlegungs- und Beweislast für Umstände, aus denen sich die Verwerflichkeit des Handelns der Mitarbeiter der Beklagten begründen soll (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19, Rn. 19).

12
dd) Die von der Klagepartei behauptete Manipulation des OBD-Systems ließe nicht auf einen bewussten Gesetzesverstoß oder ein auf Täuschung der Genehmigungsbehörden abzielendes sittenwidriges Verhalten schließen. Das OBD-System unterscheidet nicht zwischen einer zulässigen oder einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Arbeitet diese daher wie programmiert, liegt keine Fehlfunktion vor und das OBD-System kann eine solche auch nicht anzeigen (vgl. BGH, Urteil vom 08.12.2021 VIII ZR 190/19, Rn. 91; BGH, Urteil vom 28.10.2021 III ZR 261/20, Rn. 27).

13
ee) Das Vorbringen der Klagepartei zu einer zeitbasierten Abschalteinrichtung, wonach die Abgasreinigung mit einer Softwarefunktion versehen sei, die nach 1180 Sekunden nach Motorstart in einen anderen Betriebsmodus (den schmutzigen Abgasmodus) wechsele und auf eine Reduzierung der Emissionsminderungsmaßnahmen umschalte, rechtfertigt ebenfalls nicht den Rückschluss auf die Annahme einer besonders verwerflichen Gesinnung.

14
Die Beklagte hat diesen Vortrag (Klageschrift vom 30.06.2022, S. 4, Bl. 4 d.EA; Schriftsatz vom 17.11.2022, S. 4, Bl. 12 d. BA) in prozessual beachtlicher Weise bestritten (so schon Klageerwiderung vom 01.08.2022, S. 8, Bl. 57 d.EA). Die AGR in dem streitgegenständlichen Fahrzeug werde ihrem Vorbringen zufolge nicht zeitabhängig moduliert. Weitere Umstände, die einen Rückschluss auf das Vorhandensein einer solchen Abschalteinrichtung annehmen ließen, trägt die Klagepartei schon nicht vor. Ebenso fehlt es an ausreichenden Anhaltspunkten dafür, dass es in den Fällen einer implementierten Timerfunktion nach Ablauf von 1180 Sekunden zu einer „schlagartigen“ Reduktion der Abgasrückführung kommt.

15
Unabhängig davon rechtfertigte auch das Vorhandensein eines solchen Mechanismus nicht eine Haftung der Beklagten nach § 826 BGB. Denn die Ausführungen des BGH zum sogenannten Thermofenster sind auf die zeitbasierte Abschalteinrichtung zu übertragen, da auch hier ein Gleichlauf auf dem Prüfstand und im realen Straßenbetrieb besteht. Denn nach dem Vortrag der Klagepartei wäre davon auszugehen, dass die Abgasreinigung in den 1180 Sekunden nach dem Motorstart bei jeder Inbetriebnahme des Fahrzeugs – gleich ob auf dem Rollenprüfstand oder im Straßenbetrieb – voll aktiv ist. Dass dieser von der Timerfunktion angeblich vorgegebene Zeitraum nur vergleichsweise kurz bemessen ist, rechtfertigt dabei keine andere Beurteilung (BGH, Urteil vom 27.11.2023 – Via ZR 1425/22, Rn. 16, juris im Anschluss an OLG Bamberg, Beschluss vom 17.08.2022 – 10 U 56/22, Rn. 51, juris; vgl. bereits BGH, Beschluss vom 29.09.2021 – VII ZR 126/21, Rn. 17, juris). Es besteht letztlich ein Wertungsunterschied zu einer Einrichtung, die ausschließlich auf dem Prüfstand funktioniert. Die Abgasbehandlung würde vorliegend nicht nur auf Kurzstrecken, sondern auch nach jeder Pause erneut starten.

16
c) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die von der Klagepartei vorgetragenen Umstände weder ausreichen, um auf das Bewusstsein der Rechtswidrigkeit der bei der Beklagten verantwortlichen Personen schließen zu können, noch auf eine für den behaupteten Schaden kausale Täuschung der zuständigen Genehmigungsbehörden. Denn hinzu kommt schließlich auch, 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 daher nicht die Rede sein, sodass der Rückschluss auf besonders verwerfliches Handeln auch hierdurch erschwert ist. Eine sekundäre Darlegungslast bei der Beklagten wird durch das klägerische Vorbringen damit ebenfalls nicht ausgelöst.

17
2. Ein Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzhypothesenvertrauensschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV scheidet ebenfalls aus.

18

Es fehlt einerseits am Verschulden der Beklagten, zudem ist durch das beim Fahrzeug aufgespielte Motorsteuerungs-Update der Schaden vollständig kompensiert.

19
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.

20
a) Die Beklagte hat ihren Rechtsirrtum hinreichend dargelegt.

21
Seitens des KBA sind Thermofenster und weitere Abschalteinrichtungen über viele Jahre als unkritisch angesehen worden. 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). Die Beklagte hat in der Berufungsinstanz weiter mit Schriftsatz vom 02.10.2025 (S. 3, Bl. 221 d. BA) 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 sie dargelegt, dass sie zum Zeitpunkt der Produktion des Fahrzeugs ebenso wie zum Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs an die Klagepartei, mit allen Verantwortlichen in ihrem Unternehmen, die ebenfalls zu den Fachkreisen zu zählen sind, von der Rechtmäßigkeit der Abschalteinrichtung ausging. Damit hat die Beklagte nach Auffassung des Senats ausreichend zum Verbotsirrtum vorgetragen (so auch OLG Bamberg, Urteil vom 8. Januar 2025 – 3 U 136/23 –, Rn. 13, juris; OLG Bamberg, Urteil vom 04.08.2025, 4 U 157/24, BeckRS 2025, 19214).

22
Die Klagepartei hat auf dieses tatsächliche Vorbringen nicht erwidert, sodass dieses als zugestanden zu behandeln war, § 138 Abs. 3 ZPO. Sie hat mit Schriftsatz vom 07.10.2025 lediglich die Auffassung vertreten, die Beklagte könne sich aufgrund der Entscheidung des EuGH vom 01.08.2025, Az. C-666/23, nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen. Der Bundesgerichtshof hat allerdings in seiner Entscheidung vom 03.09.2025, Via ZR 26/24, BeckRS 2025, 22877) das Verschuldensprinzip nicht in Frage gestellt und auch nicht das Berufen auf einen Verbotsirrtum ausgeschlossen (so auch OLG Stuttgart Urt. v. 1.10.2025 – 23 U 1834/21, BeckRS 2025, 26046). Wie sich aus § 823 Abs. 2 S. 2 BGB ergibt, tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein, selbst wenn nach dem Inhalt des Schutzgesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich ist. Auch unter Ausschöpfung der Grenzen zulässiger Gesetzesauslegung kommt die Ableitung einer verschuldensunabhängigen Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB nicht in Frage (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris, Rn. 37; siehe auch BGH Urteil vom 03. September 2025 – VIa ZR 26/24, juris, Rn. 9). Nichts anderes kann unter Berücksichtigung einer unionrechtskonformen Auslegung gelten. Denn nach der Rechtsprechung des EuGH findet eine solche Auslegung des nationalen Rechts ihre Grenze in einem im Gesetz zum Ausdruck kommenden Willen des nationalen Gesetzgebers (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris, Rn. 37). Nachdem der EuGH einen Schadensersatzanspruch des Käufers für den Fall einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht unmittelbar aus dem Unionsrecht abgeleitet hat, muss es dabei bleiben, dass ein Verschulden Voraussetzung eines Schadensersatzanspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – Via ZR 335/21, juris, Rn. 36; siehe auch BGH Urteil vom 03. September 2025 – VIa ZR 26/24, juris, Rn. 9)

23

Um danach von einem Verbotsirrtum ausgehen zu können, genügt es zwar nicht schon, dass die Beklagte sich darauf beruft, ihr sei eine EG-Typgenehmigung erteilt worden bzw. ihr wäre bei Nachfrage (hypothetisch) eine Genehmigung erteilt worden. Denn eine solche Genehmigung bzw. 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, juris Rn. 79 ff. und BGH Urteil vom 03. September 2025 – VIa ZR 26/24, juris, Rn. 10).

24
Allerdings beschränkt sich das Vorbringen der Beklagten nicht auf die bloße Behauptung, ihr wäre hypothetisch eine Genehmigung erteilt worden. Denn sie hat – ebenfalls unwidersprochen geblieben – für den Zeitraum kurz nach Erwerb des Fahrzeugs des Klägers weiter vortragen lassen, dass ein mit der streitgegenständlichen Motortypbaureihe B16 im wesentlichen identisch operierendes Emissionskontrollsystem im Jahr 2017 – und damit kurz nach dem streitgegenständlichen Erwerbsvorgang – im Rahmen der Marktüberwachung einer nachträglichen detaillierten Überprüfung durch die niederländische Typgenehmigungsbehörde RDW unterzogen worden sei (Schriftsatz vom 2.10.2025, S. 5, Bl. 223 d. BA). Die RDW habe die Typgenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug erteilt. Hierbei habe Opel mit dem RDW im Detail die konkrete Funktionsweise des Emissionskontrollsystems besprochen und verschiedene Nachfragen beantwortet. Das RDW habe nach eingehender Untersuchung ausdrücklich bestätigt, dass die Funktionsweise des Emissionskontrollsystems aus Motorschutzgründen gerechtfertigt und damit zulässig sei.

25
Die Beklagte hat danach zu ihrer Entlastung hinreichend – und insoweit auch unwidersprochen – dargelegt, dass ihre Rechtsauffassung von der für die EG-Typgenehmigung zuständigen niederländischen Behörde bestätigt worden ist.

26
Ferner habe auch das KBA die konkrete Bedatung der ursprünglichen Software spätestens seit 2016 – und damit seit dem Jahr der Auslieferung des Fahrzeugs an die Klagepartei – gekannt und habe in Kenntnis der parameterabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems keine Einwände erhoben.

27
In einem solchen Fall, in dem der Hersteller aber seinem unwidersprochen gebliebenem Vorbringen zu Folge vor Inverkehrbringen die Gesetzeskonformität des Emissionskontrollsystems von einem technischen Compliance-Gremium überwachen lässt, das diese bestätigte und auch kurze Zeit nach Inverkehrbringen im Rahmen der Marktüberwachung mit einer Typgenehmigungsbehörde eines Mitgliedstaates eine detaillierte Prüfung mit beanstandungsfreiem Ergebnis vornehmen lässt, fehlt es jedenfalls an einer Fahrlässigkeit des Fahrzeugherstellers im Hinblick auf eventuell dennoch vorhandene unzulässige Abschalteinrichtungen im Emissionskontrollsystem des Fahrzeugs. Deutlich spätere Änderungen der Rechtsauffassungen sowie der Umstand, dass das KBA erst mehrere Jahre später (in 2021) einen Rückruf veranlasst hatte, nachdem es, wie ebenfalls unerwidert vorgetragen (Schriftsatz vom 2.10.2025, S. 5, Bl. 223 d. BA) – bereits in 2016 und damit über mehrere Jahre über die Bedatung informiert war, spielen dabei keine maßgebliche Rolle, da es auf den Zeitpunkt des Inverkehrbringens ankommt. Vielmehr steht danach fest, dass gegen die Verwendung der vorhandenen Abschalteinrichtungen im vorliegenden Fahrzeug keine rechtlichen Bedenken bestanden und die Beklagte hierauf auch vertrauen durfte.

28
b) Letztlich ist ein denkbarer Differenzhypothesenvertrauensschaden aber auch durch das Vorhandensein des Software-Updates vollständig kompensiert worden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Klagepartei dieses hat aufspielen lassen (OLG Karlsruhe Urt. v. 27.8.2025 – 14 U 55/25, BeckRS 2025, 22890, Rz. 17), sodass die zwischen den Parteien streitig diskutierte Frage, ob der Kläger sein mit Wildschäden versehenes Fahrzeug zu einem marktüblichen Restwert veräußerte, nachdem diese – jedenfalls seinem Vorbringen zu Folge – fachmännisch repariert worden waren, ebenfalls keine Entscheidungsrelevanz besitzt.

29
Die Rechtsprechung berücksichtigt eine etwaige Aufwertung des Fahrzeugs durch ein Software-Update im Wege der Vorteilsausgleichung. Ein solches kann danach dazu führen, dass der Differenzschaden

vollständig ausgeglichen ist, wenn es die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert und es seinerseits keine unzulässigen Abschalteinrichtungen beinhaltet (BGH, Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 267/20 –, Rn. 33; BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 80).

30
Davon ist im Streitfall auszugehen.

31
Zur Sicherstellung eines niedrigen Emissionsniveaus führte das KBA bei dem von der Beklagten entwickelten und am 17.07.2017 zur Freigabe vorgestellten Update eine Softwareanalyse sowie Prüfungen der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems durch, es bezog dabei auch Prüfberichte eines vom KBA benannten Technischen Dienstes in die Prüfungen ein. Das von der Beklagten entwickelte Software-Update wurde nach dieser Prüfung am 25.02.2021 durch das KBA mit dem Hinweis freigegeben, dass die Abgasnachbehandlung nunmehr korrekt arbeite, keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt worden und auch kein Einfluss auf Schadstoffemissionen und die Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen, auf Kraftstoffverbrauchswerte und Co2-Emissionen, die Motorleistung und das maximale Drehmoment sowie auf die Geräuschemissionen vorhanden seien (Anlage AOG-4). Der anschließende Rückruf mit Bescheid vom 02.12.2021 erfolgte zur Durchführung von entsprechenden Maßnahmen der Beklagten, 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-6, S. 2). Sowohl mit dem Widerspruchsbescheid vom 16.07.2024 (Anlage AOG-7) als auch mit der Auskunft vom 11.01.2024 (Anlage AOG-6) bestätigt das KBA, dass unzulässige AGR-Korrekturen nicht mehr festgestellt wurden, sodass sämtliche vom Kläger behaupteten Abschalteinrichtungen mit umfasst sein müssen. Soweit die Klagepartei schriftsätzlich bestreitet, dass durch das Update sämtliche unzulässigen Abschalteinrichtungen entfernt worden seien und noch immer eine Stillegung drohe (Schriftsatz vom 7.10.2025, S. 3, Bl. 243 d. BA), führt dies zu keinem anderen Ergebnis. Denn die Stellungnahme des KBA und der Widerspruchsbescheid vom 16.07.2024 datieren auf Zeitpunkte deutlich nach der auf den EuGH folgenden Entscheidung des BGH vom 26.06.2023 sodass davon auszugehen ist, dass sie auch den infolge der EuGH-Rechtsprechung geänderten Rechtsauffassungen zur Zulässigkeit von Abschalteinrichtungen hinreichend Rechnung tragen. Dies wird insbesondere auch dadurch deutlich, dass das KBA am 16.07.2024 mit Bezug dazu ausführt, die AGR-Korrekturen würden nicht als unzulässig bewertet. Die in den Urteilen des EuGH aufgeführten Temperaturschwellen innerhalb derer eine Reduktion der AGR für unzulässig gehalten werde, würden in den hier vorliegenden Fällen deutlich unter- bzw. überschritten (Anlage AOG-7, S. 2).

32
Zur Überzeugung des Senats hat sich damit durch die zwingend vorzunehmende Maßnahme die Gefahr von Betriebsbeschränkungen derart signifikant reduziert, dass mit einer solchen nicht mehr zu rechnen ist. Der Senat ist deshalb davon überzeugt (§ 286 ZPO), dass wegen der streitgegenständlichen Abschalteinrichtungen die Gefahr einer Betriebsbeschränkung nicht mehr besteht.

33
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, sind nicht ersichtlich. Das Klageverfahren wurde offenkundig pauschal gegen alle Freigabebescheide des KBA angestrengt, wie sich aus der Erwiderung des KBA auf den Widerspruch vom 16.07.2024 (Anlage AOG-7) ergibt. Konkrete Mängel im Prüfungsverfahren sind nicht ersichtlich. Die vom Senat gewonnene Überzeugung einer Schadenskompensation wird hierdurch nicht erschüttert.

III.

34
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

35

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in den §§ 709, 713 ZPO. Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.