Oberlandesgericht Nürnberg - Endurteil vom 17.12.2025 - 2 U 1306/21

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-37212

Navigation | Inhalt | Anspruchsausschluss wegen Maßnahmen zur Beseitigung unzulässiger Abschalteinrichtungen und vollständiger Kompensation des Differenzschadens durch Software-Update

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 29.03.2021, Az. 19 O 5436/20, wird zurückgewiesen.

2. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens sowie die durch das Rechtsbeschwerdeverfahren entstandenen Kosten zu tragen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 17.435,27 € festgesetzt.

Entscheidungsgründe

I.

Rn. 1
Von der Bezugnahme auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil sowie die vor dem Landgericht gestellten Anträge und von der Darstellung etwaiger Änderungen oder Ergänzungen wird gemäß § 540 Abs. 2 i.V.m. § 313a Abs. 1 ZPO abgesehen, da gegen dieses Urteil ein Rechtsmittel unzweifelhaft nicht zulässig ist. Die Revision ist nicht zugelassen, und keine der beiden Parteien ist mit mehr als 20.000 € beschwert, so dass eine Nichtzulassungsbeschwerde gemäß § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO nicht zulässig ist.

II.

Rn. 2
Die zulässige Berufung des Klägers ist unbegründet. Die Klagepartei hat im Zusammenhang mit dem zu einem Preis in Höhe von 20.200 € am 02.08.2016 mit einem Kilometerstand von 29.216km erworbenen (Anlage K20) und am 08.09.2015 erstmals zugelassenen streitgegenständlichen Gebrauchtfahrzeug, Opel Insignia 2.0 CDTi (125kw), keinen Anspruch gegen die Beklagte in Höhe der nur noch geltend gemachten 2.020 € nebst Zinsen. Ein solcher ergibt sich weder aus § 826 BGB noch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV bzw. Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007/EG. Dabei kann offen bleiben, ob der sog. Differenzhypothesenvertrauensschaden infolge der zwischenzeitlichen Laufleistung von rund 167.300km unter Berücksichtigung eines noch vorhandenen im Einzelnen zwischen den Parteien streitigen Restwerts des klägerischen Fahrzeuges auch aufgezehrt wäre.

Rn. 3
Zutreffend hat das Landgericht angenommen, dass dem Kläger kein Anspruch aus § 826 BGB zusteht (dazu nachfolgend 1.). Auch ein Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV bzw. Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007/EG, den der Kläger in der Berufungsinstanz mit seinem schriftsätzlich am 01.08.2025 formulierten Antrag zuletzt nur noch geltend macht, steht der Klagepartei nicht zur Seite.

Rn. 4
Dahinstehen kann dabei, ob überhaupt eine oder mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 vorhanden sind. Ebenso kann dahinstehen, ob der Klagepartei der Nachweis der sog. Erwerbskausalität gelungen ist, denn ein etwaiger Schaden ist jedenfalls durch das Aufspielen des Software-Updates am 03.03.2020 (Anlage B-16) vollständig kompensiert (2.).

Rn. 5
1. Im Ergebnis zu Recht hat das Landgericht im Kontext des § 826 BGB angenommen, dass ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht in Betracht kommt. Ein solches scheidet nämlich neben den bereits vom Landgericht angestellten Erwägungen bereits aufgrund einer Verhaltensänderung der Beklagten zum maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im August 2016 aus, unabhängig davon, ob die Beklagte zuvor unzulässige Abschalteinrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut hatte.

Rn. 6
Wegen der zum Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs im August 2016 in dem Fahrzeug verbauten ursprünglichen unzulässigen Abschalteinrichtungen ist der Vorwurf einer vorsätzlichen deliktischen Schädigung, gleichgültig auf welche Anspruchsgrundlage dieser gestützt wird, ausgeräumt, weil die Beklagte, wie sie unbestritten schriftsätzlich u.a. am 03.09.2025 (S. 3ff., Bl. 403ff. d. BA) dargelegt hat, ab Dezember 2015 die unzulässige Manipulation öffentlich gemacht und in der Folge Maßnahmen zur Beseitigung dieser Abschalteinrichtung nicht nur für neue, sondern auch für gebrauchte Fahrzeuge ergriffen hat (vgl. auch BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 – Rn. 61; Urteil vom 10.07.2023 – VI a ZR 1119/22 – Rn. 16) (dazu nachfolgend lit. a) und b)).

Rn. 7
a) Sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, 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 durch eine Pflichtverletzung einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 –, juris Rn. 15 m. w. N.). Bei mittelbaren Schädigungen – wie hier – kommt es dabei darauf an, ob der Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20 –, juris Rn. 29). Mit anderen Worten: Für die Bewertung eines schädigenden Verhaltens als sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB ist in einer Gesamtschau dessen Gesamtcharakter zu ermitteln und das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten zugrunde zu legen. Dies wird insbesondere dann bedeutsam, wenn – wie hier – die erste potenziell schadensursächliche Handlung (hier das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps) und der Eintritt des Schadens (hier der Erwerb durch die Klagepartei) zeitlich auseinanderfallen und der Schädiger sein Verhalten zwischenzeitlich nach außen erkennbar geändert hat (BGH, Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20 –, juris Rn. 30). Deshalb kann im Rahmen des § 826 BGB ein Verhalten, das sich gegenüber zunächst betroffenen (anderen) Geschädigten als sittenwidrig darstellte, aufgrund einer Verhaltensänderung des Schädigers vor Eintritt des Schadens bei dem konkreten Geschädigten diesem gegenüber als nicht sittenwidrig zu werten sein (BGH, Beschluss vom 09.03.2021 – VI ZR 889/20 –, juris Rn. 13).

Rn. 8
b) Gemessen daran ist der Vorwurf der Sittenwidrigkeit angesichts der von der Beklagten noch vor dem Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch die Klagepartei ergriffenen Maßnahmen bei der gebotenen Gesamtbetrachtung jedenfalls nicht mehr gerechtfertigt. Ob die Beklagte zuvor der Vorwurf einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung in Zusammenhang mit der Integration irgendeiner Umschaltlogik zur Erlangung einer Typengenehmigung gemacht werden kann, kann dabei dahingestellt bleiben.

Rn. 9
Auch wenn die Beklagte weiterhin das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bestreitet, hat

sie jedenfalls vor dem hier maßgeblichen Kaufvertragsabschluss des Klägers Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger unzulässiger Vorrichtungen getroffen und die Öffentlichkeit informiert. Die Beklagte hat bereits in der Klageerwiderung vom 21.01.2021 (S. 18f., Bl. 84f. d. EA) aber auch nochmals in der Berufungsinstanz mit Schriftsatz vom 03.09.2025 (S. 3f., Bl. 403f. d. A.) vorgetragen, schon seit Ende 2015 aus eigenem Antrieb öffentlich angekündigt zu haben, das Emissionskontrollsystem der ersten (streitgegenständlichen) Generation von Dieselmotoren mit SCR-Katalysator freiwillig durch ein Software-Update zu verbessern (Anlage B-6), und im Frühjahr 2016 ein Software-Update dem Kraftfahrtbundesamt zur Genehmigung vorgelegt zu haben. In Übereinstimmung damit wurde in den von der Beklagten vorgelegten Pressemitteilungen vom 15.12.2015 und 29.03.2016 (Anlage B6) auch in Bezug auf den Fahrzeugtyp Insignia eine Softwarekalibrierung und eine „Euro-6-SCR-Verbesserung“ im Rahmen „einer freiwilligen Serviceaktion für Kunden“ angekündigt. Hinzu kommt, dass die Beklagte bereits vor dem streitgegenständlichen Kauf, nämlich am 25.04.2016 (Anlage B-8, B-12), die Öffentlichkeit und die ihrem Servicenetz angeschlossenen Opel-Partnern über ein freiwilliges Software-Update für das hier streitgegenständliche Modell informierte und weitere Mitteilungen zur operativen Handhabung explizit ankündigte.

Rn. 10
Darüber hinausgehend gab die Beklagte im Mai 2016 weitere Stellungnahmen im Kontext der öffentlichen Berichterstattung über von ihr hergestellte Dieselfahrzeuge ab, unter mehrmaligem Hinweis auf die Abstimmung mit dem KBA und die in Vorbereitung befindliche Service-Aktion für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge (Pressemitteilungen vom 12., 17. und 20. Mai 2016, Anlage B-8). Darin setzte sie sich inhaltlich mit den in der Öffentlichkeit erhobenen Vorwürfen der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen auseinander und stellte dar, weshalb die fraglichen (De-)Aktivierungsparameter für die Steuerung der Abgasrückführung und des SCR-Systems – Umgebungstemperatur, Luftdruck, Geschwindigkeit, Drehzahl – aus ihrer Sicht zulässige Kriterien für die Steuerung des Emissionskontrollsystems seien. Zugleich wiederholte sie die Ankündigung technischer Änderungen zur Verbesserung der Wirksamkeit der SCR-Dieselfahrzeuge durch Software-Updates und erklärte, dabei würden auch die von der Berichterstattung angesprochenen Parameter geändert.

Rn. 11
Die Klagepartei hat sich dazu nicht näher dezidiert verhalten, sie hat mit Schriftsatz vom 26.02.2021 (S. 97, Bl. 215 d.A.) lediglich bestritten, dass ihr diese Mitteilungen beim Kauf bekannt gewesen seien.

Rn. 12
Das Vorgehen der Beklagten war aber auch dann, wenn der Kläger hiervon keine Kenntnis genommen haben mag, jedenfalls objektiv geeignet, das (ggf. unberechtigte) Vertrauen potenzieller Käufer von Gebrauchtwagen mit Dieselmotoren des streitgegenständlichen Typs in eine vorschriftsgemäße Abgastechnik zu zerstören, diesbezügliche Arglosigkeit also zu beseitigen. Aufgrund der Verlautbarung der Beklagten und ihrer als sicher vorherzusehenden medialen Verbreitung war typischerweise nicht mehr damit zu rechnen, dass Käufer von gebrauchten Fahrzeugen mit Dieselmotoren die Erfüllung der hier maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben noch als selbstverständlich voraussetzen würden. Dies gilt gerade auch vor dem Hintergrund, dass die Verwendung von illegaler Software durch Automobilhersteller zur Manipulation von Prüfstandergebnissen ab dem Jahr 2015 allgemein bekannt war und seitdem öffentlich umfassend thematisiert wurde. Für das bewusste Ausnutzen einer diesbezüglichen Arglosigkeit von Käufern der Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs war damit kein Raum mehr; hierauf konnte das geänderte Verhalten der Beklagten nicht mehr gerichtet sein (BGH, Beschluss vom 09.03.2021 – VI ZR 889/20 –, juris Rn. 19).

Rn. 13
2. Auch ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 wegen fahrlässiger Schutzgesetzverletzungen ist nicht gegeben.

Rn. 14
Das unstreitig am 03.03.2020 aufgespielte Software-Update (Anlage B-16) führt zu einem Wegfall eines ursprünglichen Differenzschadens (vgl. BGH, Urteil vom 31. Juli 2024 – VIa ZR 910/22 –, juris; BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80 mit Verweis auf BGH, Urteil vom 6. Juli 2021 – VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 24).

Rn. 15
Nach dieser Rechtsprechung ist dies der Fall, wenn das Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert und es seinerseits keine unzulässige Abschalteinrichtung enthält.

Rn. 16
Der Einwand der Klagepartei, das Software-Update führe zu einem Mehrverbrauch an AdBlue (etwa Schriftsatz vom 26.02.2021, S. 62f. Bl. 180f. d.A.; 2,0 Liter/1.000km statt 0,7 Liter/1.000km) vermag keine andere Sichtweise zu rechtfertigen. Ebenso vermag die Behauptung der Klagepartei, das Update habe negative Auswirkungen, weil sich das Risiko einer Gesundheitsgefährdung infolge eines sog. Ammoniakschlupfes erhöhe (aaO, S. 64, Bl. 182 d.A.), der Berufung nicht zum Erfolg zu verhelfen.

Rn. 17
Auf einen Mehrverbrauch an AdBlue kommt es für die Frage der Beseitigung des Mangels nicht an, da auch der aufgrund eines Software-Updates eingetretene AdBlue-Mehrverbrauch schon keinen Nachteil für den Erwerber darstellt, da dieser direkt ab dem Kauf aufgetreten wäre, wenn die Steuerung schon ab dem Kauf nach den Vorgaben des vom KBA freigegebenen Software-Updates erfolgt wäre. Insoweit war die beanstandete, ursprüngliche Bedatung bis zum Software-Update für den Kläger lediglich vorteilhaft.

Rn. 18
Greifbare Anhaltspunkte für eine Gesundheitsgefährdung durch das Update hat die Klagepartei ebenfalls nicht vorgetragen. Die Klagepartei schließt alleine aus einer Erhöhung der AdBlue-Dosierung auf eine solche, ohne konkrete Anhaltspunkte dafür vorzutragen, dass sich derartige Folgen einstellen, sodass die Behauptung einer Beweiserhebung ebenfalls nicht zugänglich ist.

Rn. 19
Die Bestätigung des KBA vom 11.01.2024 (Anlage B-17) bezieht sich nach dem unwidersprochen gebliebenen Vorbringen der Beklagten auf den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp. Darin führt das KBA aber aus, dass die Abgasnachbehandlung nunmehr – nach durchgeführten Untersuchungen im Freigabeverfahren – korrekt arbeite. Dies führt das KBA auch in dem jüngeren Widerspruchsbescheid vom 19.11.2024 (Anlage B-18) an. Danach sind im Prozess der Freigabeverfahren bei dem genannten Fahrzeugtyp Opel Insignia 2.0 keine unzulässigen Abschalteinrichtungen mehr festgestellt worden. Das KBA hat auch bestätigt, dass ein sicherer Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist. Grundlage der Freigabe seien umfangreiche Prüfungen an den in Rede stehenden Fahrzeugtypen gewesen. Hierfür seien die Emissionsstrategien, die Software zur Motorsteuerung und teilweise der Getriebesteuerung überprüft und analysiert worden. Das KBA verfügt über genügend Fachkenntnisse, die Ergebnisse der durchgeführten Überprüfungen richtig einzuordnen. Es kann angesichts des Zeitpunkts der Ausführungen des KBA nach der Entscheidung des EuGH im Jahr 2022 und des Bundesgerichtshofs im Juni 2023 davon ausgegangen werden, dass die Überprüfung den aktuellen Vorgaben zur Unzulässigkeit von einzelnen Abschalteinrichtungen hinreichend Rechnung getragen haben und das KBA auch aktuell nach Offenlegung der Abgasstrategie durch die Beklagte Einschränkungen hinsichtlich der Wirksamkeit als zulässig einordnet.

Rn. 20
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. 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 19.11.2024 (Anlage B-18) ergibt. Konkrete Mängel im Prüfungsverfahren sind nicht ersichtlich. Die vom Senat gewonnene Überzeugung einer Schadenskompensation wird hierdurch nicht erschüttert.

Rn. 21
Der Senat sieht daher letztlich bei dem vor über zehn Jahren zugelassenen Fahrzeug, bei dem sich die Zulassungsbehörde in Kenntnis der Abschalteinrichtungen und deren Funktionen und im Bewusstsein der

Bedeutung für den Kraftfahrzeugmarkt und der sich darin widerspiegelnden rechtlichen Diskussionen nicht nur für eine Genehmigung eines freiwilligen Updates, sondern auch für die Anordnung eines entsprechenden Rückrufs zur Vermeidung einer Betriebsbeschränkung entschlossen hat, keine realistische Gefahr mehr, dass die Klagepartei zukünftig dennoch mit Betriebsbeschränkungen rechnen müsste. Nach der Entscheidung des KBA wird durch das Update gerade die sonst drohende Betriebsbeschränkung abgewendet.

Rn. 22
Ein denkbarer Differenzschaden ist daher jedenfalls durch das Aufspielen des Software-Updates vollständig kompensiert worden. Auf die Fragen der Erwerbskausalität, der Aufzehrung des Differenzschadens und der Verjährung kommt es damit nicht mehr entscheidend an.

III.

Rn. 23
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Dabei fielen der Klagepartei wegen der Erfolglosigkeit der Berufung im Endergebnis auch die im Rechtsbeschwerdeverfahren angefallenen Kosten zur Last.

Rn. 24
Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in den §§ 709, 713 ZPO.

Rn. 25
Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.