Oberlandesgericht Nürnberg - Endurteil vom 17.12.2025 - 2 U 2117/24

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-37222

Navigation | Inhalt | Kein Differenzschaden für Diesel-Fahrzeug nach Bereitstellung eines Software-Updates (hier: Opel Astra Sports Tourer Innovation 1.6 CDTi)

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 02.10.2024, Az. 17 O 7452/22, 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 Nürnberg-Fürth ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 2.235,00 € 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, sodass eine Nichtzulassungsbeschwerde gemäß § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO nicht zulässig ist.

II.

Rn. 2
Die zulässige Berufung der Klägerin ist unbegründet.

Rn. 3
Die Klagepartei hat im Zusammenhang mit dem zu einem Preis in Höhe von 14.900,00 € am 30.03.2019 mit einem Kilometerstand von 56.600 km erworbenen (Anlage K 1) und am 19.05.2016 erstmals zugelassenen streitgegenständlichen Gebrauchtfahrzeug, Opel Astra Sports Tourer Innovation 1.6 CDTi (100 kW), Motortyp B16DTH, keinen Anspruch gegen die Beklagte in Höhe der geltend gemachten 2.235,00 € 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.

Rn. 4
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 Berufungsbegründung vom 16.01.2025 (als Hauptforderung) nur noch geltend macht, steht der Klagepartei nicht zur Seite.

Rn. 5
Dahinstehen kann dabei, ob überhaupt eine oder mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 vorhanden sind bzw. waren. Ebenso kann unter anderem dahinstehen, ob die weiteren Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs vorlagen, denn ein

etwaiger Schaden ist jedenfalls durch das vorhandene Software-Update vollständig kompensiert (Ziff. 2.).

Rn. 6
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:

Rn. 7
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).

Rn. 8
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.

Rn. 9
Die Klagepartei behauptet zwar darüber hinaus eine Prüfstandserkennung mit Umschaltlogik. So würden die von der Beklagten in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzten Abschalteinrichtungen in der Zusammenschau nicht anders funktionieren als die von der V. AG eingesetzte Umschaltlogik. Die von der A. O. GmbH eingesetzte Technik sei zwar komplexer als die von der V. AG eingesetzte Umschaltlogik, aber ebenso wie die Umschaltlogik darauf ausgerichtet, die Prüfung im NEFZ mittels eines „sauberen Modus“ (Dr. J.) zu bestehen, während im normalen Straßenbetrieb ein „schmutziger Modus“ (Mr Hyde) zum Einsatz komme (vgl. Klageschrift vom 27.12.2022, S. 25/26, Bl. 25 f. d. EA).

Rn. 10
Dies erfolgt jedoch nur unsubstantiiert und ins Blaue hinein.

Rn. 11
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.

Rn. 12
bb) Der Einsatz eines von der Klagepartei vorgetragenen sogenannten temperaturbezogenen Abschalteinrichtung (sog. Thermofenster, Klageschrift vom 27.12.2022, S. 26 ff., Bl. 26 ff. d. EA) 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 Typengenehmigungsbehörde 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 iVm 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.]) iVm 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 vorgetragenen Abschalteinrichtungen (motordrehzahlabhängige Regelung, Klageschrift vom 27.12.2022, S. 41 f., Bl. 41 f. d. EA, und umgebungsluftdruckbezogene Reduzierung der Abgasrückführung, Klageschrift vom 27.12.2022, S. 42 f., Bl. 42 f. d. EA) 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).

Rn. 13
Die klägerseits vorgelegten Gutachten des vom 26.06.2016 (Anlage K 17) und des vom 16.05.2016 (Anlage K18) als auch der Blog-Eintrag (Anlage K 9) sowie das Gutachten der (Anlage K 10) sind nicht geeignet, greifbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer Umschaltlogik im streitgegenständlichen Fahrzeug zu liefern. Insbesondere verfügt das streitgegenständliche Fahrzeug über keinen SCR-Katalysator bzw. keinen Ad-Blue-Tank.

Rn. 14
Im Übrigen wird auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichts auf S. 10 f des angegangenen Urteils Bezug genommen.

Rn. 15
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).

Rn. 16
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 im Dezember 2021 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).

Rn. 17
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). c)

Rn. 18
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.

Rn. 19
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.

Rn. 20
Es kann an dieser Stelle kann die streitige Frage, ob sich die Beklagte hinsichtlich der Unzulässigkeit der Abschalteinrichtungen in einem unvermeidbaren Rechtsirrtum befunden hat, mangels Entscheidungserheblichkeit dahingestellt bleiben, da durch das vorhandene Motorsteuerungs-Update der Schaden vollständig kompensiert worden ist. 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).

Rn. 21
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).

Rn. 22
Davon ist im Streitfall auszugehen.

Rn. 23
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 20.04.2021 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-7, S. 2). Sowohl mit dem Widerspruchsbescheid vom 16.07.2024 (Anlage AOG-19) als auch mit der Auskunft vom 08.03.2024 (Anlage AOG-7) bestätigt das KBA, dass unzulässige AGR-Korrekturen nicht mehr festgestellt wurden, sodass sämtliche von der Klagepartei 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 Stilllegung drohe (Berufungsbegründung vom 16.01.2025, S. 5, Bl. 15 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 – VIa ZR 335/21, 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-19, S. 2).

Rn. 24
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.

Rn. 25
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-19) ergibt. Konkrete Mängel im Prüfungsverfahren sind nicht ersichtlich. Die vom Senat gewonnene Überzeugung einer Schadenskompensation wird hierdurch nicht erschüttert.

III.

Rn. 26
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Rn. 27
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. gez.