OLG Nürnberg, Endurteil v. 17.12.2025 – 2 U 375/23

**Titel:**

## Keine Schadensersatzansprüche wegen angeblich unzulässiger Abschalteinrichtungen

**Normenketten:**

BGB § 823 Abs. 2, § 826
EGFGV § 6, § 27

**Leitsätze:**

**1. Ein Anspruch aus § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung durch unzulässige Abschalteinrichtungen besteht nicht, wenn der Fahrzeughersteller vor dem Kauf des Gebrauchtwagens Maßnahmen zur Beseitigung der Abschalteinrichtungen ergriffen und die Öffentlichkeit darüber informiert hat. (Rn. 19 – 25) (redaktioneller Leitsatz)**
**2. Die Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen ist für den Erwerb des Fahrzeugs nicht kausal, wenn der Fahrzeughersteller vor dem Kauf die Öffentlichkeit über die Problematik und die ergriffenen Maßnahmen informiert hat. (Rn. 26 – 33) (redaktioneller Leitsatz)**
**3. Eine etwaige Aufwertung des Fahrzeugs durch ein Software-Update ist im Wege der Vorteilsausgleichung zu berücksichtigen. 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. (Rn. 36) (redaktioneller Leitsatz)**

**Schlagworte:**

Berichterstattung, Abschalteinrichtung, Gebrauchtwagenkauf, Sittenwidrigkeit, Software-Update, B20DTH

**Vorinstanz:**

LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 26.01.2023 – 17 O 8375/21

## Tenor

1. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 26.01.2023, Az. 17 O 8375/21, wird zurückgewiesen.

2. Die Klägerin 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. Die Klägerin kann die wegen der Kosten erfolgende Vollstreckung der Beklagten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung in gleicher Höhe leistet.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 19.067 € festgesetzt.

## Entscheidungsgründe

I.

1
Die Klagepartei macht Ansprüche wegen der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in dem von ihr erworbenen Gebrauchtwagen geltend.

2
Sie erwarb am 08.07.2016 zum Preis von 25.790 € ein am 21.04.2016 erstmals zugelassenes Fahrzeug der Marke Opel, Typ Zafira C Bus Innovation, Euro 6, 2.0 CDTI, 125 KW (170PS), Motortyp B20DTH, mit einem Kilometerstand von 6.508 km (Anlage K1a). Das Fahrzeug ist mit einer SCR-Anlage ausgestattet. Am 17.10.2018 erließ das KBA einen Rückrufbescheid, der das Aufspielen eines von der Beklagten entwickelten und vom KBA geprüften und freigegebenen Software-Updates als verpflichtend anordnete. Die

Klägerin wurde daraufhin am 17.01.2020 hierüber informiert (Anlage K1b). Am 30.04.2020 wurde dieses bei dem Fahrzeug der Klagepartei aufgespielt (Anlage AOG-13). Der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges betrug zuletzt am 26.11.2025 157.570 km.

3
Die Klagepartei macht geltend, in dem Fahrzeug seien mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut. So aktiviere eine werkseitig verbaute Software (=Zykluserkennung) einen speziellen Betriebsmodus (unzulässige Dosierstrategie im SCR-Katalysator), der dazu führe, dass auf dem Prüfstand eine erhöhte Einspritzung von Harnstoff (AdBlue) erfolge, im normalen Straßenbetrieb hingegen eine deutlich verminderte Einspritzung von Harnstoff vorgenommen werde. Im normalen Straßenbetrieb würden die für Stickoxide festgesetzten Emissionsgrenzwerte hierdurch erheblich überschritten.

4
Darüber hinaus verringere das Emissionskontrollsystem in Abhängigkeit von verschiedenen Parametern (Umgebungstemperatur, sog. Thermofenster; Motorendrehzahl; umgebungsluftdruckabhängige Abschalteinrichtung) seine Wirkungsweise, indem zu sparsam AdBlue eingespritzt werde. Das Fahrzeug verfüge auch über einen Prüfstandserkennungsmechanismus (sog. cycle beating), insbesondere durch die Implementierung der gegenüber der Typengenehmigungsbehörde nicht offengelegten Funktionen „Kälteerkennung in DCU, Abgasheizen (EGTCond_HtgCond), Deaktivierung ND-AGR und Rollenmodus in DCU. Darüber hinaus sei auch das On-Board-Diagnose-System (OBD-System) manipuliert.

5
Die Klägerin macht weiter geltend, sie hätte den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, wenn sie gewusst hätte, dass in dem Fahrzeug eine verbotene Abschalteinrichtung verwendet wird (Parteieinvernahme der Klagepartei).

II.

6
Das Landgericht wies die Klage mit Urteil vom 26.01.2023, zugestellt an die Klägervertreter am 27.01.2023, mit der Begründung ab, dass der Klagepartei weder ein Schadensersatzanspruch nach §§ 826, 831 BGB noch nach § 823 BGB in Verbindung mit einem Schutzgesetz (§ 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder den Normen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007) zustünden.

7
Ein sittenwidriges Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen liege nicht vor. Jedenfalls im maßgeblichen Zeitraum des Gebrauchtwagenkaufs (hier: Juli 2016) könne in einer Gesamtschau kein Sittenwidrigkeitsvorwurf erhoben werden. Zu diesem Zeitpunkt habe die Beklagte das Software-Update zur Verbesserung der Emissionsminderungsleistung für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp bereits fertig entwickelt (Frühjahr 2016) und dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Freigabe vorgestellt, die in der Folge erteilt wurde. Darüber hinaus habe die Beklagte die Öffentlichkeit bereits ab Ende 2015 über die in Arbeit befindliche Verbesserungsmaßnahme informiert.

8
Auch ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. Art. 5 VO 715/2007/EG oder die Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1, Art. 46 der RL 2007/46/EG oder mit § 263 StGB stehe der Klagepartei nicht zu.

9
Auf die tatsächlichen Feststellungen auch zu den in der ersten Instanz gestellten Anträgen und die Entscheidungsgründe im angefochtenen Urteil wird Bezug genommen, § 540 Abs. 1 ZPO.

III.

10
Hiergegen richtet sich die am 21.02.2023 eingelegte und nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist bis zum 24.04.2023 am selben Tag begründete Berufung der Klagepartei mit welcher sie unter Wiederholung und Vertiefung ihres bisherigen Vorbringens ihr bisheriges Klageziel – ergänzt und durch hilfsweise Klageerweiterung angepasst an die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum sog. Differenzhypothesenvertrauensschaden – weiterverfolgt.

11
Die Klagepartei behauptet zum 30.07.2025 einen Restwert von 8.200 Euro unter Vorlage einer ADAC Restwertermittlung der Anlage BK16. Es sei eine Gesamtlaufleistung von 350.000 km gerechtfertigt.

12
Die Klagepartei beantragt unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Nürnberg-Fürth, die Beklagte zu verurteilen,

1. an die Klagepartei 25.790,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen abzüglich einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenen km seit dem 08.07.2016 die sich nach folgender Formel berechnet:

25.790,00 EUR x gefahrene Kilometer: (350.000 km – 6.508 km)

Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Opel Zafira-C Bus 2.0 CDTI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... (FIN), nebst Fahrzeugschlüssel;

2. die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.358,86 EUR freizuhalten;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges Opel Zafira-C Bus 2.0 CDTI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... (FIN), in Annahmeverzug befindet;

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Opel Zafira-C Bus 2.0 CDTI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... (FIN), mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

Hilfsweise:

Die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 3.868,50 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

13
Die Beklagte beantragt,

Die Berufung zurückzuweisen.

14
Die Beklagte verteidigt das erstinstanzliche Urteil. Sie sieht die Gesamtlaufleistung bei 200.000 km und den Restwert wegen der Sonderausstattung bei 10.500 €. Zudem seien Ansprüche auch verjährt, weil die auf den 29.12.2021 datierende Klageschrift erst Mitte September 2022 zugestellt worden sei.

15
Im Übrigen wird auf die Berufungsbegründung vom 24.04.2023 ergänzt durch Schriftsätze vom 28.06.2023, vom 26.09.2024, vom 30.07.2025 und vom 25.11.2025 sowie die Berufungserwiderung vom 23.05.2023 ergänzt durch Schriftsatz vom 30.07.2025 und die Niederschrift vom 26.11.2025 Bezug genommen.

IV.

16
Die Berufung ist zulässig. Insbesondere wurde sie form- und fristgerecht eingelegt und begründet, §§ 511, 517, 519, 520 ZPO.

17
Die Berufung ist im Ergebnis sowohl in den Hauptanträgen als auch im Hilfsantrag unbegründet.

18
1. Ein Anspruch aus § 826 BGB besteht, wie das Landgericht zu Recht ausgeführt hat, nicht.

19
Wegen der zum Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs am 18.07.2016 in dem Fahrzeug verbauten ursprünglichen unzulässigen Abschalteinrichtungen ist der Vorwurf einer vorsätzlichen deliktischen Schädigung, gleichgültig auf welche Anspruchsgrundlage dieser gestützt wird, ausge räumt, weil die Beklagte, wie sie unbestritten dargelegt hat, ab Dezember 2015 diese 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)). Daher scheitern Ansprüche der Klagepartei auch am Fehlen der sog. Erwerbskausalität (dazu nachfolgend lit. c)).

20
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).

21
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.

22
Auch wenn die Beklagte weiterhin das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bestreitet, hat sie jedenfalls vor dem hier maßgeblichen Kaufvertragsabschluss der Klägerin Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger unzulässiger Vorrichtungen getroffen und die Öffentlichkeit informiert. Die Beklagte hat bereits in der Klageerwiderung vom 28.09.2022 (S. 14ff., Bl. 77ff. d. EA) 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, 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 (AOG-6) und 29.03.2016 (AOG-7) auch in Bezug auf den Fahrzeugtyp Zafira 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 (AOG-8), 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.

23
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 17. und 20. Mai 2016, Anlagen AOG-9 und AOG-10). 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.

24
Die Klagepartei hat sich dazu nicht näher dezidiert verhalten, sie hat mit Schriftsatz vom 06.12.2022 lediglich die zusammenfassende Darstellung der Beklagten auf S. 3 der Klageerwide rung vom 28.09.2022 bestritten und ausgeführt, dieser Vortrag sei pauschal und unzutreffend (aaO, S. 1, 2, Bl. 109, 110 d. EA). Auf den hinreichend substantiierten Vortrag der Beklagten zu den einzelnen mit konkreten Daten versehenen Mitteilungen, die zudem in den Anlagen AOG-6 bis AOG-10) vorgelegt sind, worauf die Beklagte nicht nur mit Schriftsatz vom 09.12.2022 nochmals einging (S. 10f., Bl. 190f. d. EA) geht die Klagepartei dabei und auch im Anschluss an das wiederholende und ergänzende Vorbringen der Beklagten weder erstinstanzlich mit ihrem Schriftsatz vom 16.01.2023 noch in der Berufungsinstanz (Schriftsatz der Beklagten vom 23.05.2023, S. 3, Bl. 29 d. BA und Schriftsätze der Klagepartei vom 28.06.2023, vom 26.09.2024 und vom 30.07.2025 sowie vom 25.11.2025) ein, sodass dieses vorangegangene unsubstantiierte Bestreiten in prozessualer Hinsicht unbeachtlich ist.

25
Das Vorgehen der Beklagten war 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).

26
c) Daraus folgt darüber hinaus, dass ein etwaiger Verstoß gegen das Verbot der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen für den Erwerb des Fahrzeugs durch die Klägerin nicht kausal war (so auch u.a.: OLG Celle Urt. v. 3.4.2025 – 24 U 26/22, BeckRS 2025, 8090).

27
aa) Grundsätzlich kann sich zwar der Anspruchsteller auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte, wenn ihm das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung bekannt gewesen wäre (BGH, Urteile vom 6. Juli 2021 – VI ZR 40/20, BGHZ 230, 224 Rn. 21 und vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 55).

28
Hat der Fahrzeughersteller aber sein Verhalten vor dem Abschluss des konkreten Erwerbsge schäfts dahin geändert, dass er die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Motoren einer dem erworbenen Fahrzeug entsprechenden Baureihe mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss, kann dies die Anwendung des Erfahrungssatzes in Frage stellen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 a.a.O. Rn. 57). Einer solchen Verhaltensänderung steht es nicht entgegen, wenn der Fahrzeughersteller die Abschalteinrichtung nicht selbst als illegal gebrandmarkt hat, sondern im Gegenteil dieser (zutreffenden) Bewertung entgegengetreten ist und möglicherweise weitere Schritte zur umfassenden Aufklärung hätte unternehmen können (BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 a.a.O. Rn. 38). Diese Grundsätze, die der Bundesgerichtshof zunächst zum Wegfall des Vorwurfs sittenwidrigen Verhaltens im Rahmen eines Anspruchs aus §§ 826, 31 BGB entwickelt hat, hat er ausdrücklich auch für die Anwendung des Erfahrungssatzes zur Erwerbskausalität im Rahmen eines Anspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV herangezogen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 a.a.O. Rn. 57).

29
bb) Dies zugrunde gelegt, fehlt es vorliegend auch an der Kausalität der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen für den Erwerb des Fahrzeugs durch die Klägerin. Die Klägerin kann sich wegen der Verhaltensänderung der Beklagten nicht auf den Erfahrungssatz stützen, dass sie das Fahrzeug bei Kenntnis vom Vorhandensein unzulässiger Abschalteinrichtungen nicht erworben hätte.

30
Die Beklagte hat – wie ausgeführt – nicht nur dargelegt, dass sie nach Bekanntwerden des sog. Abgasskandals ab dem 15.12.2015 an die Öffentlichkeit getreten ist und wiederholt Maßnahmen zur Verbesserung des Emissionskontrollsystems in von ihr hergestellten Dieselfahrzeugen angekündigt hat, und zwar nicht nur für Neufahrzeuge, sondern gerade auch durch die Entwicklung eines Software-Updates für Bestandsfahrzeuge wie das der Klägerin. Sie hat auch dargelegt, dass die Klägerin von den seit Ende 2015 veröffentlichten Presseberichten der Beklagten Kenntnis hatte und dabei bestritten, dass die Klägerin das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn sie über die Details der Parametrierung des Emissionskontrollsystems aufgeklärt worden wäre (Klageerwiderung vom 28.09.2022, S. 28, Bl. 91 d. EA).

31
Diese vorgetragene Kenntnis von den Veröffentlichungen hat die Klägerin nicht in prozessual beachtlicher Weise bestritten. Sie hatte lediglich zunächst pauschal vorgetragen, sie hätte bei Kenntnis der Verwendung einer verbotenen Abschalteinrichtung, den Kaufvertrag nicht abge schlossen (Klageschrift, S. 4, Bl. 4, Bl. 4 d.EA) und sodann behauptet, die Klagepartei habe das streitgegenständliche Fahrzeug in Unkenntnis einzelner Funktionen (Kälteerkennung in DCU, Abgasheizen (EGTCond_HtgCond), Deaktivierung ND-AGR, Rollenmodus in DCU) erworben und hätte bei Aufklärung über deren Vorhandensein vom Kauf abgesehen (Schriftsatz vom 06.12.2022, S. 61, Bl. 169 d.EA). Auf die Kenntnis der im Einzelnen dargelegten Veröffentlichungen geht die Klägerin dabei nicht ein, sodass diese als zugestanden zu behandeln war, § 138 Abs. 3 ZPO.

32
Wie bereits ausgeführt, sind die Maßnahmen der Beklagten als Verhaltensänderung zu bewerten, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen musste. Ein objektiver Dritter konnte das Risiko erkennen, dass sich die Bewertung der Beklagten als unzutreffend erweisen und die fraglichen Funktionalitäten als unzulässige Abschalteinrichtungen zu beurteilen sein könnten. Damit konnte auch die Klägerin zum Zeitpunkt des Erwerbs ihres Fahrzeugs im Juli 2016 angesichts der umfangreichen Informationen nicht mehr davon ausgehen, dass ihr Fahrzeug nicht über unzulässige Abschalteinrichtungen verfügte.

33
Der Erfahrungssatz, dass ein Käufer ein Fahrzeug im Vertrauen auf die Übereinstimmung mit den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben erwirbt und vom Erwerb Abstand genommen hätte, wenn ihm die Ausstattung mit unzulässigen Abschalteinrichtungen bekannt gewesen wäre, ist vor diesem Hintergrund für den Erwerb durch die Klägerin nicht gerechtfertigt. Vielmehr liegt nahe, dass angesichts der öffentlichen Aufmerksamkeit betreffend die Implementierung unzulässiger Abschalteinrichtungen auch in Fahrzeugen der Beklagten ein Fahrzeugkäufer sich im Vorfeld des Kaufvertrags entweder über die Betroffenheit des Fahrzeugs informiert hat (was anhand der konkreten Bezugnahme auf den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp bereits in der Pressemitteilung vom 15. Dezember 2015 unschwer möglich war) oder den Kaufvertrag schlicht auf eigenes Risiko abgeschlossen und einen Verstoß gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV damit in Kauf genommen hat (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 3. Februar 2025 – 16 a U 814/22, juris Rn. 21 m.w.N.). Die Klägerin trägt auch keine besonderen Umstände vor, welche den Schluss darauf zuließen, dass sie trotz der zugrunde zu legenden Kenntnis von den Presseveröffentlichungen sich ausnahmsweise eines Risikos des Betroffenseins ihres erst danach erworbenen Gebrauchtfahrzeugs von unzulässigen Abschalteinrichtungen nicht bewusst gewesen wäre. Es liegen daher keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür vor, dass das (Nicht-)Vorhandensein von Abschalteinrichtungen für ihre Kaufentscheidung ursächlich gewesen ist. Eine dahingehend Beweisaufnahme durch Einvernahme der Klagepartei war mithin nicht veranlasst.

34
Die Berufung blieb daher in den Hauptanträgen ohne Erfolg.

35

2. Wie ausgeführt, scheitert 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 aus vorstehenden Erwägungen heraus.

36
Die Bestimmung vermag den Hauptantrag ohnehin nicht zu rechtfertigen, weil sie der Klägerin keinen Rückabwicklungsanspruch verschafft, sondern nur den Ersatz des sog. ursprünglichen Differenzhypothesenvertrauensschadens. Daneben führt aber auch das unstreitig aufgespielte Software-Update (Anlage AOG-13) 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).

37
a) Nach dieser Rechtsprechung ist dies der Fall, wenn das Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert und es seinerseits keine unzulässige Abschalteinrichtung enthält.

38
aa) Der Einwand der Klagepartei, das Software-Update führe zu einem signifikanten bzw. deutlichen Mehrverbrauch an Harnstoff (etwa Schriftsatz vom 06.12.2022, S. 62f., Bl. 169, 170 d.EA; Berufungsbegründung vom 24.04.2023, S. 6, Bl. 15 d. BA) vermag keine andere Sichtweise zu rechtfertigen. Ebenso vermag die Behauptung der Klagepartei, das Update habe negative Auswirkungen auf die Langlebigkeit des Motors und seiner Komponenten (Klageschrift vom 29.12.2021, S. 48, Bl. 48 d.EA) der Berufung nicht zum Erfolg zu verhelfen.

39
Die Klagepartei hat schon nicht hinreichend konkret zu einem auf das Software-Update zurückzuführenden Mehrverbrauch an Harnstoff vorgetragen. Sie hat lediglich – von der Beklagten insoweit bestritten (Schriftsatz vom 9.12.2022, S: 8, Bl. 188 d. EA) – behauptet, dieser sei signifikant bzw. deutlich (vgl. aaO), ohne aber konkrete Differenzen bei den eingetretenen Verbrauchswerten vorzutragen. Eine dahingehende Beweiserhebung war daher nicht veranlasst. Darauf kommt es aber auch letztlich nicht entscheidend 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 die Klägerin lediglich vorteilhaft.

40
Nachteilige Auswirkungen auf die Langlebigkeit und Haltbarkeit sowie auf den Kraftstoffverbrauch hat die Klagepartei ebenfalls nicht weiter substantiiert, greifbare Anhaltspunkte hierfür sind nicht vorgetragen, sodass diese Behauptungen einer Beweiserhebung ebenfalls nicht zugänglich sind. Den Kraftstoffverbrauch hat das Kraftfahrt-Bundesamt hingegen im Rahmen des Freigabeverfahrens sogar explizit untersucht und bereits im Freigabebescheid vom 09.02.2018 bestätigt, dass das Software-Update keine nachteiligen Folgen für den Kraftstoffverbrauch hat (Anlage AOG-11).

41
bb) Soweit die Klagepartei geltend macht, das Software-Update habe vorhandene unzulässige Abschalteinrichtungen nicht beseitigt, verhilft dies der Berufung ebenfalls nicht zum Erfolg.

42
Die Bestätigung des KBA vom 11.01.2024 (Anlage AOG-17) bezieht sich nach dem unwidersprochen gebliebenen Vorbringen der Beklagten auf den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp. Darin führt das KBA aus, dass die Abgasnachbehandlung nunmehr – nach durchgeführten Untersuchungen im Freigabeverfahren – korrekt arbeite. Dies führt das KBA auch in dem jüngeren Widerspruchsbescheid vom 17.06.2024 (Anlage AOG-18) in Bezug auf einen Opel Zafira an. Danach sind im Prozess der Freigabeverfahren bei den genannten Fahrzeugtypen keine unzulässigen Abschalteinrichtungen mehr festgestellt worden. 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, des

Bundesgerichtshofs im Juni 2023 und auch des klägerseitig angeführten VG Schleswig vom 23.05.2023 (Schriftsatz vom 28.06.2023, S. 2, Bl. 43 d. BA) 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.

43
Der Senat sieht 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.

44
Der Hilfsantrag ist daher auch aus diesen Erwägungen heraus unbegründet.

45
b) Es kommt mithin für die Entscheidung nicht weiter darauf an, dass ein eventuell verbleibender Differenzschaden, den der Senat bei Personenkraftwägen in ständiger Rechtsprechung mit 10% vom Kaufpreis (hier: 2.790 €) bemisst, auch teilweise – wie auch nach der Entscheidung des EUGH vom 01.08.2025, C-666/23 (die Vorlageanregung der Klagepartei vom 26.09.2024 (S. 4, Bl. 50 d. BA) ist insoweit zeitlich überholt, die Fragestellung ist zwischenzeitlich geklärt, BGH, Urteil vom 02.09.2025, VIa ZR 87/24, BeckRS 2025, 23838, Rz. 4) – aufgezehrt wäre und nur noch in Höhe von 1.590 € Berücksichtigung finden könnte.

46
Selbst bei Zugrundelegung zumindest des klägerseitig behaupteten Restwerts von 8.200 € (Schriftsatz vom 30.7.2025, S. 2, Bl. 66 d. BA) und einer Fahrleistung von 151.570km (157.570km abzgl. 6.508km) wären nach ständiger Rechtsprechung des Senats bei Personenkraftwägen mit mittlerer Motorisierung (Vierzylinder, 2.0 Liter) bei einer anzusetzenden Gesamtfahrleistung von 250.000km Nutzungen in Höhe von 16.000 € (Formel: Kaufpreis*gefahrene Kilometer/Restlaufleistung b. Erwerb) und ein Restwert in Höhe von 8.200 €, mithin insgesamt 24.200 € anzurechnen. Bis zur vollständigen Kompensation des aufgewandten Kaufpreises von 25.790 € würden daher schon zum gegenwärtigen Zeitpunkt lediglich noch 1.590 € verbleiben.

47
3. Die Frage der Verjährung kann bei dieser Sachlage ebenso offen bleiben, wie die Berechtigung der Beklagten, sich auf fehlendes Verschulden zu berufen.

V.

48
Die Klagepartei hat nach § 97 ZPO die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels zu tragen.

49
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 709 ZPO.

50
Gründe für die Zulassung der Revision i.S.d. § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Die dem Berufungsurteil zugrundeliegenden rechtlichen Fragen sind durch den Bundesgerichtshof geklärt. Die Anwendung dieser Vorgaben ist Rechtsanwendung im Einzelfall. Diese hat weder grundsätzliche Bedeutung (§ 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO) noch ergibt sich Vereinheitlichungsbedarf i. S. v. § 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alt. 2 ZPO. Eine schlichte Subsumtionsdiskrepanz bei gleichem oder unterschiedlichem Sachverhalt und Vortrag in unterschiedlichen Verfahren ermöglicht die Revisionszulassung nach § 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alt. 2 ZPO nicht.

VI.

51
Bei der Bemessung des Streitwerts hat der Senat auf der Grundlage der in erster Instanz zuletzt mitgeteilten Laufleistung von 109.365 km (19.12.2022: Bl. 197 d.EA) nach der im Klageantrag dargestellten Berechnungsmethode der Klagepartei Nutzungen im Gegenwert von 7.723 € vom Kaufpreis in Höhe von 25.790 € in Abzug gebracht und erhöhend lediglich noch das wirtschaftliche Interesse an der in Ziff. 4 begehrten Feststellung mit 1.000 € berücksichtigt .