Quelle: https://voris.wolterskluwer-online.de/document/70ba17a8-d080-44c8-96a8-f4c64641e1bf

Bibliografie	
Gericht	OLG Oldenburg
Datum	28.10.2024
Aktenzeichen	12 U 155/22
Entscheidungsform	Beschluss
Referenz	WKRS 2024, 35137
Entscheidungsname	[keine Angabe]
ECLI	[keine Angabe]

Oberlandesgericht Oldenburg
Beschl. v. 28.10.2024, Az.: 12 U 155/22

Erstattung eines "Differenzschadens" wegen Verwendung von unzulässiger Abschalteinrichtungen

Redaktioneller Leitsatz

Als Abschalteinrichtungen sind Eingriffe in das Emissionskontrollsystem eines Fahrzeugs definiert, welche Funktionen eines belieben Teils desselben verändern und hierdurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringern. Während in Bezug auf die Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann - etwa eine Reduzierung der Abgasrückführungsrate (AGR), eine gesteuerte Erhöhung der Abgastemperatur zur Erzielung eines besseren Wirkungsgrades eines NOx-Speicherkatalysators oder der Drosselung der AdBlue-Dosierung eines SCR-Katalysators -, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit an, etwa auf die kombinierte Wirkung von Abgasrückführung und - reinigung.

Tenor:

Der Senat beabsichtigt, die Berufung durch einstimmigen Beschluss nach § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO zurückz ... zur Stellungnahme zu diesem Hinweisbeschluss und Entscheidung über die Aufrechterhaltung der Berufung unter Kostengesichtspunkten binnen zwei Wochen nach Zustellung des Beschlusses.

Gründe

Der Senat lässt sich bei seiner Absicht, nach § 522 Abs. 2 ZPO zu verfahren, von folgenden Überlegungen leiten: **1**

Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts durch Urteil. Eine mündliche Verhandlung ist nicht geboten. Die Berufung hat auch offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. **2**

Die Klägerin kann von der Beklagten weder die von ihr nach erfolgter Antragsänderung primär begehrte Erstattung eines "Differenzschadens", noch die hilfsweise geforderte Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung bzw. Beseitigung angeblich unzulässig installierter Abschalteinrichtungen beanspruchen. Sämtliche

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

Schadensersatzbegehren der mit der Beklagten vertraglich nicht verbundenen Klägerin scheitern an dem Umstand, dass sich auf Grundlage des klägerischen Vorbringens bereits nicht feststellen lässt, dass der Beklagten im Zusammenhang mit der Herstellung oder des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs vom Typ BMW X1 SDrive 18d bzw. des dort verbauten Dieselmotors mit der internen Typbezeichnung B 47 (110 kw) eine Pflichtverletzung unterlaufen ist. Eine Grundlage für eine Haftung der Beklagten für Fahrlässigkeit, Vorsatz oder gar wegen eines Verstoßes gegen die guten Sitten ist damit nicht gegeben.

Soweit die Klägerin der Beklagten gleichwohl in mannigfacher Form die Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug und damit die Verletzung von EU-Zulassungsvorschriften nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 vorwirft, lassen sich ihre Behauptungen bereits nicht unter die Tatbestandsvoraussetzungen einer Abschalteinrichtung i.S.v. Art 3 Nr. 10 dieser Verordnung subsumieren. Hiernach werden als Abschalteinrichtungen Eingriffe in das Emissionskontrollsystem eines Fahrzeugs definiert, welche Funktionen eines belieben Teils desselben verändern und hierdurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringern. Während in Bezug auf die Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann - etwa eine Reduzierung der Abgasrückführungsrate (AGR), eine gesteuerte Erhöhung der Abgastemperatur zur Erzielung eines besseren Wirkungsgrades eines NOx-Speicherkatalysators oder der Drosselung der AdBlue-Dosierung eines SCR-Katalysators -, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit an, etwa auf die kombinierte Wirkung von Abgasrückführung und -reinigung (vgl. **4**

BGH, Urt. v. 26.06.2023, VIa ZR 335/21 , RN 51).

Der Vortrag der Klägerin konzentriert sich darauf, der Beklagten eine Beeinflussung des Emissionskontrollsystems durch Vornahme von Funktionsänderungen vorzuwerfen. Offen bleibt hingegen, wie sich diese angeblichen Funktionsänderungen auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit auswirken sollen. Der diesbezügliche Vorwurf der Klägerin, dass das Fahrzeug infolge der dargelegten Funktionsänderungen im Straßenbetrieb mehr Emissionen ausstoße als auf dem Prüfstand, ist in dieser Pauschalität jedenfalls nicht geeignet, die Wirkungen der Funktionsänderungen in einer den Tatbestand des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 ausfüllenden Weise darzutun. Eine Beweisaufnahme hierüber auch mittels Sachverständigengutachten - ist nicht möglich und würde allenfalls auf eine unzulässige Ausforschung hinauslaufen. **5**

Die von der Klägerin gemutmaßte "Optimierung" des Emissionskontrollsystems für die Bedingungen des Prüfverfahrens nach NEFZ wäre für das streitgegenständliche Fahrzeug auch völlig widersinnig und ist schon deshalb fernliegend. Das im Jahr 2018 erstzugelassene Fahrzeug der Klägerin unterfällt der Abgasnorm Euro 6d-TEMP, bei der die Einhaltung gesetzlich festgelegter Emissionsgrenzwerte nicht mehr nach NEFZ, sondern nach dem WLPT-Verfahren überprüft wird und überdies auch im Straßenbetrieb im Rahmen von RDE-Messungen nachzuweisen ist. Funktionsänderungen, die nur für eine optimale Wirkung des Emissionskontrollsystems auf dem Prüfstand Sorge tragen würden, wie dies von der Klägerin durchgehend behauptet wird, würden im Rahmen dieses Prüfverfahrens aufgedeckt. Entsprechendes ist hier offensichtlich nicht geschehen, da dies zwangsläufig eine Versagung der Typzulassung für das streitgegenständliche Fahrzeugmodell zur Folge gehabt hätte. **6**

Demgegenüber wird eine (bloße) Beeinflussung der Funktionsweise einzelner Teile des Emissionskontrollsystems durch die Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von der Beklagten gar nicht in Abrede genommen. Diese bestreitet weder, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug die AGR in unterschiedlichem Maße dosiert und teilweise auch abgeschaltet wird, noch, dass in dem Fahrzeug nur unter bestimmten Bedingungen der Abgasstrang zur Optimierung der Katalysatorfunktionen aufgeheizt wird, oder, dass dem im Fahrzeug vorhandenen SCR-Katalysator in unterschiedlichem Umfang AdBlue zugeführt wird, dessen Zugabe auch teilweise ganz unterbleibe. Wie die Beklagte nachvollziehbar dargelegt hat, sind derartige Funktionsänderungen vielmehr erforderlich, um auf die unterschiedlichen Betriebszustände des Motors zu reagieren. Eine Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit sei damit jedoch nicht verbunden. **7**

Tatsächlich kommen im streitbefangenen Fahrzeug mit der Abgasrückführung, einem NOx-Speicherkatalysator sowie einem SCR-Katalysator gleich drei Systeme zur Anwendung, die der Reduzierung von NOx-Emissonen dienen. Es ist unmittelbar einleuchtend, dass die Wirkweisen dieser Systeme aufeinander abgestimmt werden müssen und nicht alle drei Systeme im Fahrbetrieb gleichzeitig und durchgängig unter Volllast gefahren werden

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

brauchen, um die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems aufrechtzuerhalten. Nach dem Vortrag der Beklagten werde etwa mit der Abgasrückführung eine möglichst optimale Verbrennung mit dem Ziel angestrebt, das Entstehen von Partikeln und Stickoxiden schon im Verbrennungsprozess bestmöglich zu verhindern. Dieses Ziel werde jedoch in Abhängigkeit der unterschiedlichsten Last- und Betriebszustände des Motors sowohl im Real- wie im Prüfstandsbetrieb mehr oder weniger gut erreicht. Tatsächlich emittiere der Motor unterschiedlichste Mengen (sowohl absolut als auch relativ) an Abgasen, deren Reinigung in Form einer Filtrierung bzw. (untechnisch gesprochen) "Beseitigung" die unstreitig vorhandenen Katalysatoren übernähmen. Soweit daher die Klage u.a. wesentlich auf den Vorwurf gestützt wird, dass die Beklagte ein "Thermofenster" verwende, bei der die Dosierung der AGR in Abhängigkeit von den herrschenden Außentemperaturen gesteuert werde, vermag schon das Klagevorbringen die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit nicht in Frage zu stellen. Hiermit einhergehende höhere NOx-Emissionen können immer noch durch die nachgeschalteten Katalysatoren beseitigt werden.

Auch hinsichtlich dieser Katalysatoren gilt, dass diese keinesfalls durchgängig und im gleichen Umfang wirksam sein müssen. Soweit eine Emissionsreduzierung bereits mithilfe innermotorischer Maßnahmen wie der AGR bewirkt werden kann, ist deren Einsatz nicht gefragt. Namentlich der SCR-Katalysator, dessen Betrieb die Zugabe von AdBlue als Reagenz erfordert, muss nicht betrieben werden, wenn der Motor wenig Stickoxide emittiert bzw. diese bereits durch den vorgelagerten Speicherkatalysator herausgefiltert werden. Insoweit enthalten die Zulassungsvorschriften keine Vorgaben, wie ein Hersteller die in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 niedergelegten Emissionsgrenzwerte zu erfüllen hat. Es bleibt ihm überlassen, welche Technologien er zu Erreichung dieser Vorgaben einsetzt (EuGH, NJW 2022, 3769, RN 92). Soweit die Beklagte für das streitgegenständliche Fahrzeug die Entscheidung getroffen hat, eine effiziente Emissionsreduzierung durch den kombinierten Einsatz verschiedener Systeme sicherzustellen, die von der Motorsteuerung in Abhängigkeit von den jeweiligen Betriebszuständen des Motors und seines konkreten Emissionsverhaltens mal mehr und mal weniger stark aktiviert werden, ist dies daher nicht zu beanstanden. **9**

Vor diesem Hintergrund ist es auch keinesfalls überraschend oder gar skandalös, dass in den von der Beklagten verwendeten Motorsteuerungen Funktionen enthalten sind, die auf den Umfang der AGR, die Betriebsbedingungen der Katalysatoren oder die Dosierung von AdBlue Einfluss nehmen und diese auf Grundlage unterschiedlichster Parameter regulieren. Der Umstand, dass derartige Funktionen bzw. Programmcodes in diesen Steuerungen durch Sachverständige aufgefunden werden, wie dies von der Klägerin etwa unter Bezugnahme auf Gutachten des Sachverständigen ... vom 06.09.2022 oder des Sachverständigen Dipl. Ing. ... vom 03.02.2020 dargelegt wurde, bietet daher keinerlei Anhalt für die Verwendung von Abschalteinrichtungen i.S.v. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 oder vermögen diese gar zu belegen. **10**

Hierauf wird in dem Gutachten des Herrn ..., welches dieser im Auftrag des Oberlandesgericht Frankfurt erstellte, auch ausdrücklich hingewiesen. Dieses Gutachten bestätigt vielmehr den Vortrag der Beklagten indem es feststellt, dass nahezu alle derzeit auf den Straßen fahrende Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zahlreiche Sensoren besäßen, mit denen Betriebszustände und Rahmenbedingungen erfasst würden. Aus diesen Daten würden Eingriffsstrategien errechnet, mit denen wiederum durch Aktoren die Betriebszustände zielgerichtet gesteuert würden. Hierbei werde nicht nur das Ziel der Einhaltung von NOx-Grenzwerten verfolgt, sondern auch andere Betriebszustände, wie etwa eine optimale Verbrennung, das Leistungsverhalten des Motors oder der Kraftstoffverbrauch gesteuert. Insoweit bestünden Zielkonflikte bei der Optimierung der Einzelparameter. Infolgedessen würden praktisch alle vorhersehbare Betriebszustände durch programmierte Eingriffe gesteuert. Nicht beantwortet werden könne hingegen die Beweisfrage, inwieweit hierdurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems beeinträchtigt werde (vgl. Seite 3 des Gutachtens ... vom 03.02.2020 im Verfahren 8 U 63/19, OLG Frankfurt, von der Klägerin vorgelegt als Anlage BK 5). Letzteres ist aber - wie ausgeführt - Voraussetzung, um überhaupt von einer Abschalteinrichtung i.S.v. Art 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 sprechen zu können. **11**

Letztlich sind überhaupt keine Anhaltspunkte ersichtlich, welche die Mutmaßung der Klägerin rechtfertigen könnten, in dem von ihr erworbenen Fahrzeug kämen (unzulässige) Abschalteinrichtungen zum Einsatz. Wie bereits ausgeführt, ist das Fahrzeug unter den strengeren Bedingungen der Abgasnorm Euro 6d-TEMP zugelassen worden, wonach die Beklagte die Wirksamkeit des verwendeten Emissionskontrollsystems auch im Straßenbetrieb nachzuweisen hatte. Für dieses Fahrzeugmodell gibt es weder einen amtlichen Rückruf noch Angebote von Softwareupdates, aus denen sich irgendwelche Verdachtsmomente herleiten lassen könnten. Vielmehr vermochte die Beklagte mit den Anlagen B 12 und B13 zwei Auskunftsschreiben des KBA gegenüber den Landgerichten Erfurt bzw. Bonn vorzulegen, wonach im streitgegenständlichen Fahrzeugmodell keine

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH

unzulässigen Abschalteinrichtungen oder Konformitätsabweichungen festgestellt werden konnten. Mit weiterem Auskunftsschreiben vom 10.06.2022 (Anlage BB2) wies das KBA gegenüber dem Landgericht Bonn zudem darauf hin, dass sich bislang bei keinem untersuchten Fahrzeug der Beklagten, welches der hier einschlägigen Abgasnorm Euro 6d-TEMP unterfällt, ein Verdacht auf das Vorhandensein unzulässiger Abschalteinrichtungen ergeben habe. Diese Fahrzeuge hätten sich im Rahmen der RDE-Messungen - mithin im Straßenbetrieb - durchweg unauffällig gezeigt.

Soweit die Klägerin dagegen auf angeblich festgestellte Abweichungen des Emissionsverhaltens zahlreicher Fahrzeuge mit Dieselmotoren - auch anderer Hersteller - verweist, haben diese aus unterschiedlichen Quellen stammenden Messergebnisse, welche die Untersuchung von Fahrzeugen betreffen, die noch den älteren Euro 6 oder gar Euro 5 Schadstoffnormen unterlagen und bei denen der europäische Gesetzgerber eine Messung allein im Prüfstandsbetrieb festgelegt hatte, für das gegenständliche Fahrzeugmodell keine Aussagekraft. Dies gilt namentlich auch für die Untersuchungsergebnisse der Deutschen Umwelthilfe (DUH) vom 13.06.2023, welche die Klägerin als Anlage KE 16 mit ihrem Schriftsatz vom 18.07.2023 vorgelegt hat. Soweit dort u.a. ein Fahrzeug der Beklagten mit dem auch hier verbauten Motor vom Typ B 47 getestet wurde, kann der fragwürdige Aussagewert dieser Messungen, welche die Emissionen eines Fahrzeugs mit einer Kilometerlaufleistung von 249.840 km untersucht haben, die weit jenseits derjenigen Laufleistungen liegt, bis zu denen die Hersteller nach Art. 4 Abs. 2 der Verordnung (EG) 715/2007 die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen nachzuweisen haben, dahinstehen und unkommentiert bleiben. Die dort gewonnenen Ergebnisse lassen sich vielmehr schon deshalb nicht auf das von der Klägerin erworbene Fahrzeug übertragen, weil das untersuchte Modell noch nicht über einen SCR-Katalysator, sondern (nur) über einen NOx-Speicherkatalysator verfügte (vgl. Seite 6 der Anlage KE 16). Gerade ein SCR-Katalysator vermag aber die Stickoxidemissionen eines Fahrzeuges besonders gut zu beseitigen. Dies wird auch von der Klägerin anerkannt, die im Rahmen ihrer Ausführungen zu ihrem hilfshilfsweise geltend gemachten Beseitigungsantrag zu III eine Nachrüstung mit genau einem solchen Katalysator fordert (vgl. Seite 18 des Schriftsatzes vom 22.08.2023). **13**

Hinweis:

Hinweis: Das Dokument wurde redaktionell aufgearbeitet und unterliegt in dieser Form einem besonderen urheberrechtlichen Schutz. Eine Nutzung über die Vertragsbedingungen der Nutzungsvereinbarung hinaus - insbesondere eine gewerbliche Weiterverarbeitung außerhalb der Grenzen der Vertragsbedingungen - ist nicht gestattet.

© 2026 Wolters Kluwer Deutschland GmbH