



Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen

Im Namen des Volkes

Urteil

2 U 75/25

4 O 2182/20

Landgericht Bremen

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen Gansel, Wallstr. 59, 10179 Berlin

Geschäftszeichen: 135821-[REDACTED]

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen Oltmanns, Heinemann & Partner Rechtsanwälte in Partnerschaft mbB, Am Rabenfeld 4, 28757 Bremen

Geschäftszeichen: [REDACTED]

hat das Hanseatische Oberlandesgericht in Bremen – 2. Zivilsenat – durch den Richter am Oberlandesgericht Dr. Kramer als Einzelrichter auf die mündliche Verhandlung vom 13.11.2025 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung des Klägers hin wird das Urteil des Landgerichts Bremen vom 27.06.2025 – Az. 4 O 2182/20 – unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung im Übrigen abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 12.026,64 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 05.03.2021 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits 1. Instanz tragen der Kläger zu 70% und die Beklagte zu 30%. Die Kosten der Berufung trägt die Beklagte.
3. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
4. Die Revision wird nicht zugelassen.
5. Der Streitwert der 1. Instanz wird auf 40.077,63 € festgesetzt. Der Streitwert der Berufung wird auf 12.026,64 € festgesetzt.

Gründe:

A.

Der Kläger begehrt Schadensersatz wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen.

Der Kläger erwarb am 04.08.2015 einen Pkw der Marke VW, Typ T6 California Ocean 2.0 TDI, 150 Kw als Neufahrzeug zu einem Kaufpreis von 80.177,63 €.

Das von der Beklagten hergestellte Fahrzeug ist mit einem Motor der Baureihe EA 288 ausgestattet und nach der Schadstoffnorm Euro 6 zugelassen. Die Abgasreinigung von Stickoxiden erfolgt zum einen anhand einer Abgasrückführung. Hierzu werden Abgase in die Brennkammer des Motors zurückgeleitet, was geeignet ist, die Verbrennungstemperatur zu reduzieren und auf diese Weise die Entstehung von Stickoxiden zu mindern. Zum anderen werden die Abgase mit einem SCR („selective catalytic reduction“)-Katalysator gereinigt. Hierzu wird eine Harnstofflösung („AdBlue“) im Katalysator zu Ammoniak umgewandelt, das mit Stickoxiden in den Abgasen reagiert und diese zu harmlosen Stoffen reduziert.

Der Kläger hat das Fahrzeug am 18.09.2020 zu einem Kaufpreis von 40.100 € weiterveräußert.

Hinsichtlich des Tatbestandes und des weiteren Vorbringens der Parteien in erster Instanz im Übrigen einschließlich der dort gestellten Anträge wird auf die Feststellungen im angefochtenen Urteil des Landgerichts Bremen vom 27.06.2025 Bezug genommen, § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO.

Bereits in 1. Instanz blieb unstreitig, dass die Motorsteuerung die Abgasrückführung abhängig vom Außenluftdruck reduziert, beginnend ab Umgebungsdruckbedingungen, wie sie in etwa 1000 m über dem Meeresspiegel herrschen.

Mit seiner Klage beehrte der Kläger in 1. Instanz zunächst Zahlung des Kaufpreises abzüglich des Veräußerungserlöses und schließlich, nach teilweiser Klagerücknahme, Verurteilung der Beklagten zur Zahlung des Differenzschadens in Höhe von mindestens 12.026,64 € nebst Rechtshängigkeitszinsen und Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

Das Landgericht hat die Klage als unbegründet abgewiesen. Dem Kläger stehe ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB nicht zu, da der Kläger eine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung durch die Beklagte nicht schlüssig dargelegt habe. Das vom Kläger behauptete Thermofenster engen Zuschnitts sei, da es nicht prüfstandsbezogen arbeite, nicht geeignet, den Vorwurf des eine Sittenwidrigkeit begründenden Handelns in Kenntnis eines unterstellten Gesetzesverstößes zu begründen. Andere Umstände, die einen solchen Vorwurf rechtfertigen könnten, lege der Kläger nicht dar. Dasselbe gelte, soweit das Fahrzeug einem Rückruf wegen einer Konformitätsabweichung unterlegen habe. Auch die Verwendung der Fahrkurvenerkennung könne den Vorwurf der Sittenwidrigkeit nicht begründen, da diese nach der eingeholten Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes vom 27.07.2022 keinerlei Einfluss auf das Emissionsverhalten des Fahrzeuges habe.

Die zudem behauptete erhöhte Eindosierung von AdBlue im erkannten Prüfstandsbetrieb sei nicht substantiiert dargelegt worden und im Übrigen von der eingeholten Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes widerlegt.

Ferner stehe dem Kläger auch kein Anspruch aus §§ 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu. Eine Abschaltvorrichtung, die nicht bereits durch ein Software-Update entfernt worden sei, sei allenfalls mit Blick auf das Thermofenster dargelegt. Insoweit fehle es aber an einem Verschulden, da die Beklagte einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen sei. Sie habe vorgetragen, dass sie bis zur entgegenstehenden Entscheidung des EuGH von der Zulässigkeit dieser Steuerung ausgegangen sei. Der darin liegende Irrtum sei auch unvermeidbar gewesen, da davon auszugehen sei, dass die zuständige Typengenehmigungsbehörde bei entsprechender Nachfrage die damalige Rechtsauffassung der Beklagten bestätigt hätte. Der Kammer sei aus einer Vielzahl von Dieselfahrern bekannt, dass das zuständige Kraftfahrtbundesamt die Thermofenster zunächst durchgehend für zulässig erachtet habe.

Für die weiteren Einzelheiten wird auf die Gründe des angefochtenen Urteils verwiesen.

Gegen diese Entscheidung wendet sich der Kläger mit seiner rechtzeitig eingelegten und innerhalb der Frist des § 520 Abs. 2 ZPO begründeten Berufung, mit der er sein Prozessziel aus 1. Instanz uneingeschränkt weiterverfolgt. Er rügt, dass das Landgericht dem Kläger den begehrten Differenzschaden auf Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV hätte zusprechen müssen und vertieft sein erstinstanzliches Vorbringen u.a. dazu, dass in dem Fahrzeug ein Thermofenster engeren Zuschnitts, als es die Beklagte einräumt, zum Einsatz komme.

Der Kläger beantragt,

das angefochtene Urteil des Landgerichts abzuändern und die Beklagte zu verurteilen,

an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke VW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 12.026,64 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss und

den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 3.398,64 freizustellen.

Die Beklagte beantragt unter Verteidigung des angefochtenen Urteils,
die Berufung zurückzuweisen.

B.

Die zulässige Berufung ist überwiegend erfolgreich und führt auf die auch in ihrer beschränkten Form zulässigen Klage hin zur Verurteilung der Beklagten zur Zahlung des in der Hauptforderung begehrten Schadensersatzes nebst Rechtshängigkeitszinsen.

I. Keinen Bedenken begegnet die Entscheidung des Landgerichts, soweit ein Anspruch aus § 826 BGB versagt wird. Die Begründung des Landgerichts lässt Rechtsfehler nicht erkennen; auch der Kläger wendet sich nicht hiergegen und verfolgt lediglich einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB weiter.

II. Entgegen der Auffassung des Landgerichts hat der Kläger jedoch einen Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung von 12.026,64 € gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

Voraussetzung hierfür ist, dass die Beklagte als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeuges schuldhaft eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und der Kläger hierdurch einen Schaden erlitten hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, Rn. 33 ff.).

Dies ist hier der Fall.

1. Die Klägerin hat als Fahrzeugherstellerin eine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung erteilt.

a) Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ausweist (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245, Rn. 34, juris; Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 267/20 –, Rn. 26 ff., juris; Urteil vom 20. Juli 2023 – III ZR 303/20 –, Rn. 20 f.,

juris). Maßgebend ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages (vgl. BGH, Urteil vom 10. Juli 2023 – VIa ZR 1119/22 –, Rn. 13, juris).

Eine Abschaltvorrichtung ist gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist auf die Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet und nicht nur in einzelnen Mitgliedstaaten üblich sind (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 50).

Nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kann eine Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird.

Nach allgemeinen Regeln trifft die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung als solcher im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 den Kläger als Anspruchsteller (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 53).

b) Die unstreitig zum Einsatz kommende Höhenabschaltung stellt eine solche unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

aa) Die Motorsteuerungssoftware, die eine Reduzierung der Abgasrückführung bei bestimmten Bedingungen bewirkt, stellt ein Bauteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 dar, das auf Emissionskontrollsystem einwirkt.

Unstreitig regelt die Beklagte die Abgasrückführung, die der Entstehung von Stickoxidemissionen entgegenwirkt, bei abnehmendem Umgebungsdruck, wie er in einer Höhe ab etwa 1000 m über NN herrscht, ab. Damit wirkt die Software auf das Emissionskontrollsystem ein.

bb) Diese Steuerungsfunktion schränkt die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, auch ein.

Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. Hierzu bedarf

es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 51).

Eine solche Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems liegt vor.

Dass die Reduzierung oder Abschaltung der Abgasrückführung zu einer Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, ist zu vermuten. Unstreitig stellt die Abgasrückführung eine Technik dar, um eine Entstehung von Stickoxiden bei der Verbrennung von Dieselkraftstoff zu verhindern. Es drängt sich daher ohne Weiteres auf, dass eine Absenkung der Abgasrückführung dazu führt, dass mehr Stickoxide entstehen, mithin also die Wirksamkeit des Gesamtsystems verringert wird (so auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 62, juris; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 46, juris).

Dass diese Verringerung der Abgasrückführung tatsächlich keinerlei Einfluss auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems hätte oder dass ein solcher Einfluss auf andere Weise kompensiert werden würde, hat die Beklagte nicht dargelegt. Den Hersteller trifft aber eine sekundäre Darlegungslast, wenn er geltend machen will, dass ein auf das Emissionskontrollsystem einwirkendes Konstruktionsteil nicht zu einer Verringerung der Wirksamkeit des Gesamtsystems führt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Mai 2024 – 8 U 8/22 –, Rn. 44, juris; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 46, juris; so wohl auch OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023 – 13 U 892/21 –, Rn. 68, juris). Trotz Hinweises des Senats in der mündlichen Verhandlung vom 13.11.2025 hat die Beklagte nicht dargelegt, dass die Minderung der Abgasrückführung in höheren Lagen ohne Auswirkungen auf die Stickoxidemissionen bliebe oder dass ein mit der Abregelung der Abgasrückführung einhergehender Anstieg der Stickoxidemissionen tatsächlich – und nicht nur möglicherweise – auf andere Weise verhindert oder kompensiert werde.

Der von der Beklagten angeführte Umstand, dass es eine physikalische Notwendigkeit darstelle, die Abgasrückführung bei sinkendem Luftdruck zu mindern, vermag nichts daran zu ändern, dass es sich bei der Absenkung der Abgasrückführung um eine Abschaltvorrichtung handelt. Es mag zutreffen, dass bei abnehmendem Luftdruck die Sauerstoffkonzentration abnimmt und damit mehr Luft in den Brennraum einzubringen ist, um eine gleichbleibende Verbrennung zu ermöglichen. Eine solche physikalische Notwendigkeit ändert aber nichts daran, dass die Technik, die eine stickoxidarme Verbrennung erzeugen soll, abgesenkt wird, um eine uneingeschränkte Verbrennung zu ermöglichen. Auch eine technisch notwendige Minderung von Elementen des Emissionskontrollsystems erfüllt den Tatbestand der Abschaltvorrichtung.

Auch soweit die Beklagte anführt, dass eine Fahrt in unterschiedlicher Höhe unterschiedliche „Betriebspunkte“ darstellte und eine Abschaltvorrichtung nur dort vorliege, wo eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei demselben Betriebspunkt erfolge, vermag dies die Wertung nicht zu beeinflussen. Die Regelung des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 sowie das korrespondierende Verbot der Abschaltvorrichtungen in Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 sehen eine solche Unterscheidung nach „Betriebspunkten“ nicht vor. Auch sonst ist den Vorschriften der Verordnung ein solches Verständnis nicht zu entnehmen. Vielmehr ist die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems durchgängig bei den im Unionsgebiet üblichen Fahrbedingungen so zu gewährleisten, wie es der Prüfung im NEFZ zu Grunde gelegen hat. Sollte dies physikalisch nicht möglich sein, führt dies keineswegs zum Dispens von der Einhaltung der in der Verordnung enthaltenen Umweltschutzvorschriften.

Im Übrigen schließt sich der Senat der Auffassung an, dass die Argumentation der Beklagten auch aus anderem Grund nicht überzeugend ist. Folgte man ihr, läge die Definition, ob eine Abschaltvorrichtung vorliegt oder nicht, stets in der Hand des Fahrzeugherstellers. Es entspricht aber dem Wesen und Kerngehalt des Verbots von Abschaltvorrichtungen aus Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, und damit bei anderen Bedingungen als solchen des Prüfstands, nicht verringert wird. Das Verbot von Abschaltvorrichtungen soll gerade sicherstellen, dass die Emissionskontrollsysteme bei anderen Betriebsbedingungen, wie sie außerhalb des Prüfstands im normalen Fahrzeugbetrieb anzutreffen sind, genauso wirksam sind wie auf dem Prüfstand. Damit ist die Auffassung der Beklagten nicht vereinbar (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 13, juris; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 49, juris).

cc) Die Beklagte hat eine ausnahmsweise Zulässigkeit dieser Abschaltvorrichtung trotz des Hinweises des Senats nicht hinreichend dargelegt.

(1) Gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a) der VO (EG) Nr. 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig, wenn sie notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

Dieser Ausnahmetatbestand ist eng auszulegen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 50, juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 61, juris). Verschmutzung und Verschleiß des Motors können auch mit Rücksicht auf die Ziele der Verordnung nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ im Sinne der genannten Bestimmung angesehen werden, denn sie sind vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 54 f., juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 63, juris). Mit den Zielen der Verordnung unvereinbar wäre es auch, eine Abschaltvorrichtung allein deshalb zuzulassen, weil z. B. die Kosten für die Forschung hoch

sind, die technische Ausrüstung teuer ist oder für den Nutzer häufigere und kostspieligere Wartungsarbeiten am Fahrzeug anfallen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 68, juris).

Daher kann eine Abschaltvorrichtung nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, und diese Risiken derart schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 64). Auch würde eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre, offensichtlich dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, zuwiderlaufen und zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der NOx-Emissionen von Fahrzeugen führen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 63, juris; Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 –, Rn. 65, juris).

Eine Abschaltvorrichtung ist im Übrigen nur dann „notwendig“ im Sinne der Verordnung, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 69, juris).

Dem Hersteller obliegt dabei die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschaltvorrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 54; vgl. zum Ganzen auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 51 - 56, juris).

(2) Ausgehend von diesen Maßstäben hat die Beklagte nicht schlüssig dargelegt, dass die Minderung der Abgasrückführung bei Fahrten ab einer bestimmten Höhe über dem Meeresspiegel ausnahmsweise zulässig wäre.

Eine Zulässigkeit ergibt sich jedenfalls nicht aus den von der Beklagten angeführten Gefahren für den Turbolader bei unverminderter Abgasrückführung trotz sinkendem Außenluftdruck.

Hierzu trägt die Beklagte vor, dass im Fall gleichbleibender Abgasrückführungsrate bei sinkendem Umgebungsdruck der Turbolader ein höheres Druckverhältnis erzeugen müsse, um die für die Verbrennung benötigte Frischluft bereitzustellen. Dies verlange, dass der Turbolader mit immer höheren Drehzahlen arbeite. Bei zu hohen Drehzahlen könne er aber seine Funktion

verlieren oder aber wegen Materialüberlastung einen Defekt erleiden, der den gesamten Motor in Mitleidenschaft ziehen könne.

Dieses Vorbringen vermag eine Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung nicht zu belegen. Eine Erforderlichkeit der Abschaltvorrichtung zum sicheren Betrieb des Fahrzeuges ist damit nicht dargetan. Es fehlt an einer plausiblen Darstellung, weshalb bei Erteilung der Typgenehmigung keine andere technische Lösung geeignet war, die behaupteten Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abzuwenden. So zeigt die Beklagte nicht auf, inwieweit es nicht möglich sein sollte, den Turbolader oder auch den Motor mit begrenzter Leistung zu betreiben (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 397/22 –, Rn. 40, juris; Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 20, juris). Allein das Argument, dass Überholvorgänge eine hohe Leistung verlangten, vermag die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften jedenfalls nicht entbehrlich zu machen (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 60, juris).

Auch trägt die Beklagte nichts dazu vor, dass die von ihr beschriebenen Bauteile nicht so konstruiert werden können, dass es bei verändertem Umgebungsdruck zu ihrem Schutz schon keiner Reduzierung der Abgasrückführung bedarf (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. April 2024 – 8 U 377/22 –, Rn. 20, juris). Ebenso fehlt jede Darstellung, weshalb kein verstärkter Einsatz des SCR-Katalysators zum Ausgleich der reduzierten Abgasrückführungsrate erfolgt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. März 2024 – 8 U 397/22 –, Rn. 40, juris; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 61, juris).

Hinzu kommt aber ungeachtet der fehlenden Darlegung der Erforderlichkeit, dass die von der Beklagten verwendete Abschaltvorrichtung ohnehin nicht rechtfertigungsfähig ist. Denn die von der Beklagten gewählte Ausgestaltung führt dazu, dass die Abgasrückführung in einer Höhe über dem Meeresspiegel, die in einigen Regionen der Europäischen Union die typischen Bedingungen darstellen, durchgängig in ihrer Wirksamkeit gemindert ist. Eine solche Ausgestaltung ist aber nach Maßgabe der zuvor dargelegten Vorgaben des EuGH von vornherein nicht rechtfertigungsfähig (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 62, juris). Daran ändert auch der Vortrag der Beklagten nichts, dass es technisch notwendig sei, zur Bereitstellung von ausreichend Sauerstoff eine Beimischung von Abgasen zu begrenzen. Denn selbst wenn dies zuträfe und die von der Beklagten gewählte Emissionsminderungstechnik unter in Teilen des Unionsgebietes üblichen Bedingungen an physikalische Grenzen stieße, führte dies nicht zu einer ausnahmsweisen Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung. Die Regelungen in der VO (EG) Nr. 715/2007 sehen eine solche Ausnahme nicht vor. Ließe man sie zu, erlaubte man es dem Fahrzeughersteller, die technische Ungeeignetheit des von ihm verwendeten Emissionskontrollsystems zur Abgasreinigung unter den im Unionsgebiet üblichen

Bedingungen zur Rechtfertigung von Gesetzesverstößen anzuführen. Eine solche Rechtsanwendung wäre offenkundig mit den Zielen der Verordnung unvereinbar. Es ist vielmehr Sache des Herstellers, ein solches Emissionskontrollsystem zu verwenden, das unter allen und nicht nur unter einem Teil der im Unionsgebiet üblichen Bedingungen zur Abgasreinigung in der Lage ist.

c) Auch das Thermofenster stellt in dem von der Beklagten zugestandenen Zuschnitt eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar.

aa) Die außertemperaturgesteuerte Minderung der Abgasrückführung stellt ein Konstruktionsteil im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 dar, das auf Emissionskontrollsystem einwirkt.

bb) Dass diese mindernde Einwirkung auf eine Technik, die die Entstehung von Stickoxiden verhindern soll, keinerlei Auswirkungen auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems hätte, hat die insoweit sekundär darlegungsbelastete Beklagte nicht dargelegt. Auch hier gilt, dass die bloße Möglichkeit einer Kompensation durch den SCR-Katalysator eine tatsächlich erfolgende Kompensation nicht erkennen lässt.

cc) Auch eine ausnahmsweise Zulässigkeit des Thermofensters hat die Darlegungs- und beweisbelastete Beklagte nicht dargelegt.

(1) Das Ziel, einer Versottung vorzubeugen, vermag eine Abschaltvorrichtung nicht zu rechtfertigen, auch wenn eine solche Versottung im Einzelfall in unvorhersehbarer Weise zu Folgeschäden mit Risiken für den Motor oder den sicheren Fahrbetrieb führen könnten. Denn diese Ablagerungen sind eine regelmäßige Folge des ganz gewöhnlichen Betriebs des Fahrzeugs ohne Abschaltvorrichtung. Der Umstand, dass sich in Folge dieser Ablagerungen das Abgasrückführungsventil verklemmen kann oder dass sich aus den Ablagerungen andere Störungen (etwa das Loslösen von Belagsteilen / Mitreißerschaden) ergeben können, wie auch die im Falle einer Verklemmung des Abgasrückführungsventils mögliche Überhitzung und Brandentstehung, sind danach von vornherein in der von der Beklagten konstruierten Technik der Abgasrückführung angelegt und Folgen, mit denen ohne Thermofenster zu rechnen ist. Diese Folgen, mögen sie auch unerwünscht sein, sind daher gewöhnliche Konsequenzen für das Funktionieren der verbauten Technik und keine Fehlfunktion im Sinne der Rechtsprechung des EuGH (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 21. Juni 2024 – 25 U 213/23 –, Rn. 58, juris).

(2) Aber selbst, wenn man dies anders sehen wollte, hat die Beklagte die sich ergebenden Risiken nicht substantiiert dargelegt, deren Auftreten die Abschaltvorrichtung rechtfertigen sollen. Insbesondere ist nicht dargelegt, ob Inspektionen und regelmäßige Wartungen nicht ebenso geeignet sind, für einen erheblichen Teil der Fälle einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.

(3) Darüber hinaus ist nicht dargelegt, dass die Abschaltvorrichtung notwendig ist. Eine Abschaltvorrichtung ist im Übrigen nur dann „notwendig“ im Sinne der Verordnung, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Vorrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20 –, Rn. 69, juris).

Eine solche Abwendung kann einerseits dadurch geschehen, dass etwa durch Wartung oder Inspektion der Versottung vorgebeugt wird. Andererseits kann aber auch der – auch ergänzende – Einsatz einer anderen Abgasreinigungstechnik durch eine ausreichende Kompensation von erhöhten Stickoxidemissionen vermeiden, dass zur Abwendung der angeführten Gefahren eine Abschaltvorrichtung verwendet werden muss. Dass aber die angeführte Abgasrückführung im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses die einzige zur Verfügung stehende Abgasreinigungstechnik dargestellt hätte, ist trotz des Hinweises des Senats vom 13.11.2025 nicht substantiiert dargelegt, zumal die Beklagte bereits über weitere Katalysatortechniken verfügte. Weshalb etwa der SCR-Katalysator nicht herangezogen wird, um die bei Absenkung der Abgasrückführung ansteigenden Stickoxidemissionen zu reduzieren, bleibt im Dunkeln. Wiederum gilt auch hier, dass es der Beklagten verwehrt ist, sich auf die technischen Grenzen der von ihr gewählten Technik zur Abgasreinigung zu berufen, um sich von der Pflicht zur Einhaltung zwingender Umweltschutzvorschriften zu befreien.

2. Die Erwerbskausalität liegt vor. Regelmäßig kann sich der Erwerber eines Fahrzeuges bei der Inanspruchnahme des Herstellers nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte, wenn er Kenntnis von der dem Fahrzeug anhaftenden Stilllegungsgefahr gehabt hätte (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 55 f.).

Die Anwendung dieses Erfahrungssatzes kann aber dann in Frage stehen, wenn der Fahrzeughersteller vor Abschluss des Kaufvertrages sein Verhalten geändert und die Ausrüstung der in Rede stehenden Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss. Dies darzulegen und zu beweisen ist wiederum Sache des Fahrzeugherstellers (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 57).

Eine solche Verhaltensänderung hat die Beklagte nicht dargelegt. Sie liegt auch nicht darin, dass die Beklagte die umgebungsdruckabhängige Steuerung und das Thermofenster gegenüber der Typgenehmigungsbehörde in den Erläuterungen ihrer Emissionsminderungsstrategien offengelegt haben will. Denn damit geht keineswegs einher, dass Dritte in der Rolle als mögliche Erwerber des Fahrzeuges über die rechtlichen Risiken, die

mit dem Erwerb eines Fahrzeuges mit einem Motor der Baureihe EA 288 verbunden sind, aufgeklärt worden wären. Erklärungen gegenüber der Typengenehmigungsbehörde, die ihrerseits zum Stillschweigen verpflichtet ist, sind nicht geeignet, die Erwerbskausalität in Frage zu stellen. Dies kommt nur dann in Betracht, wenn ein Verhalten des Herstellers in Rede steht, das von einem objektiven Dritten in der Rolle des Fahrzeugerwerbers wahrgenommen werden kann (Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11. Oktober 2024 – 2 U 155/21 –, Rn. 63 ff., juris; so im Ergebnis auch OLG München, Urteil vom 22. Dezember 2023 – 13 U 892/21 –, Rn. 84, juris).

3. Die Beklagte hat auch fahrlässig gehandelt.

a) Dass die Beklagte fahrlässig gehandelt hat, wird vermutet. Zwar trifft hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB gewöhnlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast. Jedoch muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 59).

b) Solche Umstände hat die Beklagte nicht dargelegt. Allerdings macht sie geltend, dass es bereits an einem fahrlässigen Verhalten fehle, weil für die für sie handelnden Personen objektiv nicht vorhersehbar gewesen sei, dass ihr Verhalten dereinst von einem Gericht als pflichtwidrig beurteilt werden könne. Denn nach der damaligen Verwaltungspraxis der Typengenehmigungsbehörden, der Gerichtspraxis und nach dem damaligen Stand der Wissenschaft und Technik seien die Funktionen als zulässig anzusehen gewesen. So habe auch das Kraftfahrtbundesamt bestätigt, dass die der Behörde bekannte Umgebungsdruckkorrektur eine physikalische Notwendigkeit darstelle. Entgegenstehende gerichtliche Entscheidungen hätten nicht vorgelegen. Angesichts dessen habe auch keinerlei Schadenswahrscheinlichkeit bestanden.

Aus diesem Vortrag ergibt sich aber keineswegs, dass es objektiv unvorhersehbar gewesen sein könnte, dass die hier in Rede stehende Beurteilung der umgebungsdruckabhängigen Absenkung der Abgasrückführung als unzulässig eingestuft werden könnte. Nichts spricht dafür; vielmehr meint die Beklagte schlicht, es sei unvorhersehbar gewesen, dass sich ihre Norminterpretation als falsch herausstellen könnte. Weshalb dies aber so sein sollte, bleibt im Dunkeln. Wenn eine bestehende gefestigte verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung

bestanden hätte, welche die Auffassung der Beklagten getragen hätte, hätte sie möglicherweise mit einer anderen Rechtsauffassung nicht rechnen müssen. Da hier die Rechtslage aber gerichtlich nicht geklärt war, ist es für einen Adressaten einer Gesetzesvorschrift regelmäßig ohne Weiteres denkbar, dass die Norm durch ein Gericht anders ausgelegt wird, als der Normadressat selbst und die zuständige Verwaltungsbehörde es für richtig halten.

c) Die Beklagte hat auch einen unvermeidbaren Verbotsirrtum nicht hinreichend dargelegt.

aa) Zutreffend ist es allerdings, dass der Schuldner nicht fahrlässig handelt, wenn er sich entschuldbar in einem Rechtsirrtum befindet und meint, sein Verhalten sei rechtmäßig. Während die vorsätzliche Haftung bereits bei einem bloßen Rechtsirrtum entfällt, ist die Haftung wegen Fahrlässigkeit nur bei einem unvermeidbaren Rechtsirrtum ausgeschlossen (vgl. BGH, Beschluss vom 29. Juni 2010 – XI ZR 308/09 –, Rn. 3, juris). In einem solchen Fall scheidet auch eine zivilrechtliche Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB aus (vgl. BGH, Urteil vom 27. Juni 2017 – VI ZR 424/16 –, Rn. 10, juris; Urteil vom 3. Juni 2014 – XI ZR 147/12 –, BGHZ 201, 310-323, Rn. 24).

(1) Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sind an das Vorliegen eines solchen unvermeidbaren Rechtsirrtums strenge Maßstäbe anzulegen (BGH, Beschluss vom 29. Juni 2010 – XI ZR 308/09 –, Rn. 3, juris; Urteil vom 3. Juni 2014 – XI ZR 147/12 –, BGHZ 201, 310-323, Rn. 24). Ein unverschuldeter Rechtsirrtum liegt regelmäßig nur vor, wenn der Schuldner die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte (BGH, Urteil vom 30. April 2014 – VIII ZR 103/13 –, BGHZ 201, 91-101, Rn. 23; Urteil vom 11. Juni 2014 – VIII ZR 349/13 –, Rn. 35, juris; Urteil vom 23. Februar 2018 – V ZR 101/16 –, Rn. 84, juris; Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 63). Ein solcher Ausnahmefall ist etwa dann anzunehmen, wenn der Schuldner eine gefestigte höchstrichterliche Rechtsprechung für seine Auffassung in Anspruch nehmen konnte und mit einer späteren Änderung derselben nicht zu rechnen brauchte. Bei einer unklaren Rechtslage handelt hingegen bereits fahrlässig, wer sich erkennbar in einem Grenzbereich des rechtlich Zulässigen bewegt, in dem er eine von der eigenen Einschätzung abweichende Beurteilung der rechtlichen Zulässigkeit des fraglichen Verhaltens in Betracht ziehen muss (vgl. BGH, Urteil vom 25. Oktober 2006 – VIII ZR 102/06 –, Rn. 25, juris; Urteil vom 24. September 2013 – I ZR 187/12 –, Rn. 19, juris; Urteil vom 30. April 2014 – VIII ZR 103/13 –, BGHZ 201, 91-101, Rn. 23; Urteil vom 11. Juni 2014 – VIII ZR 349/13 –, Rn. 36, juris; Urteil vom 23. Februar 2018 – V ZR 101/16 –, Rn. 85, juris).

Ein Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 63).

(2) Hinsichtlich des Verbotsirrtums als solchen muss der Fahrzeughersteller darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der in Rede stehenden Abschaltvorrichtung im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23 –, Rn. 14, juris; Urteil vom 20. Mai 2025 – VIa ZR 405/23 –, Rn. 14, juris; Urteil vom 30. Juli 2025 – VIa ZR 1458/22 –, Rn. 15, juris).

Der Irrtum muss außerdem die Rechtmäßigkeit der konkreten in Rede stehenden Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten betreffen. Nur in Bezug auf einen in diesen Einzelheiten konkret festgestellten Irrtum der maßgebenden Personen – zur maßgeblichen Zeit des Kaufvertragsabschlusses (vgl. Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 61, juris; Urteil vom 11. Dezember 2023 - VIa ZR 340/22, Rn. 12, juris) – kann der Sorgfaltsmaßstab der Fahrlässigkeit sachgerecht geprüft und die Unvermeidbarkeit festgestellt werden (BGH, Urteil vom 20. Mai 2025 – VIa ZR 405/23 –, Rn. 14, juris).

Eine Geschäftsverteilung oder Ressortaufteilung auf der Ebene der Geschäftsführung setzt eine klare und eindeutige Abgrenzung der Geschäftsführungsaufgaben auf Grund einer von allen Mitgliedern des Organs mitgetragenen Aufgabenzuweisung voraus, die die vollständige Wahrnehmung der Geschäftsführungsaufgaben durch hierfür fachlich und persönlich geeignete Personen sicherstellt und ungeachtet der Ressortzuständigkeit eines einzelnen Geschäftsführers die Zuständigkeit des Gesamtorgans insbesondere für nicht delegierbare Angelegenheiten der Geschäftsführung wahrt. Auch wenn eine Schriftform hierfür nicht zwingend vorgeschrieben ist, stellt eine schriftliche Dokumentation regelmäßig das naheliegende und geeignete Mittel für eine klare und eindeutige Aufgabenabgrenzung dar (BGH, Urteil vom 6. November 2018 – II ZR 11/17 –, BGHZ 220, 162-178, Rn. 17).

(3) Hat der Fahrzeughersteller einen solchen Rechtsirrtum sämtlicher seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB bzw. im Falle einer hinreichenden Ressortaufteilung aller für das Ressort zuständigen verfassungsmäßig berufenen Vertreter über die Rechtmäßigkeit der konkreten Abschaltvorrichtung mit allen maßgeblichen Einzelheiten im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses dargelegt, gewinnt die Frage Bedeutung, ob dieser Verbotsirrtum unvermeidbar gewesen ist.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes kann sich der Hersteller zur Begründung der Unvermeidbarkeit seines Rechtsirrtums entweder auf die Erteilung einer tatsächlichen Genehmigung durch die zuständige Typengenehmigungsbehörde, auf eine hypothetische Genehmigung dieser Behörde oder aber auf die Einholung externen Rechtsrates berufen; nur unter engen Voraussetzungen können auch eigene Erwägungen ausreichen (vgl. BGH, Urteil

vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 68 f.; Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23 –, Rn. 14, juris).

So kann der Nachweis der Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums zum einen mittels einer tatsächlich erteilten EG-Typgenehmigung geführt werden, wenn diese EG-Typgenehmigung die verwendete unzulässige Abschaltvorrichtung in allen ihren nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten umfasst. Die EG-Typgenehmigung muss sich dann allerdings auf die Abschaltvorrichtung in ihrer konkreten Ausführung und auch unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschaltvorrichtungen erstrecken.

Daneben kann der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden (hypothetische Genehmigung). Steht fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat. Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass der Fahrzeughersteller nicht nur allgemein darlegt, dass die Behörde Abschaltvorrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern dass ihm dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschaltvorrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten gelingt. Haben mehrere Abschaltvorrichtungen Verwendung gefunden, muss der Tatrichter die Einzelheiten der konkret verwendeten Kombination für die Frage einer hypothetischen Genehmigung in den Blick nehmen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 64 ff., juris).

bb) Ausgehend von diesen Maßstäben fehlt es jedenfalls an einer hinreichenden Darlegung der Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums.

Dabei kann es offenbleiben, ob die Beklagte einen Verbotsirrtum hinreichend dargelegt hat. Denn sie hat eine Unvermeidbarkeit des von ihr behaupteten Verbotsirrtums allein darauf gestützt, dass das Kraftfahrtbundesamt die umgebungsdruckabhängige Absenkung der Abgasrückführung im Falle ihrer Offenlegung einschließlich ihrer konkreten Bedatung für zulässig erachtet hätte. Mit dieser Erwägung kann aber, selbst wenn man meinte, dass das Kraftfahrtbundesamt tatsächlich so wie von der Beklagten behauptet entschieden hätte, eine Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums nicht begründet werden.

Vielmehr folgt aus der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes vom 1. August 2025 (Rs. C-666/23), die nach Erlass der angegriffenen Entscheidung ergangen ist, dass sich ein Fahrzeughersteller einem Schadensersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen nicht unter Berufung auf einen Verbotsirrtum

entziehen kann, der darauf zurückzuführen sein soll, dass für diese Abschaltvorrichtung oder für das damit ausgerüstete Fahrzeug von der zuständigen Behörde eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde oder diese Behörde, wenn sie von diesem Hersteller dazu befragt worden wäre, seine rechtliche Beurteilung bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der betreffenden Abschaltvorrichtung bestätigt hätte (EuGH, Urteil vom 1. August 2025 – C-666/23 –, Rn. 83, juris).

Aus dieser Entscheidung folgt, dass es einem Fahrzeughersteller aus Gründen des Unionsrechts generell verwehrt ist, sich einer Haftung gegenüber den Fahrzeugkäufern wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen unter Hinweis auf eine erteilte oder hypothetische Typgenehmigung zu entziehen.

Allerdings wird diese Schlussfolgerung durchaus angezweifelt (offen gelassen von OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. November 2025 – 6 U 82/21 –, Rn. 124, juris). Auch der Bundesgerichtshof hat diese Entscheidung bisher nur dahingehend interpretiert, dass eine solche (hypothetische) Genehmigung nicht in jedem Fall in Kenntnis sämtlicher für die Prüfung der Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung maßgeblichen Einzelheiten erteilt sein müsse und sie deshalb nicht zwangsläufig bedeute, dass die zuständige Behörde die Einschätzung des Herstellers bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der in Rede stehenden Abschaltvorrichtung bestätigt hat oder hätte (BGH, Urteil vom 3. September 2025 – VIa ZR 26/24 –, Rn. 10, juris). Der Bundesgerichtshof hat die dort getroffene Aufhebung der Entscheidung des Berufungsgerichts aber nur darauf gestützt, dass es zur Darlegung des Verbotsirrtums (und nicht seiner Unvermeidbarkeit) nicht ausreiche, auf eine tatsächliche oder hypothetische Genehmigung durch das Kraftfahrtbundesamt zu verweisen (vgl. BGH, Urteil vom 3. September 2025 – VIa ZR 26/24 –, Rn. 10, juris). Zu der Frage, ob eine Unvermeidbarkeit eines nachgewiesenen Verbotsirrtums überhaupt noch auf eine Genehmigung oder eine hypothetische Genehmigung des Kraftfahrtbundesamtes gestützt werden kann, hat sich der Bundesgerichtshof dagegen bislang nicht geäußert.

Nach Auffassung des Senats folgt aus der angeführten Entscheidung des EuGH aber, dass eine solche Annahme der Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums, die auf der Erteilung einer Typgenehmigung oder auf dem Nachweis einer hypothetischen Genehmigung beruhte, mit dem Grundsatz der Effektivität des Unionsrechts nicht vereinbar ist.

Zutreffend ist zwar, dass der EuGH in der Begründung zunächst angeführt hat, dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass eine Typgenehmigung in Unkenntnis der Abschaltvorrichtung erteilt worden sei (vgl. EuGH, Urteil vom 1. August 2025 – C-666/23 –, Rn. 79, juris) und dass deshalb die Erteilung einer solchen Genehmigung nicht zwangsläufig bedeute, dass die nationale Behörde die Einschätzung des Herstellers zur angeblichen Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung bestätigt habe (EuGH, Urteil vom 1. August 2025 – C-666/23 –, Rn. 81, juris). Für sich genommen deutet diese Begründung in der Tat darauf hin,

dass allenfalls eine solche Genehmigung als Grundlage für einen Verbotsirrtum in Betracht komme, die in Kenntnis der maßgeblichen Einzelheiten erteilt worden ist.

Dabei bleibt die Entscheidung des EuGH aber nicht stehen. Der EuGH stellt vielmehr fest, dass weder die Erteilung einer Typengenehmigung noch die Erteilung einer hypothetischen Genehmigung geeignet sind, einen Schadensersatzanspruch des Erwerbers gegen den Hersteller wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen zu Fall zu bringen, und zwar ohne danach zu differenzieren, ob die Genehmigungsunterlagen oder die hypothetische Anfrage vollständig waren oder gewesen wären.

Ein einschränkendes Verständnis dahingehend, dass der EuGH lediglich die Aussagekraft einer Typengenehmigung in Zweifel gezogen hätte, könnte vor allem nicht erklären, weshalb der EuGH eine Entlastung des Fahrzeugherstellers auch für den Fall ausdrücklich versagt, dass die Behörde, wenn sie von diesem Hersteller dazu befragt worden wäre, seine rechtliche Beurteilung bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der „betreffenden Abschaltvorrichtung“ bestätigt hätte (EuGH, Urteil vom 1. August 2025 – C-666/23 –, Rn. 83, juris). Diese Erstreckung des Verdikts der Unionsrechtswidrigkeit auf die hypothetische Genehmigung lässt sich nicht mit der Erwägung rechtfertigen, die Anfrage könne unzureichend gewesen sein, denn eine solche Einschränkung in Bezug auf die entschuldigende Wirkung einer hypothetischen Genehmigung ist den Gründen der EuGH-Entscheidung nicht zu entnehmen. Der Vorlagefrage lag auch keinesfalls die Vorgabe zu Grunde, ob eine hypothetische Genehmigung auch dann entschuldigend wirken könne, wenn sie unvollständig gewesen ist (was ohnehin ein fernliegender Gedanke wäre). Vielmehr hat der EuGH im Anschluss an die Erwägung, dass eine in Unkenntnis der Abschaltvorrichtung erteilte Typengenehmigung eine Haftungsbefreiung nicht tragen könne, ausgeführt, dass „jedenfalls [...] eine solche Genehmigung und noch weniger eine hypothetische Genehmigung diesen Hersteller von seiner Pflicht entbinden [kann], den Käufer des betreffenden Fahrzeugs für einen etwaigen, durch das Vorhandensein dieser Abschaltvorrichtung in seinem Fahrzeug verursachten Schaden zu entschädigen“ (EuGH, Urteil vom 1. August 2025 – C-666/23 –, Rn. 81, juris). In der Folge stützt sich der EuGH aber nicht mehr darauf, dass immer zu prüfen sei, ob die tatsächliche oder hypothetische Genehmigung auch vollständige Angaben enthalten hätten, sondern darauf, dass der Grundsatz der Effektivität des Gemeinschaftsrechts es nicht zulasse, einen Entlastungsgrund wie die von der Typengenehmigungsbehörde erteilte oder hypothetisch erteilte Genehmigung zu akzeptieren, weil in diesen Fällen das Recht auf angemessene Entschädigung ins Leere lief, in denen das betreffende Fahrzeug dem genehmigten Typ entspricht, selbst wenn feststeht, dass dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist (EuGH, Urteil vom 1. August 2025 – C-666/23 –, Rn. 82, juris). Eine Differenzierung danach, ob die Genehmigung auf vollständiger Grundlage erteilt worden wäre, findet sich dort nicht.

Nach allem kann die Entscheidung des EuGH nur so verstanden werden, wie es auch der Wortlaut nahelegt. Der Fahrzeughersteller kann sich daher zur Begründung eines entlastenden unvermeidbaren Verbotsirrtums nicht auf eine erteilte Typengenehmigung oder darauf stützen, dass die Typengenehmigungsbehörde die rechtliche Beurteilung des Herstellers bezüglich der angeblichen Zulässigkeit der betreffenden Abschaltvorrichtung bestätigt hätte (so auch Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 18.12.2025 – 2 U 96/22, n.n.v., Umdruck S. 23 ff.).

cc) Andere Gründe, die eine Unvermeidbarkeit des behaupteten Verbotsirrtums tragen könnten, etwa die Einholung von Rechtsrat oder hinreichende eigene hinreichende Erwägungen zur Zulässigkeit der gewählten Steuerungstechnik sind nicht dargelegt worden.

4. Der Kläger hat auch einen Schaden erlitten.

a) Ein Vermögensschaden des Käufers im Sinne der Differenzhypothese liegt in dem Betrag, um den er den Kaufgegenstand mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken in Form behördlicher nutzungsbeschränkender Maßnahmen zu teuer erworben hat (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 40).

Bei der gebotenen Schätzung des Schadens, der sich innerhalb eines Rahmens von 5% bis 15% des gezahlten Kaufpreises bewegt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 73 ff.), sind bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter sind der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus ist das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 76 - 77).

b) Ausgehend hiervon ist der Schaden, den der Kläger wegen der Verwendung der Höhenabschaltung erlitten hat, auf 15% des Bruttokaufpreises, mithin auf 12.026,64 € zu schätzen.

Die Wahrscheinlichkeit für behördliche Maßnahmen ist, nachdem auch das OVG Schleswig eine vergleichbare Typengenehmigung auch wegen einer Höhenabschaltung für unwirksam erachtet hat, nicht mehr von der Hand zu weisen. Im Übrigen liegt auch nicht nur ein unwesentlicher Verstoß vor, da auch hier die Haltung der Beklagten zum Ausdruck kommt, dass ihre Bindung an gesetzliche Umweltschutzvorschriften unter den Vorbehalt der technischen Machbarkeit gestellt wird. Hinzu kommt, dass mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen zum Einsatz gekommen sind.

c) Dieser Schaden ist nicht, auch nicht teilweise aufgezehrt.

aa) Dass für die Schätzung des Differenzschadens auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist, schließt eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung, deren Voraussetzungen der Fahrzeughersteller darzulegen und zu beweisen hat, allerdings nicht aus. Insofern gelten die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum "kleinen" Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß. Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245-280, Rn. 80).

bb) Zur Schätzung des Wertes der gezogenen Nutzungen ist auf die lineare Schätzungsmethode zurückzugreifen.

Dabei kann es offenbleiben, ob die Feststellung des Landgerichts zutreffend ist, dass der Kläger das Fahrzeug bei einem Kilometerstand von 58.000 Km veräußert habe, obwohl der Kläger unwidersprochen vorgetragen hatte, dass der Kilometerstand bei Veräußerung 52.000 Km betragen hat und auch die Beklagte diesen Wert im Zuge des von ihr dargelegten Restwertes zu Grunde gelegt hat. Ausgehen davon, dass der Senat an die Feststellungen im erstinstanzlichen Tatbestand gebunden ist, ist der Wert der gezogenen Nutzungen bei 58.000 Km Laufleistung und einer zu erwartenden Gesamtlauflistung von 250.000 Km auf 18.601,21 € schätzen ($80.177,63 / 250.000 \times 58.000 = 18.601,21 \text{ €}$).

cc) Als Restwert muss sich der Kläger zusätzlich den erzielten Verkaufserlös in Höhe von 40.100 € anrechnen lassen, so dass für den Vorteilsausgleich Vermögenszuflüsse im Wert von 58.701,21 € zu Grunde zu legen sind.

Dass der Kläger das Fahrzeug maßgeblich unter Wert veräußert hätte, hat die Beklagte nicht substantiiert dargelegt. Nach der Rechtsprechung des Senats muss sich der Fahrzeugwerber den Wert des Fahrzeuges in Höhe des Händlereinkaufspreises anrechnen lassen. Hier hat die Beklagte jedoch nur den Händlerverkaufspreis in Höhe von 45.816 € (auf Grundlage von 52.000 Km Laufleistung) dargelegt. Zieht man von diesem Preis die übliche Händlermarge von 15% ab, verbleibt ein Wert von 38.943,60 €, den der Kläger bei Inzahlunggabe bei einem seriösen

Fahrzeughändler hätte erlangen können. Eine Veräußerung unter Wert hat danach nicht stattgefunden.

dd) Die zu berücksichtigenden Vermögensvorteile übersteigen den Wert des Fahrzeuges nicht. Dieser Wert betrug im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses 68.150,99 €. Die Vermögensvorteile bleiben hinter diesem Wert zurück; dies gälte auch dann, wenn man – anders als der Senat – den von der Beklagten angeführten Händlerverkaufspreis als anzurechnenden Verkaufserlös ansehen wollte.

An diesem Ergebnis änderte sich auch dann nichts, wenn man stattdessen eine geringere Nutzung von 52.000 Km annehmen wollte. In diesem Fall wäre der Wert der gezogenen Nutzungen nur mit 16.676,95 € anzusetzen und erst recht keine Aufzehrung eingetreten. Es bestand daher kein Anlass, diese Frage in der Berufungsinstanz gesondert zu erörtern.

Angesichts dessen ist die Klage in der Hauptforderung begründet, so dass das Urteil des Landgerichts abzuändern und der Klage in der Hauptforderung stattzugeben war.

III. Der Anspruch auf die Rechtshängigkeitszinsen ab dem Tag nach Zustellung der Klage folgt aus §§ 291, 288 Abs. 2 BGB. Eine Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten kann allein auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EGV neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens nicht verlangt werden (BGH, Urteil vom 16. Oktober 2023 – VIa ZR 14/22 –, Rn. 13, juris). Insoweit war die Klage unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung als unbegründet abzuweisen, ohne dass es eines vorausgehenden Hinweises bedurft hätte, § 139 Abs. 2 ZPO.

IV. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91, 269 Abs. 3 ZPO. Die Entscheidungen zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruhen auf 708 Nr. 10, 711, 713, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Ein Anlass für eine Zulassung der Revision ist nicht gegeben, da Gründe im Sinne des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

Der Streitwert der Berufung war auf 12.026,64 € festzusetzen. Der Streitwert der 1. Instanz war gemäß § 63 Abs. 3 Nr. 2 GKG, § 3 ZPO auf 40.077,63 € festzusetzen. In Ansehung der Klagebegründung beruhte der angekündigte höhere Antrag ersichtlich auf einem Fehler in der Berechnung des zunächst geltend gemachten Schadensersatzes in Höhe des Kaufpreises abzüglich des Veräußerungserlöses.

Dr. Kramer
Richter am Oberlandesgericht

verkündet am 08.01.2026

09.01.2026, [REDACTED]