

Aktenzeichen:
16a U 44/23
12 O 70/23 LG Stuttgart



Oberlandesgericht Stuttgart

16A. ZIVILSENAT

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger und Berufungsbeklagter -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte Rechtsanwalts-AG**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.:
180620 [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Caemmerer Lenz**, Douglasstraße 11-15, 76133 Karlsruhe, Gz.: [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Oberlandesgericht Stuttgart - 16a. Zivilsenat - durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Rose, die Richterin am Oberlandesgericht Schwarz und die Richterin am Oberlandesgericht Stadler-Stefani aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 23.02.2026 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 02.11.2023 - 12 O 70/23 - wie folgt abgeändert und neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 1.415,00 € zuzüglich Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 28.04.2023 zu zahlen.

2. Im Übrigen wird die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

3. Von den Kosten des Rechtsstreits in erster Instanz trägt die Klagepartei 75 % und die Beklagte 25 %. Von den Kosten in zweiter Instanz trägt die Klagepartei 62 % und die Beklagte 38 %

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Beschluss:

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf die Streitwertstufe bis 5.000,00 festgesetzt (Berufung der Beklagten: 2.830,00 € + Anschlussberufung der Klagepartei: 1.415,00 €)

Gründe:

(abgekürzt nach § 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 ZPO i.V.m. § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO)

I.

Die Klagepartei macht als Erwerberin eines Fahrzeugs VW Passat mit der FIN: [REDACTED] (Erstzulassung: 04.11.2015), welches mit einem von der Beklagten hergestellten Motor des Typs EA 288 (Euro 6) mit SCR-System (SCR) ausgerüstet ist, Schadensersatzansprüche geltend, gestützt auf die Behauptung, in diesem seien zur Abgasmanipulation unzulässige Abschaltvorrichtungen implementiert worden. Sie erwarb das Fahrzeug am 03.11.2016 von einem nicht am Rechtsstreit beteiligten Dritten mit einem Kilometerstand von 21.975 zum Preis von 28.300,00 €.

In der Motorsteuerungssoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs war eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt, die am 19.04.2017 durch ein Software-Update entfernt wurde. Das Fahrzeug verfügt zudem über ein sog. Thermofenster. Weiter erfolgt in dem Fahrzeug eine Reduktion der Abgasrückführungsrate in Abhängigkeit vom Umgebungsluftdruck ab 1.000 Höhenmetern.

Das Fahrzeug unterliegt keinem Rückrufbescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung.

Das Landgericht hat der Klagepartei den sog. Differenzschaden in Höhe von 10 % des Kaufpreises zugesprochen. Im Übrigen hat es die Klage abgewiesen.

Gegen die Verurteilung wendet sich die Beklagte mit ihrer Berufung und beantragt im Berufungsverfahren:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 02.11.2023 (12 O 70/23) im Kostenpunkt aufgehoben und im Übrigen wie folgt abgeändert:

Die Klage wird insgesamt abgewiesen.

Die Klagepartei beantragt im Berufungsverfahren zuletzt (nach Rücknahme ihrer Anschlussberufung im Schriftsatz vom 25.03.2025):

Zurückweisung der Berufung der Beklagten.

Der im Berufungsverfahren erstmals gehaltene Vortrag der Klagepartei, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug neben dem sog. Thermofenster eine Reduktion der Abgasrückführungsrate in Abhängigkeit vom Umgebungsluftdruck ab 1.000 Höhenmetern erfolgt, ist unstreitig geblieben.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf den gesamten Akteninhalt des erstinstanzlichen und des Berufungsverfahrens sowie die tatsächlichen Feststellungen im landgerichtlichen Urteil Bezug genommen.

II.

Die am 16.11.2023 eingegangene Berufung der Beklagten gegen das ihr am 03.11.2023 zugestellte Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 02.11.2023, die sie nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist bis zum 05.02.2024 am 05.02.2024 begründet hat, ist form- und fristgerecht eingelegt und damit zulässig.

Nachdem die Klagepartei ihre Anschlussberufung zurückgenommen hat, ist über sie nicht mehr zu entscheiden.

Die Berufung der Beklagten hat teilweise in Höhe von 1.415,00 € Erfolg.

Insoweit ist das landgerichtliche Urteil abzuändern. Im Übrigen ist die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Der Klagepartei steht gegen die Beklagte wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschalt einrichtung bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug lediglich ein Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 1.415,00 € zu.

A.

Der Klagepartei steht gegen Beklagte ein Anspruch auf Zahlung eines Differenzschadens in Höhe von 1.415,00 € (5 % des Kaufpreises) gem. § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV auf der Grundlage der Rechtsprechung des BGH vom 26.06.2023 (VIa ZR 533/21; VIa ZR 1031/22; VIa ZR 335/21, jeweils zitiert nach juris), zu.

Die Reduzierung der Abgasrückführungsrate ab einer Höhe von 1.000 m (in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck), die bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug unstreitig erfolgt, stellt eine unzulässige Abschalt einrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 dar. Der Senat hält insoweit nicht mehr an seiner bisherigen Auffassung, die diesbezüglich eine (unzulässige) Abschalt einrichtung verneint hat, fest (hierzu später). Dass daneben weitere unzulässige Abschalt einrichtungen im Klägerfahrzeug zum Einsatz kommen, hat die insoweit darlegungs- und beweispflichtige Klagepartei bereits nicht hinreichend dargelegt.

1.

Soweit im streitgegenständlichen Fahrzeug ursprünglich eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt war, besteht kein Anspruch der Klagepartei auf Ersatz eines sogenannten Differenzschadens.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von einer freiwilligen Service-Maßnahme im Rahmen des Nationalen Forums Diesel (NFD) erfasst. Diese Maßnahme dient der Verbesserung der Luftqualität in deutschen Innenstädten. Mit der Maßnahme wurde auch die im streitgegenständlichen Fahrzeug hinterlegte Fahrkurvenerkennung nach den bindenden Feststellungen im unstreitigen Tatbestand des langerichtlichen Urteils am 19.04.2017 entfernt.

Anders als bei dem auf § 826 BGB gestützten Anspruch, gerichtet auf Ersatz des großen Schadensersatzes, ist bei dem vom Bundesgerichtshof jüngst entwickelten Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens ein Software-Update im Rahmen der Vorteilsausgleichung berücksichtigungsfähig (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 80). Es bestehen vorliegend keine greifbaren Anhaltspunkte, dass bei der Entfernung der Fahrkurvenerkennung im Rahmen des

NFD neue unzulässige Abschaltvorrichtungen installiert würden. Der Käufer eines mit einem Dieselmotor ausgestatteten Fahrzeugs ist gehalten, ein solches Software-Update durchführen zu lassen, will er sich nicht zu seinem eigenen Verhalten in Widerspruch setzen (Rechtsgedanke des *venire contra factum proprium*, § 242 BGB). Dies hat der Bundesgerichtshof jüngst in Fortentwicklung seiner Rechtsprechung zum Differenzschaden entschieden (BGH, Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 267/20, juris Rn. 33 a.E.; vgl. auch OLG München Beschluss vom 27. Juli 2023 35 U 5534/22 - zum Vorrang eines Software-Updates zwecks Beseitigung der unzulässigen Abschaltvorrichtung). Es kommt deshalb nicht darauf an, ob die Klagepartei das Software-Update hat aufspielen lassen, was sie im Berufungsverfahren nunmehr in Abrede stellt. Im Übrigen wäre sie mit diesem Vorbringen im Hinblick auf die im unstreitigen Tatbestand des landgerichtlichen Urteils getroffene Feststellung, dass das Software-Update am 19.04.2017 durchgeführt wurde, präkludiert (§§ 314, 529, 531 Abs. 2 ZPO).

2.

Auch auf das im streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommende Thermofenster kann ein Differenzschaden nicht gestützt werden.

Bei der im streitgegenständlichen Fahrzeug vorhandenen temperaturgesteuerten Abgasrückführung (AGR) handelt es sich aufgrund des weiten Temperaturbereichs, in dem eine ungeminderte AGR stattfindet, bereits tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Danach muss die AGR als Emissionskontrollsystem unter normalen Betriebsbedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, uneingeschränkt wirksam sein. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs verweist der Begriff „normaler Fahrzeugbetrieb“ auf die Verwendung des Fahrzeugs unter tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 - C-128/20, juris Rn. 40).

Nach dem Vortrag der Beklagten ist die AGR bei Umgebungstemperaturen zwischen minus 24°C bis zu plus 70°C zu 100 % aktiv. Oberhalb und unterhalb dieses Thermofensters erfolgt keine AGR. Innerhalb dieses Thermofensters und der darin jeweils aktiven Motorbetriebsarten gibt es keine kontinuierliche Abstufung in Abhängigkeit zur Umgebungstemperatur mithin keine schrittweise Reduktion der Abgasrückführungsrate (sog. Abrampung). Diesem Vortrag ist die Klagepartei auch im Berufungsverfahren nicht substantiiert entgegengetreten, sodass er als zugestanden gilt (§ 138 Abs. 3 ZPO). Für eine abweichende Ansicht zur Wirksamkeit der AGR hat die Klagepartei nichts vorgetragen und auch sonst liegen hierfür keine greifbaren tatsächlichen Anhaltspunkte vor.

Temperaturbereiche unterhalb von minus 24° C und oberhalb von plus 70° C gehören jedenfalls nicht mehr zu den tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (ebenso: Senat, Urteil vom 13. November 2023 - 16a U 213/22; Senat, Urteil vom 13. November 2023 1086/22, jeweils bislang nicht veröffentlicht; OLG Dresden, Beschluss vom 7. Juli 2023 - 3 U 1889/22, juris Rn. 31; OLG Braunschweig, Beschluss vom 13. Juli 2023 - 7 U 4/21, juris Rn. 3; OLG Hamm, Beschluss vom 13. Juli 2023 - 13 U 527/21, juris Rn. 116; OLG Dresden, Urteil vom 12. September 2023 - 4 U 1689/22, juris Rn. 24; OLG Celle, Urteil vom 18. Oktober 2023 - 7 U 67/23, juris Rn. 77).

3.

Die Klagepartei kann einen Anspruch auf den Differenzschaden auch nicht auf ihre erstmals im Berufungsverfahren angeführte Behauptung zu einer weiteren Korrektur der AGR-Rate in Abhängigkeit von innermotorischen Temperaturgrößen - gemessen an im Motorraum befindlichen Temperatursensoren (Heißfilmluftmassenmesser (HFM) und Ladeluftkühler (LiLLK) -, die dann auch innerhalb des weiten Temperaturrahmens des Thermofensters (abhängig von der Umgebungslufttemperatur, siehe vorstehend) erfolgen soll, stützen. Die Klagepartei verweist hier pauschal auf (behaupteten) Vortrag der Beklagten in anderen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit dem Motor EA288, ohne irgendwelchen Vortrag zum hier streitgegenständlichen Fahrzeug zu halten. Die Beklagte hat indes ausdrücklich bestritten, dass eine solche Korrektur bei dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug erfolgt. Sie hat hierzu dargelegt, dass im Fahrzeug der Klagepartei keine Korrektur der AGR-Rate im Rahmen der allgemeinen Motorsteuerung, die kumulativ an zwei Temperaturgrößen geknüpft ist, welche im Motorraum durch Sensoren am Heißfilmluftmassenmesser (HFM) bzw. nach dem saugrohrintegrierten Ladeluftkühler (SiLLK) gemessen werden, erfolgt. Soweit die Klagepartei das Gegenteil behauptete und sich diesbezüglich auf Vortrag der Beklagten in EA288-Parallelverfahren beziehe, treffe dieser Vortrag auf das streitgegenständliche Fahrzeug nicht zu. Diese Korrekturfunktion sei in dem streitgegenständlichen Fahrzeug zu keinem Zeitpunkt vorhanden gewesen. Diesem Vortrag ist die für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung darlegungsbelastete Klagepartei nicht substantiiert entgegengetreten. Eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten besteht hier nicht. Die sekundäre Darlegungslast entsteht erst, wenn die primär darlegungspflichtige Partei schlüssig vorgetragen und Anknüpfungstatsachen bzw. greifbare Anhaltspunkte dargelegt hat und sich hieraus eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die behaupteten Tatsachen ergibt (vgl. BGH, Beschluss vom 12.01.2022 - VII ZR 491/21, BeckRS 6617, Rn. 26; BGH, Urteil vom 8. März 2021 - VI ZR 505/19 Rn. 28 m.w.N., NJW 2021, 1669; Urteil vom 28. Juni 2016 - VI ZR 559/14 Rn. 16, NJW 2016, 3244 BGH, Beschluss vom 12.01.2022 - VII ZR 491/21). Hieran fehlt es vorliegend gerade. Auf die vorstehenden Ausführungen

rungen wird verwiesen. Ein Vortrag ins „Blaue hinein“ reicht zur Begründung einer sekundären Darlegungslast nicht.

Es ist daher nicht mehr zu entscheiden, ob die Klagepartei mit ihrem erstmals im Berufungsverfahren gehaltenen Vortrag zur weiteren Korrektur der AGR-Rate in Abhängigkeit von innermotorischen Temperaturgrößen präkludiert wäre, nachdem sie nichts dazu dargelegt hat, dass ihr ein Vortrag in erster Instanz nicht möglich war, ohne dass dies auf einer Nachlässigkeit beruht (§ 531 Abs. 2 Nr. 3 ZPO).

4.

Die Reduzierung der Abgasrückführung in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck ab einer Höhe von etwa 1.000 m stellt jedoch eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 dar, die eine Haftung der Beklagten auf den sog. Differenzschaden aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV begründet.

a)

Die Klagepartei trägt (erstmalig im Berufungsverfahren) vor, dass die Abgasrückführungsrate im streitgegenständlichen Fahrzeug ab einer Höhe von etwa 800 m, jedenfalls aber ab einer Höhe von 1.000 m in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck reduziert wird (Schriftsatz vom 05.12.2025 S. 5, GA 237). Diesen Vortrag hat die Beklagte nicht bestritten und lediglich darauf hingewiesen, dass auch bei einem Umgebungsdruck, der regelmäßig auf 1.000 m Höhe herrsche, keine völlige Abrampung bzw. Ausschaltung stattfindet. Damit hat die Beklagte nicht bestritten, dass eine Reduktion / Verminderung der Abgasrückführungsrate bei Umgebungsdruckbedingungen, wie sie bei 1.000 m Höhe herrschen, erfolgt.

Da dieser - neue - Vortrag der Klagepartei unstrittig ist, ist er zulässig; für eine Präklusion ist kein Raum (ständige Rechtspr. z.B. BGHZ (GZS) 177, 212, 214 mwN; BGH NHW 2009, 2532, 2533; NJW-RR 2010, 664; NJW 2018, 2269; Zöller/Heßler, ZPO, 36. Aufl., § 531 Rn. 20 m.w.N.; dies gilt selbst dann, wenn dadurch eine neue Beweisaufnahme notwendig wird (BGH MDR 2005, 527; BGH FamRZ 2005, 1555; BGH NJW2018, 2269; BGH GRUR 2022, 1550; sowie weiter Zöller/Heßler, a.a.O).

b)

Bei der umgebungsdruckabhängigen Steuerung der Abgasrückführungsrate handelt es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2, S. 1 der VO (EG)

Nr. 715/2007.

(1)

Die „Abschalteinrichtung“ ist in Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 legaldefiniert als „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer 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.

Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Der sich aus der Höhe ergebende Umgebungsluftdruck ist ein sonstiger Parameter im genannten Sinne. Dass es durch die Verminderung der Abgasrückführung zu einer Minderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems kommt, ist zu vermuten, da die Abgasrückführung eine Technik darstellt, um eine Entstehung von Stickoxiden bei der Verbrennung von Dieselmotorkraftstoff zu verhindern. Mithin drängt sich ohne Weiteres auf, dass eine Absenkung der Abgasrückführung dazu führt, dass mehr Stickoxide entstehen und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert wird (vgl. hierzu OLG Karlsruhe, Urteil vom 07.05.2024 - 8 U 8/22; juris Rn. 62; Hanseatisches OLG Bremen, Urteil vom 11.10.2024 - 3 U 155/21, juris Rn. 46). Entgegenstehendes ergibt sich auch aus dem Beklagtenvortrag nicht. Höhen über 800 bzw. 1.000 m gehören zu den normalen Bedingungen, die im Gebiet der Europäischen Union zu erwarten sind (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 - C 134/20, juris), da sie insbesondere in den österreichischen, französischen und italienischen Alpen aber auch im Bundesgebiet, beispielsweise im Schwarzwald oder Allgäu, weit verbreitet sind.

Abschalteinrichtungen sind gem. Art. 5 Abs. 2, S. 1 VO (EG) 715/2007 unzulässig.

(2)

Der Senat hält an seiner bisher vertretenen Auffassung, dass es sich bei der Anpassung der AGR-Rate an den Umgebungsdruck lediglich um eine betriebspunktabhängige Steuerung im Rahmen der allgemeinen Motorsteuerung und keine Abschalteinrichtung in vorstehend genannten Sinne, handelt, nicht mehr fest und schließt sich insoweit der inzwischen überwiegenden Auffassung der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte an (vgl. nur OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04.2024, 8 U 377/22, juris; OLG Hamm, Urteil vom 29.10.2024, I-13 U 236/22, juris Rn. 16; Hanseatisches OLG Bremen, Urteil vom 11.10.2024, juris; OLG München, Urteil vom 11.02.2026,

7 U 2330/25, juris RN 55 ff; Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 22.12.2025 (vorgelegt von der Klagepartei)).

Bei dem Umgebungsluftdruck handelt es sich vielmehr, wie auch bei der Umgebungslufttemperatur, um eine Umgebungsbedingung, in der das Fahrzeug betrieben wird. Soweit die Beklagte vorbringt, dass eine Reduktion der AGR-Rate ab 1.000 m Höhe aufgrund des dort vorherrschenden Luftdrucks aus physikalischen Gründen erforderlich sei, steht dies der Wertung als Abschalt einrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 - wie bislang vertreten - nicht entgegen. Denn es obliegt dem Hersteller eine technische Lösung zu finden, die den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Würde man der Argumentation der Beklagten hier folgen, so läge die Definition, ob eine Abschalt einrichtung vorliegt, stets in der Hand des Fahrzeugherstellers. Es entspricht aber dem Wesen und Kerngehalt des Verbots von Abschalt einrichtungen aus Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO-EG 715/2007, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, und damit bei anderen Bedingungen als solchen des Prüfstands, nicht verringert werden. Das Verbot von Abschalt einrichtungen 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 (vgl. hierzu OLG Karlsruhe aaO, juris Rn. 13; Hanseatisches OLG Bremen aaO, juris Rn. 49; OLG München aaO).

(3)

Die von der Beklagten angeführten Motorschutzgründe unterstellt, sind zur Begründung eines Ausnahmetatbestandes gem. Art. 3 Abs. 2 S. 2 lit. a) VO (EG) 715/2007 nicht geeignet. Denn nach der Rechtsprechung des EuGH kann eine Abschalt einrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil eines Jahres aktiv sein müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt ist, nicht unter die Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 lit a) (VO)-EG 715/2007 fallen (EuGH Urteil vom 14.07.2022 - C - 128/20, Rn. 63 ff, 70; EuGH Urteil vom 21.03.2023 - C 100/21, Rn. 65 f.). Da die Höhenlage unverändert bestehen bleibt, kommt eine Rechtfertigung aus Motorschutzgründen nicht in Betracht.

5.

Der Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV durch die Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist schuldhaft erfolgt.

(1)

Das Verschulden des Fahrzeugherstellers wird innerhalb des § 823 Abs. 2 BGB im Fall des objektiven Verstoßes gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV grundsätzlich vermutet. Derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, muss Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 223/21, juris).

(2)

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich die Beklagte zum Erwerbszeitpunkt des Fahrzeugs durch die Klagepartei im November 2016 in Bezug auf die Zulässigkeit der Reduktion der AGR-Rate ab (zumindest) 1.000 m Höhe in einem Rechtsirrtum befunden hat. Die Beklagte hat keine hinreichend konkreten Umstände dargelegt, wonach zum maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugkaufs tatsächliche Umstände vorlagen, die ihr Verhalten nicht als fahrlässig erscheinen lassen, weil sie sich in einem den Fahrlässigkeitsvorwurf ausschließenden unvermeidbaren Verbotsirrtum im Sinne von § 17 StGB befunden hat.

Bei Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung muss der Fahrzeughersteller darlegen und ggf. beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der Abschaltvorrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 2 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im Irrtum befanden oder im Fall einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23, juris Rn. 14 m.w.N.; Urteil vom 04.04.2026 -VIa ZR 418/23, juris Rn. 14).

Vorliegend hatte die Beklagte hiernach vorzutragen und ggf. zu beweisen, welche konkreten (Fehl-)Vorstellungen ihre verfassungsgemäß berufenen Vertreter hinsichtlich der genauen Bedeutung und Funktionsweise hier in Rede stehenden Umgebungsdruck abhängigen AGR-Steuerung sowie der Rechtmäßigkeit dieser Einrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und gegebenenfalls ihrer Kombination bezogen auf den Erwerbszeitpunkt des Fahrzeugs im November 2016 hatten. Daran fehlt es hier.

Die Beklagte weist lediglich darauf hin, dass dem KBA bekannt gewesen sei, dass Motorsteuerungen zur Reaktion auf eine Änderung des Umgebungsdruck „standardmäßig“ existieren und zitiert aus einem Marktüberwachungsbericht des KBA vom 10.01.2020 (Schriftsatz vom 02.02.2026, dort Seite 11 oben), in dem als typisch limitierende Umweltbedingung neben dem Thermofenster der Umgebungsluftdruck genannt wird. Unabhängig davon, welche Schlüsse daraus überhaupt gezogen werden könnten - nachdem sich aus dem Bericht keinerlei weitere Einzelheiten im Hinblick auf die Ausgestaltung einer etwaigen Reduzierung ergeben - ist dieser Be-

richt für den Zeitpunkt des Vertragsabschlusses im November 2016 nicht aussagekräftig. Soweit die Klagepartei lediglich allgemein gehalten, nicht auf das streitgegenständliche Fahrzeug bezogen vorgetragen hat, dass die Abrampung der AGR-Rate in Abhängigkeit zum Umgebungsdruck im Rahmen der seit Mai 2016 zu erstellenden sog. BES/AES-Dokumente für neu zu genehmigende Fahrzeugtypen offengelegt und nicht beanstandet worden sei, und dass bei Typgenehmigungen vor Mai 2016, die nicht der AES/BES Gesetzgebung unterlagen, die Beklagte in den Typgenehmigungsbögen bereits beschrieben habe, das die AGR-Rate sich hinsichtlich Abgasverhalten und Kraftstoffverbrauch bei veränderten Umgebungsbedingungen, wozu auch eine Änderung des Umgebungsdrucks gehört, angepasst wird, kann dies ebenfalls nicht zur Darlegung genügen, dass die maßgeblichen Personen bei der Beklagten von der Zulässigkeit der konkret im streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzten AGR-Steuerung durch den Umgebungsdruck ausgingen. Die Beklagte hat bereits keinerlei Vortrag zur konkreten Bedatung des streitgegenständlichen Fahrzeugs in Bezug auf die AGR-Steuerung durch den Umgebungsdruck gehalten und jedenfalls nicht dargetan, dass diese dem KBA bekannt war. Insofern hat die Beklagte keine tatsächlichen Umstände vorgetragen, die geeignet wären darzulegen, dass die Beklagte zu der Annahme kommen konnte, dass das KBA die Anpassung der AGR-Rate an den Umgebungsdruck mit der hier streitgegenständlichen Bedatung zum maßgeblichen Zeitpunkt im November 2016 nicht beanstandet hätte, **sodass ein entsprechender Rechtsirrtum - und zwar konkret bezogen auf die maßgeblichen Entscheidungsträger der Beklagten - nicht dargelegt worden ist.** Insbesondere ergibt sich ein diesbezüglicher Anhaltspunkt auch nicht aus dem Verweis auf die Entscheidungen des VG Schleswig (vom 20.02.2023 - Az. 3 A 113/18 bzw. der nachfolgenden Entscheidung des OVG Schleswig Az. 4 LB 36/23 und vom 17.01.2024 - Az. 3 A 332/20), die zudem keinen Bezug zum hiesigen Fahrzeug und dessen Bedatung aufweisen, da sie sich auf Fahrzeuge mit dem Motortyp EA 189 beziehen. Sonstige konkrete tatsächliche Umstände, die zur Darlegung eines Rechtsirrtums entsprechend den eingangs genannten Grundsätzen geeignet wären und einen konkreten Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug haben, hat die Beklagte nicht vorgetragen. Insoweit oblag es der Beklagten zur Widerlegung der Verschuldensvermutung hierzu umfassend vorzutragen. Entsprechender Vortrag findet sich auch nicht in dem der Beklagten nachgelassenen Schriftsatz vom 10.03.2026.

(3)

Nachdem die Beklagte bereits einen Verbotsirrtum nicht hinreichend dargelegt hat, kommt es auf die Frage der Unvermeidbarkeit nicht mehr an.

6.

a)

Durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV hat die Klagepartei einen Vermögensschaden in Höhe von 1.415,00 € erlitten.

Der Senat schätzt die Höhe des der Klagepartei entstandenen Vermögensschadens gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 juris Rn. 71 ff; nach dem Urteil des EuGH v. 01.08.2025 - C 666/23 - bestätigt durch BGH, Beschluss vom 02.09.2025, VIa ZR 87/24) mit 5 % des gezahlten Kaufpreises von 28.300 €. Der Senat geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit der Umgebungsdruck abhängigen Steuerung der AGR-Rate verbundene Risiko der Betriebsstilllegung in diesem Umfang zum Zeitpunkt des Erwerbs gemindert war.

Die Höhe des entstandenen Differenzschadens ist einer tatrichterlichen Schätzung nach § 287 ZPO zugänglich. Bei der Schätzung des Schadens innerhalb eines Rahmens zwischen 5% und 15% sind für die 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 ist 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 (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 juris Rn. 76). Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus sind das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalles zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 juris Rn. 77).

Unter Berücksichtigung all dieser Umstände handelt es sich vorliegend in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes angeht, um einen leichteren Fall, der die Anwendung des niedrigsten Prozentsatzes von 5 % rechtfertigt. Der Senat bewertet das Stilllegungsrisiko des Fahrzeugs als gering. Derzeit gibt es keine diesbezügliche Beanstandung des KBA. Sollte sich dies in der Zukunft ändern, müsste das Fahrzeug auch nicht sofort stillgelegt werden. Es ist nach den Erfahrungen des Senats als Spezialsenat für sog. „Dieselfälle“ davon auszugehen, dass auch hier, wie in der Vergangenheit bei Beanstandungen durch das KBA regelmäßig erfolgt, durch ein Software-Update Abhilfe geschaffen werden könnte. Zwar kann die

Beklagte sich nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen, das Verschulden der Beklagten ist allerdings im unteren Bereich anzusiedeln. Der EuGH hat erstmals in seiner Entscheidung vom 14.07.2022 - C - 128/20 festgestellt, dass das Fahren auf Straßen über 1.000 Höhenmetern im Unionsgebiet üblich ist, mithin fast 6 Jahre nach dem hier maßgeblichen Zeitpunkt des Erwerbs. Zum Ziel der Sanktionierung reicht daher nach Abwägung sämtlicher Umstände die Annahme eines Prozentsatzes von 5 % aus.

b)

Der Differenzschaden ist nicht - auch nicht teilweise - aufgezehrt.

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. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Die Nutzungsvorteile belaufen sich insgesamt - hochgerechnet auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung am 23.02.2023 - auf 13.707,61 €.

Der Senat geht bei der gemäß § 287 ZPO vorzunehmenden Bemessung der anzurechnenden Vorteile der Klagepartei durch die Nutzung des Fahrzeugs von folgender - vom Bundesgerichtshof nicht beanstandeten - Berechnungsmethode (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 354/19, juris Rn. 12) - aus:

(Kaufpreis x gefahrene Kilometer seit Erwerb) : zu erwartende Restlaufleistung bei Erwerb.

Der Senat schätzt die Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Berücksichtigung des Fahrzeugtyps und des verbauten Motors auf 250.000 km (§ 287 ZPO). Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung des Senats bei vergleichbaren Fahrzeugen. Eine solche Gesamtlauflistung wird auch vom Bundesgerichtshof als Schätzung gebilligt (vgl. BGH, Urteil vom 27. Juli 2021 - VI ZR 480/19, juris Rn. 26).

Der zuletzt mitgeteilte Kilometerstand vom 05.12.2025 beträgt 129.947 km. Nachdem die Klagepartei das Fahrzeug am 03.11.2016 mit einem Kilometerstand von 21.975 erworben hat, ist sie damit bis zum 05.12.2025 107.972 Kilometer gefahren, was einer monatlichen Fahrleistung von 990,57 km entspricht (107.972 km : 109 Monate). Hochgerechnet ergibt dies bezogen auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vom 23.02.26 eine weitere Fahrleistung von ca. 2.476 km (2,5 Monate x 990,57 km). Die Nutzungsvorteile ergeben sich nach der genannten Formel wie folgt:

$(28.300 \text{ €} \times 110.448 \text{ km} (107.972 \text{ km} + \text{weitere } 2.476 \text{ km})) : 228.025 \text{ km} = \underline{13.707,61 \text{ €}}$

Der Senat geht bei der im Rahmen der vorzunehmenden Schätzung des Restwerts (§ 287 ZPO) regelmäßig vom Händlereinkaufspreis - bezogen auf eine FIN-basierte DAT-Abfrage - aus. Nach der vom Senat zum Stichtag der mündlichen Verhandlung am 23.02.2026 durchgeführten DAT-Abfrage beträgt der Restwert des Klägerfahrzeugs unter Berücksichtigung einer Laufleistung zu diesem Zeitpunkt von (hochgerechnet) 132.423 km (129.947 + 2.476 km) sowie des Erstzulassungsdatums 04.11.2015 11.807,72 €. Die Vorteile belaufen sich damit insgesamt auf 25.515,33 € und übersteigen damit den Wert des Fahrzeugs bei Erwerb von 26.885 € (Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) nicht, weshalb eine Anrechnung nicht stattfindet.

7.

Zur Erwerbskausalität kann sich die Klagepartei nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass sie den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. Für die Anwendung eines solchen Erfahrungssatzes ist nicht von Bedeutung, ob ihr beim Erwerb des Fahrzeugs die von der Beklagten ausgegebene unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegen und ob sie von deren Inhalt Kenntnis genommen hat. Auch ohne Kenntnisnahme der vom Fahrzeughersteller ausgegebenen Übereinstimmungsbescheinigung geht der Käufer typischerweise davon aus, dass der Hersteller für das erworbene Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat und diese die gesetzlich vorgesehene Übereinstimmung mit allen maßgebenden Rechtsakten richtig ausweist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 55 f.).

Umstände, die diesen Erfahrungssatz widerlegen, sind im Streitfall weder dargetan noch sonst ersichtlich. Insbesondere hat die Beklagte nicht dargelegt, dass sie die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf des Fahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 32).

B.

Ein darüber hinausgehender Anspruch würde sich auch nicht aus § 826 BGB ergeben. Sowohl beim kleinen Schadensersatz aus § 826 BGB als auch dem Differenzschadensersatz aus § 823 Abs. 2 BGB ist der ersatzfähige Schaden derjenige, um den das Fahrzeug zu teuer erworben wurde, also die Differenz zwischen dem gezahlten Kaufpreis und dem schadungsbedingt tatsächlich niedrigerem Wert. Insofern unterscheidet sich der Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV nicht von den unter den Voraussetzungen der §§ 826, 31 BGB zu gewährenden „kleinen“ Schadensersatz (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, juris Rn. 40).

C.

Der tenorierte Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288, 291 ZPO.

III.

1.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1 ZPO.

Die Kostenverteilung erfolgt nach der Quotenmethode (vgl. hierzu OLG Stuttgart, Beschluss vom 18.06.2024 - 3 W 20/24, juris Rn. 18 m.w.N.), entsprechend dem jeweiligen Obsiegen und Unterliegen der Parteien.

Für die Kosten des Rechtsstreits in erster Instanz, die allesamt bereits mit deren Abschluss durch den Erlass des landgerichtlichen Urteils angefallen sind, ist entsprechend dem Obsiegen und Unterliegen, im Verhältnis von 25 % (Beklagte) zu 75 % (Klagepartei) zu quotieren.

Hinsichtlich der Kosten des Rechtsstreits in der Berufungsinstanz ist hingegen eine Quotierung im Verhältnis von 62 % (Klagepartei) zu 38 % (Beklagte) vorzunehmen.

Die Gerichtsgebühren (2,0, insgesamt 322,00 €) sind ebenso wie die anwaltlichen Verfahrensgebühren von 1,6 gemäß Ziffer 3200 VV RVG (pro Partei: 534,40 € netto / 635,94 € brutto) jeweils aus dem bei Eingang der Berufung / Anschlussberufung maßgeblichen Streitwert 4.245,00 €, mithin der Gebührenstufe von bis zu 5.000,00 € zu berechnen. Die anwaltlichen Terminsgebühren von 1,2 gemäß Ziffer 3202 VV RVG (pro Partei: 266,40 € netto / 317,02 € brutto) berechnen sich nach Rücknahme der Anschlussberufung aus einem Gegenstandswert von nur noch 2.830,00 €, mithin der Gebührenstufe bis zu 3.000,00 €.

Von den Kosten aus dem (ursprünglichen) Gegenstandswert von 4.245,00 € trägt die Klägerseite entsprechend ihrem Unterliegen 66,67 % und die Beklagte entsprechend ihrem Unterliegen 33,33 % und von den Kosten aus einem Gegenstandswert von (2.830,00 €) bis zu 3.000,00 € trägt die Klägerseite 50 % und die Beklagte ebenfalls 50 %. Bezogen auf die vorgenannten Gebühren entfällt auf die Klägerseite damit von den Gesamtkosten von 2.227,92 € ein Betrag von 1.379,61 € (1.062,59 € + 317,02 €), was einer Quote von gerundet 62 % - bezogen auf die Gesamtkosten der Kosten des Rechtsstreits in zweiter Instanz von 2.227,92 € - entspricht, während die verbleibenden gerundet 38 % der Beklagten zur Last fallen.

2.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO. Ein Rechtsmittel gegen das Urteil findet unzweifelhaft nicht statt. Die Nichtzulassungsbeschwerde ist nicht zulässig, da die Beschwer von über 25.000,00 € nicht erreicht ist. Vorliegend ist § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO in der ab dem 01.01.2026 geltenden Fassung maßgeblich, da die mündliche Verhandlung, auf die die Entscheidung ergeht, im Jahr 2026 geschlossen wurde. Ein Fall der von der Übergangsvorschrift des § 47 EGZPO n.F. erfasst wird, liegt damit nicht vor.

3.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wurde gemäß §§ 47, 45 Abs. 2, 48 ZPO festgesetzt.

IV.

Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung bestand nicht (§ 156 ZPO).

Die Revision war nicht zuzulassen. Die dem Berufungsurteil zugrundeliegenden rechtlichen Fragen hat das Revisionsgericht bereits geklärt. Die Entscheidung beruht auf der Anwendung der höchstrichterlichen Rechtsprechung auf den vorliegenden Einzelfall und hat weder grundsätzliche Bedeutung (§ 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO) noch bringt sie Vereinheitlichungsbedarf (§ 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 ZPO) mit sich.

Rose

Schwarz

Stadler-Stefani

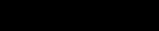
Vorsitzende Richterin
am Oberlandesgericht

Richterin
am Oberlandesgericht

Richterin
am Oberlandesgericht

Verkündet am

23.03.2026


als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle