

Titel:

**(Kein) Restschadensersatzanspruch des geschädigten Neuwagenkäufers nach § 852 BGB
(hier: VW Tiguan)**

Normenketten:

BGB § 195, § 199 Abs. 1, § 826, § 852

VO (EG) Nr. 2007/715 Art. 5 Abs. 2

Leitsätze:

1. Zum Anspruch aus § 852 BGB bei verjährten "Diesel-Fällen" vgl. auch BGH BeckRS 2022, 4174; BeckRS 2022, 4153; BeckRS 2022, 4167; BeckRS 2022, 4175; BeckRS 2022, 18285; OLG München BeckRS 2022, 23409 sowie OLG Koblenz BeckRS 2022, 25067 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1).
(redaktioneller Leitsatz)
2. Hat der Käufer eines vom Diesel-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs spätestens im Jahr 2016 Kenntnis von der Betroffenheit seines Fahrzeugs erlangt, endete die Verjährungsfrist für seine Schadensersatzansprüche spätestens mit Schluss des Jahres 2019. (Rn. 27) (redaktioneller Leitsatz)
3. Schadensersatzansprüche aus dem Diesel-Abgasskandal unterfallen bereits nicht dem Normzweck des § 852 BGB (anders nachfolgend OLG München BeckRS 2022, 23409). (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)
4. Allein aus dem Vorhandensein eines - mit dem Software-Update aufgespielten - Thermofensters wird keine verwerfliche, im Sinne des § 826 BGB sittenwidrige Handlung der Herstellerin erkennbar. (Rn. 33) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 189, unzulässige Abschaltvorrichtung, Neuwagen, Verjährung, Restschadensersatzanspruch, Software-Update, OBD, Thermofenster

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Endurteil vom 31.03.2022 – 14 U 5289/21

BGH, Beschluss vom 05.09.2022 – VIa ZR 519/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist für die Beklagte gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 29.883,39 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin begehrt Schadensersatz nach einem Pkw-Kauf.

2

Am 05.07.2011 erwarb die Klägerin einen Pkw Volkswagen Tiguan, Fahrzeugidentifikationsnummer ...75 zum Preis von 36.800,00 €. Für die Einzelheiten wird auf Anlage K1 sowie auf die Anlage zum Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen. Bei Kauf hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 0 km. Am 01.06.2021 betrug der Kilometerstand 66.364 km.

3

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet, welcher von der Beklagten hergestellt wurde. In der Motorsteuerung war eine Software installiert, welche erkannte, ob sich das

Fahrzeug zur Messung der Stickoxidemissionen auf dem Prüfstand des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) befindet. War dies der Fall, wurde in den Modus 1 mit einer optimierten Abgasrückführung geschaltet mit der Folge eines reduzierten Stickoxidausstoßes. Im normalen Fahrbetrieb wurde in den Modus 0 geschaltet mit der Folge einer reduzierten Abgasrückführung und eines erhöhten Emissionsausstoßes.

4

Mit Bescheid vom 15.10.2015 ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt gegenüber der Beklagten die Entfernung der unzulässigen Abschaltvorrichtung an. Hierfür entwickelte die Beklagte in der Folgezeit ein Software-Update, welches vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegeben wurde.

5

In dem Fahrzeug ist ein sogenanntes Thermofenster verbaut.

6

Am 22.09.2015 gab die Beklagte in einer Pressemitteilung und einer Adhoc-Mitteilung bekannt, dass Auffälligkeiten betreffend die Steuerungssoftware in Fahrzeugen des VWKonzerns mit Motoren des Typs EA 189 bestehen. Ab Herbst 2015 wurde in den Medien umfangreich über den „Dieselskandal“, also die Umschaltlogik in EA 189 - Motoren und die betroffenen Fahrzeugmodelle der unterschiedlichen Konzernmarken der Beklagten berichtet und über mögliche Verantwortliche und Kennnisträger im Konzern spekuliert. Über eine Internetseite konnten Fahrzeughalter ab Oktober 2015 durch Eingabe der FIN überprüfen, ob ihr Fahrzeug mit der Abschaltvorrichtung ausgestattet war, worüber die Beklagte am 2.10.2015 mit einer Pressemitteilung informierte. Nach Eingabe der FIN wurde bei Betroffenheit des Fahrzeugs folgender Hinweis angezeigt: „Lieber Volkswagen-Kunde, wir müssen Sie leider informieren, dass der in Ihrem Fahrzeug mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) ... Eingebaute Dieselmotor vom Typ EA 189 von einer Software betroffen ist, die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandslauf (NEFZ) optimiert. Wir versichern Ihnen jedoch, dass Ihr Fahrzeug technisch sicher und fahrbereit ist. Wir bedauern zutiefst, dass wir Ihr Vertrauen enttäuscht haben und arbeiten mit Hochdruck an einer technischen Lösung. Volkswagen übernimmt selbstverständlich die Kosten für die Umsetzung der technischen Maßnahmen und setzt alles daran, Ihr Vertrauen vollständig wiederzugewinnen. Volkswagen wird schnellstmöglich auf Sie zukommen, um Sie über die notwendigen Maßnahmen zu informieren [...]“. Daneben konnten Kunden sich telefonisch oder schriftlich beim Volkswagen Kundenservice über die Betroffenheit ihres Fahrzeugs informieren. Im Februar 2016 wurde seitens der Beklagten ein Informationsschreiben an alle betroffenen Fahrzeughalter versandt.

7

Die Klägerin behauptet, dass sie das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn sie gewusst hätte, dass es mit einer Abschaltvorrichtung versehen ist. Ihr sei wichtig gewesen, ein umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben.

8

Die Klägerin behauptet, dass das in dem Fahrzeug nach dem Software-Update verbaute Thermofenster eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstelle und dazu führe, dass bei Temperaturen unter 15°C und über 33°C die Abschaltvorrichtung aktiv werden würde. Das On-Board-Diagnose-System zeige dabei keine Störung. Die Abgasreinigung setze nach dem Software-Update nur bis zu einer Höhe von 1000m ein. Die Klägerin sei davon ausgegangen, dass nach dem Software-Update keine unzulässige Abschaltvorrichtung mehr vorhanden sei. Seit dem Update komme es zu einem Mehrverbrauch an Kraftstoff von 15 - 20%, Versottung bei der Abgasrückführung und Beschädigung der Drosselklappe. Die Funktionen seien im Genehmigungsverfahren nicht angegeben worden. Die Klägerin behauptet, dass die Vorstände der Beklagten Kenntnis von der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt hätten. Sie behauptet, dass die Täuschung nur durch die höchsten Ebenen des Unternehmens veranlasst werden konnte. Hierfür spreche auch die ISO EN 9001 - Zertifizierung der Beklagten. Der Vorstandsvorsitzende der Beklagten habe in der ZDF-Sendung „Markus Lanz“ am 18.06.2019 zugegeben, dass die Beklagte einen Betrug begangen habe.

9

Die Klägerin ist der Ansicht, dass ihr Ansprüche insbesondere aus Deliktsrecht zustehen aufgrund des Inverkehrbringens des Motors sowie des Software-Updates. Die Beklagte treffe eine sekundäre Darlegungs- und Beweislast. Der Anspruch sei nicht verjährt, da der Absatz des Software-Updates als eigenständiges

Delikt anzusehen sei; jedenfalls stehe der Klägerin ein Anspruch aus § 852 BGB zu in Höhe des Kaufpreises abzüglich der Händlermarge, wobei vorliegend keine Händlermarge abzuziehen sei, abzüglich einer Nutzungsentschädigung, jedenfalls in Höhe von 1.029,37 €.

10

Die Klägerin hat zunächst Zahlung des Kaufpreises abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs beantragt. Mit Schriftsatz vom 20.05.2021 hat die Klägerin zusätzlich hilfsweise den Antrag gestellt festzustellen, dass die Beklagte zur Leistung von Schadenersatz aufgrund einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form einer Umschaltlogik bzw. eines Thermofensters verpflichtet ist. In der mündlichen Verhandlung hat die Klägerin die in Abzug zu bringende Nutzungsentschädigung mit 6.977,70 € beziffert.

11

Die Klägerin beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei EUR 36.800,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozent seit Rechtshängigkeit abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 6.977,70 € Zugum-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Volkswagen Tiguan mit der Fahrgestellnummer ...75 zu zahlen.

Hilfsweise:

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei Schadenersatz zu bezahlen für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den gegenständlichen Motor mindestens eine unzulässige Abschaltvorrichtung in der Form einer Software eingebaut hat, welche bei Erkennung standardisierter Prüfstandsituationen (NEFZ) die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Stickoxide (NOx) entstehen und Stickstoffemissionsmesswerte reduziert werden, im Normalbetrieb allerdings außer Betrieb setzt, sodass es zu einem höheren NOx-Ausstoß kommt bzw. in Gestalt einer Funktion, die Parameter der Abgasnachbehandlung so verändert, dass die Abgasnachbehandlung außerhalb eines Temperaturfensters von 15°C bis 33°C reduziert wird (sog. Thermofenster).

12

Die Beklagte beantragt,

Klageabweisung

13

Die Beklagte behauptet, dass der Klägerin durch den Fahrzeugkauf kein Schaden entstanden sei. Die EG-Typgenehmigung bestehe fort. Des Weiteren habe keine Kenntnis und kein Schädigungsvorsatz bei der Beklagten bestanden. Das Software-Update habe keine negativen Auswirkungen. Das Thermofenster entspreche dem Stand der Technik und sei aus Gründen des Motorschutzes und des sicheren Betriebs des Fahrzeugs notwendig. Eine komplette Abschaltung der Abgasrückführung finde erst unterhalb von -5°C bis -10°C statt. Darüber hinaus erhebt die Beklagte die Einrede der Verjährung. Die Beklagte behauptet, dass der Kläger bereits im Jahr 2015 Kenntnis aller wesentlichen Umstände gehabt habe oder dass eine Unkenntnis auf grober Fahrlässigkeit beruhe. Das Aufspielen des Updates begründe keinen Neubeginn der Verjährung. Ein Anspruch aus § 852 BGB sei nicht gegeben.

14

Das Gericht hat zur Sache mündlich verhandelt am 02.06.2021. Die Parteien wurden angehört. Beweis wurde nicht erhoben. Es wird auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.

15

Im Übrigen wird zur Ergänzung des Tatbestands auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und sonstigen Aktenbestandteile Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

16

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet.

A.

17

Die Klageänderung war gemäß § 264 Nr. 2 ZPO zulässig.

18

Die Klage ist zulässig. Die sachliche Zuständigkeit des Landgerichts Kempten (Allgäu) folgt aus §§ 1 ZPO, 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG. Die örtliche Zuständigkeit folgt aus § 32 ZPO. Das für Klageantrag Ziffer 2 nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse ist gegeben, da sich aus dem klägerischen Vortrag ergibt, dass aus Klägersicht insbesondere durch das Update ein erhöhter Kraftstoffverbrauch und Versottung resultiere.

B.

19

Die Klage ist jedoch unbegründet. Der Klägerin steht weder ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs zu, noch ein Anspruch auf Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten.

20

Der Klägerin stehen weder die mit dem Hauptantrag noch die mit dem Hilfsantrag geltend gemachten Ansprüche zu. Sofern aufgrund der ursprünglich verbauten Umschaltlogik Ansprüche bestanden, sind diese jedenfalls verjährt. Der Klägerin steht auch kein Anspruch aus § 852 BGB zu. Weiterhin stehen der Klägerin auch keine Ansprüche aufgrund des Software-Updates zu.

21

I. Der Klägerin steht aufgrund der ursprünglich verbauten Umschaltlogik weder der geltend gemachte Hauptanspruch noch der mit dem Hilfsantrag geltend gemachte Anspruch zu. Etwaige Ansprüche der Klägerin aufgrund der ursprünglich verbauten Abschaltvorrichtung sind jedenfalls verjährt.

22

Nach § 195 BGB beträgt die regelmäßige Verjährungsfrist 3 Jahre. Verjährungsbeginn ist nach § 199 Abs. 1 BGB mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Tatsachen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt hat. Die Partei, die sich auf den Eintritt der Verjährung beruft, hat die Voraussetzungen des Verjährungseintritts darzulegen und zu beweisen. Dies hat die Beklagte vorliegend getan.

23

Der Anspruch selbst entstand im Jahr 2011 mit Abschluss des von der Klagepartei ungewollten Vertrags.

24

Selbst, wenn die Klägerin im Jahr 2015 noch keine positive Kenntnis von den anspruchsbegründenden Tatsachen hatte, liegt jedenfalls grob fahrlässige Unkenntnis vor. Das Gericht schließt sich insoweit den überzeugenden Ausführungen des OLG München in seinem Hinweisbeschluss vom 03.12.2019, Az. 20 U 5741/19 an. Entsprechend dem unbestrittenen Vortrag der Beklagten hat diese im Herbst 2015 über Auffälligkeiten bei Dieselmotoren des Typs EA 189 berichtet. In der Folgezeit löste dies unstreitig und gerichtsbekannt ein großes mediales Echo aus; es fand eine umfassende Berichterstattung in Online- und Printmedien statt. Zudem hat die Beklagte im Jahr 2015 die Möglichkeit geschaffen, sich online, schriftlich oder telefonisch über die Angabe der FIN darüber zu informieren, ob ein Fahrzeug von der Abschaltvorrichtung betroffen ist oder nicht, was ebenfalls Gegenstand medialer Berichterstattung war. Angesichts dieser Umstände ist der Klägerin jedenfalls grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen, wenn sie die Betroffenheit ihres eigenen Dieselfahrzeugs nicht bereits im Jahr 2015 bemerkte und sich nicht bereits im Jahr 2015 darüber informierte.

25

Jedenfalls steht aufgrund Nichtbestreitens fest, § 138 Abs. 3 ZPO, dass die Beklagte an die Fahrzeughalter und damit auch an die Klägerin im Februar 2016 ein Informationsschreiben versandte, sodass spätestens im Jahr 2016 eine positive Kenntnis der Klägerin von der Betroffenheit ihres Fahrzeugs gegeben ist.

26

Der Beginn der Verjährung war auch nicht aufgrund einer unklaren Rechtslage ausgeschlossen. Dies wäre der Fall, wenn die Rechtslage so unklar ist, dass selbst ein rechtskundiger Dritter sie nicht zuverlässig einschätzen kann (vgl. BeckOGK/Piekenbrock, 1.5.2020, BGB § 199 Rn. 131). Allein die Tatsache, dass

noch keine höchstrichterliche Entscheidung zur maßgeblichen Rechtsfrage ergangen ist, führt nicht zu einer Unzumutbarkeit der Klageerhebung (vgl. BeckOGK/Piekenbrock, 1.5.2020, BGB § 199 Rn. 134). Gemessen an diesen Maßstäben lag keine Unzumutbarkeit der Klageerhebung im Jahr 2015 vor.

27

Mit Verjährungsbeginn Ende 2015, spätestens Ende 2016 endete die Verjährungsfrist damit mit Schluss des Jahres 2018, spätestens mit Schluss des Jahres 2019. Zu einer Hemmung der Verjährung wurde nichts vorgetragen. Somit war der Anspruch der Klägerin bei Klageerhebung im Jahr 2021 bereits verjährt.

28

II. Der Klägerin steht auch kein Anspruch aus § 852 BGB zu, welcher vorliegend noch nicht verjährt wäre. Der vorliegende Sachverhalt unterfällt bereits nicht dem Normzweck des § 852 BGB. Sinn und Zweck des § 852 BGB ist es, den Anspruchsinhaber vor einer unzumutbaren Klageerhebung zu bewahren, so beispielsweise für den Fall, dass der Anspruchsgegner nicht die nötigen wirtschaftlichen Mittel aufbringen kann, um den Ersatzanspruch zu bedienen oder die Haftungsfrage bzw. Rechtslage unklar ist (MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 852 Rn. 3). Beide Varianten sind hier jedoch nicht einschlägig. Die Beklagte ist einer der größten Automobilhersteller der Welt, sodass ausreichende Liquidität gegeben ist. Aufgrund der zahlreichen Geschädigten mit unklarem Prozessausgang wurde gerade die Musterfeststellungsklage vor dem OLG Braunschweig angemeldet, bei welcher sich jeder potentiell Geschädigte ohne großes Prozessrisiko anschließen konnte. Eine unzumutbare Prozessführung lag folglich nicht vor.

29

III. Der Klägerin stehen keine Ansprüche zu aufgrund der behaupteten Abschaltvorrichtung durch Installation des Software-Updates in Form des Thermofensters, eines mangelhaften OBD-Systems oder einer Abgasreinigung nur bis 1000m Höhe. Ein Anspruch aus § 826 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 27 EG-FGV oder § 831 BGB ist nicht gegeben.

30

Die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer unzulässigen, nicht im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 2007/715 notwendigen Abschaltvorrichtung, trifft die Klägerin, die aus dem behaupteten Vorhandensein solcher Abschaltvorrichtungen Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht. Die Klägerin muss also darlegen und beweisen, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug jedenfalls eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut ist und die Beklagte durch die Verwendung einer solcher Abschaltvorrichtung die Klägerin vorsätzlich sittenwidrig geschädigt hat. Diesen Nachweis hat die Klägerin nicht geführt.

31

1. Zwar ist in dem streitgegenständlichen Fahrzeug unstreitig ein sogenanntes Thermofenster verbaut. Die konkrete Ausgestaltung dieses Thermofensters kann jedoch dahinstehen, da das Vorhandensein eines Thermofensters jedenfalls nicht den Tatbestand der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung erfüllt, sodass auch keine Beweiserhebung angezeigt war.

32

Objektiv sittenwidrig ist eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch eine zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt und daher mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Hinzutreten muss eine nach den Maßstäben der allgemeinen Moral, der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder dem eintretenden Folgen ergeben kann (Palandt/Sprau, § 826, Rn. 4, 74. Auflage). Allein das Vorliegen eines pflichtwidrigen Handelns genügt nicht, sondern vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit hinzutreten.

33

Unter Berücksichtigung dessen kann das Vorhandensein eines Thermofensters nicht den Tatbestand einer vorsätzlichen sittenwidrigen Täuschung erfüllen. Dies macht ein Vergleich zur Umschaltlogik, wie sie vom Motor-Typ EA189 bekannt ist, deutlich. Bei der in EA189-Motoren verbauten Umschaltlogik erkennt das Fahrzeug, wenn es auf dem Prüfstand für den NEFZ ist, und schaltet hier in einen anderen Abgasrückführungsmodus als außerhalb einer solchen Prüfstandssituation. Das Abgasreinigungsverhalten

auf dem Prüfstand war damit stets ein anderes als im normalen Fahrbetrieb. Dies wurde jedoch weder gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt noch gegenüber den Erwerbern der Fahrzeuge offengelegt, sodass bis zum Bekanntwerden der Implementierung dieser Software sowohl das Kraftfahrt-Bundesamt als auch der Verbraucher davon ausgehen konnte und durfte, dass im Grundsatz das Abgasreinigungsverhalten im normalen Fahrbetrieb demjenigen auf dem Prüfstand entspricht, was jedoch nicht der Fall war. Hingegen ist die Situation beim Thermofenster eine andere. Die Klägerin behauptet nicht, dass das Thermofenster sich auf dem Prüfstand anders verhält als im normalen Fahrbetrieb. Vielmehr ist der Vortrag lediglich, dass ein solches Thermofenster verbaut ist und aufgrund dessen in bestimmten Temperaturbereichen keine oder eine geringere Abgasreinigung stattfindet. Damit ist für das vorliegende Verfahren jedoch zugrunde zu legen, dass sich das Thermofenster auf dem Prüfstand genauso verhält wie im normalen Fahrbetrieb. Ein „Schummeln“ wie bei der Umschaltlogik des EA189 Motors ist in Bezug auf das Thermofenster somit nicht gegeben, sodass auch keine gegebenenfalls als sittenwidrig zu qualifizierende Verschleierung gegeben ist. Weiterhin ist hinsichtlich des Thermofensters zu berücksichtigen, dass in Literatur und Rechtsprechung umstritten ist, ob ein Thermofenster eine im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 2007/715 unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt oder nicht. Die Beklagte führt an, dass die Verwendung des Thermofensters aus Gründen des Motorschutzes und des sicheren Fahrzeugbetriebs technisch erforderlich sei und stützt sich insoweit auf Art. 5 Abs. 2 Satz 2 a) der VO (EG) Nr. 2007/715, in der diese Zielrichtung unionsrechtlich ausdrücklich anerkannt ist und das allgemeine Verbot des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 2007/715 begrenzt. Die Bestimmungen sind jedoch nicht so unmissverständlich und eindeutig formuliert, dass ein Thermofenster eindeutig und für jedermann auf den ersten Blick erkennbar unzulässig ist. Vielmehr können Motorschutz und sicherer Fahrzeugbetrieb ernsthaft und vertretbar als Rechtfertigung für die Implementierung eines Thermofensters angeführt werden. Selbst, wenn nun im Nachhinein das Thermofenster von der Klägerin oder von einem Gericht als unzulässig im Sinne des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 2007/715 qualifizieren werden würde, wäre zu beachten, dass die Beklagte zum Zeitpunkt der Implementierung des Thermofensters die Zulässigkeit des Thermofensters aufgrund einer ohne weiteres vertretbaren, nicht per se von der Hand zu weisenden Argumentation bejaht hat, sodass in dem Vorhandensein des Thermofensters jedenfalls keine verwerfliche, im Sinne des § 826 BGB sittenwidrige Handlung der Beklagten erkennbar ist. Insoweit wird auch auf OLG München, Urteil vom 01.07.2020, Az. 27 U 6782/19 m.w.N. verwiesen.

34

2. Inwiefern ein mangelhaft arbeitendes OBD-System oder die Tatsache, dass eine Abgasreinigung nur bis 1000m Höhe stattfindet, nicht lediglich pflichtwidrig sein soll, sondern ein vorsätzliches sittenwidriges Handeln begründen soll, ist weder ersichtlich noch vorgetragen.

35

IV. Mangels Anspruch in der Hauptsache besteht auch kein Anspruch auf Zinsen.

36

V. Soweit die Klägerin eine Urkundenvorlage hinsichtlich aller Unterlagen, die mit der Überprüfung und erteilten Freigabe von Software-Updates für die Modelle Amarok 2.0 Liter sowie die 2.0-Liter-Motoren der Modelle A4, A5, Q5, Seat Exeo in Verbindung stehen, erschließt sich die Relevanz für das vorliegende Verfahren, in dem ein VW Tiguan streitgegenständlich ist, nicht.

C.

37

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 Satz 1, Satz 2 ZPO.