LG Regensburg, Endurteil v. 24.09.2021 – 34 O 380/21

Titel:

Kein Schadensersatz wegen Verwendung eines Thermofensters

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Leitsätze:

1. Die Annahme einer Sittenwidrigkeit bei einer Motorsteuerung, die nicht danach unterscheidet, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet, setzt zumindest voraus, dass die für den Hersteller handelnden Personen bei deren Entwicklung und/oder Verwendung in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und dass sie den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. (Rn. 45) (redaktioneller Leitsatz)

2. Greifbare Anhaltspunkte für eine Täuschungshandlung iSd § 826 BGB können nicht aus dem Umstand abgeleitet werden, dass das streitgegenständliche Fahrzeug einer freiwilligen Servicemaßnahme unterlag. (Rn. 54) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, Fahrzeug, Rechtsanwaltskosten, untersagung, Schadensersatzanspruch, Umwelt, Kenntnis, Beweislast, Schaden, Anspruch, Grenzwerte, Bindungswirkung, Betriebserlaubnis, Pkw, Zug um Zug, juristische Person, juristischen Person, Sittenwidrigkeit, Abschalteinrichtung, Täuschungshandlung, Kenntniszurechnung, sekundäre Darlegungslast, Schutzgesetze, EG-Typengenehmigung, arglistige Täuschung, sittenwidrige Schädigung, Thermofenster, freiwillige Kundendienstmaßnahme

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 12.08.2022 – 5 U 3936/21

OLG Nürnberg, Beschluss vom 08.09.2022 – 5 U 3936/21

BGH, Urteil vom 11.06.2024 – VIa ZR 1443/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

4. Der Streitwert wird auf 22.284,67 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klagepartei nimmt die Beklagte wegen behaupteter deliktischer Produktmanipulation auf Schadensersatz Zug um Zug gegen Rückgabe ihres Fahrzeuges … in Anspruch. Die Herstellerin des Fahrzeuges ist die Beklagte.

2

Die Klagepartei erwarb im November 2019 das Fahrzeug …, von … zu einem Kaufpreis von 22.750,00 Euro brutto. Das Fahrzeug hatte einen Kilometerstand von 40.673 km, EZ war November 2016.

3

Am 28.11.2019 ließ die Klagepartei ein Software-Update aufspielen, bezeichnet als „Freiwillige Kundendienstmaßnahme“ (Anlage K2). Der Klägervertreter machte außergerichtlich am 09.12.2020 Schadensersatz geltend (K 3). Die Beklagte antwortete am 04.01.2021 unter ablehnend.

4

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug habe bei Klageerhebung einen Kilometerstand von 47.000 km aufgewiesen. Die Klagepartei habe sich somit eine Nutzungsentschädigung von 465,33 € anrechnen zu lassen, da von einer Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs von 309.327 km auszugehen sei. Der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs habe am 02.09.2021 57.379 Kilometer betragen.

5
Vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten seien in einer Höhe einer 1,8 Gebühr nebst Postpauschale und Mehrwertsteuer von der Beklagten zu erstatten.

6
Der Kläger behauptet, das Fahrzeug sei mit einer Software ausgestattet worden, die den Stickoxidausstoß im Prüfstandsbetrieb optimiere. Nur aufgrund dieser Software halte der genannte Motor während des Prüfstandtests die gesetzlich vorgegebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte ein. Unter realen Fahrbedingungen im Straßenverkehr werde das Fahrzeug anderweitig, nämlich mit einer geringeren Abgasrückführungsrate betrieben und die im Prüfstand erzielten Stickoxidwerte würden überschritten.

7
Der Kläger sei bei ihrer Kaufentscheidung auch und besonders auf der Suche nach einem umweltfreundlichen und wertstabilen Fahrzeug, das uneingeschränkt auch in Städten nutzbar wäre, gewesen.

8
Der Kläger sei beim Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs davon ausgegangen, dass dieses zweifelsfrei alle gesetzlichen Vorgaben – insbesondere die vorgeschriebenen Abgaswerte – einhalte und ein umweltfreundlicher Alltagsbetrieb gewährleistet sei, sodass er vom Erwerb des Fahrzeugs abgesehen hätte, wenn er gewusst hätte, dass dies aufgrund der Prüfstandsoptimierung nicht der Fall wäre.

9
Der Motor OM 651 sei von der Beklagten mit einer illegalen Abschalteinrichtung versehen worden, insbesondere zwei Strategien würden bevorzugt in der Abgasbehandlung eingesetzt, nämlich das sog. „Thermofenster“ und zum anderen eine Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung.

10
Daimler nutze neben dem Thermofenster und der Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung noch weitere unzulässige Abschalteinrichtungen, die erkennen würden anhand verschiedener Parameter, ob sich ein Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde und sorgten für diesen Zeitraum für eine optimal funktionierende Abgasreinigung. Sobald das Fahrzeug den Prüfstand verlasse, werde dagegen in den „dreckigen Modus“ geschaltet.

11
Laut Bundesverkehrsministerium habe die … fünf unzulässige Abschalteinrichtungen verwendet. Konkret benannt würden dabei jedoch nur die Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung, sowie die reduzierte Einspritzung von AdBlue nach einem gewissen Zeitraum.

12
Die Beklagte habe keinerlei der obigen Abschalteinrichtungen gegenüber dem KBA offengelegt, sodass sie unzulässig seien (Täuschung durch Unterlassen). Das KBA hätte bei Kenntnis dieser Umstände die Typengenehmigung nicht erteilt.

13
Es könne daher offenbleiben, ob lediglich ein freiwilliger Rückruf durch die Beklagte erfolgte oder schon ein verpflichtender Rückruf des KBA.

14
Bereits aus der Tatsache, dass am streitgegenständlichen Fahrzeug ein „freiwilliges Service-Update“ vorgenommen werden musste, müsste schon der Schluss gezogen werden, dass dies nichts Anderes ist, als ein Zuvorkommen der Beklagten zu einem behördlichen Rückruf.

15

Es gäbe keinen ersichtlichen Grund, warum sich die Beklagte freiwillig dazu verpflichten sollte eine Maßnahme am streitgegenständlichen Fahrzeug durchzuführen, welche die NOx-Werte senken sollen, wenn das Fahrzeug zuvor bereits alle gesetzlichen Normierungen erfüllte.

16
Vielmehr habe die Bundesrepublik die Beklagte mit diesem Vorgehen davor bewahrt einem noch großflächigeren Rückruf zu entgehen, indem die Beklagte die vorgeschriebenen Maßnahmen freiwillig vollzieht.

17
Die Beklagte habe die Klagepartei vorsätzlich und in sittenwidriger Weise geschädigt, wobei der Schaden darin bestünde, dass die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug gekauft habe, obwohl sie bei Kenntnis der Sachlage dieses Fahrzeug nicht erworben hätte.

18
Sie sei somit so zu stellen, als ob sie das Fahrzeug nicht erworben hätte. Das streitgegenständliche Fahrzeug entspräche nämlich nicht den geltenden Vorschriften und sei daher aufgrund der tatsächlichen Nichterfüllung der Voraussetzungen weder gem. § 8 FZVO zulassungsfähig, noch verfüge das streitgegenständliche Fahrzeug über eine wirksame Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 19 StVZO.

19
Der Kläger sei damit jederzeit dem Risiko ausgesetzt, dass die Betriebserlaubnis entzogen oder eingeschränkt werde. Aufgrund des Einsatzes der sogenannten Prüfstandsentdeckungssoftware entspräche das Fahrzeug auch nicht der Sollbeschaffenheit. Diese verursache einen massiven Wertverlust des Fahrzeugs; zumindest müsse der Kläger damit ernsthaft rechnen bzw. dies befürchten.

20
Hinzu komme die Möglichkeit, dass der Kläger zukünftig mit einer Erhöhung der KFZ-Steuer wegen der Umweltverschmutzung rechnen müsse.

21
Das streitgegenständliche Fahrzeug halte die vorgeschriebenen Abgaswerte nicht ein. Ferner werde der gem. § 38 Abs. 1 BImSchG vorgeschriebene Grenzwert beim Stickoxid um das 4,7 fache überschritten.

22
Das von der Beklagten angebotene Softwareupdate führe u.a. zu Leistungseinbußen, einem erhöhten Kraftstoffverbrauch und einem erhöhten CO_2 – Ausstoß sowie zu einer Verringerung der allgemeinen Lebensdauer des Fahrzeuges.

23
Der Kläger behauptet weiter, die Organe der Beklagten hätten auch Kenntnis von der vorgenannten Manipulation und diese gebilligt. Der Vorstand sowie zahlreiche Mitarbeiter hätten von dem Einsatz des Defeat Device sowie von der Tatsache, dass die betroffenen Autokäufer, und so auch die Klagepartei, durch den Kauf eines betroffenen Fahrzeugs einen Schaden erleiden würden, gewusst. Dafür werde der Zeuge … angeboten.

24
Die Beklagte habe sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt. Die streitgegenständliche Manipulationssoftware über einen Zeitraum von gut 8 Jahren millionenfach verbaut und anschließend unter Vorspiegelung unwahrer Abgaswerte an den Endkunden verkauft. Da es sich um eine gut versteckte, heimliche Programmierung handelte, sei die Manipulation für den einzelnen Kunden – und so auch für die Klagepartei – nicht zu entdecken gewesen.

25
Ohne Rücksicht auf weltweit Millionen von Kunden – wie der Klagepartei – sowie auf die Umwelt, habe die Beklagte allein nach höheren Gewinnen gestrebt. Denn die Beklagte habe die Mehrkosten für eine gesetzeskonforme Abgasreinigung gescheut und habe so die Marge pro verkauftes Fahrzeug erhöhen wollen.

26
Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges … mit der Fahrgestellnummer … an die Klagepartei 22.750,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit 05.01.2021 abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 465,33 Euro zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 05.01.2021 mit der Rücknahme des in Klageantrag Ziffer 1 bezeichneten Fahrzeuges im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ihres Rechtsanwaltes … in Höhe von 1.711,70 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit freizustellen.

27
Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

28
Die Beklagte erklärt, die klägerischen Behauptungen erfolgten ins Blaue hinein und apodiktisch ohne Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug. In diesem existiere keine Umschaltlogik, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße.

29
Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine wirksame EG-Typgenehmigung mit Tatbestandswirkung und könne uneingeschränkt genutzt werden; es weise keine unzulässigen Abschalteinrichtungen auf. Das Fahrzeug halte die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide (NOx) der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests ein. Im streitgegenständlichen Fahrzeug sei keine unzulässige Abschalteinrichtung enthalten. Es drohe weder ein Verlust der Zulassung noch ein Entzug der Betriebserlaubnis für das streitgegenständliche Fahrzeug. Es bestehe auch keine Gefahr, dass eine Stilllegung des streitgegenständlichen Fahrzeugs angeordnet werde; genauso wenig drohe ein Erlöschen oder Entziehen der EG-Typgenehmigung nach § 19 Abs. 7 i.V.m. § 19 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 StVZO. Wie sich aus Erwägungsgrund 15 der VO (EG) Nr. 715/2007 ergebe, sei dem Unionsgesetzgeber durchaus bewusst gewesen, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen nicht vollständig denen im praktischen Fahrbetrieb entsprachen.

30
Für den hiesigen Rechtsstreit sei daher nicht entscheidungserheblich, welches Emissions- und Verbrauchsverhalten das Fahrzeug außerhalb der maßgeblichen gesetzlichen Prüfbedingungen zeige, denn für eine von den gesetzlichen Tests abweichende Prüfmethode oder darüberhinausgehende Tests gebe es in Bezug auf Altfahrzeuge keine Rechtsgrundlage. Gesetzliche Grenzwerte für die sogenannten realen Fahrzeugemissionen („Real Driving Emissions“ [„RDE“]) von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bestünden erst seit dem 01.09.2017 bei der Erteilung neuer EG-Typgenehmigungen, bzw. ab dem 01.09.2019 für neue Fahrzeuge, auch wenn die ihrer Produktion zugrundeliegende EG-Typgenehmigung vor dem 01.09.2017 erteilt wurde.

31
Die Beklagte habe bei der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs keine strategische Entscheidung zum Einsatz einer Manipulationssoftware getroffen, sondern sei im Hinblick auf dessen NOx-Emissionen einer vertretbaren Rechtsauffassung gefolgt, so dass für Vorsatz oder Sittenwidrigkeit von vornherein kein Raum sei. Es komme bei alledem noch nicht einmal darauf an, ob das Fahrzeug von einem Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamtes („KBA“) betroffen sei.

32
Die Beklagte habe im Typgenehmigungsverfahren die in der Praxis des KBA erwarteten Angaben zu den Emissionskontrollsystemen gemacht. Die Offenlegung weiterer Details habe nicht dem Verständnis des Typgenehmigungsverfahrens seitens des KBA entsprochen. Im Übrigen habe das OLG Nürnberg bestätigt, dass selbst bei unzureichenden Angaben im Typgenehmigungsverfahren die Bindungswirkung der EG-Typgenehmigung nicht „ausgehebelt“ werde.

33
Eine Vernehmung von aktuellen oder ehemaligen Vorstandsmitgliedern der Beklagten würde mangels konkreten Klägervortrags zu einer unzulässigen Ausforschung führen.

34
Das KBA bestätige regelmäßig, dass freiwillige Servicemaßnahmen nur bei Fahrzeugen angeboten werden, bei deren amtlicher Untersuchung keine unzulässige Abschalteinrichtung festgestellt wurde (amtliche Auskunft des KBA vom 18.03.2021, Anlage B 5). Für Fahrzeuge, für die die Beklagte eine freiwillige Servicemaßnahme anbietet, drohe keine Betriebsuntersagung – unabhängig davon, ob die Maßnahme durchgeführt wird oder nicht.

35
Vorsorglich werde die Einrede der Verjährung erhoben.

Entscheidungsgründe

36
Die zulässige Klage ist unbegründet.

37
Der Klagepartei steht keinen vertraglichen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises, weil er das Fahrzeug nicht von der Beklagten erwarb.

38
Der Klagepartei stehen auch keine deliktischen Ansprüche aus §§ 823 ff. BGB wegen der behaupteten Verwendung einer unzulässigen Manipulationssoftware zu.

39
Im Folgenden werden die allgemeinen Grundsätze zitiert aus OLG Nürnberg Hinweis- und Zurückweisungsbeschluss vom 30.07.2021, 1 U 108/21 (Vorinstanz LG Regensburg, 34 O 800/20):

40
Die Klagepartei hat schon keine „greifbaren Umstände“ vorgetragen, welche die Annahme einer objektiven sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB durch die für die Beklagten handelnden Personen rechtfertigen würden, so dass nach allgemeinen zivilprozessualen Grundsätzen den hierfür angebotenen Beweisanträgen nicht nachzukommen war.

41
Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (BGH, NJW 2021, 921, Rn. 14). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft (BGH, a.a.O.). Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, a.a.O., BGH, NJW 2020, 2798; BGH, NJW 2020, 1962; BGH, NJW 2019, 2164). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen (BGH, NJW 2020, 1962, Rn. 15). Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, a.a.O.; BGH, NJW 2017, 250). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, NJW 2020, 1962, Rn. 15).

42
Nach dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 25. Mai 2020 (NJW 2020, 962) zum VW-Abgasskandal ist die Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen jedenfalls dann als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB anzusehen, wenn ein Fahrzeughersteller auf der Grundlage einer strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes systematisch Fahrzeuge in Verkehr bringt, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert ist, dass die gesetzlichen Abgaswerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, womit einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einhergeht, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich des betroffenen Fahrzeugs erfolgen könnte (BGH, NJW 2020, 1962; NJW 2020, 2798; NJW 2020, 2804).

43
Der Bundesgerichtshof hat in seinem Urteil vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 (NJW 2021, 921) allerdings hervorgehoben, dass das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren ist, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in Verkehr gebracht haben (BGH, NJW 2021, 921). Dies gelte auch dann, wenn mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt werde (BGH, a.a.O.). Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit sei nur gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen (BGH, a.a.O.).

44
Der Bundesgerichtshof hat in der vorgenannten Entscheidung vom 19. Januar 2021 darauf hingewiesen, dass der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen sei, die dem Senatsurteil vom 25. Mai 2020 (NJW 2020, 1962) zugrunde gelegen sei und in der das Verhalten des beklagten Automobilherstellers gegenüber dem klagenden Fahrzeugkäufer als sittenwidrig qualifiziert worden sei (BGH, NJW 2021, 921, 923, Rn. 17). Denn dort habe der Automobilhersteller die grundlegende strategische Frage, mit welchen Maßnahmen er auf die Einführung der strengeren Stickoxidgrenzwerte der Euro 5-Norm reagieren würde, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse dahingehend entschieden, von der Einhaltung dieser Grenzwerte im realen Fahrbetrieb vollständig abzusehen und dem Kraftfahrtbundesamt stattdessen zwecks Erlangung der Typengenehmigung mittels einer eigens zu diesem Zweck entwickelten Motorsteuerungssoftware wahrheitswidrig vorzuspiegeln, dass die von ihm hergestellten Dieselfahrzeuge die neu festgelegten Grenzwerte einhalten.

45
Die Software sei im dortigen Fall bewusst und gewollt so programmiert worden, dass die gesetzlichen Abgaswerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten worden seien (Umschaltlogik). Sie habe damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typengenehmigungsbehörde abgezielt. Die mit einer derartig – evident unzulässigen – Abschalteinrichtung versehenen Fahrzeuge habe der Hersteller sodann unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typengenehmigungsverfahrens als selbstverständlich vorausgesetzt hätten, in den Verkehr gebracht. Ein solches Verhalten stehe einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugerwerber in der Bewertung gleich. Bei dem Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems fehle es hingegen an einem derartigen arglistigen Vorgehen des Automobilherstellers, das die Qualifikation seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde (BGH, NJW 2021, 921, 923, Rn. 18). Eine solche Regelung der Abgasrückführung unterscheide nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befinde. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit sei bei einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems nur gerechtfertigt, wenn zu dem unterstellten Verstoß gegen die VO (EG) Nr. 715/2007 weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für den Automobilhersteller handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen.

46
Der Bundesgerichtshof hat dabei nochmals klargestellt, dass ein Kläger nach allgemeinen Grundsätzen als Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast (auch) für diese Voraussetzungen trage (BGH, NJW 2021, 921, Rn. 19; BGH, NJW 2020, 1962).

47
Die Klagepartei hat die nach den dargestellten Rechtsprechungsmaßstäben des Bundesgerichtshofs erforderlichen, greifbaren Anhaltspunkte für ein objektiv sittenwidriges Verhalten der für die Beklagten handelnden Personen bezogen auf das streitgegenständliche Kraftfahrzeug nicht aufgezeigt.

48
Das behauptete Thermofenster reicht nach den vorgenannten Rechtsprechungsgrundsätzen des Bundesgerichtshofs für sich genommen nicht aus, um das Verhalten der für die Beklagten handelnden Personen als sittenwidrig zu qualifizieren. Es kann dabei zugunsten der Klagepartei in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unterstellt werden, dass die behauptete temperaturabhängige Steuerung der

Abgasrückführung als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Artikel 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist. Auch unter Berücksichtigung einer damit einhergehenden Gewinnerzielungsabsicht der Beklagten wäre der darin liegende Gesetzesverstoß für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz der Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen, hierfür bedürfte es weiterer Umstände (vgl. BGH, NJW 2021, 921, 923, Rn. 16).

49
Auch die weiteren, von der Klagepartei lediglich pauschal behaupteten Regelungen der Motorsteuerungssoftware unterscheiden in ihrer Wirkungsweise nicht – wie bei dem VW-Motor des Typs EA189 – zwischen dem Betrieb auf dem Prüfstand und dem normalen Straßenbetrieb. Der Einbau dieser Regelung reicht daher zur Qualifizierung des Verhaltens der für die Beklagten handelnden Personen als sittenwidrig allein ebenso wie eine temperaturabhängige Abschalteinrichtung nicht aus.

50
Für die Beurteilung, ob die für den Automobilhersteller handelnden Personen arglistig und damit objektiv sittenwidrig gehandelt haben, kommt es nach der überzeugenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs entscheidend darauf an, dass die Rate der Abgasrückführung unter den für den Prüfzyklus maßgeblichen Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, …) im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand entspricht (BGH 10 ebd.). Das ist aber auch bei dem von der Klagepartei behaupteten „Thermofenster“ und den übrigen von ihr vorgetragenen „Abschalteinrichtungen“ der Fall. Es müssten hierfür nach der zutreffenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs weitere Umstände hinzutreten, welche den Einsatz der temperaturabhängigen Abschalteinrichtung besonders verwerflich erscheinen lassen.

51
Zur Darlegung einer objektiv sittenwidrigen Schädigung ist es somit nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs erforderlich, dass die Klagepartei weitere Umstände vorträgt, welche dem Einsatz einer (unterstellt) unzulässigen Abschalteinrichtung ein sittenwidriges Gepräge geben. Solche zusätzlichen Umstände hat die Klagepartei jedoch nicht dargelegt:

52
Eine Verschleierungs- oder eine Täuschungsabsicht der für die Beklagten Handelnden zur Erlangung der EG-Typengenehmigung kann aufgrund der pauschalen Behauptungen der Klagepartei nicht festgestellt werden. Hätte das Kraftfahrtbundesamt die Angaben für unzureichend gehalten, hätte es weitere Angaben verlangen können und auch müssen (vgl. zu ähnlicher Fallgestaltung auch OLG Nürnberg, Urteil vom 4.2.2020 – 5 U 5765/19, BeckRS 2020, 8420, Rn. 14).

53
Die Verwendung einer – evident – unzulässigen Abschalteinrichtung, die unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typengenehmigungsbehörde zielte, hat die Klagepartei somit nicht aufgezeigt. Es ist daher bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit im Sinne von § 826 BGB nicht gegeben.

54
Greifbare Anhaltspunkte für eine Täuschungshandlung im Sinne des § 826 BGB können auch nicht aus dem Umstand abgeleitet werden, dass das streitgegenständliche Fahrzeug einer freiwilligen Servicemaßnahme unterlag (K 2). Dagegen spricht vielmehr, dass das KBA diese Maßnahme ebenfalls befürwortet. Wenn das KBA eine freiwillige Maßnahme unterstützt, heißt dies im Umkehrschluss, dass das KBA die Umstände geprüft hat und offenbar einen verbindlichen Rückruf nicht für notwendig erachtet (siehe auch Anlage B 5); daraus folgt zwanglos, dass das Verhalten der Beklagten beim Inverkehrbringen des Fahrzeugs nicht sittenwidrig gewesen sein kann.

55
Ein täuschungsbedingter Irrtum liegt auf Seiten des Klägers nicht vor. Der Kläger wollte ein Dieselfahrzeug erwerben, das keinem amtlichen Rückruf unterliegt. Insofern hat er bekommen, was er wollte. Alleine die Angst, aus der freiwilligen Maßnahme könnte ein verbindlicher Rückruf werden, begründet derzeit keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Täuschung seitens der Beklagten zum maßgeblichen Zeitpunkt.

56

Ein deliktischer Anspruch gegen eine juristische Person besteht grundsätzlich nur dann, wenn dieser das Handeln einer natürlichen Person zugerechnet werden kann, die den objektiven und subjektiven Tatbestand einer deliktischen Norm verwirklicht. Dabei findet in entsprechender Anwendung des § 31 BGB eine Zurechnung des Handelns von Organen der juristischen Person, aber auch anderer „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ statt. Der Begriff des „verfassungsmäßig berufenen Vertreters“ wird hier weit im Sinne eines Repräsentanten der juristischen Person ausgelegt. Es genügt, dass einer Person durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind und sie die juristische Person insoweit repräsentiert.

57
Unerheblich ist, ob ihr rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht zukommt. Erfolgt eine solche Zurechnung, kommt es für Fragen der Kenntnis, des Kennenmüssens oder von Willensmängeln gemäß § 166 Abs. 1 BGB auf die Person des Organs bzw. des Repräsentanten an (OLG Frankfurt, Urteil vom 4. September 2019 – 13 U 136/18, juris Rn. 21, m.w.N.). Der Anspruchsteller hat dabei darzulegen und zu beweisen, dass der Vorstand, ein Mitglied des Vorstands oder ein anderer verfassungsmäßiger Vertreter (§ 31 BGB) des in Anspruch genommenen Unternehmens die objektiven und subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH, NJW 2020, 1962, 1966 Rn. 35).

58
Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum „VW-Dieselskandal“ kann dem Kläger eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten insbesondere dann zugute kommen, wenn es „hinreichende Anhaltspunkte“ für ein deliktisches Verhalten zulasten des Prozessgegners gibt, und dieser außerhalb des von ihm darzulegenden Geschehensablaufs steht (BGH, NJW 2020, 1962, 1967, Rn. 41). Der Bundesgerichtshof hat zur Begründung der sekundären Darlegungslast der dortigen beklagten V. AG hervorgehoben, dass für eine Kenntnis des Vorstands von der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung auch der Umstand spreche, dass es sich um eine grundlegende, weltweit alle Fahrzeuge und Motoren der Serie EA189 betreffende Strategieentscheidung gehandelt habe. Wenn hinreichende Anhaltspunkte für die Kenntnis zumindest eines vormaligen Mitglieds des Vorstands von der getroffenen strategischen Entscheidung bestehen, die Typengenehmigung der Fahrzeuge durch arglistige Täuschung des Kraftfahrtbundesamts zu erschleichen und die derart bemakelten Fahrzeuge alsdann in Verkehr zu bringen, trage, so der Bundesgerichtshof, der beklagte Hersteller die sekundäre Darlegungslast für die Behauptung, eine solche Kenntnis habe nicht vorgelegen.

59
Im Streitfall ist die Frage, ob sich die Beklagte ein Wissen des mit der Entwicklung und dem Einbau der Abschalteinrichtung betrauten Personen zurechnen lassen muss, nicht entscheidungserheblich. Der Einbau einer temperaturabhängigen und von weiteren – nicht prüfstandbezogenen – Parametern abhängigen Steuerung der Abgasrückführung und Abgasreinigung begründet – wie ausgeführt – vorliegend mangels erforderlicher weiterer Indizien schon in objektiver Hinsicht kein sittenwidriges Verhalten der betrauten Personen. Es kommt daher auf eine Wissenszurechnung nach § 31 BGB nicht an.

60
Ungeachtet dessen trifft die Beklagte keine sekundäre Darlegungslast. Die vorliegend verwendete Abschalteinrichtung unterscheidet sich grundlegend in der Funktionsweise der Steuerung der Abgasrückführung von der im VW-Motor der Serie EA189 eingesetzten Steuerung. Bei dem VW-Motor der Serie EA189 war eine Einrichtung verbaut, die (nur) bei erkannten Prüfstandlauf eine verstärkte Abgasrückführung aktivierte (BGH, NJW 20202, 1962, 1963, Rn. 17). Es handelt sich daher um eine Motorsteuerungssoftware, die nicht – wie hier – vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeitet wie im Fahrbetrieb, sondern ausschließlich im Prüfstand die Abgasrückführung zur Vortäuschung über die Einhaltung der gesetzlichen Abgaswerte erhöht. Eine solche Abschalteinrichtung ist derart eindeutig unzulässig, dass an dieser rechtlichen Wertung aus Sicht der Handelnden bzw. Verantwortlichen keine Zweifel bestehen konnten (OLG Koblenz, Urteil vom 18.5.2020 – 12 U 2149/19, BeckRS 2020, 9935). Im Streitfall arbeitet die Motorsteuerungssoftware im Fahrzeug der Klagepartei hingegen vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise wie auf dem Prüfstand. Aus ihrer Verwendung allein kann deswegen eine Täuschung des Kraftfahrtbundesamts zur Erschleichung der Typengenehmigung nicht abgeleitet werden. Die hiesige Klagepartei hat somit – wie ausgeführt – schon

kein objektiv besonders verwerfliches Verhalten der für die Beklagten handelnden Person aufgezeigt, geschweige denn Anhaltspunkte für eine Kenntnis des Vorstands der Beklagten hiervon.

61
Ferner kann im Streitfall im Gegensatz zu den VW-Dieselfällen auch nicht festgestellt werden, dass die Abschalteinrichtung im Fahrzeug der Klagepartei auf Grundlage einer strategischen unternehmerischen Entscheidung über Jahre hinweg eingebaut und sozusagen zum „Geschäftsmodell“ der Beklagten geworden ist. Die Klagepartei hat daher keine hinreichenden Anhaltspunkte für ein deliktisches Verhalten der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten im Sinne von § 31 BGB aufgezeigt. Demzufolge trifft die Beklagte nach den Rechtsprechungsgrundsätzen des Bundesgerichtshofs vorliegend auch keine sekundäre Darlegungslast.

62
Die Beklagte haftet auch nicht aus § 823 Abs. 2, § 31 BGB i.V.m. § 263 StGB.

63
Ein solcher Schadensersatzanspruch setzt haftungsbegründend voraus, dass sämtliche objektiven und subjektiven Merkmale des Betrugstatbestands im Sinne von § 263 Abs. 1 StGB verwirklicht sind. Es fehlt aus den dargestellten Gründen aber zumindest an einer vorsätzlichen Täuschungshandlung der von der Beklagten mit der Entwicklung und dem Einbau der Motorsteuerungssoftware betrauten Personen. Ferner ist auch kein Schaden der Klagepartei ersichtlich.

64
Die Klagepartei kann den geltend gemachten Schadensersatzanspruch auf Erstattung des Kaufpreises auch nicht auf § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Artikel 5 VO (EG) Nr. 715/2007 stützen. Bei den § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV handelt es sich entgegen der Ansicht der Klagepartei nicht um Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB. A). Den Schutz eines anderen bezweckt eine Norm, wenn sie zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 58).

65
Diese Voraussetzungen erfüllen die § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV jedenfalls bezogen auf den hier geltend gemachten Schaden in Form der Übernahme einer ungewollten Kaufpreisverbindlichkeit nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht. Die zur vollständigen Harmonisierung der technischen Anforderungen für Fahrzeuge erlassenen Rechtsakte der Europäischen Union zielen vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohe Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz vor unbefugter Benutzung (vgl. auch BGH, NJW 2020, 1962, 1971, Rn. 74). Der Inhaber der EG-Typengenehmigung hat gemäß § 6 Abs. 1 EG-FGV für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 18 i.V.m. Anh. IX der RL 2007/46/EG auszustellen und dem Fahrzeug beizufügen. Im Aufgabebereich dieser Normen liegt es nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs jedenfalls nicht, den Käufer eines gebrauchten, nach wie vor zugelassenen Fahrzeugs vor der Eingehung einer ungewollten Kaufpreisverbindlichkeit zu schützen (BGH, NJW 2020, 1962, 1971, Rn. 76; NJW 2020, 2798, Rn. 11). Zur Begründung hat der Bundesgerichtshof ausgeführt, es sei nicht ersichtlich, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber mit den genannten Vorschriften (auch) einen Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und speziell des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts der einzelnen Käufer bezweckt habe und an die (auch fahrlässige) Erteilung einer inhaltlich unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung einen gegen den Hersteller gerichteten Anspruch auf (Rück-)Abwicklung eines mit einem Dritten geschlossenen Kaufvertrags hätte knüpfen wollen (BGH, a.a.O.).

66
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO, die zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO und die zum Streitwert auf § 3 ZPO.