

Titel:

Klageabweisung, Schadensersatz, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Abschaltvorrichtung, Manipulationssoftware, Thermofenster

Schlagnörter:

Klageabweisung, Schadensersatz, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Abschaltvorrichtung, Manipulationssoftware, Thermofenster

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Nürnberg, Urteil vom 16.03.2023 – 16 U 1099/21

BGH, Urteil vom 20.11.2024 – VIa ZR 538/23

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.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 22.960,08 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Fahrzeugs wegen dort angeblich verbauter unzulässiger Abschaltvorrichtungen geltend.

2

Die Klagepartei erwarb von einem nicht beteiligten Händler am 20.10.2017 (Anlage K1) den streitgegenständlichen PKW Volkswagen Golf Sportsvan, der mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten 2,0 l Turbodieselmotor der Serie EA 288 ausgestattet ist, als Gebrauchtwagen zu einem brutto Kaufpreis von 26.750,00 €. Die Laufleistung des Fahrzeugs betrug im Zeitpunkt des Kaufs 21.201 km. Für das Fahrzeug wurde eine EG-Typengenehmigung für die Emissionsklasse Euro 6 ausgestellt. Am 26.02.2021 betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 64.435 km.

3

Um den Ausstoß von Stickoxid zu optimieren, wird bei dem Fahrzeug im Wege der sog. Abgasrückführung ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Die Abgasrückführung wird außerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs zurückgefahren (sog. Thermofenster). Die genaue Beschaffenheit des Thermofensters ist zwischen den Parteien umstritten. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt nicht über einen SCR-Katalysator.

4

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist nicht von einer verpflichtenden Rückrufaktion des Kraftfahrtbundesamts im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung betroffen.

5

Die Klagepartei behauptet, dass das Fahrzeug über unzulässige Abschaltvorrichtungen verfüge. In dem Motor sei eine Software verbaut, welche anhand verschiedener Parameter wie Temperatur und Zeit erkenne, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfahre. Sobald in den ersten Betriebsminuten ein Testzyklus erkannt werde, werde die Abgasrückführung abweichend zum normalen Straßenbetrieb gesteuert. Hierdurch würden nur auf dem Prüfstand die gesetzlich vorgeschriebenen Stickoxidwerte eingehalten. Die Fahrzeugsoftware nehme zudem über eine

Lenkwinkelerkennung Einfluss auf die Schaltpunkte des Getriebes. Ferner werde die Reduktion der Abgasrückführung bzw. deren Abschaltung durch das implementierte Thermofenster erreicht. Außerhalb eines Temperaturbereichs von 20 bis 30 Grad Celsius sinke die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems. Letztlich steuere das streitgegenständliche Fahrzeug die Abgasreinigung in Abhängigkeit von der Drehzahl. Infolgedessen würden die Emissionswerte im normalen Fahrbetrieb nicht eingehalten werden. Es drohe daher ein Entzug der Betriebserlaubnis für das streitgegenständliche Fahrzeug. Die Manipulation mindere den Veräußerungswert des Fahrzeugs. Die Klagepartei habe keine Kenntnis davon besessen, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut sei. Wäre sie hierüber informiert gewesen, hätte sie von dem Kauf Abstand genommen. Der Vorstand der Beklagten hätte hingegen Kenntnis von dem Einsatz der unzulässigen Software gehabt und die damit verbundenen Schäden in Kauf genommen.

6

Die Klagepartei ist der Ansicht, dass das Fahrzeug über unzulässige Abschalteinrichtungen i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO-EG 715/2007 verfüge. Es liege eine sittenwidrige Schädigung vor, so dass die Beklagte nach § 826 i.V.m. § 31 BGB hafte. Darüber hinaus ergebe sich eine Haftung u.a. aus § 831 BGB, §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. 263 Abs. 1 StGB sowie §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

7

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerschaft 22.960,08 € zzgl. Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Volkswagen Golf Sportsvan mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Entgegennahme des im Klageantrag zu 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerschaft von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.308,40 € freizustellen.

8

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

9

Die Beklagte behauptet, dass das Fahrzeug keine unzulässige Abschalteinrichtung enthalte. Der Klagepartei sei es nicht gelungen, die Behauptung einer unzulässigen Abschalteinrichtung zu substantiieren. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge insbesondere nicht über eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form einer Umschaltlogik, wie sie in bestimmten Motorenvarianten des Typs EA 189 enthalten gewesen sei. Das Abgasnachbehandlungssystem halte bei voller Funktionsfähigkeit aller abgasbehandelnden Bauteile die gesetzlich vorgegebenen Abgasgrenzwerte ein. Dies erfolge unabhängig von einer Fahrkurve. Von der Fahrkurven- bzw. Zykluserkennung sei die Erkennung eines Rollenprüfstandes zu unterscheiden. Diese könne erforderlich sein, wenn bestimmte Funktionen des Fahrzeugs (z.B. ESC) auf dem Prüfstand deaktiviert werden müssten. Die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems werde im normalen Fahrbetrieb gegenüber dem Prüfstand nicht in einer Art und Weise verringert, die den Vorwurf einer unzulässigen Abschalteinrichtung begründen könne.

10

Die temperaturabhängige Abgasrückführung („Thermofenster“) sei zum Bauteilschutz notwendig und daher zulässig. Das System der Abgasrückführung könne bei niedrigen Temperaturen Schäden durch Ablagerungen (Versottung) sowie durch Verkleben (Verlackung) erleiden. Dabei gebe es aber keine sogenannte Abrampung. Die Abgasrückführung sei entweder aktiv oder inaktiv. Die Abgasrückführung werde nur bei Extremtemperaturen von unter -24 Grad Celsius oder über 70 Grad Celsius außer Kraft gesetzt. Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei demnach sichergestellt, dass das Abgasrückführungssystem mit größtmöglicher Wirksamkeit im Rahmen der in Europa gängigen

Temperaturen agiere. Thermofenster würden in sämtlichen modernen Dieselfahrzeugen eingesetzt und ihr Einsatz entspreche dem allgemeinen Stand von Wissenschaft und Technik. Das Thermofenster erfülle daher die tatbestandlichen Voraussetzungen einer zulässigen Abschalteneinrichtung.

11

Das Fahrzeug verfüge über eine wirksame EG-Typgenehmigung und könne jederzeit im Straßenverkehr genutzt werden. Eine Stilllegung des Fahrzeugs drohe nicht, da das streitgegenständliche Fahrzeug keiner Rückrufaktion des KBA in Bezug auf den Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung unterliegt. Für das streitgegenständliche Fahrzeug stehe daher auch kein Software-Update zur Entfernung einer angeblich unzulässigen Abschalteneinrichtung zur Verfügung.

12

Die Beklagte ist demnach der Ansicht, dass die Voraussetzungen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne des Art. 5 VO-EG 715/2007 nicht erfüllt seien. Des Weiteren liege ein vorsätzliches, sittenwidriges Handeln der Beklagten fern. Weder eine unzulässige Abschalteneinrichtung noch ein Schädigungsvorsatz würden hinreichend substantiiert dargelegt.

13

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das wechselseitige schriftsätzliche Vorbringen der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

14

Das Gericht hat am 02.03.2021 mündlich verhandelt. Insoweit wird auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

15

Die Klage ist zulässig, hat aber in der Sache keinen Erfolg und ist daher vollumfänglich als unbegründet abzuweisen.

I.

16

Der Klagepartei steht kein Anspruch auf Schadensersatz aus § 826 BGB (1.), §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV (2.) oder §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. 263 StGB (3.) zu. Weitere Anspruchsgrundlagen sind nicht ersichtlich (4.), so dass die Klage insgesamt als unbegründet abzuweisen war.

17

1. Ein Anspruch nach § 826 BGB besteht nicht.

18

a) Die Klagepartei trägt grundsätzlich die volle Darlegungs- und Beweislast für alle Anspruchsvoraussetzungen einer deliktischen Haftung der Beklagten (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 – II ZR 218/03). Voraussetzung für eine Haftung nach § 826 BGB ist eine Schadenszufügung, die auf einer schädigenden Handlung beruht, die aus objektiver Sicht als sittenwidrig einzustufen ist, weil sie nach ihrem Inhalt bzw. Gesamtcharakter im Widerspruch zum Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden steht und daher mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (vgl. BGH NJW 2014, 383, 384; NJW 2017, 250, 251 f.). Erforderlich ist darüber hinaus ein mit den objektiven Voraussetzungen korrespondierender Schädigungsvorsatz.

19

Vom Vorliegen dieser Voraussetzungen kann auf Grundlage des Sachvortrags der Klagepartei nicht ausgegangen werden.

20

b) Die bloße Behauptung einer „unzulässigen Abschalteneinrichtung“ stellt ohne die erforderliche Darlegung unter die EG-VO subsumtionsfähiger Tatsachen, eine reine Rechtsbehauptung dar, die die Voraussetzungen einer Haftung nach § 826 BGB nicht schlüssig darlegt (vgl. OLG München, Beschluss vom 29.08.2019 – 8 U 1449/19, juris Rn. 55). Einem Autohersteller ist es vor diesem Hintergrund nicht

zumutbar, auf die bloße pauschale Behauptung einer „unzulässigen Abschalteinrichtung“ hin im Einzelnen darlegen zu müssen, welche konkreten Abschalteinrichtungen ein bestimmter Motor enthält und warum diese ggf. für notwendig gehalten werden, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (OLG München, Beschluss vom 29.08.2019 – 8 U 1449/19, juris Rn. 65; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19, juris Rn. 61).

21

c) Soweit die Klagepartei darauf abstellt, dass der streitgegenständliche Motor eine Manipulationssoftware aufweise, die bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeiführe, um auf diese Weise die Einhaltung der andernfalls nicht erreichten Emissionsgrenzwerte sicherzustellen, ist der Vortrag im Hinblick auf eine unzulässige Abschalteinrichtung nach Art. 5 Abs. 2 VO-EG 715/2007 zwar schlüssig. Denn dass eine solche Abschalteinrichtung unzulässig wäre, liegt auf der Hand (BGH, Beschluss vom 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 zum VW-Motor EA189). Zudem hat die Klagepartei insoweit – abgesehen von dem Grunde nach unstreitigen sog. Thermofenster (vgl. dazu I.1.d)) – u.a. näher ausgeführt, dass die Abgasreinigung auch in Abhängigkeit von der Drehzahl gesteuert werde und die Motorsteuerung über eine Lenkwinkelerkennung die Schaltpunkte des Getriebes beeinflusse.

22

Allerdings fehlt es an einem hinreichend substantiierten Sachvortrag für die Annahme einer diesbezüglichen sittenwidrigen Schädigungshandlung bezogen auf das streitgegenständliche Fahrzeug. Es fehlen hinreichende greifbare Anhaltspunkte dafür, dass der streitgegenständliche Fahrzeugmotor derartige Manipulationssoftware bzw. unzulässige Abschalteinrichtungen enthält. Daher erweist sich der diesbezügliche Vortrag der Klagepartei letztlich als „ins Blaue“ hinein. Entsprechenden Beweisangeboten der Klagepartei ist vor diesem Hintergrund nicht nachzugehen (vgl. OLG München, Beschluss vom 29.08.2019 – 8 U 1449/19; OLG Koblenz, Urteil vom 18.06.2019 – 3 U 416/19; OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019 – 5 U 1670/18).

23

Zwar ist bei der Annahme einer „ins Blaue hinein“ aufgestellten Behauptung Zurückhaltung geboten. Die Annahme eines willkürlichen Sachvortrags kommt nur im Ausnahmefall in Betracht, da es einer Partei durchaus möglich sein muss, im Zivilprozess Tatsachen zu behaupten, über die sie keine genaue Kenntnis haben kann, die sie aber nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält. Eine zivilprozessual unzulässige Ausforschung ist aber dann gegeben, wenn eine Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ Behauptungen aufstellt (vgl. im Einzelnen BGH, Beschluss vom 28. Januar 2020 – VIII ZR 57/19 –, juris). Diese Voraussetzungen sind auch unter Berücksichtigung der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 28.01.2020 im Verfahren VIII ZR 57/19 vorliegend gegeben, da jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkt für den Einsatz entsprechender Manipulationssoftware im Fahrzeug der Klagepartei fehlt (vgl. auch OLG Köln, Beschluss vom 28.01.2019 – 28 U 36/18; OLG München, Beschluss vom 22.03.2019 – 21 U 533/19; OLG Köln, Beschluss vom 19.02.2019 – 4 U 175/18; OLG Oldenburg, Beschluss vom 27.02.2019 – 1 U 50/18; OLG Celle, Beschluss vom 09.01.2019 – 7 U 169/18; OLG Koblenz, Urteil vom 18.06.2019 – 3 U 416/19; OLG München, Beschluss vom 29.08.2019 – 8 U 1449/19; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19). Die Klagepartei hat keine greifbaren Umstände angeführt, auf die sie den Verdacht gründet, dass das Fahrzeug eine oder mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen im oben genannten Sinne aufweise.

24

Soweit die Klagepartei mit Blick auf die Beschaffenheit der behaupteten Steuerungssoftware darauf hinweist, dass es sich bei dem Motor der Baureihe EA 288 um das Nachfolgemodell des aus dem Abgasskandal bekannten Motors EA189 handele, liegt hierin kein hinreichender Sachvortrag. Das Vorbringen bezieht sich auf einen vorliegend unstreitig nicht eingesetzten Motortyp. Auch kann nicht allein aus dem Umstand, dass es sich bei dem Motor EA 288 um den Nachfolgemotor handelt, pauschal geschlussfolgert werden, dass auch dieser Motor manipuliert wurde.

25

Das weitere Vorbringen der Klagepartei zu tatsächlichen Anhaltspunkten für die Vermutung einer versteckten Software geht dahin, einzelne beanstandete Strategien zu benennen, ohne dass für deren

Vorliegen wiederum hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte dargelegt würden (mit Ausnahme des sog. Thermofensters, vgl. hierzu I.1.d)).

26

Das Kraftfahrtbundesamt hat für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp unstreitig keinen Rückrufbescheid im Hinblick auf den Vorwurf einer unzulässigen Abschalteinrichtung erlassen. Zwar ist das Vorliegen eines entsprechenden KBA-Bescheides keine zwingende Voraussetzung für die Annahme eines schlüssigen Sachvortrags bezogen auf eine unzulässige Abschalteinrichtung. Bei Fehlen eines entsprechenden Bescheids müssen aber sonstige greifbaren Anhaltspunkte hierfür gegeben sein. Solche sind nach dem völlig pauschal gehaltenen Klagevortrag nicht ersichtlich.

27

Nicht ausreichend ist jedenfalls der Verweis auf anderweitige Gerichtsentscheidungen, die einen eigenen Sachvortrag nicht ersetzen können. Ebenso wenig kann auf die Behauptung der Klagepartei abgestellt werden, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß im Realbetrieb erheblich höher sei, als gesetzlich zulässig. Hieraus lässt sich nicht ohne weiteres auf eine Manipulation der Software rückschließen, zumal allgemein bekannt ist, dass der Schadstoffausstoß beim tatsächlichen Fahren meist höher ist als auf dem Prüfstand und maßgeblich vom Fahrverhalten abhängt. Zum hier maßgeblichen Zeitpunkt war im Rahmen der Prüfung der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte allein der Prüfstand maßgeblich, wodurch sich eine gewisse Überschreitung der real gemessenen Schadstoffwerte erklären lässt. Umgekehrt kann schließlich die Beklagte darauf verweisen, dass das Bundesministerium für Verkehr mitgeteilt hat, dass im Zuge der Untersuchungen der Motoren der Baureihe EA 288 keine Abgasmanipulationen und unzulässige Abschalteinrichtungen festgestellt werden konnten (vgl. Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, Anlage B1).

28

All das liefert keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeugmotor eine entsprechende Manipulationssoftware verbaut ist. Der Vortrag der Klagepartei verdeutlicht vielmehr, dass sie davon ausgeht, jedweder unter Federführung der Beklagten entwickelte Dieselmotor sei mit einer den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand erkennenden unzulässigen Manipulationssoftware ausgerüstet. Die Klagepartei äußert letztlich spekulativ den Generalverdacht, dass auch bei ihrem Fahrzeug vom Vorliegen einer entsprechenden Software ausgegangen werden müsse. Diese rein spekulative Äußerung eines Generalverdachts kann nicht als tatsächlicher Anknüpfungspunkt für die Vermutung des Einsatzes einer Manipulationssoftware angesehen werden. Vor diesem Hintergrund war die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu einer etwaigen Schädigungshandlung der Beklagten nicht geboten.

29

Etwas anderes folgt auch nicht aus dem Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 28.01.2020, Az. VIII ZR 57/19, da die Ausführungen auf den hiesigen Rechtsstreit nicht übertragen werden können. Die vorliegende Konstellation unterscheidet sich dahingehend, dass in dem vom Bundesgerichtshof entschiedenen Fall zwar nicht das betreffende Fahrzeug selbst, aber mehrere andere Fahrzeugtypen, die mit dem dort streitgegenständlichen Motortyp ausgestattet waren, von einer Rückrufaktion des Kraftfahrtbundesamts betroffen waren. Hierbei kann es ersichtlich nicht darauf ankommen, dass irgendeine Rückrufaktion erfolgt ist, sondern diese muss gerade im Hinblick auf eine unzulässige Abschalteinrichtung ausgesprochen worden sein. Nur dann können hierauf Anhaltspunkte für die Vermutung einer Manipulationssoftware gestützt werden. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Darüber hinaus war Gegenstand des Verfahrens des Bundesgerichtshofs das Vorliegen eines Sachmangels, nicht aber eine sittenwidrige Schädigungshandlung, an welche erheblich höhere Anforderungen zu stellen sind.

30

d) Auch bezogen auf das unstreitig eingebaute Thermofenster fehlt es an einem schlüssigen Sachvortrag für die Annahme einer diesbezüglichen sittenwidrigen Schädigungshandlung und darüber hinaus auch für die Annahme des erforderlichen Schädigungsvorsatzes.

31

aa) Ob es sich bei dem konkreten Thermofenster des streitgegenständlichen Fahrzeugs um eine unzulässige Abschalteinrichtung i.S.d. Art. 5 VO-EG 715/2007 handelt, kann im Ergebnis dahin stehen. Selbst wenn dies der Fall sein sollte, wäre allenfalls ein im Wege der Vertragshaftung zu regulierender Sachmangel gegeben. In diesem Zusammenhang ist das Verhältnis zwischen Vertrags- und Deliktshaftung

zu berücksichtigen. Allein eine Verletzung vertraglicher Leistungspflichten stellt grundsätzlich keine sittenwidrige Schädigung dar, selbst wenn sie im Einzelfall vorsätzlich erfolgt. Insofern werden die vertragsrechtlichen Rechtsbehelfe nicht durch einen deliktischen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB ergänzt (OLG Koblenz, Urteil vom 18.06.2019 – 3 U 416/19, juris Rn. 37). Eine Sittenwidrigkeit kommt nur dann in Betracht kommen, wenn über die bloße Kenntnis von dem Einbau einer Einrichtung mit der in Rede stehenden Funktionsweise in den streitgegenständlichen Motor hinaus zugleich auch Anhaltspunkte dafür erkennbar wären, dass dies von Seiten der Beklagten in dem Bewusstsein geschah, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen, und dieser Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen wurde (OLG Stuttgart, Urteil v. 30.07.2019 – 10 U 134/19, juris Rn. 81). Dass die relevanten Umstände erkennbar waren und die Beklagte sie hätte kennen können oder kennen müssen, reicht für die Feststellung des erforderlichen Vorsatzes nicht aus.

32

Bei Abschalteinrichtungen, die sowohl im realen Fahrbetrieb als auch auf dem Prüfstand vom Grundsatz her in gleicher Weise arbeiten und bei denen als Rechtfertigung ernsthaft Belange des Bauteilschutzes angeführt werden können, kann nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Beklagte einen Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen hat. Vielmehr muss, selbst wenn hinsichtlich des Thermofensters von einer objektiv unzulässigen Abschalteinrichtung auszugehen sein sollte, eine möglicherweise falsche, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und -anwendung durch die Organe der Beklagten in Betracht gezogen werden. Umstände, die das infrage stellen würden, sind nicht ersichtlich. Dass auf Seiten der Beklagten das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstoßes und der zumindest billigenden Inkaufnahme desselben gegeben war, vermag das Gericht nicht zu erkennen. Die Klagepartei bezieht sich in ihren Ausführungen hierzu allein auf pauschale Behauptungen und Mutmaßungen.

33

Dass in Bezug auf das Thermofenster die Gesetzeslage nicht unzweifelhaft und eindeutig war, zeigt neben der Uneinigkeit der Gerichte und der Literatur über den Inhalt und die Reichweite der Ausnahmegesetzvorschrift des Art. 5 Abs. 2 a) EG-VO 715/2007 auch der Umstand, dass sich das Kraftfahrtbundesamt sowie das Bundesverkehrsministerium offenbar bislang nicht von der Unzulässigkeit des Thermofensters im streitgegenständlichen Fahrzeug haben überzeugen können und ein behördlicher Rückruf insoweit nicht angeordnet worden ist. Nach der Einschätzung der vom Bundesverkehrsministerium eingesetzten Untersuchungskommission Volkswagen liegt ein Gesetzesverstoß durch die von allen Autoherstellern eingesetzten Thermofenster jedenfalls nicht eindeutig vor. Auch der hohe Begründungsaufwand in den gerichtlichen Entscheidungen zum Thermofenster zeigt, dass keine klare und eindeutige Rechtslage gegeben ist, gegen welche die Beklagte bewusst verstoßen hätte. Überdies findet sich die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung bei unterschiedlichen Herstellern und Fahrzeugtypen und stellt einen gewissen Industriestandard dar. Dabei handelt es sich um eine allgemeinkundige Tatsache gemäß § 291 ZPO, die keines Beweises bedarf. Eine Auslegung, wonach ein Thermofenster eine zulässige Abschalteinrichtung darstellt, war daher jedenfalls im maßgeblichen Zeitpunkt des Inverkehrbringens nicht unvertretbar. Dabei nimmt das Gericht auch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 17.12.2020 in den Blick (Rechtssache C-693/18). Hieraus lässt sich jedoch kein zwingender Rückschluss darauf ziehen, dass die Organe der Beklagte bereits im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des konkreten Thermofensters angesichts der dargelegten Erwägungen positive Kenntnis von dessen (möglicher) Unzulässigkeit hatten. Ein Handeln unter jedenfalls damals noch vertretbarer Auslegung des Gesetzes kann jedoch nicht als besonders verwerflich angesehen werden (OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19, juris Rn. 81 ff.; vgl. auch OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019 – 5 U 1670/18).

34

Nach alledem dürfte es sich bei dem Streit um Zulässigkeit und Größe eines Thermofensters eher um einen Expertenstreit als um eine vorsätzliche „unerlaubte Handlung“ des Herstellers handeln (OLG München, Beschluss vom 29.08.2019 – 8 U 1449/19, juris Rn. 164). Das Gericht vermag nicht zu erkennen, dass insoweit ein Verstoß gegen die guten Sitten vorliegt.

35

bb) Zudem hat sich der Bundesgerichtshof nunmehr im Urteil vom 26.01.2021, Az. VI ZR 433/19, erstmals mit der Frage einer Haftung aus Deliktsrecht wegen des Einbaus eines Thermofensters befasst und dabei ausgeführt, dass die Voraussetzung eines Schadensersatzanspruchs wegen vorsätzlich sittenwidriger

Schädigung (§ 826 BGB) nicht bereits deshalb gegeben seien, weil die dortige Beklagte den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht habe. Dieses Verhalten sei für sich genommen nicht als sittenwidrig zu qualifizieren. Dies gelte auch dann, wenn die dortige Beklagte mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt habe (vgl. BGH, Urteil vom 19.01.2021, Rdn. 13 zitiert nach juris). Der BGH geht dabei zugunsten des Klägers davon aus, dass es sich bei einer temperaturbeeinflussten Steuerung der Abgasrückführung um eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung 715/2007 (EG) handelt (vgl. BGH, a.a.O., Rdn. 16 zitiert nach juris).

36

Der Fall des Einbaus eines „Thermofensters“ unterscheide sich von dem durch den Bundesgerichtshof mit Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19, entschiedenen Fall, in welchem ein Automobilhersteller im eigenen Kosten- und Gewinninteresse die grundsätzliche unternehmerische Entscheidung getroffen hatte, dem Kraftfahrtbundesamt 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 würden (vgl. BGH a.a.O., Rdn. 17 zitiert nach juris). Bei dem Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems fehle es an einem derartigen arglistigen Vorgehen des beklagten Automobilherstellers, welches die Qualifikation seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde. Es handle sich insoweit nicht um eine Funktion, die bei erkanntem Prüfstandbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviere und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziere (vgl. BGH, a.a.O., Rdn. 18 zitiert nach juris). Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit sei nur dann gerechtfertigt, wenn zu dem vom Bundesgerichtshof unterstellten Verstoß gegen die Verordnung 715/2007 (EG) weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen.

37

Nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 26.01.2021, Az. VI ZR 433/19, reicht der Vortrag, dass in einem Fahrzeug ein „Thermofenster“ eingebaut ist, für sich allein nicht aus, um Ansprüche nach § 826 BGB zu begründen. Das Kraftfahrtbundesamt hat aber bislang wegen des Einbaus von Thermofenstern keine Typengenehmigungen widerrufen. Es ist auch nicht substantiiert vorgetragen und ersichtlich, dass die Beklagte die Typengenehmigung „erschlichen“ und das Kraftfahrtbundesamt bewusst getäuscht hat. Lediglich allgemeine Behauptungen reichen hier keineswegs aus. Die Klagepartei hat im konkreten Fall über den Einbau eines Thermofensters hinaus weitere Umstände, welche die Sittenwidrigkeit begründen könnten, weder substantiiert vorgetragen noch sind solche ersichtlich.

38

cc) Bezogen auf den Einsatz des Thermofensters fehlt es zudem an einer hinreichend substantiierten Darlegung des subjektiven Tatbestandes des § 826 BGB, insbesondere des Schädigungsvorsatzes. Bei dem Thermofenster handelt es sich nicht um eine Software, die nach ihrer Funktionsweise ausschließlich darauf gerichtet ist, die Emissionswerte auf dem Prüfstand zu beeinflussen, sondern um eine Emissionsregelung, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise funktioniert wie auf dem Prüfstand und bei der Gesichtspunkte des Motorschutzes ernsthaft diskutiert werden können (vgl. OLG Köln, Urteil vom 11.04.2019 – 3 U 67/18, juris Rn. 35). Hier bedarf es umso eingehender der Darlegung des bestehenden Bewusstseins der möglichen Unzulässigkeit der Emissionsregelung verbunden mit einer billigenden Inkaufnahme derselben. Dafür konkret sprechende Indizien und Anhaltspunkte sind von der Klagepartei nicht dargetan worden.

39

2. Der Klagepartei steht gegen die Beklagte auch kein Anspruch aus §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. mit 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu, da zum einen kein Verstoß gegen diese Vorschriften vorliegt (a)) und sie zum anderen nicht als Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB einzuordnen sind (b)).

40

a) Selbst wenn von einer unzulässigen Abschalteinrichtung auszugehen wäre, fehlt es bereits an einem tatbestandlichen Verstoß gegen die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

41

Gemäß § 6 Abs. 1 S. 1 EG-FGV hat der Inhaber der EG-Typgenehmigung für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Art. 18 i.V.m. Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG auszustellen und dem Fahrzeug beizufügen. Nach der Definition in Art. 3 Nr. 36 der Richtlinie 2007/46/EG ist eine Übereinstimmungsbescheinigung „das in Anhang IX wiedergegebene, vom Hersteller ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser Richtlinie genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht“. Nach § 27 Abs. 1 S. 1 EG-FGV dürfen neue Fahrzeuge, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung vorgeschrieben ist, im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.

42

Zum Teil wird vertreten, dass es an einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung bei Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung fehle, da in diesem Fall das Fahrzeug, für das die Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt sei, nicht dem genehmigten Typ entspreche. Tatsächlich ist dies nicht zutreffend. Die Bescheinigung ist dann gültig, wenn der Hersteller sie unter Verwendung des vorgeschriebenen Formulars ausgestellt hat und wenn sie fälschungssicher sowie vollständig ist. Es gilt daher ein formeller Gültigkeitsbegriff (vgl. OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019 – 7 U 134/17, juris Rn. 106 ff.; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19, juris Rn. 105 ff.).

43

b) §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sind zudem nicht als Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB einzuordnen.

44

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB nur eine solche Rechtsnorm, die nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Es genügt, dass die Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits reicht es gerade nicht aus, dass der Individualschutz als bloßer Reflex durch Befolgung der Norm objektiv erreicht werden kann; er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen (zum Ganzen siehe etwa BGH, Urteil vom 14.05.2013 – VI ZR 255/11; BGH, Urteil vom 13.03.2018 – VI ZR 143/17).

45

Die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bauen auf die EG-VO 715/2007 und die Richtlinie 2007/46/EG auf bzw. setzen diese um. Auf den oben beschriebenen Individualschutz sind die genannten Vorschriften gerade nicht ausgerichtet. Die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG bezweckt ausweislich der Erwägungsgründe in erster Linie die Vollendung des europäischen Binnenmarktes; darüber hinaus sollte sie die technischen Anforderungen in Rechtsakten harmonisieren und spezifizieren, wobei diese Rechtsakte vor allem auf hohe Verkehrssicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Nutzung abzielten. Individualinteressen, vor allem das Vermögensinteresse von Kraftfahrzeugkäufern, finden darin keine Erwähnung. Etwas anderes folgt auch nicht aus dem Zweck der Art. 18 Abs. 1 und 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG, deren Umsetzung die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV dienen, und den §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV selbst. Auch insoweit ergibt sich nicht eine weitergehende Berücksichtigung individueller Interessen (ausführlich zum Ganzen: OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 – 7 U 134/17, juris Rn. 137 ff. sowie OLG München, Beschluss vom 29.08.2019 – 8 U 1449/19, juris Rn. 76 ff.).

46

3. Der Klagepartei steht gegen die Beklagte auch kein Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. 263 StGB zu.

47

Der Hersteller selbst als juristische Person kann gemäß § 14 StGB keine Straftaten begehen. Voraussetzung für eine Haftung ist daher, dass ein verfassungsmäßiger Vertreter i.S.d. § 31 BGB den Tatbestand des § 263 StGB erfüllt hat. Eine Haftung scheidet hier bereits deswegen aus, weil es an der gebotenen Darlegung der Verwirklichung sämtlicher Tatbestandsmerkmale des § 263 StGB durch die entsprechenden Personen fehlt (vgl. OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 – 7 U 134/17, juris Rn. 162 ff.; OLG München, Beschluss vom 09.05.2019 – 32 U 1304/19, juris Rn. 4 f.). Es fehlt bereits an

substantiiertem Vortrag dazu, über welche objektiven Umstände seitens der Beklagten getäuscht worden sein soll. Soweit die Klagepartei hierfür auf die behaupteten unzulässigen Abschaltseinrichtungen abstellt, gelten die vorstehenden Ausführungen im Rahmen der Haftung nach § 826 BGB entsprechend.

48

4. Auch scheidet eine Haftung nach § 831 BGB aus. Hierfür müsste ein Verrichtungsgehilfe den objektiven Tatbestand einer unerlaubten Handlung rechtswidrig erfüllt haben. Insoweit gelten die vorstehenden Ausführungen zu den § 826 BGB und §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. 263 StGB entsprechend (vgl. etwa OLG Stuttgart, Urteil vom 21.06.2011 – 12 U 26/11, juris Rn. 101 f.).

49

Eine Haftung nach §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Vorschriften der EG-VO Nr. 715/2007 kommt ebenfalls nicht in Betracht, da zum einen das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung bereits nicht hinreichend substantiiert dargelegt wurde und zum anderen die Vorschriften der EG-VO Nr. 715/2007 kein Schutzgesetz darstellen (siehe I.2.b)).

50

Weitere ernsthaft in Betracht kommende Anspruchsgrundlagen sind nicht ersichtlich, auch soweit diese von der Klagepartei ausdrücklich geltend gemacht werden (vgl. zu etwaigen vertraglichen Ansprüchen OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019 – 7 U 134/17).

51

5. Zudem waren die weiteren Anträge der Klagepartei (Ziffer. 2., 3.) abzuweisen.

52

6. Ein Hinweis des Gerichts war nicht veranlasst, da die Beklagte bereits in der Klageerwiderung hinreichend deutlich darauf hingewiesen hat, dass der klägerische Vortrag pauschal und unsubstantiiert ist.

II.

53

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in § 709 ZPO.