

Titel:

Abschalteinrichtung, Sittenwidrigkeit, Darlegungs- und Beweislast, Vorläufige Vollstreckbarkeit, Kraftfahrt-Bundesamt, Unzulässigkeit, Deliktischer Anspruch, Greifbare Anhaltspunkte, Sittenwidrige Schädigung, Fahrzeuge, Kostenentscheidung, Nutzungsentschädigung, Außergerichtliche Rechtsverfolgung, Sachvortrag, Deliktisches Verhalten, Verantwortlichkeit, Anspruchsvoraussetzungen, Inverkehrbringen, Parteivorbringen, Genehmigungsverfahren

Schlagworte:

Abschalteinrichtung, Sittenwidrigkeit, Darlegungs- und Beweislast, Thermofenster, Prüfstandserkennung, Motorenschutz, Substantiierungslast

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Nürnberg, Endurteil vom 13.02.2023 – 17 U 2627/21

BGH Karlsruhe, Urteil vom 02.07.2025 – VIa ZR 286/23

Fundstelle:

BeckRS 2021, 68951

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.

Tatbestand

1

Die Klägerin fordert von der Beklagten als Herstellerin eines von ihr erworbenen Neufahrzeuges im Rahmen des „Dieselskandals“ Schadensersatz wegen der Konzeption des Motors und weiterer Einrichtungen des Fahrzeugs.

2

Im Dezember 2013 kaufte der Kläger bei der Firma J. Sportwagen GmbH in Regensburg das Fahrzeug, Porsche Cayenne 3.0 TDI, Fahrzeugidentifizierungsnummer ...44 zu einem Kaufpreis von 84.140,67 EUR netto.

3

Das Fahrzeug ist unter der Euroabgasnorm EU 5 zugelassen.

4

Das Kraftfahrtbundesamt hat – das streitgegenständliche Fahrzeug betreffend – bislang keinen Bescheid in Bezug auf das Emissionsverhalten erlassen.

5

Die Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeugs ein sog. „Thermofenster“, welches dazu führt, dass die Abgasrückführung insbesondere bei kühleren Temperaturen zurückgefahren wird.

6

Der Kläger behauptet, in das Fahrzeug seien verschiedene unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut, mit der Folge, dass sich im realen Fahrzeugbetrieb ein anderer Schadstoffausstoß als auf dem Rollenprüfstand ergebe. Die Beklagte täusche deshalb über die tatsächlichen Emissionswerte.

7

Das Fahrzeug sei auf den Testzyklus programmiert. Zusätzlich finde eine Leistungsreduzierung statt. Bei normalen Betrieb würden jedoch Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb gesetzt.

8

Der Kläger trägt weiter vor, der Zwangsrückruf, den das Kraftfahrtbundesamt für Fahrzeuge der Beklagten mit 3,0 l Motoren der Schadstoffklasse Euro 6 erlassen habe, gelte auch für die Fahrzeuge der Euroabgasnorm 5.

9

Das in der Motorsteuerung bedatete Thermofenster sehe eine vollständige Abgasreinigung nur im Bereich von 17 ° C bis 30 ° C vor. Eine signifikante Reduzierung der Abgasrückführung finde bereits bei 5 °C statt. Die konkrete Ausgestaltung bedeute, dass sehr häufig nur eine reduzierte Abgasnachbehandlung stattfinde. Jegliche Form der Verrußung oder Versottung beruhe nur auf der Konstruktion des Motors und der Abgasrückführung und sei deshalb nur ein technisches Problem, welchem durch entsprechende Maßnahmen abgeholfen werden könnte.

10

Des Weiteren finde auf dem Rollenprüfstand eine höhere Abgasrückführung als im realen Betrieb statt.

11

Auch das On-Board-Diagnose-System (OBD) sei so von der Beklagten programmiert worden, dass es bei einer Inspektion fälschlicherweise keine Fehler melde.

12

Die Beklagte kaufe die Komponenten für die Motorsteuerung bei der R. K. GmbH ein und sei deshalb selbst für die entsprechende Programmierung verantwortlich.

13

Der im Dezember 2019 erfolgte verpflichtende Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes wegen einer Lenkwinkelerkennung (Rückruf-Kennziffer 23X6) betreffe auch das streitgegenständliche Fahrzeug.

14

Grund für das Verhalten der Beklagten sei das Streben nach Wettbewerbsvorteilen gewesen. Nur mit entsprechendem massiven Kostenaufwand hätten die geforderten Grenzwerte eingehalten werden können.

15

Die Klägerin ist der Meinung, dass die weitere Zulassung des Fahrzeugs im Straßenverkehr nicht gesichert sei.

16

Diese Umstände seien ihr beim Kauf nicht bekannt gewesen. Hätte sie davon gewusst, hätte sie vom Kauf des Fahrzeugs Abstand genommen.

17

Die Klägerin beantragt deshalb,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei EUR 84.140,67 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.08.2020 abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von EUR 34.449,29 Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Porsche Cayenne 3.0 TDI mit der Fahrgestellnummer ...44 zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 08.08.2020 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstandes im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.994,04 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 08.08.2020 zu zahlen.

18

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

19

Die Beklagte trägt vor, das Fahrzeug entspreche den Abgasgrenzwerten der Euro-5-Norm und stimme mit der EG-Typ-Genehmigung überein. Die Behauptung der Manipulation des streitgegenständlichen Fahrzeugs stelle eine Mutmaßung „ins Blaue hinein“ dar. Das Fahrzeug sei technisch sicher und fahrbereit und verfüge über die erforderlichen Genehmigungen.

20

Das Thermofenster stelle keine unzulässige Abschalteinrichtung dar, vielmehr sei das Ausrampen der Abgasrückführung bei Dieselmotoren aller Hersteller zum Schutz der Bauteile des Abgasrückführungssystems und letztlich auch für die Sicherheit des Fahrzeugs notwendig und üblich. Ansonsten bestünde bei niedrigen Temperaturen die Gefahr der Versottung und der Verrußung und damit auch, in bestimmten Fahrsituationen, des plötzlichen Einflusses auf die Betriebssicherheit des Fahrzeugs.

21

Sie habe den streitgegenständlichen Motor samt Abgasnachbehandlungssystem nicht hergestellt und die zugehörige Motorsteuerungssoftware nicht entwickelt, sondern die Komponenten von A. bezogen. Eine Vertragsbeziehung zur B. GmbH bestehe nicht.

22

Im Rahmen des sogenannten „Dieselgipfels“ habe sie sich lediglich dazu verpflichtet, ein vom Kraftfahrtbundesamt freigegebenes Software-Update aufzuspielen. Dabei handele es sich um eine freiwillige Maßnahme. Eine unzulässige Abschalteinrichtung sei vom Kraftfahrtbundesamt nach monatelangen Untersuchungen nicht beanstandet worden. Eine Prüfstandskennung sei nicht verbaut. Bei den Euro 6 Modellen sei auch nur die konkrete Bedatung des Warmlaufmodus als unzulässig beanstandet worden.

23

Im Übrigen habe die Klägerin keine zurechenbare Kenntnis bei der Beklagten dargelegt.

24

Die Beklagte ist ferner der Meinung, dass keine sittenwidrige Schädigung und kein Vorsatz im Hinblick auf die behauptete Unzulässigkeit eines sog. Thermofensters auf ihrer Seite gegeben sei.

25

Wegen des weiteren Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze und vorgelegten Urkunden Bezug genommen.

26

Die Kammer hat keinen Beweis erhoben.

Entscheidungsgründe

I.

27

Die zulässige Klage ist unbegründet.

28

Nach Auffassung der Kammer steht der Klägerin kein Anspruch auf Schadensersatz wegen der Konzeption seines Fahrzeugs gegen die Beklagte zu.

29

1. Die Klägerin stützt sich bei ihrem Klagebegehren auf die Behauptung, in ihrem Fahrzeug wären durch die Beklagte verschiedene unzulässige Abschalteinrichtungen i.S. von Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) 715/2007 eingebaut worden.

30

a) Zwar kann im Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i.S. des Art. 5 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) 715/2007 versehen ist, eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung des Erwerbers des davon betroffenen Fahrzeugs liegen, da eine derartige Konzeption eines Fahrzeugs durch den Hersteller dazu führen kann, dass der Widerruf der Typgenehmigung und in diesem Zusammenhang auch die Stilllegung des konkreten Fahrzeugs droht.

31

Mit der Inverkehrgabe des Fahrzeugs bringt der Hersteller jedenfalls konkludent zum Ausdruck, dass das Fahrzeug entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, d. h. über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei der Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannter konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Dies setzt voraus, dass nicht nur die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, sondern auch, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typgenehmigung nicht durch eine Täuschung der dafür zuständigen Behörde erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und deren Fortdauer einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich nicht entspricht. Auch dies bestätigt der Hersteller mit der Inverkehrgabe zumindest konkludent (vergl. OLG Koblenz, Urteil vom 21.10.2019, AZ: 12 U 246/19, Beck RS 2019, 25.135, RdNr. 28 mit weiteren Nachweisen).

32

b) Die Klägerin hat behauptet, dass in ihrem Fahrzeug mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut wären und weiter ausgeführt, dass der Zwangsrückruf, den das Kraftfahrtbundesamt für Fahrzeuge der Beklagten mit 3,0 l Motoren der Schadstoffklasse Euro 6 erlassen habe, auch für die Fahrzeuge der Euroabgasnorm 5 gelte.

33

Als weiteres Indiz für ein möglicherweise schadensersatzrechtlich relevantes Verhalten der Beklagten führte die Klägerin an, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart, zwischen den Parteien unstreitig, gegen die Beklagte wegen einer fahrlässigen Verletzung einer Aufsichtspflicht im Unternehmen im Zusammenhang mit der Erteilung von behördlichen Genehmigungen für Dieselfahrzeug, die nicht den regulatorischen Anforderungen im Hinblick auf den Ausstoß von Stickoxiden entsprachen, einen Bußgeldbescheid in Höhe von 535 Millionen Euro erlassen hat, welcher von der Beklagten akzeptiert wurde.

34

Die Klägerin kann ferner im Hinblick auf die Relevanz seiner Behauptungen für sich ins Feld führen, dass der Bundesgerichtshof (vgl. Beschluss vom 28.01.2020, Az. VIII ZR 57/19), an die Anforderungen eines substantiierten klägerischen Sachvortrag, wenn es um die Feststellung der Mangelhaftigkeit eines Fahrzeugs aufgrund einer unzulässigen Abschaltvorrichtung oder anderer technischer Eingriffe geht, relativ geringe Anforderungen stellt.

35

Nach dem Bundesgerichtshof ist der Sachvortrag einer Partei zur Begründung eines Anspruchs bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Nähere Einzelheiten sind nicht erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat (vergl. BGH, Beschluss vom 28.01.2020, AZ: VIII ZR 57/19, RdNr. 7 mit weiteren Nachweisen, zitiert nach juris). Es sei, so der Bundesgerichtshof, einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitze und auch nicht erlangen könne, diese aber nach Lage der Verhältnisse wahrscheinlich oder für möglich halte. Dies gelte insbesondere dann, wenn sie sich nur auf vermutete Tatsachen stützen könne, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzelheiten haben könne. Eine Behauptung sei erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden sei (vergl. BGH a.a.O. RdNr. 8).

36

Von einem Kläger kann deshalb nicht verlangt werden, dass er im Einzelnen darlegt, weshalb er von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschaltvorrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihm nur zu fordern, dass er greifbare Umstände anführt, auf die er den Verdacht gründet, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen auf (vergl. BGH a.a.O., RdNr. 10).

37

Derartige greifbare Anhaltspunkte für die Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung sind nach Auffassung des Bundesgerichtshofs nicht erst dann gegeben, wenn das Kraftfahrtbundesamt auch bezüglich des konkreten Fahrzeugtyps des Klägers eine Rückrufaktion angeordnet hat. Begründet wird dies vom Bundesgerichtshof damit, dass ein Sachmangel nach § 434 Abs. 1 BGB wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung nicht erst dann vorliege, wenn der Hersteller durch einen Bescheid des Kraftfahrtbundesamts eine Umrüstungsanordnung getroffen hat, sondern auch schon dann, wenn diese Behörde eine entsprechende Maßnahme gegenüber dem Hersteller noch nicht getroffen hat (vergl. BGH a.a.O. RdNr. 13).

38

Im vorliegenden Fall macht die Klägerin jedoch keine Sachmangelgewährleistungsrechte, sondern ein deliktisches Verhalten der Beklagten geltend.

39

Für eine deliktischen Haftung der Beklagten trägt die Klägerin grundsätzlich die volle Darlegungs- und Beweislast für alle Anspruchsvoraussetzungen, wobei, wenn es um die grundsätzliche Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs aufgrund einer unzulässigen Abschaltseinrichtung oder einer sonstigen unzulässigen Maßnahme geht, ihr die oben bereits dargestellten Grundsätze zugute kommen und Angaben von Einzelheiten zum Ablauf bestimmter Ereignisse grundsätzlich nicht erforderlich sind, wenn diese für die Rechtsfolgen ohne Bedeutung sind.

40

c) Die Kammer sieht auf der Grundlage der oben unter b) aufgeführten Voraussetzungen – auch soweit die Beklagte die von der Klägerin behauptete technische Ausführung auch zugestand – keine Veranlassung, eine Beweisaufnahme, insbesondere durch die Einholung eines Sachverständigengutachtens, durchzuführen.

(1) Aufheizstrategie

41

Strittig zwischen den Parteien ist, ob das streitgegenständliche Fahrzeug über eine Prüfstandserkennung in der Weise verfügt, dass auf dem Prüfstand eine Funktion eingreife die dazu diene, dass der Oxydationskatalysator möglichst schnell nach dem Motorstart sein Arbeitstemperaturfenster erreicht.

42

Die Parteien streiten über das im Fahrzeug verbaute Motoraggregat. Während die Klägerin behauptet, im Fahrzeug sei das Motoraggregat EA 897 installiert, trägt die Beklagte vor, es handle sich um den Motortyp EA 896 G2.

43

Der von der Klägerin behauptete Rückruf vom 14.10.2019 betrifft offensichtlich ein anderes Motoraggregat, da sich dieser Bescheid nicht in der Auflistung der Rückrufe für das Fahrzeug Porsche Cayenne in der Datenbank des Kraftfahrtbundesamtes befindet.

(2) Verwendung eines Thermofensters

44

Auch soweit die Klägerin ihre deliktischen Ansprüche auf ein sog. „Thermofenster“ stützt, hat die Klage keine Aussicht auf Erfolg.

45

Insbesondere ist sittenwidriges Verhalten der Beklagten insoweit nicht erkennbar.

46

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. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflichtverletzung und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann

sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (vergl. OLG Koblenz, Urteil vom 21.10.2019, AZ: 12 U 246/19, BeckRS 2019, 25135, RdNr. 30 mit weiteren Nachweisen).

47

Nach diesen Maßstäben ist das Verhalten der Beklagten, ein mit einem sogenannten Thermofenster ausgestattetes Fahrzeug in den Verkehr zu bringen, im vorliegenden Fall nicht als sittenwidrige Handlung einzustufen.

48

Bei dieser, die Abgasreinigung beeinflussenden Motorsteuerungssoftware, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeitet wie auf dem Prüfstand und bei der Gesichtspunkte des Motors bzw. des Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, kann bei Fehlen jeglicher konkreter Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen bei der Beklagten in dem Bewusstsein gehandelt haben, möglicherweise eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Vielmehr muss hier eine möglicherweise falsche, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und anwendung durch die Organe der Beklagten in Betracht gezogen werden (vergl. OLG Koblenz, Urteil vom 21.10.2019, AZ: 12 U 246/19, BeckRS 2019, 25135, RdNr. 31 mit weiteren Nachweisen).

49

Dies ergibt sich aus folgenden Bewertungsgesichtspunkten:

50

Nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 ist zwar die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Immissionskontrollsystemen verringern, grundsätzlich unzulässig. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 sieht jedoch Ausnahmen von diesem generellen Verbot von Abschalteinrichtungen vor, wenn die Einrichtung u. a. notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen. Die Funktion einer Abgasrückführung besteht darin, dass das nach dem Verbrennungsvorgang aus den Zylindern des Motors abströmende Gas in einem bestimmten Umfang erneut dem Verbrennungsvorgang zugeführt wird. Dabei ist offensichtlich, dass die Abgasrückführungsrate, also der Anteil des Abgases an dem zur Verbrennung vorgesehenen Luft-Treibstoff-Gemisch nicht beliebig gesteigert werden kann. Die Abgasrückführungsrate kann deshalb unter allen denkbaren Betriebsbedingungen nicht gleich hoch sein, sollen unerwünschte Auswirkungen und Beschädigungen des Motors, insbesondere des Abgasrückführungsventils selbst, vermieden werden. Letztlich hat sich der Kläger auch nicht gegen die Behauptung der Beklagten gewendet, dass jedenfalls zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs es dem Stand der Technik entsprochen habe, die Abgasrückführungsrate entsprechend den jeweiligen Betriebsbedingungen, wozu auch die Außentemperatur gehöre, variabel zu gestalten.

51

Die Kammer folgt nicht der Auffassung des Landgerichts Stuttgarts, dass eine derartige, von bestimmten Parametern abhängige Veränderung der Abgasrückführungsrate von der Definition der „Abschalteinrichtung“ in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erfasst werde, weil es sich bei der Abgasrückführung um ein „Emissions-Kontrollsystem“ handle und dass die Fahrzeughersteller sich zur Rechtfertigung dieser Variabilität nicht auf die Ausnahmebestimmung in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der genannten Verordnung berufen könnten, solange sie nicht den Nachweis führen könnten, dass sich solche Einrichtungen weder durch Konzeption noch durch Konstruktion oder Werkstoffwahl nach aktuellem Stand der Technik vermeiden ließen, weil die Automobilhersteller auf diese Art und Weise die Möglichkeit hätten, sich vom Verbot der Abschalteinrichtung dadurch zu befreien, dass sie Motoren bewusst so suboptimal konstruierten, dass diese bei vollem Greifen des Immissionskontrollsystems Schaden zu nehmen drohten (vgl. LG Stuttgart, Urteil vom 17.01.2019, Az: 23 O 178/18, Urteil vom 09.05.2019, Az: 23 O 220/18).

52

Die zunächst aufgestellte Behauptung, dass die Abgasrückführung beim streitgegenständlichen Fahrzeug nur im Bereich zwischen 17° C und 33° C arbeite, ansonsten aber abgeschaltet wäre und damit im Temperaturspektrum, welches die meiste Zeit des Jahres in Deutschland herrsche gleichsam überhaupt nicht zur Anwendung käme, hat der Kläger im weiteren Verlauf des Rechtsstreits nicht aufrechterhalten.

Auch der Kläger geht offensichtlich von einem „Ausrampen“, d.h. von einer (außen-)temperaturgesteuerten Verringerung der Abgasrückführungsrate bei seinem Fahrzeug aus.

53

Wie bereits ausgeführt geht es im vorliegenden Fall nicht um das Vorliegen eines Mangels im kaufrechtlichen Sinne, sondern um die Frage, ob sich das Verhalten der Beklagten bei Verwendung eines sogenannten „Thermofensters“ als sittenwidrig oder als Täuschung mit Bereicherungsabsicht darstellt. Dazu müsste die Beklagte zumindest mit Vorsatz hinsichtlich des Vorhandenseins einer unerlaubten Abschalteinrichtung gehandelt haben. Der Annahme des Vorsatzes steht jedoch entgegen, dass die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 keineswegs so klar formuliert sind, dass sich die Verwendung einer temperaturabhängigen oder variablen Abgasrückführung eindeutig als unzulässig darstellen würde. Dies gilt insbesondere für die Ausnahme des Motorenschutzes, die den Herstellern die Definition weitreichender, sogenannter Thermofenster ermöglicht. Letztlich bestimmt der Hersteller durch seine Motorkonstruktion, wie häufig eine Abschalteinrichtung greifen muss, damit die vorgegebene Lebensdauer des Motors erfüllt werden kann (vgl. dazu auch OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, Az: 5 U 1670/18, RdNr. 38 mit weiteren Nachweisen, zitiert nach juris).

54

Aufgrund der bestehenden Gesetzeslage und der bei den Dieselfahrzeugen gegebenen Gefahr der Verrußung und Versottung, nicht nur mit Auswirkung auf die Haltbarkeit der einzelnen betroffenen Fahrzeugteile, sondern auch mit der Gefahr weitreichenderer Schäden sowie unter bestimmten Umständen auch mit einer möglichen Auswirkung auf die unmittelbare Betriebssicherheit eines Fahrzeugs, kann nach Auffassung der Kammer die Installation eines Thermofensters, welches die Möglichkeit des „Ausrampens“ beinhaltet, nicht als vorsätzlicher und ggf. auch als sittenwidrig zu qualifizierender Verstoß gewertet werden. Notwendigerweise spielen wirtschaftliche Gesichtspunkte – wie sonst auch – bei der Entscheidung für ein Thermofenster mit eine Rolle. Angesichts der sonstigen, in die Entscheidung mit einfließenden Gesichtspunkte kann jedoch nach Auffassung der Kammer nicht behauptet werden, dass sich hinter den wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein verwerfliches, nicht zu billigendes Fehlverhalten, basierend auf einem Gewinnstreben „um jeden Preis“ verbirgt, wie es die Anwendung des § 826 BGB im konkreten Fall voraussetzen würde.

55

d) Im Übrigen ist die Klägerin ihrer Substantiierungslast hinsichtlich der Verantwortlichkeit und Kenntnis der Beklagten nicht nachgekommen.

56

Ihrer bloßen Behauptung, dass die Beklagte selbst die entsprechende Motorsteuerungssoftware von der B. GmbH geordert habe, hat die Beklagte widersprochen. Dass die Beklagte allein aufgrund ihrer Zugehörigkeit zum VW-Konzern Kenntnis über alle Unregelmäßigkeiten im Konzern aufgrund „enger personeller Verflechtung“ gehabt habe, stellt eine „Behauptung ins Blaue“ der Klägerin dar.

57

Im Raum steht deshalb die Behauptung der Beklagten, das Motoraggregat mit der konkreten Motorsteuerung von der A. AG geliefert bekommen zu haben. Die Klägerin ist deshalb zunächst darlegungspflichtig dafür, aus welchen konkreten Umständen sich eine Kenntnis der Beklagten von einer möglicherweise darin installierten unzulässigen Abschalteinrichtung ergeben hat.

58

Insoweit fehlt es an jeglichen substantiierten Sachvortrag.

59

2. Nach Auffassung der Kammer scheiden deshalb die gegen die Beklagte geltend gemachten deliktischen Ansprüche aus.

60

Die Klage war als unbegründet abzuweisen.

II.

61

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO; der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus der Vorschrift des § 709 S. 1 ZPO.