LG Bamberg, Endurteil v. 09.03.2021 – 13 O 237/20

Titel:

Schadensersatz, Fahrzeug, Unfall, Sittenwidrigkeit, Annahmeverzug, Software, Darlehensvertrag, Vollstreckung, Geschwindigkeit, Auslegung, Bank, Darlehen, Form, Betriebserlaubnis, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, keinen Erfolg, Abschalteinrichtung, Prüfstandserkennungssoftware, Thermofenster, Schadensersatzanspruch, Darlegungs- und Beweislast, Rückrufbescheid

Schlagworte:

Schadensersatz, Fahrzeug, Unfall, Sittenwidrigkeit, Annahmeverzug, Software, Darlehensvertrag, Vollstreckung, Geschwindigkeit, Auslegung, Bank, Darlehen, Form, Betriebserlaubnis, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, keinen Erfolg, Abschalteinrichtung, Prüfstandserkennungssoftware, Thermofenster, Schadensersatzanspruch, Darlegungs- und Beweislast, Rückrufbescheid

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Beschluss vom 18.02.2022 – 6 U 23/21
BGH, Urteil vom 09.07.2025 – VIa ZR 383/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

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

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klagepartei kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 50.381,60 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Pkws.

2
Die Klägerin erwarb am 18.03.2017 bei der Fa. F. GmbH einen gebrauchten Pkw Audi A7 Sportback 3.0 TDI (Anlage K 1) zum Kaufpreis von 56.000, – €. Bei Erwerb hatte das Fahrzeug einen km-Stand von 8.497 km.

3
Der Erwerb wurde über ein Darlehen bei der A. Bank finanziert.

4
Die Beklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs sowie des darin eingebauten Motors.

5
Die Klagepartei begehrt auf Grund behaupteter sittenwidriger Schädigung der Beklagten durch Einbau unzulässiger Abschalteinrichtungen Schadensersatz in Form der Rückzahlung des Kaufpreises abzgl. einer Nutzungsentschädigung berechnet auf Basis einer Gesamtlaufleistung von 350.000 km und dem aktuellen km-Stand.

6
Zu dem Fahrzeug existiert ein Rückrufbescheid des KBA (Anlage K3). Der Klagepartei ging ein entsprechendes Rückrufschreiben (Anlage K4) zu. Die Klagepartei hat das von der Beklagtenseite in Abstimmung mit dem KBA entwickelte Softwareupdate bereits aufspielen lassen.

7
Mit Schreiben vom (Anlage K 2) hat die anwaltlich vertretene Klagepartei Rückzahlung des vollen Kaufpreises von der Beklagten gefordert.

8
Die Klagepartei behauptet, in dem Fahrzeug seien unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut, die das Kraftfahrtbundesamt (KBA) dazu veranlasst habe, die Beklagte mit bestandskräftigem Bescheid vom 04.06.2018 (Anlage K 3) dazu zu verpflichten, diese zu beseitigen. Soweit man das angebotene Softwareupdate nicht aufspielen lasse, drohe die Zwangsstilllegung des Fahrzeugs.

9
Allgemein handele es sich bei der unzulässigen Abschalteinrichtung um eine Software des in dem Fahrzeug eingebauten Motors, die so modifiziert sei, dass nur auf dem Prüfstand Abgaswerte gemessen werden, die auch die angegebenen EURO-Abgasnorm einhalten, während die Werte zur Einhaltung der Abgasnorm bei normalem Betrieb auf der Straße hingegen niemals erreicht werden. Die installierte Manipulationssoftware könne den Motor in unterschiedliche Modi versetzen, erkenne die Prüfstandssituation und schalte in einen besonderen Modus mit optimierter Abgasaufbereitung bei der möglichst wenig Stickoxide (NOx) entstehen. Die Fahrzeuge der Beklagten seien von Softwaremanipulationen betroffen, unabhängig davon, ob die NOx-Reduzierung durch innermotorische Maßnahmen dergestalt erfolge, dass die Abgasrückführungsmenge beim Betrieb auf der Straße erheblich reduziert wird und dann die entstandenen Stickoxide nicht mehr reduziert werden oder ob eine Abgasnachbehandlung erfolge, d.h. der Regenerationsprozess im NOx-Speicherkatalysator im Fahrbetrieb nur teilweise oder gar nicht erfolge, die Stickoxide dann nicht gebunden werden und als Teil der Abgase ins Freie gelangen. Bei Fahrzeugen mit SCR-Katalysator werde zudem der Verbrauch von AdBlue per Manipulationssoftware gedrosselt, es erfolge keine passende Zudosierung mehr und die potentiell mögliche Abgasreinigung unterbleibe.

10
Konkret löse das Fahrzeug im „Testzyklus“ eine Aufheizstrategie aus, die den Katalysator schneller auf die benötigte Betriebstemperatur bringe, um den Schadstoffausstoß zu reduzieren. Die Parameter, die die Aufheizstrategie aktivieren, seien so eng gefasst, dass diese nahezu nur im Prüfzyklus aktiviert wird. Zudem sei eine Lenkwinkelerkennung vorhanden, wonach dann, wenn das Lenkrad nach dem Start nicht bewegt wird, sich ein Schaltprogramm für das Getriebe aktiviere, das besondere Emissionen produziert.

11
Die Klagepartei meint, Folge der Manipulation sei, dass die EU-Typengenehmigung erschlichen wurde. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei überhaupt nicht genehmigungs- und verkehrsfähig. Es liege keine gültige Typengenehmigung bzw. Betriebserlaubnis vor.

12
Die Klagepartei behauptet, hätte sie von der behaupteten Manipulation gewusst, hätte sie das Fahrzeug nicht erworben.

13
Die Klagepartei behauptet weiter, das in Abstimmung mit dem KBA geplante Software-Update führe zu Folgeproblemen.

14
Vorstand und Mitarbeiter der Beklagten hätten von dem Einsatz der Manipulationssoftware Kenntnis gehabt.

15
Die Klagepartei behauptet, in dem Fahrzeug sei auch ein sog. „Thermofenster“ eingebaut, das die Wirkung des Abgasrückführungssystems je nach Außentemperatur verringere, unterhalb des NEFZ-Temperaturfensters von 20 – 30 Grad Celsius werde die Abgasreinigung reduziert, so dass sich der Stickoxid-Ausstoß im normalen Straßenbetrieb erhöhe. Auch insoweit handele es sich um eine unzulässige Abschalteinrichtung, die auch nicht ausnahmsweise nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 zulässig ist. Das Thermofenster sei zum Schutz des Motors nicht notwendig im Sinne der Norm.

16

Die Klagepartei meint, dass sie Schadensersatzansprüche aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB analog, § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB bzw. in Verbindung mit §§ 6, 27 Abs. 1 EG-FGV habe.

17
Die Klagepartei beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerseite einen Betrag in Höhe von 49.230,62 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der EZB ab Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Audi A7 Sportback 3.0 TDI Quattro S line, Fahrzeugidentifikationsnummer …

2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerseite einen Betrag in Höhe von 1.150,98 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der EZB ab Rechtshängigkeit zu zahlen.

3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte sich mit der Entgegennahme des Fahrzeugs aus dem Antrag zu Ziffer 1 in Annahmeverzug befindet.

4. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerseite einen Betrag in Höhe von 1905,18 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der EZB seit Rechtshängigkeit für die außergerichtliche anwaltliche Rechtsverfolgung zu zahlen.

18
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

19
Die Beklagte bestreitet die Kaufmotivation der Klagepartei. Angesichts eines Leergewichts des Fahrzeugs von 2 Tonnen bei 272 PS sei das Emissionsverhalten des Fahrzeugs offenbar nicht kaufentscheidend gewesen.

20
Die Beklagte bestreitet weiter die Aktivlegitimation der Klagepartei. Angesichts der erfolgten Sicherungsübereignung seien die geltend gemachten Ansprüche möglicherweise auf den Sicherungsnehmer übergegangen. Darüber hinaus habe die Klagepartei ein „verbrieftes Rückgaberecht“ (Anlage K1), wodurch sie keinerlei Gebrauchtwagensrisiko trage. Sie könne das streitgegenständliche Fahrzeug nach Ablauf der Laufzeit des Darlehensvertrages zurückgeben.

21
Die Beklagte bestreitet schließlich den Einbau einer Motorsteuerungssoftware in Form einer Umschaltlogik. Die Divergenzen bei den Abgaswerten zwischen Prüfstand und Straßenbetrieb seien normal.

22
Es liege auch keine unzulässige Abschalteinrichtung vor. Das vom KBA begehrte Softwareupdate betreffe allein die Arbeitsweise des SCR-Katalysators, wenn der Harnstoff (AdBlue) nur noch eine voraussichtliche Restreichweite von 2.400 km aufweise (aktive Restreichweitenwarnung) und habe mit unterschiedlichen Betriebsmodi nichts zu tun. Dies ergebe sich aus der Freigabe der Rückrufaktion des Kraftfahrtbundesamtes (Anlage B5). Der SCR-Katalysator sei derzeit so eingestellt, dass es in seltenen Situation bei außergewöhnlichem Fahrverhalten zu einer geringfügigen Herabsetzung des Wirkungsgrades der AdBlue-Einspritzung komme, wenn die Restmenge an AdBlue nur noch für eine Fahrtstrecke von 2.400 km ausreiche und das Fahrzeug über längere Zeit hochlastig und dynamisch betrieben werde. Wenn die Restreichweite dann auf 0 km gesunken sei, lasse sich der Motor nicht mehr starten. Allein dies werde durch das Softwareupdate geändert, wobei es sich schon nicht um eine Abschalteinrichtung handele, sondern die Konfiguration der Erfüllung der Anforderungen von Abs. 3.5 Anhang XVI VO (EG) 692/2008 diene.

23

Auch die anderen von der Klagepartei behaupteten Softwarekonfigurationen seien nicht vorhanden, insb. kein Warmlaufmodus des SCR-Katalysators oder ein sonstiger Warmlaufmodus, keine Erhöhung der Abgasrückführungsquote während Durchfahren des NEFZ und keine Erhöhung der AdBlue-Einspritzung während Durchfahren des NEFZ.

24
Das Fahrzeug verfüge über eine wirksame Typengenehmigung und könne im Straßenverkehr uneingeschränkt genutzt werden. Deshalb fehle es auch an einem Schaden.

25
Das Softwareupdate sei vom KBA freigegeben worden – insoweit unstreitig – und habe keinen Einfluss auf Emissionen, Dauerhaltbarkeit, Verbrauch, Motorleistung etc..

26
Die Beklagte bestreitet jegliche Täuschung oder sittenwidriges Verhalten, eine etwaig gesetzeswidrige Konfiguration der AdBlue Restreichweitenwarnung sei jedenfalls nicht sittenwidrig.

27
Das Gericht hat in der mündlichen Verhandlung vom und vom die Klägerin und ihren Ehemann persönlich gehört. Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Protokolle der mündlichen Verhandlungen (Blatt 39-41, 126-128) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

28
Die zulässige Klage hat in der Sache keinen Erfolg.

I.

29
Dem Kläger stehen gegen die Beklagte keine Schadensersatzansprüche wegen sittenwidriger Schädigung im Zusammenhang mit der behaupteten Manipulation am Abgasrückführungssystem zu (§ 826 Abs. 1 BGB i.V.m. §§ 249 ff. BGB).

30
Die Voraussetzungen dieser Norm – wonach derjenige, der einem anderen in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zufügt, zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist – liegen nicht vor.

31
Der Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 kann im Einzelfall deliktische Schadensersatzansprüche begründen.

32
Voraussetzungen hierfür sind

a) der Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 durch die Beklagte, als deliktisches Verhalten (bewusstes Inverkehrbringen eines Fahrzeugs dessen technische Gegebenheiten objektiv einer Zulassung des Fahrzeugs entgegenstehen und bei dem trotz Tatbestandswirkung des Verwaltungsakts der EGTypengenehmigung das Erschleichen einer objektiv rechtswidrigen Genehmigung durch den Fahrzeughersteller vorliegt, als deren Folge mit Betriebsuntersagung oder dem Widerruf der erschlichenen Typengenehmigung zu rechnen ist),

b) eine darauf beruhende Schädigung der Klagepartei, die regelmäßig darauf beruht, dass sie einen wirtschaftlich nachteiligen – weil für sie ungewünschten – Vertrag geschlossen hat,

c) die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten, einschließlich einem Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und

d) ein Schädigungsvorsatz auf Seiten der Beklagten.

II.

33
Diese Voraussetzungen hat die Klagepartei hier in Bezug auf das Vorliegen einer Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 bzw. in Bezug auf die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten nicht hinreichend dargetan:

34
1. Die Behauptung der Klagepartei zum Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung, die das Durchfahren des NEFZ mittels Lenkwinkelerkennung erfasst und den Ausstoß von Stickoxiden dann mittels Aufheizstrategie des Katalysators, Aktivierung eines besonderen – weniger Emissionen ausstoßenden – Schaltprogramms für das Getriebe, Veränderung der Abgasrückführungsquote bzw. Steuerung der AdBlue-Einspritzung so reguliert, dass die gesetzlichen Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, ist nicht hinreichend substantiiert.

35
a) Grundsätzlich ist es einer Partei nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Punkte zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann. Sie kann deshalb im Einzelfall genötigt sein, eine von ihr nur vermutete Tatsache zu behaupten und unter Beweis zu stellen. Unzulässig wird ein solches Vorgehen aber dann, wenn die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts oder die Richtigkeit ihres Vortrags willkürlich Vermutungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt (vgl. etwa BGH, Beschluss vom 16.04.2015 – IX ZR 195/14 = NJW-RR 2015, 829).

36
b) So liegt der Fall hier.

37
Für den Sachvortrag der Klagepartei – wonach das Fahrzeug mit der Prüfstandserkennungssoftware mit Umschaltlogik ausgestattet sei – gibt es keinerlei greifbare Anhaltspunkte.

38
Der Kläger hat sich zur Stützung seiner Behauptungen letztlich nur auf drei Gesichtspunkte berufen:

- den Rückrufbescheid des KBA,

- strafrechtliche Ermittlungen gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten und

- Abweichungen der Emissionswerte zwischen Prüfstand und Straßenbetrieb.

39
Diese Gesichtspunkte sind im konkreten Fall nicht geeignet, den Sachvortrag durch greifbare Anhaltspunkte für seine Richtigkeit zu untermauern:

40
(1) Der Rückrufbescheid des KBA betrifft nach der Freigabe der Rückrufaktion und zur Umrüstung von Fahrzeugen (Anlage B5) keine unzulässige Abschalteinrichtung entsprechend der Motoren Baureihe EA 189. Diese Freigabe bezieht sich auch auf das streitgegenständliche Fahrzeug (Audi A7, 3,0 l Diesel, Euro 6 Norm). Die Freigabe des Kraftfahrtbundesamtes bestätigt gerade nicht die von der Klageseite geschilderten Umstände. Aus anderen parallel gelagerten Verfahren ist gerichtsbekannt, dass das Kraftfahrtbundesamt hinsichtlich dieser Motoren-Baureihe einen Rückruf dadurch begründet, dass nach Aktivierung des Aufforderungssystems nicht über die gesamte Restreichweite des Fahrzeugs gleich viel Reagens in den SCR-Katalysator zur Sicherstellung der geforderten Reagens-Restreichweite eingedüst wird, sondern die „Zurücknahme der Reagenseindüsung […] in Abhängigkeit vom durchschnittlichen ReagensLangzeitverbrauch“ erfolgt.

41
Daher war vorliegend keine amtliche Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes einzuholen.

42
Aufgrund vorstehender Erwägungen kann dem Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes vom 04.06.2018 kein Anhalt für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung in den von der Klagepartei erklärten Varianten bilden.

43
(2) Die strafrechtlichen Ermittlungen gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden sind – auch wenn sie im Zusammenhang mit 3.0 Liter Motoren stehen sollten – ebenfalls nicht geeignet, greifbare Anhaltspunkte für die Richtigkeit des Sachvortrags zu erbringen. Der konkrete Gegenstand der Ermittlungen ist nicht mitgeteilt, kann aus in Bezug genommenen Berichten nicht entnommen werden und ist im Hinblick auf die Unschuldsvermutung grundsätzlich nicht geeignet, ein Fehlverhalten der Beklagten zu unterstellen.

44
(3) Soweit die Klagepartei allgemein darauf verweist, dass die im Straßenbetrieb gemessenen NOxWerte die für den Prüfstand vorgeschriebenen Grenzwerte deutlich übersteigen, kann dies auch nicht ausreichen, um den Rückschluss auf eine Prüfstandserkennungssoftware zu rechtfertigen. Es ist allgemein bekannt, dass der Straßenbetrieb mit der Prüfstandssituation nicht vergleichbar ist, sowohl in Bezug auf die angegebenen Kraftstoffverbräuche als auch in Bezug auf die Grenzwert für Emissionen. Auf dem Prüfstand werden „ideale“, der Praxis nicht entsprechende und im Straßenbetrieb faktisch nicht reproduzierbare Situationen vorgegeben, etwa hinsichtlich der Umgebungstemperatur, der Kraftentfaltung (Beschleunigung und Geschwindigkeit), der Abschaltung von Klimaanlage usw., sodass der erzielte Wert zwar zu einer relativen Vergleichbarkeit der verschiedenen Fahrzeugfabrikate und -modelle geeignet ist, absolut genommen aber nicht mit dem Straßenbetrieb übereinstimmt. Im Straßenbetrieb liegen sowohl der Kraftstoffverbrauch als auch der Schadstoffausstoß erheblich höher, wie schon seit Jahren aufgrund entsprechender Tests etwa von Automobilclubs und der dadurch ausgelösten öffentlichen Diskussion bekannt ist.

45
Gerade deshalb hat der europäische Gesetzgeber auf Druck der Umweltverbände und Umweltparteien zwischenzeitlich den früher geltenden gesetzlichen Prüfzyklus NEFZ durch den sogenannten RDE-Test ersetzt, und zwar mit einem Konformitätsfaktor von zunächst 2,1. Danach wird zukünftig nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im Straßenbetrieb gemessen, wobei im Straßenbetrieb allerdings der für den Prüfstand geltende Grenzwert zunächst noch um das 2,1fache überschritten werden darf.

46
Angesichts des Umstands, dass im NEFZ Prüfzyklus gerade keine realistischen Werte für den Straßenbetrieb zu erwarten sind, kann allein der Hinweis darauf, dass verschiedene Prüforganisationen erhöhte Abgaswerte im Straßenbetrieb gemessen haben, unabhängig von der Frage, ob überhaupt das klägerische Fahrzeug hiervon konkret betroffen ist, nicht ausreichen, um die Schlussfolgerung des Klägers als naheliegend erscheinen zu lassen, sein Fahrzeug sei mit einer Prüfstanderkennungssoftware versehen.

47
(4) Hinzu kommt, dass die Beklagte das Vorliegen einer illegalen Abschalteinrichtung in Abrede stellt und dass der Klagepartei eine Kenntniserlangung ansonsten nicht als unmöglich erscheint, so dass sich insgesamt der Sachvortrag des Klägers als bloße willkürliche Vermutungen „aufs Geratewohl“ bzw. „ins Blaue hinein“ darstellt (so in vergleichbaren Fällen etwa auch LG Mönchengladbach, Urteil vom 19.12.2018 – 6 O 40/18 = zitiert nach juris; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 28.09.2018 – I 22 U 95/18 = zitiert nach juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19 = zitiert nach juris; OLG Celle, Urteil vom 13.11.2019 – 7 U 367/18 = zitiert nach juris).

48
Der Sachvortrag der Klagepartei beruht letztlich auf Mutmaßung und Verdachtsäußerung, deren tatsächliche Grundlage erst im Prozess ermittelt werden soll (so etwa auch OLG Naumburg, Urteil vom 29.11.2019 – 7 U 52/19 in einem vergleichbaren Fall).

49
2. Inwieweit der Sachvortrag zum Einbau der weiter behaupteten Abschalteinrichtung des sog. „Thermofensters“ streitig – und in diesem Falle hinreichend substantiiert und zutreffend – ist und ob es sich bei dieser von Klägerseite vorgetragenen technischen Einflussnahme auf die Abgasrückführung und damit auf das Emissionsverhalten um eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 handelt, kann dahinstehen.

50

Insoweit ist jedenfalls eine Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten nicht schlüssig dargetan, so dass es auch keiner weiteren Stellungnahme der Beklagten hierzu bedurfte:

51
(1) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, wobei dies aufgrund einer umfassenden Würdigung von Inhalt, Zweck und Beweggründen des Handels zu beurteilen ist. Nicht bei jedem Pflichtverstoß sind diese Voraussetzungen zu bejahen, sondern es muss eine besondere Verwerflichkeit hinzukommen. 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 (BGH, Urteil vom 28.6.2016 = WM 2019, 1929 Rdn. 16, juris). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an.

52
Mit der Inverkehrgabe des Fahrzeugs bringt der Hersteller konkludent zum Ausdruck, dass das Fahrzeug entsprechend seines objektiven Verwendungszwecks im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, d. h. über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei der Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannte, konstruktive 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-Typengenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen Kraftfahrtbundesamt erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Inhalt und Fortdauer enthaltenen Vorschriften tatsächlich nicht entspricht.

53
Wurde die Rechtslage fahrlässig verkannt, fehlt es an dem für die Sittenwidrigkeit in subjektiver Hinsicht erforderlichen Bewusstsein der Rechtswidrigkeit. Das auf Seiten der Beklagten das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstoßes, verbunden mit einer zumindest billigenden Inkaufnahme desselben, vorhanden war, ist vom Kläger weder ausreichend dargetan noch ersichtlich.

54
Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 715/2007 sieht vor, dass die Verwendung einer Abschalteinrichtung zulässig ist, „wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeuges zu gewährleisten“. Auf diese Erlaubnisgründe beruft sich die Beklagte im vorliegenden Fall, was sogar der Kläger selbst vorträgt.

55
Die Gesetzeslage ist an dieser Stelle nicht unzweifelhaft und eindeutig.

56
Ergibt sich auch nicht aus dem Urteil des EuGH vom 17.12.2020 (Aktenzeichen C-693/18). Der vorliegende Motor war nicht Gegenstand der Entscheidung. Im Übrigen kann die Zulässigkeit im Hinblick auf die Voraussetzungen der Sittenwidrigkeit nach deutschem Recht (wie bereits ausgeführt) dahinstehen.

57
Das OLG Stuttgart hat mit Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19 – hinsichtlich Pkw, die über ein solches „Thermofenster“ verfügen, Folgendes ausgeführt:

„Die Auslegung, dass Abschalteinrichtungen zum Motorschutz nur dann „notwendig“ sein können, wenn keine andere konstruktive Lösung möglich ist, auch wenn diese erheblich teurer sein sollte, ist möglich, aber letztlich nicht überzeugend. Gegen eine solche Auslegung spricht der Aufbau des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 sowie dessen Zweck. Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung sind Fahrzeuge vom Hersteller so auszurüsten, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Darüber hinausgehende Anforderungen werden von der Verordnung nicht vorgegeben. Abschalteinrichtungen sind generell unzulässig und nur in dem in der Verordnung in Art. 5 Abs. 2 beschriebenen Ausnahmefall erlaubt. Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) will danach nicht die Entwicklung aufwendiger Konstruktionen eines Motors vorgeben, sondern für Motoren, die grundsätzlich den Anforderungen des Art. 5 Abs. 1 genügen, zum Schutz vor Beschädigungen oder Unfall und für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs einen Handlungsspielraum in Form einer ansonsten verbotenen Abschalteinrichtung einräumen. Dieses Ziel der Norm, den Fahrzeugherstellern ausnahmsweise eine konstruktive Freiheit einzuräumen, würde es widersprechen, dem Wort „notwendig“ in Art. 5 Abs. 2 S. 2 a

einen eigenen, unter Umständen sogar über die Anforderung des Art. 5 Abs. 1 hinausgehenden Konstruktionsauftrag der Verordnung zu entnehmen. Mit dem Wort „notwendig“ wird lediglich klargestellt, dass die Abschalteinrichtung dem Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und dem sicheren Betrieb dienen muss und eine reine Zweckmäßigkeit nicht genügt, sondern sie dafür erforderlich sein muss. Eine engere Auslegung würde im übrigen unter Umständen zu der gerade nicht gewollten Benachteiligung von Kleinwagenherstellern führen, wenn diese gezwungen wären, eine sehr aufwendige und sehr teure Lösung, soweit eine solche zur Verfügung steht, in ihre Fahrzeuge einzubauen, obwohl Kleinwagen auf günstige Verkaufspreise angewiesen sind und Kleinwagen im Vergleich zu Fahrzeugen mit größerem Gewicht und häufig größeren Motoren in der Regel dem Ziel der Verordnung, Emissionen zu reduzieren, eher entsprechen„ (OLG Stutgart, Urteil vom 30.07.2019 – 10 U 134/19).

58
Auf Grundlage dieser rechtlichen Erwägungen – denen sich das Gericht anschließt und denen sich u.a. auch die Oberlandesgerichte Köln (Beschluss vom 04.07.2019 – 3 U 148/19 = zitiert nach juris), Koblenz (Urteil vom 21.10.2019 – 12 U 246/19 = zitiert nach juris), Celle (Urteil vom 13.11.2019 – 7 U 367/18 = zitiert nach juris) und München (Beschluss vom 29.09.2019 – 8 U 1449/19 = zitiert nach juris) angeschlossen haben – war es für die Beklagte zumindest nicht fernliegend, sich im Hinblick auf die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung auf den Motorschutz zu berufen. Zu diesem Ergebnis kommt auch der 5. Untersuchungsausschuss gemäß Art. 44 des GG des deutschen Bundestages (Drucksache 18/12900), wenn ausgeführt wird, dass „den Herstellern ein zu großer Auslegungsspielraum gegeben wird“. Es wird weiter ausgeführt, dass die Hersteller weitreichend das sogenannte Thermofenster definieren können, indem die Abschalteinrichtung nur innerhalb eines bestimmten Außentemperaturbereichs zum Tragen kommt, auch wenn eine weite Spannbreite der nicht eingeschlossenen Außentemperaturen eher die Regel denn die Ausnahme in Europa darstellt. Zurzeit sei es „der Hersteller, der durch seine Motorkonstruktion bestimme, wie häufig eine Abschalteinrichtung greifen müsse, damit die vorgegebene Lebensdauer des Motors erfüllt werden könne“ (Seite 537 der zitierten Drucksache).

59
Jedenfalls zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist eine Auslegung des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) 715/2007, wonach ein „Thermofenster“ eine zulässige Abschalteinrichtung darstellt, nicht unvertretbar gewesen (so auch etwa OLG Koblenz – 12 U 246/19, Hinweisbeschluss vom 26.08.2019 sowie vom 17.09.2019 unter 12 U 555/19), weshalb auch das Inverkehrbringen unter Verwendung einer entsprechenden Software auch nicht als sittenwidrig angesehen werden kann (so im Ergebnis auch Hinweis des OLG Naumburg vom 12.09.2019).

60
Die Annahme des Vorsatzes bzw. einer besonderen Verwerflichkeit steht hier entgegen, dass die zitierten Vorschriften der Verordnung EG Nr. 715/2007 keineswegs so klar formuliert sind, dass sich die Verwendung einer temperaturabhängigen oder sonst variablen Abgasrückführung eindeutig als unzulässig darstellen müsste (vgl. die obigen Ausführungen).

61
Selbst wenn man unterstellen wollte, die Beklagte habe bei der Konstruktion des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht die damals bereits verfügbaren bestmöglichen Technologien eingesetzt, um eine höhere – und vor allem durchgehend hohe – Abgasrückführungsrate und damit durchgängig geringere Stickoxid-Emissionen zu ermöglichen, gilt doch, dass die Einstufung einer temperaturabhängigen Abgasrückführungssteuerung als „unzulässige Abschalteinrichtung“ aufgrund der damals geltenden Bestimmungen nicht derart eindeutig war, dass eine andere Auffassung kaum vertretbar erschiene und daraus der Schluss gezogen werden müsste, die Beklagte habe die Gesetzeswidrigkeit ihres Vorgehens erkannt und folglich die Typengenehmigungsbehörde – und letztlich auch die Käufer – täuschen wollen (OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019 – 5 U 1670/18 = zitiert nach juris).

62
Auch greift nach Ansicht des Gerichts keine Vermutung bzw. Beweiserleichterung nach Art und Weise des, angeblich, sittenwidrigen Handelns. Bei einer deliktischen Haftung trägt die Klagepartei grundsätzlich die volle Darlegungs- und Beweislast für alle Anspruchsvoraussetzungen.

63

Der vorliegende Fall unterscheidet sich erheblich von der Konstellation des EA-189 Motors im sog. „VW-Abgasskandal“, da es sich bei der dort verwendeten Software um eine solche handelt, welche das Durchfahren des Prüfstandes erkannte und einen allein dafür konzipierten Betriebsmodus verwendete, um eine besondere Emissionsarmut vorzutäuschen, um die Zulassung zu erlangen.

64
Daher vermag das Gericht dem Vortrag der Klagepartei ein Bewusstsein der etwaigen Rechtswidrigkeit auf Seiten der Beklagten als Voraussetzung der Sittenwidrigkeit ihres Handelns nicht zu entnehmen. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Entscheidung des EuGH vom 17.12.2020 (Rs. C-693/18).

II. § 823 Abs. 2 BGB iVm § 263 StGB; §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

65
Eine Haftung des Herstellers, hier der Beklagten, nach §§ 823 Abs. 2 BGB iVm § 263 StGB ist vorliegend beim Kauf eines Gebrauchtfahrzeugs von einem Dritten fernliegend, wie bereits vom BGH entschieden (BGH, Urteil vom 30.07.2020, VI ZR 5/20). Das gleiche gilt für die geltend gemachten Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB iVm §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV (BGH aaO), da eine entsprechende Schutzwirkung nicht gegeben ist.

III.

66
Mangels Vorliegens einer unzulässigen Abschalteinrichtung bzw. fehlenden Sachvortrags in Bezug auf die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten besteht ein Schadensersatzanspruch bereits dem Grunde nach nicht, so dass auch Folge- und Nebenansprüche gerichtet auf Zahlung von Zinsen und Rechtsanwaltskosten bzw. auf Feststellung bestehenden Annahmeverzugs nicht bestehen.

67
Ebenso kann dahinstehen, ob der Klagepartei aufgrund des verbrieften Rückgaberechts (Anlage K1) überhaupt ein Schaden entstanden sein kann.

IV.

68
Zudem besteht kein Anspruch der Klagepartei auf Zahlung der durch die Klagepartei erbrachten Zinsen auf den das Kraftfahrzeug finanzierenden Darlehensvertrag aufgrund der Anhörung der Klagepartei.

69
Für die bisherige Laufzeit des Darlehensvertrages war die Nutzungsmöglichkeit der Klagepartei bezüglich des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht beeinträchtigt. Es ist davon auszugehen, dass bei der Klagepartei auch beim Kauf eines Fahrzeugs ohne Motormanipulation die Kosten der Finanzierung angefallen wären. Die Klägerin und ihr Ehemann haben dies auch in der persönlichen Anhörung bestätigt.

V.

70
Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO. Soweit die Klagepartei den in der Klageschrift unter Ziffer 2 gestellten Antrag in der letzten mündlichen Verhandlung vom 26.01.2021 nicht mehr gestellt hat liegt eine konkludente Klagerücknahme vor. Dieser Antrag betraf jedoch Zinsen und war nicht als Streitwert erhöhend anzusehen.

71
Die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 S. 2 ZPO.

72
Der Streitwert ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Antrag Ziff. 1: 49.230,62 €
(Antrag Ziff. 2 ursprünglich: 0 €, da Nebenforderung)
Antrag Ziff. 2: 1150,89 €
Antrag Ziff. 3: 1000 €
Antrag Ziff. 4: 0 €,
da Nebenforderung