

Titel:

Sittenwidrige Schädigung, Abschaltvorrichtung, Thermofenster, Prüfstandserkennung, Schädigungsvorsatz, Schutzgesetzcharakter, Software-Update

Schlagworte:

Sittenwidrige Schädigung, Abschaltvorrichtung, Thermofenster, Prüfstandserkennung, Schädigungsvorsatz, Schutzgesetzcharakter, Software-Update

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Endurteil vom 07.08.2023 – 3 U 5521/21

OLG München, Berichtigungsbeschluss vom 23.10.2023 – 3 U 5521/21

BVerfG, Beschluss vom 04.03.2026 – 2 BvR 1818/23

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.
4. Der Streitwert beträgt 19.548,45 €.

Tatbestand

1

Die Klagepartei begehrt im Zusammenhang mit dem sogenannten Diesel-/Abgasskandal gegenüber der Beklagten Schadensersatz nebst Zinsen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des gekauften Fahrzeuges, die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten sowie die Freistellung von vorgerichtlichen Anwaltskosten nebst Zinsen.

2

Die Klagepartei kaufte gemäß Rechnung vom 21.04.2017 (auf die Anlage K 1 wird verwiesen) einen gebrauchten Pkw Mercedes ML 350 4matic zum Gesamtpreis von 27.800 €. Der Kaufpreis wurde bezahlt und das Fahrzeug an die Klagepartei ausgeliefert. Hersteller des Motors und des Fahrzeugs insgesamt ist die Beklagte. In dem Fahrzeug ist ein Motor mit der Bezeichnung OM 642 verbaut.

3

Gegenstand des sogenannten VW – Dieselskandals ist, dass Dieselmotoren des Herstellers V. AG der Baureihe EA 189 über eine Software verfügen, welche bewirkt, dass es im „Abgasrückführungs-Modus 1“, der im sogenannten NEFZ aktiv ist, zu einer höheren Abgasrückführungsrate kommt. Die von der Herstellerin VW in den Motor installierte Software, die für die Abgaskontrollanlage zuständig ist, erkennt dabei die Prüfungssituation. Bei diesen Bedingungen ist die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Emissionen entstehen. Im normalen Fahrbetrieb hingegen sind die Abgasaufbereitung und -rückführung so gestaltet, dass die Emissionen erheblich höher sind. Die mit diesem Motor ausgerüsteten Fahrzeuge wurden aber in die Schadstoffklasse Euro 5 eingeordnet, weil die nach dieser Abgasnorm geltenden Grenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) kam mit mehreren Bescheiden vom Herbst 2015 zu dem Ergebnis, dass diese Motoren mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet seien, und ordnete als nachträgliche Nebenbestimmung für die jeweils erteilten Typgenehmigungen an, dass die Herstellerin verpflichtet sei, die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen sowie geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftenmäßigkeit zu ergreifen, was durch Beibringen geeigneter Nachweise zu belegen sei. Mit mehreren weiteren, im Wesentlichen im Sommer 2016 ergangenen Bescheiden bestätigte das KBA jeweils unter Bezugnahme auf die vorangegangenen Bescheide, dass für den jeweils betroffenen Motortyp der geforderte Nachweis inzwischen geführt worden sei und dass die von VW vorgestellte Änderung der

Applikationsdaten („Software-Update“) geeignet sei, die Vorschriftsmäßigkeit der genannten Fahrzeuge herzustellen.

4

Auch im Hinblick auf das hier streitgegenständliche Fahrzeug hat das KBA nachträgliche Nebenbestimmungen angeordnet.

5

Die heutigen Prozessbevollmächtigten der Klagepartei machten vorgerichtlich Ansprüche auf Rückabwicklung des Kaufvertrages gegenüber der Beklagten geltend. Dieses Ansinnen hat die Beklagte zurückgewiesen.

6

Die Klagepartei trägt vor, der streitgegenständliche Motor sei bundesweit in einer Vielzahl von Fällen vom KBA wegen des Einbaus illegaler Abschalteinrichtungen zurückgerufen worden. Die Beklagte habe das KBA getäuscht. Es sei hier eine illegale Abschalteinrichtung verbaut. Bei Prüfstandsbedingungen sei die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Stickoxide entstehen. Im normalen Fahrbetrieb würden dagegen Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb gesetzt, weshalb die Emissionen dann erheblich höher seien. Es sei ein sogenanntes Thermofenster verbaut, die die Ausnahmeregelungen zum Motorschutz deutlich überzögen. Es werde außerdem die Kühlmittel-Solltemperatur unerlaubt geregelt. Dass unerlaubte Abschalteinrichtung verbaut seien, zeige sich auch an der OBD-Einheit. Das Fahrzeug erkenne die Prüfstandssituation.

7

Die Klagepartei meint, dass ihr insbesondere aus §§ 826, 31 BGB ein Schadensersatzanspruch zustehe, weil die Beklagte das streitgegenständliche Fahrzeug in den Verkehr gebracht und dabei die gesetzeswidrige Softwareprogrammierung verschwiegen habe. Die Klagepartei habe daher einen Anspruch auf Schadensersatz in Gestalt der Erstattung des an den Verkäufer gezahlten Kaufpreises nebst Zinsen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung für gefahrene Kilometer und Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs.

8

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Mercedes Benz ML350 BLUETEC 4MATIC mit der Fahrgestellnummer ... an die Klagepartei 27.800 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 02.03.2021 abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 8.251,55 € zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 02.03.2021 mit der Rücknahme des in Klageantrag Ziifer 1 bezeichneten Fahrzeuges im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ihres Rechtsanwaltes ... in Höhe von 1.613,16 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit freizustellen.

9

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

10

Die Beklagte bestreitet, die Klagepartei getäuscht und geschädigt zu haben. Von irgendwelchen Täuschungshandlungen hätten Vorstandsmitglieder der Beklagten keine Kenntnis gehabt. Der Klagepartei sei kein Schaden entstanden. Es seien stets alle für die Nutzung des Fahrzeugs erforderlichen Genehmigungen vorhanden gewesen. Die für die Motorenreihe der V. AG EA 189 entwickelten Grundsätze könnten auf die hiesige Motorenreihe wegen anderer technischer Gegebenheiten nicht übertragen werden. Der Vortrag der Klagepartei sei nicht hinreichend substantiiert und insbesondere nicht auf das streitgegenständliche Fahrzeug bezogen. Entgegen dem Vortrag der Klagepartei sei in dem Fahrzeug ein

Kühlmittelthermostat nicht verbaut. Das Fahrzeug könne nicht erkennen, ob es sich auf einem Prüfstand befinde. Bezüglich der klägerseits gerügten Thermofenster verweist die Beklagte darauf, dass die Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführung gegenüber den Genehmigungsbehörden nie verheimlicht worden sei.

11

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 08.07.2021 verwiesen.

Entscheidungsgründe

12

Die Klage ist zwar zulässig, aber nicht begründet.

A.

13

Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Deggendorf ergibt sich aus § 32 ZPO.

B.

14

Der Klagepartei steht der geltend gemachte Schadensersatzanspruch nicht zu.

15

I. 1. Vertragliche Ansprüche macht die Klagepartei zu Recht nicht geltend.

16

2. Der von der Klagepartei geltend gemachte Schadensersatzanspruch folgt auch nicht aus § 826 BGB. Eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung der Klagepartei durch die Beklagte hat die Klägerseite nicht darzustellen vermocht. Denn es ist nicht davon auszugehen, dass die Beklagte in das hier streitgegenständliche Fahrzeug eine unerlaubte Abschalteneinrichtung verbaut hat.

17

a) Zwar ist, ähnlich den EA 189 – Fällen des Herstellers VW – unstreitig ein verbindlicher behördlicher Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeuges erfolgt. Beide Seiten haben aber keinen Vortrag dazu gehalten, aufgrund welcher konkreten Umstände dieser Rückruf erfolgt ist. Die Klägerseite hat insbesondere zu zahlreichen Motoren und Fahrzeugen des Herstellers Mercedes vorgetragen, hat aber substantiierten Vortrag zu dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug weitgehend unterlassen. Der Vortrag in der Klageerwiderung, dass entgegen der sichtlich ins Blaue hinein aufgestellten klägerischen Behauptung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine Temperaturregelung des Kühlmittels gerade nicht verbaut ist, ist klägerseits nicht bestritten worden. Hiervon ist daher auszugehen. Hierauf kann daher der streitgegenständliche Schadensersatzanspruch nicht gestützt werden.

18

b) Dass im Realbetrieb die Emissionen (im Vergleich zu denjenigen Werten, die auf dem Prüfstand gemessen werden) massiv ansteigen, liegt in der Natur der Sache. Dieser Umstand ist, ebenso wie derjenige, dass der Treibstoffverbrauch im Realbetrieb deutlich höher ist als in den vorgeschriebenen Prüfzyklen, jedem Käufer bekannt. Schon daher sind diesbezügliche Erscheinungen nicht im Ansatz geeignet, eine Täuschung des Kunden als plausibel erscheinen zu lassen.

19

c) Es kann weiter dahinstehen, ob in der Verwendung von Thermofenstern eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu sehen ist. Denn um einen Anspruch auf Schadensersatz aus § 826 BGB zu begründen, muss das schädigende Verhalten des Schuldners sittenwidrig sein. Hieran fehlt es vorliegend aber in jedem Fall.

20

aa) Objektiv sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, das heißt mit den grundlegenden Wertungen

der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Dass das Verhalten gegen vertragliche Pflichten oder das Gesetz verstößt, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft, genügt nicht. Insbesondere die Verfolgung eigener Interessen bei der Ausübung von Rechten ist im Grundsatz auch dann legitim, wenn damit eine Schädigung Dritter verbunden ist. Hinzutreten muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann. Subjektiv ist ein Bewusstsein der Sittenwidrigkeit nicht erforderlich. Der Schädiger muss aber grundsätzlich die Tatumstände kennen, die sein Verhalten als sittenwidrig erscheinen lassen. Eine Sittenwidrigkeit kommt danach nur in Betracht, 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. Das ist jedoch nicht der Fall.

21

bb) Bei Abschaltvorrichtungen, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeiten wie auf dem Prüfstand, und bei denen Gesichtspunkte des Motor – respektive des Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, kann bei Fehlen jedweder konkreter Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen bei der Beklagten in dem Bewusstsein gehandelt haben, möglicherweise eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden. Vielmehr muss in dieser Situation, selbst wenn man mit der Klagepartei von einer objektiv unzulässigen Abschaltvorrichtung ausginge, eine möglicherweise falsche, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und -anwendung durch die Organe der Beklagten in Betracht gezogen werden. Umstände, die das in Frage stellen würden, sind von der Klagepartei weder substantiiert vorgetragen noch sonst ersichtlich. Die Gesetzeslage ist an dieser Stelle nicht unzweifelhaft und eindeutig. Wenn die Beklagte davon ausgeht, es handle sich beim Einsatz von Thermofenstern nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung, so ist dies aus den nachfolgenden Erwägungen unter juristischen Gesichtspunkten zumindest gut vertretbar:

22

Nach der Legaldefinition in Art. 3 Nr. 10 der einschlägigen VO (EG) 715/2007 für Typengenehmigungen von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen ist eine Abschaltvorrichtung „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“. Der Begriff des Emissionskontrollsystems ist in der Verordnung nicht definiert. Die Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen regelt Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 2007/715. Dieser lautet: „Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn: a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten; b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist; c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.“ Nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 2007/715 ist die Verwendung einer Abschaltvorrichtung also zulässig, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Auf diese Erlaubnisgründe beruft sich die Beklagte im vorliegenden Fall. Die Norm ist entgegen dem klägerischen Vortrag nicht zwingend dahingehend auszulegen, dass Abschaltvorrichtungen zum Motorschutz nur dann „notwendig“ sein können, wenn keine andere konstruktive Lösung möglich ist, auch wenn diese erheblich teurer sein sollte. Gegen eine solche Auslegung spricht der Aufbau des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 2007/715 sowie dessen Zweck. Denn gemäß Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 2007/715 sind Fahrzeuge vom Hersteller so auszurüsten, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Darüberhinausgehende Anforderungen werden von der Verordnung nicht vorgegeben. Abschaltvorrichtungen sind generell unzulässig und nur im in der Verordnung in Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 2007/715 beschriebenen Ausnahmefall erlaubt. Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 2007/715 will danach nicht die Entwicklung aufwändigerer Konstruktionen eines Motors vorgeben, sondern für Motoren, die grundsätzlich den Anforderungen des Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 2007/715 genügen, zum Schutz vor Beschädigung oder Unfall und für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs einen

Handlungsspielraum in Form einer ansonsten verbotenen Abschaltvorrichtung einräumen. Diesem Ziel der Norm, den Fahrzeugherstellern ausnahmsweise eine konstruktive Freiheit einzuräumen, würde es widersprechen, dem Wort „notwendig“ in Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 2007/715 einen eigenen, unter Umständen sogar über die Anforderung des Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 2007/715 hinausgehenden Konstruktionsauftrag der Verordnung zu entnehmen. Mit dem Wort „notwendig“ wird lediglich klargestellt, dass die Abschaltvorrichtung 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. Sieht man Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 2007/715 aber nicht als Verpflichtung der Autohersteller an, Motoren zu entwickeln, die nur im äußersten Notfall eine Abschaltvorrichtung benötigen, sondern von seinem Sinn und Zweck her eine Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten der Autohersteller zum Schutz der von ihnen im Einklang mit Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 2007/715 tatsächlich entwickelten und verwendeten Motoren, so erscheint die Annahme, es liege keine unzulässige Abschaltvorrichtung vor, als gut vertretbar. Dass die Gesetzeslage an dieser Stelle gerade nicht eindeutig ist, zeigt neben der kontrovers geführten Diskussion über Inhalt und Reichweite der Ausnahmegesetzgebung des Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) VO (EG) 2007/715 auch der Umstand, dass sich das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wie auch das Bundesverkehrsministerium (BMVI) offenbar bislang nicht von der Unzulässigkeit der sogenannten „Thermofenster“ haben überzeugen können.

23

e) Die Ausführungen der Klägerseite zur Prüfstandserkennung (Seite 6 der Klageschrift) werden dahingehend zu verstehen sein, dass gegenüber der Beklagten der nämliche Vorwurf erhoben wird wie gegenüber dem VW-Konzern hinsichtlich der Motoren EA 189, dass also das Fahrzeug erkenne, wenn es sich auf einem Prüfstand befindet, und somit künstlich günstigere Werte produziere. Die Beklagte bestreitet dies.

24

Entgegen der Auffassung der Klägerseite ist hierüber nicht Beweis zu erheben. Denn hier handelt es sich um einen unbeachtlichen Vortrag ins Blaue hinein, der ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts unter Aufstellung willkürlicher Behauptungen von der Klagepartei vorgebracht wird (vgl. OLG München, Hinweisbeschluss vom 31.03.2020 – 17 U 7360/19). Dies zeigt sich – wie bereits dargestellt – gerade darin, dass schon ausweislich des klägerischen Vorbringens zahlreiche Fahrzeuge des Konzerns der Beklagten einer Überprüfung unterworfen wurden. Deshalb müssen sich die diesbezüglichen Behauptungen der Klägerseite, auch das streitgegenständliche Fahrzeug sei vom Einbau einer unerlaubten Abschaltvorrichtung in Form der Prüfstandserkennung betroffen (ohne hierfür einen Beleg [insbesondere: eine Entscheidung des KBA] anzuführen; von einer Vorlage des Bescheids des KBA hat die Klägerseite gerade abgesehen), als willkürlich darstellen. Das Beweisangebot „Sachverständigengutachten“ (das Gericht geht zugunsten des Klägers davon aus, dass das Beweisangebot gem. S. 7 oben der Klageschrift sich nicht nur auf den Buchstaben C, sondern auch auf den vorstehenden Buchstaben B bezieht) läuft unter diesen Umständen auf einen reinen Ausforschungsbeweis hinaus: ohne dass ein konkreter Anhaltspunkt dafür bestünde, dass die Beklagte tatsächlich eine Prüfstandserkennung verbaut hätte, soll durch den Sachverständigen erst herausgefunden werden, ob das, was die Klägerseite behauptet, auch tatsächlich vorliegt.

25

Sollte entgegen den vorstehenden Erwägungen aber tatsächlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegen, so hätte die Beklagte die Rechtslage allenfalls fahrlässig verkannt. In diesem Fall fehlt es sowohl am erforderlichen Schädigungsvorsatz als auch an dem für die Sittenwidrigkeit in subjektiver Hinsicht erforderlichen Bewusstsein der Rechtswidrigkeit wie der Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Tatumstände. Dass auf Seiten der Beklagten das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstosses verbunden mit einer zumindest billigen Inkaufnahme desselben vorhanden war, ist weder hinreichend dargetan noch ersichtlich. Eine Auslegung, wonach die klägerseits Vorrichtungen keine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellen, ist daher jedenfalls gut vertretbar. Ein Handeln unter vertretbarer Auslegung des Gesetzes kann jedoch nicht als besonders verwerfliches Verhalten angesehen werden.

26

f) Auch der Vortrag der Klägerseite zur OBD-Einheit führt nicht weiter. Das OBD dient gerade dazu, fehlerhafte Abweichungen vom geschuldeten Abgasreinigungsprogramm aufzuzeigen. Eine sittenwidrige Manipulation des OBD würde also ihrerseits gerade eine sittenwidrige Manipulation des Abgasreinigungsprogramms voraussetzen. Hierfür ist, wie gezeigt, nichts ersichtlich.

27

Hierbei handelt es sich außerdem um ein Diagnosesystem, einfacher formuliert: ein System, das dem Fahrer oder einem Prüfer Fehler des Fahrzeuges anzeigt. Schon begrifflich kann daher dieses System keine Abschaltseinrichtung sein. Vielmehr gibt das System lediglich die Abläufe in den Systemen, die für den Abgasausstoß relevant sind, wieder, wirkt aber – wie die Beklagte zutreffend ausführt – auf diese nicht ein

28

g) Ferner fehlt es an einem entsprechenden Schädigungsvorsatz der Beklagten. Der erforderliche Schädigungsvorsatz im Rahmen von § 826 BGB, der getrennt von der Sittenwidrigkeit – auch von deren subjektiver Seite – festzustellen ist, bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Fahrlässigkeit, auch grobe, genügt nicht. Der Vorsatz muss sich auf den Schaden erstrecken, eine nur allgemeine Vorstellung über eine etwa mögliche Schädigung genügt nicht. Andererseits ist Schädigungsabsicht nicht erforderlich. Es genügt, dass der Schädiger den Schadenseintritt vorausgesehen und die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder jedenfalls im Sinne eines bedingten Vorsatzes billigend in Kauf genommen hat. Maßgeblich ist dabei allein der Zeitpunkt des Inverkehrbringens des konkreten Fahrzeugs. Vorliegend kann jedoch – wie bereits dargelegt – nicht davon ausgegangen werden, dass auf Seiten der Beklagten bewusst eine – unterstellt – objektiv unzulässige Abschaltseinrichtung verwendet wurde. Mangels anderweitiger Anhaltspunkte ist allenfalls von einer fahrlässigen Verkenntung der Rechtslage auszugehen. Dann fehlt es aber am notwendigen Schädigungsvorsatz, da dieser das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstosses verbunden mit einer zumindest billigenden Inkaufnahme desselben erfordert. Selbst wenn man der Beklagten unterstellen wollte, sie habe bei der Konstruktion des streitgegenständlichen Fahrzeuges nicht die damals bereits verfügbaren bestmöglichen Technologien eingesetzt, um eine höhere Abgasrückführungsrate und damit durchgängig geringere Stickoxid-Emissionen zu ermöglichen, gilt doch, dass die Einstufung der verbauten Vorrichtungen als „unzulässige Abschaltseinrichtung“ aufgrund der damals geltenden Bestimmungen keineswegs derart eindeutig war, dass eine andere Auffassung nicht vertretbar erschiene und daraus der Schluss gezogen werden müsste, die Beklagte habe die Unerlaubtheit ihres Vorgehens erkannt und folglich die Typgenehmigungsbehörde – und letztlich auch die Käufer – täuschen wollen.

29

3. Die Voraussetzungen für eine Haftung der Beklagten aus § 831 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. § 826 BGB sind nicht gegeben. Es fehlt auch insoweit an den subjektiven Voraussetzungen für ein deliktisches Handeln. Wie bereits ausgeführt, war die Auslegung, dass es sich bei den genannten Vorrichtungen nicht um eine unzulässige Abschaltseinrichtung nach Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 handelt, jedenfalls zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs eine zulässige – und überdies gut vertretbare – Auslegung des Gesetzes. Dies bedeutet, dass weder die Mitarbeiter noch eventuelle Repräsentanten der Beklagten in dem Bewusstsein handelten, mit dem Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen und diesen Gesetzesverstoß sowie eine Schädigung des Klägers als Käufer des Fahrzeugs zumindest billigend in Kauf genommen haben.

30

4. Unter dem rechtlichen Gesichtspunkt einer unerlaubten Handlung in Gestalt eines Verstoßes gegen ein Schutzgesetz (§ 823 Abs. 2 BGB, § 263 StGB) ergibt sich nichts anderes, denn hiernach wäre eine vorsätzliche Täuschung im Sinne eines Betruges erforderlich, die das Gericht nach den vorstehenden Ausführungen ebenfalls nicht feststellen vermag.

31

5. Entsprechendes gilt für §§ 823 Abs. 2 i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV.

32

a) Unabhängig davon, ob die Beklagte diese Vorschrift verletzt hat, fehlt ihr der von § 823 Abs. 2 BGB vorausgesetzte Schutzgesetzcharakter. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist eine Norm als Schutzgesetz anzusehen, wenn sie nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personengruppen gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten

Personenkreisen gewollt oder doch mitgewollt hat. Bei Vorschriften, die – wie hier die §§ 6, 27 EG-FGV – Richtlinien umsetzen, kommt es nach der gebotenen richtlinienkonformen Auslegung insoweit maßgeblich auf den Inhalt und Zweck der Richtlinie – hier der Richtlinie 2007/46/EG – an. Den Erwägungsgründen (2), (4) und (23) zufolge bezweckt diese Richtlinie die Vervollendung des Binnenmarkts und dessen ordnungsgemäßes Funktionieren. Darüber hinaus sollen die technischen Anforderungen in Rechtsakten harmonisiert und spezifiziert werden, wobei die Rechtsakte vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Benutzung abzielen (Erwägungsgrund (2) der Richtlinie). Weder an diesen Stellen noch unter den anderen Erwägungsgründen der Richtlinie lässt sich demgegenüber ein Hinweis dafür finden, dass der Richtliniengeber darüber hinaus den Schutz des einzelnen Fahrzeugerwerbers bzw. -besitzers gegen Vermögensbeeinträchtigungen im Blick hatte. Auch der nationale Gesetzgeber hat in der Begründung zur EG-FGV (Seite 36 der BR-Drucks. 190/09) in Übereinstimmung damit ausgeführt, dass die Richtlinie dem Abbau von Handelshemmnissen und der Verwirklichung des Binnenmarktes der Gemeinschaft dienen und die EG-FGV darüber hinaus zur Rechtsvereinfachung und zum Bürokratieabbau beitragen soll.

33

b) Ferner fehlt es ohnehin auch nicht an einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung. Gemäß § 6 Abs. 1 S. 1 EG-FGV hat der Inhaber der EG-Typengenehmigung 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. Selbst wenn man mit dem Kläger davon ausginge, dass die Beklagte eine unzulässige Abschaltvorrichtung verwendet hätte, so fehlt es aber nicht an einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung. Denn die Bescheinigung ist bereits 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). Danach fehlt es aber an einem tatbestandlichen Verstoß gegen die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

34

6. Die geltend gemachten Schadensersatzansprüche ergeben sich weiterhin nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 5 Abs. 1, Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007. Denn Art. 5 Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 stellt kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB dar. Wie sich aus der VO (EG) 715/2007 nach deren einleitender Bemerkung (1) bis (4) sowie zusammengefasst nochmals in (27) ergibt, zielt die VO (EG) 715/2007 auf die Harmonisierung des Binnenmarktes bzw. dessen Vervollendung durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Fahrzeugemissionen. Zwar werden neben der Vereinheitlichung der Rechtsregelungen ein hohes Umweltschutzniveau (1) als Ziel und die Reinhaltung der Luft als Vorgabe für Regelungen zur Senkung der Emissionen von Fahrzeugen (4) beschrieben, doch folgt aus den Ausführungen unter (7), die die Verbesserung der Luftqualität in einem Zug mit der Senkung der Gesundheitskosten (und dem Gewinn an Lebensjahren) nennen, dass es auch insoweit nicht um individuelle Interessen, sondern letztlich um umwelt- und gesundheitspolitische Ziele geht. Dass der europäische Gesetzgeber im Sinne der Definition des Schutzgesetzes dem einzelnen Verbraucher die Rechtsmacht in die Hand geben wollte, mit Mitteln des Privatrechts gegen denjenigen vorzugehen, der in dieser Verordnung zur Umsetzung dieser Ziele geregelte Verbote übertritt und sein Rechtsinteresse beeinträchtigt, geht aus den Vorbemerkungen nicht hervor. Vielmehr spricht stattdessen der Umstand, dass die Ziele in (7) in Beziehung gesetzt werden zu den Auswirkungen der Emissionsgrenzwerte auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit von Herstellern, gegen einen entsprechenden Willen des Gesetzgebers. Dies gilt umso mehr, als auch die Regelungen der VO (EG) 715/2007 selbst keinen Bezug zu Individualinteressen des einzelnen Bürgers aufweisen.

35

7. Darauf, dass dem Kläger auch kein Schaden entstanden sein dürfte, weil nicht zu erkennen ist, dass seinem Fahrzeug die Entziehung der Betriebserlaubnis droht, und weil ein etwaiger genereller Wertverfall

gebrauchter Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor jedenfalls nicht auf ein Verhalten der Beklagten zurückgeführt werden könnte, kommt es mangels eines haftungsbegründenden Verhaltens der Beklagten nicht mehr an.

36

Dass der Kläger das ihm angebotene Software-Update (zur Behebung der durch die Behörde beanstandeten Regelungen) nicht aufspielen lässt, ist seine eigene, gegebenenfalls selbstschädigende Entscheidung, begründet aber selbstverständlich keinen Anspruch gegenüber der Beklagten.

37

III. Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs teilt das Schicksal der Hauptforderung.

38

IV. Hieraus folgt auch, dass die Klagepartei auch keinen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten hat (OLG München a.a.O. Rn. 17).

39

V. Aus dem Vorstehenden folgt, dass der Klagepartei entgegen dem im Termin zur mündlichen Verhandlung vom 08.07.2021 gestellten Antrag keine Schriftsatzfrist zur Erwiderung auf den Schriftsatz der Beklagtenseite vom 06.07.2021 zu gewähren war. Denn wie die vorstehenden Entscheidungsgründe zeigen, kommt es für die Entscheidung des Rechtsstreits auf die in diesem Schriftsatz enthaltenen Ausführungen der Beklagten schon im Ansatz nicht an. Vielmehr ist schon aufgrund des Vorbringens beider Parteien in Klageschrift und Klageerwiderung die Klage insgesamt abweisungsreif. Auf das Vorbringen der Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 06.07.2021 kommt es dagegen nicht an, und daher erst recht nicht auf eine etwaige Erwiderung der Klagepartei hierzu.

D.

Kosten: § 91 Abs. 1 ZPO

Vorläufige Vollstreckbarkeit: § 709 ZPO.

40

Der Streitwert entspricht der Klageforderung in der Hauptsache (Kaufpreis abzüglich Nutzungsentschädigung).