LG Hof, Endurteil v. 22.02.2022 – 33 O 329/21

Titel:

Keine Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Motor EA 288 (hier: VW Tiguan 2.0 TDI)

Normenkette:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

Leitsätze:

1. Zu – jeweils verneinten – (Schadensersatz-)Ansprüchen von Käufern eines Fahrzeugs, in das ein Diesel-Motor des Typs EA 288 eingebaut ist, vgl. auch BGH BeckRS 2022, 11891; OLG Koblenz BeckRS 2020, 6348; OLG Brandenburg BeckRS 2020, 10519; BeckRS 2020, 41726; OLG München BeckRS 2020, 1062; BeckRS 2020, 49213; BeckRS 2020, 51829; BeckRS 2021, 42727; BeckRS 2021, 40443; BeckRS 2021, 45189; OLG Frankfurt BeckRS 2020, 2626; BeckRS 2020, 46880; OLG Zweibrücken BeckRS 2020, 47034; OLG Köln BeckRS 2019, 50034; OLG Bamberg BeckRS 2020, 51271; BeckRS 2021, 19821; BeckRS 2021, 18115; BeckRS 2021, 18113; BeckRS 2021, 28926; BeckRS 2021, 44005; BeckRS 2021, 54646; BeckRS 2021, 54648; OLG Stuttgart BeckRS 2021, 3447; BeckRS 2020, 51258; OLG Dresden BeckRS 2020, 51343; OLG Celle BeckRS 2020, 44504; OLG Schleswig BeckRS 2020, 43698; BeckRS 2020, 44782; OLG Celle BeckRS 2020, 50800; LG Saarbrücken BeckRS 2021, 8349; LG Düsseldorf BeckRS 2020, 37645; LG Schweinfurt BeckRS 2021, 45007; aA: OLG Celle BeckRS 2020, 19389; OLG Naumburg BeckRS 2021, 880; OLG Köln BeckRS 2021, 2388; LG München I BeckRS 2020, 19602; BeckRS 2020, 28259; BeckRS 2021, 42025; LG Offenburg BeckRS 2021, 187; LG Aachen BeckRS 2021, 3360; BeckRS 2021, 10842; LG Traunstein BeckRS 2021, 18986; LG Dortmund BeckRS 2021, 7892; LG Darmstadt BeckRS 2020, 39387; LG Karlsruhe BeckRS 2020, 42138. (redaktioneller Leitsatz)

2. Trägt VW für ein im November 2016 erstzugelassenes Fahrzeug konkret vor, dass eine Fahrkurve zu keiner Zeit verbaut gewesen ist, kann ein Gericht aufgrund zuvor in anderen "Diesel-Verfahren" gewonnener Erfahrungen annehmen, dass dieser Vortrag zutreffend ist, wenn der Gegner nicht darlegt, worauf er seine Behauptung zum Vorhandensein einer Fahrkurve im streitgegenständlichen Fahrzeug stützt. (Rn. 43) (redaktioneller Leitsatz)

3. Werden die zulässigen Grenzwerte in den Prüfverfahren auch bei Deaktivierung der Fahrkurve nicht überschritten, liegt eine unzulässige Abschalteinrichtung nicht vor. (Rn. 48) (redaktioneller Leitsatz)

4. Allein das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung in Gestalt einer Fahrkurve reicht nicht aus, das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen als sittenwidrig zu qualifizieren, wenn sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer Software ausgestattet und in Verkehr gebracht haben, die die Abgasrückführung - anders als im Realverkehr - auf dem Prüfstand bei Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators unverändert hochhält, also nicht mehr zurückschaltet. (Rn. 51) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal,, EA 288, unzulässige Abschalteinrichtung, arglistige Täuschung, sittenwidrig, Fahrkurvenerkennung, SCR-Katalysator, Thermofenster, Lenkradwinkeleinschlag, Grenzwertkausalität

Rechtsmittelinstanz:

OLG Bamberg, Beschluss vom 13.06.2022 – 3 U 59/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerin 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 29.261,80 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Klagepartei macht mit ihrer Klage vom 03.11.2021 Schadensersatzansprüche aus u.a. § 826 BGB wegen behaupteter vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gegen die Beklagte geltend und begehrt die Rückerstattung des Kaufpreises für den streitgegenständlichen Pkw abzüglich Nutzungsentschädigung.

2
Die Klagepartei erwarb am 20.07.2020 bei der Fa. D+R Consulting GmbH in Marktredwitz den Pkw VW Tiguan 2.0 TDI, FIN …63, Erstzulassung 16.11.2016, mit einem Kilometerstand von 52.100 km, zum Preis von 30.000 Euro (vergleiche Anlage K1). Der Kilometerstand zum 08.02.2022 betrug 63.979 km.

3
In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist ein Motor des Typs EA 288 mit der Abgasnorm Euro 6 verbaut, dessen Hersteller und Entwickler die Beklagte ist. Die Motorenreihe EA 288 ist die Nachfolgereihe des Dieselmotors EA 189.

4
Das Fahrzeug ist nicht von einem verpflichtenden amtlichen Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes betroffen.

5
Das Abgasrückführungssystem des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist mit einem sog. „Thermofenster“ und einem SCR-Katalysator (Stichwort “AdBlue“) ausgestattet. Streitig ist, ob auch eine sog. Fahrkurve verbaut ist.

6
Das Thermofenster als temperaturabhängige Abgasrückführung (im folgenden AGR) wird in sämtlichen in der Europäischen Union produzierten Dieselfahrzeugen mit Abgasrückführung eingesetzt. Streitig ist hier der konkrete Temperaturbereich des Thermofensters. Bei der Abgasrückführung wird grundsätzlich ein Teil des Abgases in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeführt und dort der zum Zwecke des Verbrennungsprozesses angesaugten Frischluft beigemengt. Dieser Prozess dient der Reduzierung des Ausstoßes von Stickoxid durch erneute Verbrennung - zumindest eines Teiles - der Abgase.

7
Je niedriger die Außentemperaturen sind, desto niedriger ist die Temperatur des Kühlwassers im AGR-Kühler, was zu einer niedrigen Wandtemperatur des AGR-Kühlers und damit auch zur Kondensation des gasförmigen Abgases im AGR-Kühler führt. Die kältere Umgebungslufttemperatur führt ihrerseits beim Zusetzen zu noch heißen Abgasen dazu, dass sich ab einer gewissen GasTemperatur Kondensat in den im AGR-System verwendeten Rohren bildet und absetzt. Es kommt sowohl im AGR-Kühler als auch in den Rohren zur sogenannten Versottung. Streitig ist, inwieweit gegensteuernde Maßnahmen durch Einsatz des Thermofensters zum Motorschutz erforderlich sind.

8
Beim SCR-System wird dem Abgas bei der Nachbehandlung eine wässrige Harnstofflösung (AdBlue) beigemischt, die durch die hohen Temperaturen im Abgassystem in Ammoniak umgewandelt wird. Hierdurch wird unter bestimmten physikalischen Bedingungen die weitgehende Umwandlung von Stickoxid-Rohemissionen in ungefährliche Stoffe ermöglicht. Sofern eine Fahrkurve verbaut ist, bleibt im Rahmen der Prüfstandsfahrt des NEFZ auch nach Erreichen der für die optimale Funktionsfähigkeit des SCR erforderlichen Betriebstemperatur von ca. 200 °C (regelmäßig im letzten Teil des NEFZ) die bis dahin hohe Abgasrückführungsrate weiter bestehen, anders als im Realbetrieb auf der Straße.

9
Die im Juli 2016 aktualisierte „Applikationsrichtlinie & Freigabevorgabe EA 288“ der Beklagten vom 18.11.2015 (Anlage K9) sieht vor, dass Fahrzeuge, die ab der Kalenderwoche 22/16 hergestellt werden (sog. SOP = Start of Production), nicht mehr mit einer Fahrkurve versehen sind. Ferner ist vorgesehen, dass die „Fahrkurve“ generell bei im Feld befindlichen Fahrzeugen, also Gebrauchtfahrzeugen, spätestens ab der Kalenderwoche 04/2018 entfernt wird. Streitig ist, ob im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Fahrkurve verbaut ist.

10
Das streitgegenständliche Fahrzeug ist darüber hinaus mit einem On-Board-Diagnose-System (im folgenden OBD) ausgestattet, das während des Fahrbetriebes u.a. alle abgasbeeinflussenden Systeme überwacht. Das OBD-System zeigt über Kontrollleuchten auftretende Fehler an und speichert sie im Steuergerät, das ausgelesen werden kann. Beim OBD handelt es sich um ein Fahrzeugdiagnosesystem.

11
Motoren des Typs EA 288 wurden vom Kraftfahrtbundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits seit Ende 2015/Anfang 2016 intensiven Untersuchungen unterzogen, deren Ergebnisse im Bericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“ im April 2016 und Juni 2017 (Anlage B1) veröffentlicht wurden.

12
Die Klagepartei behauptet, dass das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet sei und über eine illegale Motorsteuerungssoftware verfüge, die den Ausstoß von Stickoxiden im Prüfstandsbetrieb optimiere. Die Software sowohl des Motors EA 288 wie auch die des EA 189 erkenne, ob sich das Fahrzeug im Prüfstandslauf befinde und rufe dann ein anderes Motorprogramm ab als im Normalbetrieb, wodurch sich der Abgasausstoß reduziere. Auf diese Weise würden die Euro 6 - Grenzwerte für Stickoxide im Testbetrieb eingehalten, im realen Fahrbetrieb hingegen nicht. Die Beklagte habe das Kraftfahrtbundesamt im Rahmen der Erteilung der Typengenehmigung nicht über das Vorhandensein der Umschaltstrategie informiert und erneut bei Abstimmung der Applikationsrichtlinie auch hinsichtlich der Beibehaltung der Abschalteinrichtung bis in das Jahr 2018 hinein getäuscht. Hinsichtlich der Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Übersicht, Seite 6 der Klage.

13
Zum Hauptansatzpunkt der Klage, der auf das Emissionsverhalten Einfluss nehmenden Prüfzykluserkennung, also der Fahrkurve, trägt die Klagepartei vor, dass im Fahrzeug die als „Umschaltstrategie 1“ bezeichnete streckengesteuerte Manipulation eingesetzt sei, die nach Erkennen des Prüfstandes (Fahrkurve) den SCR-Katalysator früher als im Normalbetrieb, nämlich schon bei Temperaturen unter 200 °C zuschalte, wobei zugleich eine höhere Menge AdBlue zur Verringerung der NOx-Emissionen eingedüst werde. Da auch Abgasrückführungsrate nach dem Zuschalten des SCR-Katalysators im Prüflauf nicht reduziert wird, sondern unverändert hoch bleibt, während im Normalbetrieb gemäß der sogenannten „Umschaltstrategie 2“ die Abgasrückführungsrate ab 200 °C reduziert werde, seien die Emissionen im Realverkehr wesentlich höher als während der Prüfstandsfahrt. Die Abgasrückführung werde im Testzyklus anders geregelt als im normalen Straßenverkehr. Die Klagepartei verweist auf die Präsentationsunterlagen der Beklagten vom 02.10.2015 (K2). Das Kraftfahrtbundesamt habe zum Zeitpunkt der Typengenehmigung von dieser Prüfstandserkennung nichts gewusst. Auch sei dem Kraftfahrtbundesamt nicht aufgedeckt worden, dass die Fahrkurve über das Jahr 2016 hinaus beibehalten worden sei. Aus der Applikationsrichtlinie vom 18.11.2015 ergebe sich nämlich, dass bis Januar 2018 keine Entfernung der Verkäufe vorgenommen werden sollte. Die Klagepartei behauptet, dass selbst über das Jahr 2018 hinaus die Fahrkurve weiter vorhanden gewesen sei - auch im klägerischen Pkw. Es wird insbesondere Bezug genommen auf die Ausführungen in der Replik vom 12.01.2022.

14
Die Klagepartei weist darauf hin, dass die Auffassung der Beklagten unzutreffend sei, wonach sich die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung aus der fehlenden Grenzwertkausalität ergebe. Der Zweck des Testverfahrens werde ad absurdum geführt, wenn Manipulationen der Messungen auf dem Prüfstand beliebig möglich wären, solange nur die Grenzwerte auch ohne die Manipulationen eingehalten würden.

15
Die Klagepartei behauptet weiter, dass der unter dem Begriff „Thermofenster“ beschriebene Effekt dazu führe, dass das Emissionskontrollsystem temperaturgesteuert die Reduktion der Abgasrückführungsrate bis hin zur Abschaltung der Abgasrückführung bewirke. Die Temperatur in der Prüfkammer beim NEFZ-Prüfstandslauf liege bei 20 °C bis 30 °C. Bei niedrigeren oder höheren Temperaturen als in der Prüfkammer werde die Stickoxidreduktion zurückgefahren bzw. komplett ausgesetzt. Dies geschehe durch die Reduzierung der Menge der zur Abgasreinigung zugeführten Harnstofflösung AdBlue. Es sei schlichtweg physikalisch nicht zu erklären, dass ein derartiges Thermofenster für den Motorenschutz unbedingt notwendig sei.

16
Die Klagepartei behauptet weiter, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit einem manipulierten „On-Board-Diagnose-System“ ausgestattet sei. Das Kontrollsystem sei derart manipuliert, dass es das Zurückfahren der Abgasregelung bis zur vollständigen Abschaltung nicht melde und auch keinen Fehler speichere.

17
Teil des Manipulationskonzeptes sei auch die sogenannte Lenkwinkelerkennung. Sobald das Lenkrad um mehr als 15 Grad gedreht werde, was auf dem Prüfstand nicht der Fall sei, erfolge eine verminderte Abgasrückführung, wodurch die Emissionen - im realen Straßenverkehr - steigen würden.

18
Die Klagepartei habe zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages keinerlei Kenntnis von der Existenz der Abschalteinrichtungen und der fehlenden Zulassungsfähigkeit gehabt. Der Käufer eines Fahrzeuges dürfe jedoch erwarten, dass er ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug erwerbe, insbesondere auch, dass die Motorsteuerung den gesetzlichen Bestimmungen entspreche. Die Klagepartei behauptet, dass sie das gegenständliche Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihr die behaupteten Umstände in Bezug auf die Motorsteuerung bekannt gewesen seien.

19
Das Verhalten der Beklagten sei sittenwidrig gewesen, da die vorgenommene Programmierung der Motorsteuerungssoftware gesetzeswidrig, weil nicht zulassungsfähig und deswegen mangelhaft, gewesen sei. Gerade nach Bekanntwerden des „Abgasskandals“ im September 2015 habe die Klagepartei redlich davon ausgehen können, dass sie ein zur Zulassung fähiges Fahrzeug kaufe. Auch habe die Klagepartei damit rechnen können, dass bei einer Unzulässigkeit auch des Motors EA 288 ein Verkaufsstopp und deutliche Warnungen veranlasst worden wären. Eine Aufklärung hierüber sei jedoch zu keiner Zeit erfolgt.

20
Die sittenwidrige Handlung sei der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen. Den Organen der Beklagten sei bekannt gewesen, dass illegale Abschalteinrichtungen verbaut sind und dass die Fahrzeuge so in Verkehr gebracht werden. Im Hinblick auf die Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Klageschrift, dort S. 71 ff..

21
Die Klagepartei habe einen Schaden erlitten, der im Abschluss des Kaufvertrages über ein nicht zulassungsfähiges Fahrzeug zu sehen sei. Es handele sich um eine Belastung mit einer wirtschaftlich nachteiligen und ungewollten Verpflichtung. Es bestehe die Gefahr der Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung.

22
Die Klagepartei beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerschaft 29.261,80 € (Kaufpreis abzüglich der bereits als möglich berechenbaren Nutzungsentschädigung mit Kilometerstand bei Klageeinreichung) abzüglich einer weiter zu berechnenden vom Gericht auf Basis einer Gesamtlaufleistung von zumindest 300.000 km zu schätzenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Zugrundelegung des Kilometerstandes zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung 1. Instanz zzgl. Zinsen aus dem sich dadurch ergebenden Klageforderungsbetrag in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Volkswagen Tiguan mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer …63.

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 Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.501,19 € freizustellen.

23
Die Beklagte beantragt,

Die Klage wird abgewiesen.

24
Die Beklagte behauptet, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässigen Abschalteinrichtungen verbaut seien. Der klägerische Vorwurf sei im konkreten Fall insbesondere deshalb verfehlt, weil im streitgegenständlichen Fahrzeug nie eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt gewesen sei (Klageerwiderung, S. 10/11, 48).

25
Unzulässige Abschalteinrichtungen lägen nicht vor, da dies voraussetze, dass auf die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eingewirkt werde. Es sei im streitgegenständlichen Fahrzeug aber gerade kein Motor des Typs EA 189 mit einer prüfstandsoptimierten Software verbaut. Es sei deshalb unzutreffend, dass installierte Software zwischen der Situation auf dem Prüfstand und der Straße differenziere und nur auf dem Prüfstand in einem abgasoptimierten, die Abgasgrenzwerte einhaltenden Modus arbeite. Das Kraftfahrtbundesamt habe eingehende Prüfungen des Motors EA 288 vorgenommen, die gezeigt hätten, dass es keine im Prüfstandsbetrieb den Abgasausstoß optimierende Funktion gebe, die erforderlich wäre, um die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

26
Selbst wenn in den Motoren des Typs EA 288 eine derartige Zykluserkennung bzw. eine sogenannte Fahrkurve überhaupt hinterlegt gewesen sei, sei an diese gerade nicht die aus dem Motor EA 189 bekannte Folge der Umschaltlogik geknüpft gewesen. In Fahrzeugen, in denen eine Fahrkurve hinterlegt (gewesen) sei, seien die Emissionen nicht in grenzwertrelevanter Weise auf dem Prüfstand reduziert worden. Deshalb habe die Fahrkurve auch ersatzlos entfallen können, wie es die Applikationsrichtlinie vorsieht.

27
Für „im Feld befindliche Gebrauchtwagen“ sei ab Sommer 2016 die Fahrkurve wegen ihrer Unbedenklichkeit zunächst belassen worden. Nachdem sich jedoch im Rahmen der Dieselthematik des EA 189 ergeben habe, dass die Fahrkurve missbräuchlich genutzt werden könne, sei im Juli 2016 entschieden worden, bei diesen Fahrzeugen nach der Kalenderwoche 22/2016 dann „Fehlerabstellmaßnahmen umzusetzen“, wenn im Einzelfall ein Fehler auftrete bzw. generell die Fahrkurve anlässlich von Softwareänderungen ab der Kalenderwoche 04/2018 auszubauen. Es sei unzutreffend, dass die Beklagte in ihre Fahrzeuge auch im 2020 noch Fahrkurven verbaut habe.

28
Die Beklagte behauptet weiter, dass die AdBlue-Dosierung nicht abhängig davon angesteuert werde, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im realen Straßenverkehr befinde. Auch das ergebe sich aus den Ergebnissen des Untersuchungsberichtes der Kommission Volkswagen (Anlage B1).

29
Das im Fahrzeug verbaute Thermofenster stelle jedenfalls keine unzulässige Abschalteinrichtung dar, weil es außer bei praktisch nicht vorkommenden Extremtemperaturen von unter -24° oder über +70° stets aktiv sei. In dieser konkreten Form erweise sich das Thermofenster als rechtlich zulässig, um plötzliche und unvorhersehbare Motorschäden bei Extremtemperaturen zu vermeiden. Das KBA habe den Vorwurf des unzulässigen Thermofensters überprüft und verneint.

30
Im streitgegenständlichen Fahrzeug sei eine klägerseits behauptete Lenkwinkelerkennung nicht zum Einsatz gekommen. Der reine Verbau eines Lenkwinkelsensors sei nicht unzulässig, sogar notwendig; eine Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem sei damit nicht verbunden; vgl. Klageerwiderung S. 60. Zudem habe das Kraftfahrtbundesamt im Rahmen der Messungen zum Untersuchungsbericht „Volkswagen“ Messungen auch auf der Straße durchgeführt und dennoch festgestellt, dass unzulässige Abschalteinrichtungen nicht verbaut seien.

31
Das klägerseits behauptetermaßen manipulierte On-Board-Diagnose-System sei keine unzulässige Abschalteinrichtung, da es die abgasbeeinflussenden Systeme nur überwache, auf diese aber nicht einwirke. Damit sei der Tatbestand der Abschalteinrichtung bereits nicht erfüllt.

32

Die Beklagte behauptet weiter, dass die Klagepartei bei ihrer Kaufentscheidung auch keinem Irrtum unterlegen gewesen sei. Das Fahrzeug verfüge über eine wirksame Typgenehmigung der Emissionsklasse 6, es drohe auch keine Stilllegung des Fahrzeuges. Ein Schaden sei auch deshalb nicht entstanden, weil sich das streitgegenständliche Fahrzeug in den üblichen Spannbreiten vergleichbarer Gebrauchtwagenfahrzeuge mit ähnlichem Alter und ähnlicher Laufleistung befunden habe. Ein angeblicher Schaden lasse sich auch nicht mit der allgemeinen Verschiebung der Nachfrage von Dieselfahrzeugen hin zu Benzinfahrzeugen begründen.

33
Zur Ergänzung des Parteivortrages wird Bezug genommen auf die eingereichten Schriftsätze der Parteivertreter nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 08.02.2022.

Entscheidungsgründe

I. Zulässigkeit

34
Die Klage ist zulässig gemäß §§ 32, 39, 253, 256 ZPO, 23 Nr. 1, 74 Abs. 1 GVG.

II. Begründetheit

35
Die Klage ist jedoch unbegründet. Der Klagepartei steht ein Anspruch auf Schadensersatz in Form der Rückabwicklung des am 20.07.2020 geschlossenen Kaufvertrages weder aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB noch aus den weiteren genannten Anspruchsgrundlagen der §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB, §§ 823 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV zu. Es fehlen in mehrfacher Hinsicht die tatbestandlichen Voraussetzungen des mit der Klage geltend gemachten Schadensersatzanspruchs.

36
Die Klagepartei erwarb am 20.07.2020 bei der Fa. D+R Consulting GmbH in Marktredwitz den Pkw VW Tiguan 2.0 TDI, FIN …63, Erstzulassung 16.11.2016, mit einem Kilometerstand von 52.100 km, zum Preis von 30.000 Euro (vergleiche Anlage K1). Der Kilometerstand zum 08.02.2022 betrug 63.979 km.

37
In dem Fahrzeug ist ein Dieselmotor des Typs EA 288 der Euro Norm 6 mit 190 PS verbaut. Der Motor Typ EA 288 wurde von der Beklagten entwickelt, produziert und in den Verkehr gebracht.

1.) Zykluserkennung bzw. Fahrkurve

38
Der seitens der Klagepartei als Hauptansatzpunkt der Schadensersatzklage genannte Einbau einer sog. Fahrkurve in den streitgegenständlichen Pkw verhilft der Klage nicht zum Erfolg.

39
Das Gericht ist davon überzeugt, dass eine Fahrkurve im Pkw der Klägerin nicht verbaut ist und auch zu keiner Zeit war.

40
Das Fahrzeug der Klägerin wurde im November 2016 erstzugelassen. Aus dem Inhalt der als Anlage K9 vorgelegten „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinie & Freigabevorgaben EA 288“ vom 18.11.2015, in der konkreten Ausgestaltung durch die Aktualisierung vom Juli 2016, ergibt sich, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine sogenannte Fahrkurve nicht verbaut ist. Die Applikationsrichtlinie sieht nämlich folgendes vor: Für Fahrzeuge „SOP ab KW 22/16: Bei neuen Freigaben sind die Fahrkurven aus der Software entfernt.“ Die Beklagte trägt dazu vor (Klageerwiderung S. 24), dass Neufahrzeuge ab der Kalenderwoche 22/2016 (= Ende Mai/Anfang Juni 2016), faktisch aber bereits seit Ende 2015, grundsätzlich nicht mehr mit einer Fahrkurvenerkennung versehen sind. Die Beklagte hat an mehreren Stellen ihres verfahrensgegenständlichen Vortrages vorgebracht, dass im Fahrzeug der Klägerin eine Fahrkurve zu keiner Zeit verbaut gewesen ist. Es wird insofern Bezug genommen auf die Klageerwiderung vom 20.12.2021, dort Seite 10 unten und Seite 48 oben sowie auf die Duplik vom 18.01.2022, dort Seite 9 oben.

41

Die Klagepartei behauptet in ihrer Replik vom 12.01.2022 dennoch mit Nachdruck, dass auch im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Fahrkurve vorhanden sei, die den Prüfstandslauf erkenne und dann - anders als im Realverkehr - die „Umschaltstrategie 1“ fahre, die dafür sorge, dass der SCR-Katalysator früher als im Normalbetrieb, nämlich schon bei Temperaturen von unter 200 °C zuschalte, wobei zugleich eine höhere Menge AdBlue zur Verringerung der Stickoxid-Emissionen eingedüst werde und wodurch die Abgasrückführungsrate nach dem Zuschalten des SCR-Katalysators nicht reduziert werde, sondern unverändert hoch bleibe, was zu niedrigeren Emissionswerten führe. Im Normalbetrieb dagegen soll bei der „Umschaltstrategie 2“ die Abgasrückführungsrate ab 200 °C reduziert werden, wodurch höhere Stickoxidemissionen ausgestoßen würden. Die Klagepartei legt zur Untermauerung ihres Vortrages eine Präsentation der Beklagten vor (Klage S. 9), aus der sich die Funktionsweise der Fahrkurve ergibt. Wie die Klagepartei aber zu der Gewissheit gelangt ist, dass die auf der Präsentation, unteres Bild Seite 9 der Klage, dargestellte Umschaltstrategie des EA 288 EU6 SCR, die ausweislich der grafischen Darstellung der des EA 189 ähnelt, tatsächlich auch in ihrem Fahrzeug verbaut ist, erschließt sich dem Gericht nicht. Es ist hierzu konkret nichts vorgetragen. Es ist insofern vielmehr gerichtsbekannt, dass die Klägervertreter diesen Vortrag in Form von Textbausteinen in einer Vielzahl von Klagen verwenden, ungeachtet des zugrunde liegenden Fahrzeuges. Bereits durch diese Handhabung wird der Aussagegehalt des Klagevortrages geschmälert.

42
Dem Gericht ist zudem aus der mittlerweile großen Zahl bearbeiteter „Volkswagen-Verfahren“ bekannt, dass die Beklagte - wohl aufgrund ihrer Zugriffsmöglichkeiten auf die Herstellerdatenbank - stets differenziert zu der Ausstattung der streitgegenständlichen Fahrzeuge vorträgt. Ist eine Fahrkurve verbaut bzw. verbaut gewesen, so behauptet die Beklagte auch nicht das Gegenteil. Selbst die Klagepartei verweist darauf, dass die Beklagte das Vorhandensein der Fahrkurve bestätigt hat, konkret in einem Verfahren vor dem Landgericht Chemnitz (vergleiche Replik Seite 7).

43
In Fällen, in denen die Beklagte das Vorhandensein einer Fahrkurve zugesteht, beschäftigt sie sich hauptsächlich mit der Zulässigkeit und gegebenenfalls auch der „Grenzwertkausalität“ der Fahrkurve. Trägt die Beklagte aber konkret vor, dass eine Fahrkurve zu keiner Zeit verbaut gewesen ist oder zwischenzeitlich entfernt wurde, hat das Gericht aufgrund der gewonnenen Erfahrungen keine Zweifel daran, dass der beklagtenseitige Vortrag zutreffend ist, zumal die Klagepartei gerade nicht darlegt, worauf sie ihre Behauptung zum Vorhandensein der Fahrkurve in ihrem Fahrzeug stützt. Ein diesbezüglich augenscheinlich bestehender Generalverdacht reicht nicht.

44
Im Ergebnis ist das Gericht jedenfalls davon überzeugt, dass im Fahrzeug der Klägerin im Zeitpunkt der Erstzulassung eine Fahrkurve nicht verbaut war.

45
Selbst wenn aber auch der diesbezügliche klägerische Vortrag als wahr unterstellt würde und das Fahrzeug mit einer Fahrkurve erstzugelassen worden wäre, müsste man zu dem Ergebnis gelangen, dass im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses, dem 20.07.2020, eine Fahrkurve nicht mehr vorhanden war. Denn im Rahmen der durch die Applikationsrichtlinie angeordneten SoftwareUpdates, die spätestens im Jahr 2018 durchgeführt wurden, wäre die Fahrkurve entfernt worden. Die beklagte Partei hat hierzu ausführlich vorgetragen: Klageerwiderung Seite 25 und 26.

46
Aber auch dann, wenn man dem die sog. „Ausbedatung“ anzweifelnden Vorbringen der Klagepartei folgen würde und annehmen würde, dass selbst nach 2018 noch Fahrkurven verbaut gewesen sind (wie wohl selbst von der Beklagten eingestanden - Replik S. 7 unten), würde man nicht zur Bejahung des Tatbestandes einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung kommen. Denn die Beklagte hat zu ihrer Verteidigung plausibel dargelegt, dass die Fahrkurve als - unstreitige - Erkennung des NEFZ-Prüfzyklus nicht per se unzulässig sei. Es dürfe nur nicht die Wirkung von Emissionskontrollsystemen manipulativ verringert werden. Gerade das sei mit der angegriffenen Fahrkurve jedenfalls nicht gegeben.

47
Das Gericht stimmt der diesbezüglichen Würdigung der beklagten Partei zu. Denn selbst das Kraftfahrtbundesamt weist in zahlreichen amtlichen Auskünften, hier vorgelegt als Anlage B 15 ff., darauf

hin, dass eine sehr umfassende Untersuchung der Fahrzeuge mit dem Motor EA 288 durchgeführt worden sei und dies stets zu dem Ergebnis geführt habe, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung nicht vorhanden sei. Sogar zu einem Fahrzeug vom Typ Tiguan wurde eine amtliche Auskunft vorgelegt, vergleiche Anlage B 22.

48
Das KBA stellte im Rahmen seiner Untersuchungen, die nicht nur Prüffahrten auf dem Rollenprüfstand nach dem NEFZ beinhalteten, sondern auch Fahrten auf der Straße, seit 2015 zum Motor EA 288 fest, dass die Grenzwerte in den Prüfverfahren auch bei Deaktivierung der Fahrkurve nicht überschritten worden sind, woraus der Rückschluss gezogen werden kann, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung nicht vorliegt. Denn auch wenn die Klagepartei eine Relevanz der sog. „Grenzwertkausalität“ vehement in Abrede stellt, ergaben die Untersuchungen doch unzweifelhaft, dass durch die Fahrkurve nicht auf die Stickoxidemissionen eingewirkt wird.

49
Selbst wenn dennoch - wie tatsächlich aber nicht - aufgrund der Funktionsweise der Fahrkurve - im Einklang mit dem klägerischen Vortrag - von einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgegangen würde, würde schlussendlich der Anspruch auf Schadensersatz an der fehlenden Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten scheitern.

50
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 Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19).

51
Allein das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung in Gestalt einer Fahrkurve reicht hierfür aber nicht aus: Das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen ist nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer Software ausgestattet und in Verkehr gebracht haben, die die Abgasrückführung - anders als im Realverkehr - auf dem Prüfstand bei Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators unverändert hochhält, also nicht mehr zurückschaltet. Denn sämtliche Messungen ergaben, dass sich diese Software-Programmierung nicht auf die Stickoxid-Emissionen auswirkt. Auch tritt die vom Realverkehr abweichende Abgasrückführungsrate nur noch im letzten, nicht mehr entscheidenden Teil des NEFZ auf, wodurch vorbesagte Grenzwertkausalität ausscheidet. Die Klagepartei wirft insofern zwar zu Recht die Frage nach Sinn und Zweck der Fahrkurve auf. Allein das Fehlen einer für die Klagepartei plausiblen Erklärung macht jedoch die unternehmerische Entscheidung, die - wie ausgeführt - keine Auswirkung auf die Stickoxid-Emissionen hat, nicht zu einer sittenwidrigen Handlung.

52
Das gilt sogar dann, wenn mit dieser Entscheidung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn angestrebt wird. Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist nur gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten als besonders verwerflich erscheinen lassen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, Az. VI ZR 433/19). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Einsatz der Fahrkurve nach Auffassung des Gerichtes nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen ist, die dem Urteil des BGH vom 25.05.2020 (AZ. VI ZR 252/19) zum Motor des Typs EA189 zugrunde lag. Denn im dortigen Fall, dies ergibt sich auch aus der klägerseits vorgelegten Präsentation der Beklagten, führte die Umschaltlogik zu unterschiedlichen Emissionen auf dem Prüfstand einerseits und im Straßenverkehr andererseits. Diese angestrebte Zweck ließ keinen anderen Schluss zu als die Annahme einer bewussten und als verwerflich zu qualifizierenden Täuschung der Behörden und auch der Käufer. Der Fall des EA 288 liegt hingegen anders.

53
Auch aus nachfolgenden Gründen kann nicht angenommen werden, dass die Verantwortlichen bei der Entwicklung und/oder Verwendung in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß zumindest billigend in Kauf nahmen. Denn sogar das KBA hat in seinem Untersuchungsbericht 2015/2016 darauf hingewiesen, dass es zugegebenermaßen mehrere Interpretationsspielräume aufgrund der wenig präzisen Formulierungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gegeben habe und deshalb der Hersteller durchaus davon habe ausgehen können, dass die implementierten Fahrzeugkomponenten zulässig seien. Dem Klagevortrag ist insofern auch kein stichhaltiges Gegenargument zu entnehmen, das über einen Generalsverdacht hinausgeht.

54
Letztendlich muss das Gericht zum Themenkomplex der Fahrkurve - sofern eine verbaut wäre, wie nicht - zu dem Ergebnis gelangen, dass jedenfalls, sollte eine unzulässige Abschalteinrichtung überhaupt bejaht werden können, das Tatbestandsmerkmal der vorsätzlichen Sittenwidrigkeit nicht nachgewiesen werden kann. Im Ergebnis reichen jedenfalls die Behauptungen der Klagepartei zum Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht aus.

2.) Lenkradwinkeleinschlag

55
Auch das Vorhandensein von sogenannten Lenkwinkelsensoren, die das Gericht auf Grundlage des plausiblen Beklagtenvortrages für technisch notwendig im Rahmen der Sicherheitssysteme erachtet, führt zu keiner anderen Beurteilung. Die Klagepartei stellt selbst nicht in Abrede, dass Lenkwinkelsensoren zum Beispiel zur sicheren Funktion der Antischlupfregelung und des elektronische Stabilitätsprogramms erforderlich sind. Auch insofern bleibt die Klagepartei eine Erklärung schuldig, wie sie darauf kommt, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug die Lenkwinkelerkennung verbaut ist, um Einfluss auf die Emissionskontrolle zu nehmen. Auch insofern sind Erkenntnisse, die im Zusammenhang mit anderen Motoren und anderen Fahrzeugen gewonnen wurden, nicht behilflich. Jedenfalls würde der Anspruch der Klagepartei aber - wie schon oben ausgeführt - am Tatbestandsmerkmal der sittenwidrigen Schädigung scheitern.

3.) Manipuliertes On-Board-Diagnose-System

56
Das seitens der Klagepartei behauptete Vorliegen eines manipulierten On-Board-Diagnose-Systems ist bereits in tatsächlicher Hinsicht nicht geeignet, die Voraussetzungen einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 zu erfüllen. Denn es ist zwischen den Parteien bereits unstreitig, dass das OBD ein Fahrzeugdiagnosesystem ist, das während des Fahrbetriebes u.a. die abgasbeeinflussenden Systeme überwacht. Es zeigt über Kontrollleuchten auftretende Fehler an und speichert sie. Eine Einflussnahme auf die Stickoxidwerte liegt beim OBD gerade nicht vor. Gegenteiliges ergibt sich auch nicht aus dem Vortrag der Klagepartei.

4.) Thermofenster

57
Auch wenn die Klagepartei rügt, dass sich regelmäßig Urteile der vorliegenden Art zu ausführlich mit der Thematik „Thermofenster“ befassen und damit am Hauptansatzpunkt vorbeigehen, sieht sich das Gericht zu einigen Ausführungen hierzu veranlasst, da auch die Klagepartei das Thermofenster zum Thema ihres Vorbringens gemacht hat.

58
In welcher Art und Weise das Thermofenster in konkreten Fall ausgestaltet ist, ob es - wie klägerseits behauptet - nur im Temperaturfenster des Prüfstandslaufes zwischen ca. 10 °C und 30 °C voll funktioniert oder ob es - wie von der Beklagten dargetan - im Temperaturbereich von -24 °C bis +70 °C zu 100% aktiv ist, ist nach Auffassung des zuständigen Gerichtes nicht streitentscheidend. Dahinstehen kann auch, ob die - an sich unstreitige - Implementierung eines Thermofensters in tatsächlicher Hinsicht objektiv mit den EU-Vorschriften vereinbar ist.

59

Denn zur Überzeugung des hier befassten Gerichtes, aber auch einer Vielzahl anderer Gerichte, zwischenzeitlich auch Oberlandesgerichte, stellt sich das Inverkehrbringen eines mit einem Thermofenster konzipierten Fahrzeugs subjektiv nicht als vorsätzliche sittenwidrige Handlung der Beklagten i. S. d. § 826 BGB dar.

60
Ausgehend von dem oben bereits dargelegten Beurteilungsmaßstab 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 (so beispielhaft OLG Koblenz, Urteil vom 20.04.2020, 12 U 1570/19, Rn. 25). Bei einer sogenannten „Schummelsoftware“, wie sie in dem VW-Motor EA 189 verwendet worden ist, im hier gegenständlichen EA 288 aber gerade nicht, ergibt sich die Sittenwidrigkeit des Handelns per se aus der Verwendung einer Umschaltlogik, die - auf den Betriebszustand des Fahrzeugs abstellend - allein danach unterscheidet, ob sich dieses auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet und dementsprechend im Prüfstandslauf in einen sauberen Modus schaltet. Eine solche Abschalteinrichtung ist eindeutig unzulässig; an dieser rechtlichen Wertung kann auch aus Sicht der Handelnden bzw. hierfür Verantwortlichen kein Zweifel bestehen. Durch Entscheidungen des Bundesgerichtshofes wurde dies eindrucksvoll bestätigt (vgl. beispielhaft BGH zu Az. VI ZR 252/19).

61
Bei einer anderen, die Abgasreinigung (Abgasrückführung und Abgasnachbehandlung) beeinflussenden Motorsteuerungssoftware, wie dem hier in Rede stehenden Thermofenster, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb ja sogar in gleicher Weise arbeitet wie auf dem Prüfstand und bei der Gesichtspunkte des Motor- bzw. des Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft erwogen werden können, kann bei Fehlen jedweder konkreter Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen bei der Beklagten in dem Bewusstsein agiert haben, möglicherweise eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden (vgl. hierzu wieder beispielhaft OLG Koblenz in 12 U 1570/19 oder auch OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019, 10 U 134/19).

62
Vielmehr muss in dieser Situation, 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 (so auch OLG Koblenz am 21.10.2019, Az.: 12 U 246/19 oder OLG Stuttgart a.a.O. oder OLG München, Hinweisbeschluss 10.02.2020 zu 3 U 7524/19). Nachträglich gewonnene Erkenntnisse müssen insoweit außer Betracht bleiben.

63
So vermögen Erkenntnisse aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 17.12.2020 zur Einordnung des Thermofensters als unzulässige Abschalteinrichtung (Rs. C-693/18) zu keiner anderen Beurteilung zu führen. Zum einen wurde diese Entscheidung für den Motortyp EA 189 getroffen, zum anderen wirkt diese Wertung des Europäischen Gerichtshofes, wonach der Einsatz jeglicher Abschalteinrichtung, auch eines Thermofensters, illegal sei, nicht zurück auf die Erkenntnisse im Hause der Beklagten im Zeitpunkt der Implementierung des Thermofensters. Dass die beklagte Partei bereits beim Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeuges Anhaltspunkte dafür hatte, dass das Thermofenster als unzulässige Abschalteinrichtung qualifiziert werden würde, trägt die Klagepartei nicht vor.

64
Auch kommt die Annahme eines Vorsatzes nicht in Betracht. Wie bereits ausgeführt ist die Gesetzeslage an dieser Stelle nicht unzweifelhaft und eindeutig (gewesen). Das zeigt zum einen die kontrovers geführten Diskussion über Inhalt und Reichweite der Ausnahmevorschrift des Art. 5 II lit. a) EG VO 715/2007, zum anderen auch der Umstand, dass sich das Kraftfahrtbundesamt und auch das BMVI bislang nicht von der Unzulässigkeit des behaupteten sog. „Thermofensters“ im streitgegenständlichen Fahrzeug haben überzeugen können und einen Rückruf sämtlicher betroffenen Fahrzeuge mit einem EA 288 (wie aber beim EA 189) behördlich bis heute nicht angeordnet haben. Auch die Bewertung des Berichts der Untersuchungskommission Volkswagen hat sich gerade nicht im Sinne der klägerischen Rechtsauffassung positioniert (So beispielsweise auch entschieden vom OLG Köln, Urteil vom 27.09.2019 zu 6 U 57/19.).

65

Auch das örtlich zuständige Berufungsgericht, das Oberlandesgericht Bamberg, vertritt zum Motor EA 288 die Auffassung, dass eine Haftung der Beklagten, anders als beim EA 189, nicht infrage komme. Das Oberlandesgericht Bamberg weist darauf hin, dass sich die Implementierung einer zum Zwecke der Erkennung der Prüfstandssituation entwickelten Software, die ausschließlich in diesen Fällen das Emissionsverhalten des Fahrzeuges verändert, qualitativ vollständig anders darstellt als ein temperaturabhängiges Abgasrückführungssystem, welches vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeitet wie auf dem Prüfstand und bei dem Gesichtspunkte des Motor- bzw. des Bauteilschutzes als technische Rechtfertigung plausibel und nachvollziehbar angeführt werden können (so Hinweis des OLG Bamberg im Verfahren 1 U 484/20).

5.) Keine kausale Täuschung der Klagepartei

66
Selbst wenn man vorliegend unterstellen würde, es läge eine unzulässige Abschalteinrichtung vor und die Beklagte hätte vorsätzlich sittenwidrig gehandelt, ist die Klagepartei jedoch ihrer Darlegungs- und Beweislast für die erforderliche täuschungsbedingte Schädigung durch die Beklagte nicht nachgekommen.

67
Voraussetzung für den behaupteten Schadensersatzanspruch wäre nämlich, dass die Klagepartei bei Kauf des Fahrzeugs über die behaupteten (unzulässigen) Abschalteinrichtungen getäuscht wurde und infolge dessen den nachteiligen Vertragsschluss vollzogen hat. Schon der diesbezügliche schriftsätzliche Vortrag der Klagepartei ist nicht ausreichend, da er sich nicht mit dem individuellen Fall befasst, sondern, wie in einer Vielzahl gleich gelagerter Fälle, immer mit dem selben Wortlaut behauptet wird, dass die Klagepartei „in Kenntnis aller Umstände den streitgegenständlichen Pkw nicht erworben hätte“. Im Falle des EA 189 mag dies ausreichend gewesen sein, um der Klage zum Erfolg zu verhelfen, im Falle des EA 288 reicht dies jedoch nicht aus.

68
Die Klägerin konnte in der mündlichen Verhandlung vom 08.02.2022 nicht angehört werden, da sie nicht erschienen ist. Das Gericht konnte sich folglich kein Bild darüber machen, dass es der Klägerin tatsächlich auf die Einhaltung der Emissionswerte und Umweltfreundlichkeit ankam. Denn in einem derartigen Fall hätte die Klägerin im Jahr 2020 entweder ein Elektrofahrzeug oder aber einen neuen „Benziner“ kaufen können, um diese Ziele zu verfolgen. Das hat sie jedoch gerade nicht getan. Stattdessen kaufte sie sich ein immerhin 190 PS starkes Dieselfahrzeug. Im Zusammenhang damit ergeben sich auch eine Vielzahl möglicher weiterer Beweggründe für den Kauf dieses Pkw, wie zum Beispiel Ladevolumen, Zugkraft und Ausstattung.

69
Auch dass tatsächlich eine Stilllegung des Fahrzeugs droht, wird von der Klagepartei nicht vorgetragen. Ein verpflichtender Rückruf liegt nicht vor. Im Rahmen von Servicemaßnahme möglicherweise aufgespielte freiwillige Updates lassen keinen Rückschluss auf einen verpflichtenden Rückruf zu, da gerichtsbekannt ist aus einer Vielzahl gleichbleibender Fälle, dass Updates oftmals auch „harmlose“ Gründe zum Beispiel kleinere Optimierungsmaßnahmen, haben können. Rückschlüsse auf eine möglicherweise drohende Stilllegung des Pkws ergeben sich hiermit nicht. Diese Befürchtung, die beim EA 189 gerade gegeben war, wäre ein nachvollziehbarer Grund für die Annahme einer kausalen Täuschung. Derartiges ist hier gerade nicht ersichtlich. Sogar im Falle des „VW Abgasskandals“ betreffend den Motor EA 189 hat das KBA zunächst das - im Vergleich zur Stilllegung oder dem Widerruf der Typengenehmigung - mildere Mittel der Anordnung von Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV gewählt. Nicht einmal hierfür bestehen im streitgegenständlichen Fall hinreichend konkrete Anhaltspunkte.

70
Nach alledem konnte sich das Gericht jedenfalls keine Überzeugung dahingehend bilden, dass die Klägerin bei Abschluss des Vertrages maßgeblich getäuscht wurde.

6.) § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EGFGV bzw. i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO(EG) 715/2007

71
Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EGFGV bzw. aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 scheitert daran, dass die genannten Vorschriften der EG-FGV wie auch die der VO (EG) 715/2007 nicht dem Vermögensschutz eines Kraftfahrzeugerwerbers dienen (vgl.

dazu BGH in VI ZR 252/18 sowie in VI ZR 5/20). Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB sind Gesetze, die zumindest auch den Individualschutz des Einzelnen bezwecken, ohne dass dies einen bloßen Reflex der Vorschrift darstellt (vgl. grundlegend BGH Urteil 13.12.2011 zu XI ZR 51/10 - zum WpHG oder BGH, Beschluss vom 09.4.2015 zu VII ZR 36/14 - zu Medizinprodukten). Demgegenüber dienen die in VO (EG) 715/2007 festgelegten Abgasgrenzwerte ausweislich der dortigen Erwägungsgründe der Verbesserung der Luftqualität und damit der Allgemeinheit (so auch OLG München, Beschluss vom 29.8.2019 zu 8 U 1449/19 oder OLG Braunschweig, Urteil vom 19.2.2019 zu 7 U 134/17). Die VO (EG) 715/2007 zielt zudem auf die Harmonisierung des Binnenmarktes bzw. dessen Vollendung durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Fahrzeugemissionen (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 17.12.2020 zu 5 U 318/19). Zwar werden neben der Vereinheitlichung der Rechtsregelungen ein hohes Umweltschutzniveau als Ziel und die Reinhaltung der Luft als Vorgabe für Regelungen zur Senkung der Emissionen von Fahrzeugen beschrieben, doch folgt aus den Ausführungen, die die Verbesserung der Luftqualität in einem Zug mit der Senkung der Gesundheitskosten nennen, dass es auch insoweit nicht um individuelle Interessen, sondern letztlich um umwelt- und gesundheitspolitische Ziele geht (siehe OLG Düsseldorf a.a.O. und nachdrücklich OLG München, Beschluss vom 29.8.2019 zu 8 U 1449/19).

7.) § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB, § 31 BGB

72
Der Klagepartei steht auch kein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB, § 31 BGB zu. Insoweit wäre erforderlich, dass die Klagepartei sämtliche objektiven und subjektiven Merkmale des Betrugstatbestands im Sinne von § 263 Abs. 1 StGB (als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB) nachweist. Es kann hierzu vollumfänglich auf das Urteil des BGH vom 30.07.2020, VI ZR 5/20 verwiesen werden. Die Klagepartei trägt nicht ansatzweise ausreichend hierzu vor.

III.) Nebenentscheidungen

73
Da der Klagepartei in der Hauptsache ein Anspruch nicht zusteht, ist sie auch mit ihren Nebenansprüchen (Feststellung Annahmeverzug, Rechtsanwaltskosten, Zinsen) nicht erfolgreich.

74
Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 91 ZPO, die zur vorläufigen Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO.

Verkündet am 22.02.2022