LG Würzburg, Endurteil v. 14.04.2022 – 14 O 2079/21

Titel:

Schadensersatz, Fahrzeug, Zulassung, Software, Auskunft, Ermessen, Vertragsschluss, Wirksamkeit, Zustimmung, Nutzung, Herausgabe, Grenzwerte, Erteilung, Verfahren, Ermessen des Gerichts, Art und Weise, Herausgabe des Fahrzeugs

Schlagworte:

Schadensersatz, Fahrzeug, Zulassung, Software, Auskunft, Ermessen, Vertragsschluss, Wirksamkeit, Zustimmung, Nutzung, Herausgabe, Grenzwerte, Erteilung, Verfahren, Ermessen des Gerichts, Art und Weise, Herausgabe des Fahrzeugs

Rechtsmittelinstanz:

OLG Bamberg, Beschluss vom 25.08.2022 – 7 U 17/22

Fundstelle:

BeckRS 2022, 32318

Tenor

1. Die Klage wird ebgewiesen.

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

3. Das Urteil ist gcgon Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

4. Der Streitwert wird auf 22.666,36 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Klagepartei begehrt von der Beklagten Schadensersatz aus unerlaubter Handlung wegen eines Fahrzeugs, das angeblich mit einer manipulierten Motorsteuerungssoftware ausgestattet sei.

2
Die Klägerin erwarb am 11.05.2015 von der … einen Pkw …, Euro 6, als Neufahrzeug zu einem Kaufpreis von 28.139,00 Euro. Der Pkw wies zum Übergabezeitpunkt eine Kilometerleistung von 9 km auf.

3
Am 02.02.2022 wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 60.819 km auf.

4
In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten entwickelter Motor vom Typ … verbaut.

5
Ein amtlicher Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes in Bezug auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs liegt nicht vor.

6
Die Klagepartei trägt im Wesentlichen vor:

7
Das Fahrzeug sei mit gesetzeswidriger Software ausgestattet; hierbei handelt es sich um unzulässige Abschalteinrichtungen i.S.d. Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007. Nach Auswertung der der Klagepartei zugänglichen Quellen sei folgende Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug installiert: Manipulation des NOx-Speicherkatalysators. Die Manipulation des NSK ergebe sich aus der sog. Applikationsrichtlinie der Beklagten. In dieser heiße es wörtlich: „Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zur Erkennung des Precon und des NEFZ, um die Abgasnachbehandlungsevents (DeNOx-/DeSOx- Events) nur streckengesteuert zu platzieren. Im normalen Fahrbetrieb strecken- und beladungsgesteuerte Platzierung der Events; Beladungssteuerung als führende Größe“ Aus dieser Aussage

gehe also hervor, dass die Fahrkurve genutzt werde, um zu erkennen, ob sich das Fahrzeug im oder außerhalb des Zyklus befinde (1. Element einer Abschalteinrichtung) und um Abgasnachbehandlungsevents geplant – und gegenüber der Strategie für den Realbetrieb „optimiert“ und damit anders – zu platzieren (2. Element einer Abschalteinrichtung). Die Manipulation der Beklagten ergebe sich darüber hinaus aus den Ausführungen des Sachverständigen ….

8
Ein weiteres Indiz für das Vorhandensein von unzulässigen Abschalteinrichtungen sei der Umstand, dass Fahrzeuge mit dem streitgegenständlichen Motor die NOx-Grenzwerte nicht einhalten, sobald der NEFZ verlassen werde. Die Messungen (der DUH, des KBA, von …) würden belegen, dass Fahrzeuge mit dem streitgegenständlichen Motor die Grenzwerte deutlich überschreiten würden.

9
Die Beklagte habe die hier beschriebenen „Funktionen“ dem KBA im Rahmen der Erteilung der Typgenehmigung nicht offengelegt. Die Beklagte sei erst später an das KBA herangetreten und hat mitgeteilt, die im streitgegenständlichen Motor vorhandenen Funktionen seien zulässig und hätten keinen Einfluss auf die Einhaltung der Emissionswerte. Die Beklagte habe das KBA über die Verwendung und Auswirkungen dieser „Funktionen“ getäuscht, indem sie sie zunächst verschwiegen habe und dann dem KBA mitgeteilt hat, die Verwendung dieser Strategien sei zulässig. Der Rechtsauffassung, die hier genannten Abschalteinrichtungen seien ausnahmsweise zulässig, habe sich das KBA offenbar angeschlossen.

10
Die Klagepartei sei davon ausgegangen, für den gezahlten Kaufpreis ein mangelfreies Fahrzeug zu erhalten. Dies sei jedoch nicht der Fall gewesen, da es mit illegalen Abschalteinrichtungen versehen gewesen sei und insofern mangelhaft gewesen sei. So gehe auch der BGH davon aus, dass illegale Abschalteinrichtungen zur Mangelhaftigkeit eines Fahrzeugs führen (BGH, Beschluss v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17). Dafür, dass die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug nicht gekauft hätte, spreche bereits eine tatsächliche Vermutung (BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19). In Kenntnis des Vorhandenseins von unzulässigen Abschalteinrichtungen und der daraus resultierenden Mangelhaftigkeit hätte die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Die Wertminderung des Fahrzeugs betrage mindestens 25 % des Kaufpreises.

11
Die Klägerin hat mit der Klage zunächst Schadensersatz Zug-um-Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs verlangt. Die hierauf abzielenden Klageanträge hat sie mit Schriftsatz vom 14.03.2022 abgeändert.

12
Die Klägerin beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, einen in das Ermessen des Gerichts zu stellenden Schadensersatz in Höhe von mindestens 25 % des Kaufpreises des Fahrzeugs 28.139,00 €, mindestens somit 7.034,75 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu erstatten.

2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei die Kosten des außergerichtlichen Vorgehens in Höhe von 2.103,92 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

13
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

14
Die Beklagtenpartei trägt im Wesentlichen vor:

15
Die Klage sei unbegründet, die Vorwürfe des Klägers seien nicht zutreffend: Im hier streitgegenständlichen Fahrzeug sei kein von der sog. Diesel-Thematik betroffener Motor des Typs … verbaut, sondern ein Motor des Typs … Für sämtliche Fahrzeuge des Motortyps … der Marken … und … gebe es keinen amtlichen

Rückrufbescheid des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) im Zusammenhang mit ihrem Emissionsverhalten – insbesondere nicht wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Der streitgegenständliche Motor enthalte auch keine unzulässige Abschalteinrichtung: Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) habe den streitgegenständlichen Motortyp … eingehend überprüft und bereits im Jahr 2016 festgestellt, dass dort keine unzulässige Abschalteinrichtung zum Einsatz komme. Wörtlich heiße es hierzu im Untersuchungsbericht vom April 2016 (Anlage B 1, S. 12, rechte Spalte oben): „Hinweise, die aktuell laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe … (Euro 6) seien ebenfalls von Abgasmanipulationen betroffen, haben sich hierbei auf Grundlage der Überprüfungen als unbegründet erwiesen.“ Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) habe dies in jüngerer Vergangenheit noch einmal bestätigt, so unter anderem in einer Twitter-Mitteilung vom 12.09.2019 (Anlage B 2 in der es heißt: „Die Vorwürfe sind nicht neu. Das #KBA hat bereits 2016 eigene Messungen, Untersuchungen & Analysen durchgeführt. Unzulässige #Abschalteinrichtungen konnten dabei NICHT festgestellt werden.“ Im Nachgang ergänzte das BMVI die Mitteilung und stellte klar: „und zwar auch nicht in Gestalt einer unzulässigen Zykluserkennung.“ Folgerichtig habe das KBA im Zusammenhang mit dem Vorwurf einer unzulässigen Abschalteinrichtung keinerlei belastenden Bescheid erlassen und auch keinen entsprechenden Rückruf angeordnet. Daran habe auch das Urteil des EuGH vom 17.12.2020 in der Rechtssache C-693/18, das allein die Umschaltlogik im Motor … betroffen habe, nichts geändert.

16
Dass keine unzulässige Abschalteinrichtung zum Einsatz komme, habe das KBA jüngst gegenüber dem Landgericht Freiburg im Breisgau in einem Parallelverfahren, in dem ebenfalls ein …-Fahrzeug mit Abgasnorm EU6 streitgegenständlich gewesen sei, bestätigt. Im Rahmen einer amtlichen Auskunft vom 12. Oktober 2020 stellte das KBA (Anlage B 16) klar: „Das streitgegenständliche Fahrzeug (…) weist nach diesseitigem Kenntnisstand keine unzulässige Abschalteinrichtung oder Konformitätsabweichung hinsichtlich des Emissionsverhaltens auf. Es wurden weder Nebenbestimmungen zu diesem Fahrzeug angeordnet, noch besteht ein behördlich angeordneter Rückruf.“

17
In dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei eine Fahrkurvenerkennung nicht mehr hinterlegt, da sie am 10.08.2021 im Rahmen einer freiwilligen Serviceaktion entfernt worden sei. Nach den Messungen das KBA an … Fahrzeugen habe die bis zur Entfernung vorhandene Fahrkurve aber auch keine unzulässige Abschalteinrichtung begründet, wie nachfolgend hilfsweise dargelegt werde. Der klägerische Vorwurf sei deshalb bereits im Ansatz verfehlt, weil er von einem unzutreffenden Verständnis der Funktionsweise einer Fahrkurvenerkennung ausgehe.

18
Wie die oben bereits erwähnten Messungen des KBA im Rahmen der Untersuchungskommission … zeigen, gehe auch der klägerische Vorwurf zur Fahrkurvenerkennung ins Leere. Wie bereits dargestellt, haben die Messungen des KBA zu variierten Prüfbedingungen gezeigt, dass der streitgegenständliche … Motor bei voller Funktionsfähigkeit aller abgasbehandelnden Bauteile die gesetzlich vorgegebenen Abgasgrenzwerte einhalte. Dies erfolge unabhängig von einer Fahrkurvenerkennung. Die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems werde im normalen Fahrbetrieb gegenüber dem Prüfstandsbetrieb nicht in einer Art und Weise verringert, die den Vorwurf einer unzulässigen Abschalteinrichtung begründen könnte. Auf Basis der bisherigen Messungen des KBA gebe es keine im Prüfstandsbetrieb optimierende Funktion, die erforderlich wäre, um die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Dies habe das KBA jüngst im Rahmen amtlicher Auskünfte gegenüber Gerichten in Parallelverfahren bestätigt. So habe das KBA in einer amtlichen Auskunft gegenüber dem Landgericht Bayreuth vom 8. Oktober 2020 (Anlage B 17) darauf hingeweisen, dass die Fahrkurvenerkennung nach den vom KBA durchgeführten Messungen keinen Einfluss auf die Emissionen habe: „Ergebnis dieser Untersuchung war, dass eine Fahrkurve in dem Fahrzeug appliziert ist, welche jedoch keinen Einfluss auf die Emissionen hat. Es konnte keine Unzulässigkeit bei der softwareseitigen Überprüfung der Motorsteuerungs-Software festgestellt werden.“ Auch stellte das KBA in einer amtlichen Auskunft an das Oberlandesgericht Stuttgart vom 13. November 2020 (Anlage B 18) klar, dass eine Fahrkurvenerkennung als solche nicht unzulässig sei. Vielmehr komme es darauf an, ob eine Fahrkurvenerkennung zur Einhaltung von Emissionsgrenzwerten genutzt werde. Genau dies sei nach den vom KBA durchgeführten Messungen des KBA an …-Fahrzeugen jedoch nicht der Fall, da die Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte auch ohne die Nutzung der Fahrkurvenerkennung einhielten. „Die Funktion „Umschaltlogik“ in der Motorsteuerung der Aggregate des Entwicklungsauftrags

(EA) … wird seitens des KBA nicht als unzulässige Abschalteinrichtung beurteilt. Der bloße Verbau einer Fahrkurvenerkennung ist nicht unzulässig, solange die Funktion nicht als Abschalteinrichtung gemäß Art. 3 Abs. 10 der Verordnung (EG) 715/2007 genutzt wird. Prüfungen im KBA zeigen, dass auch bei Deaktivierung der Funktion die Grenzwerte in den Prüfverfahren zur Untersuchung der Auspuffemissionen nicht überschritten werden, sodass es sich nicht um eine unzulässige Abschalteinrichtung handelt."

19
Ergänzend wird zu den Einzelheiten des weiteren Sachvortrags sowie insbesondere den vertretenen Rechtsauffassungen der Parteien und den diesbezüglich ausgetauschten Argumenten auf die zur Akte genommenen Schriftsätze nebst den zugehörigen Anlagen Bezug genommen.

20
Das Gericht hat mit vorheriger Zustimmung der Parteien mit Beschluss vom 21.02.2022 (Bl. 135 f. d.A.) eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren beschlossen.

Entscheidungsgründe

21
I. Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist das angerufene Gericht bereits aufgrund rügeloser Einlassung gemäß § 39 ZPO örtlich zuständig.

22
II. Die Klage ist unbegründet. Die Klägerin hat im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Autokauf keine Ansprüche auf Schadensersatz gegen die Beklagte. Ansprüche ergeben sich vorliegend insbesondere nicht aus Delikt.

Im Einzelnen:

23
1. Hinsichtlich eines Schadensersatzanspruches der Klägerin aus § 826 BGB fehlt es bereits an der hinreichend substantiierten Darlegung einer vorsätzlichen und sittenwidrigen Schädigungshandlung der Beklagten. Dies würde zunächst voraussetzen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug überhaupt über eine unzulässige Abschalteinrichtung verfügt und zusätzlich die Beklagte hierüber getäuscht hätte.

24
Betreffend des streitgegenständlichen Fahrzeugs gab es unstreitig keine Rückrufmaßnahme des KBA.

25
Bereits der von der Beklagten zitierte „Bericht der Untersuchungskommission … kommt zum Ergebnis (Seite 12), dass sich Hinweise, die aktuell laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe … seien ebenfalls von Abgasmanipulationen betroffen, sich auf Grundlage der Überprüfungen als unbegründet erwiesen hätten.

26
Das KBA hat zudem in amtlichen Auskünften gegenüber Gerichten in Parallelverfahren mitgeteilt, dass an Fahrzeugen mit Motoren der Reihe … keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt worden seien. Das Kraftfahrtbundesamt hat im Zusammenhang mit den Motoren … umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Im Rahmen einer Softwareanalyse sei das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgeschlossen worden. Das KBA hat auch bestätigt, dass eine unzulässige Zykluserkennung nicht vorliege.

27
Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, diese Ergebnisse zu überprüfen, sofern nicht ausreichend substantiierte Gründe dafür vorgetragen sind, wonach diese Überprüfungen nicht fachgerecht erfolgt seien oder sonst aus zu benennenden Gründen zu falschen Ergebnissen geführt hätten, zumal es sich vorliegend um fachkundige Prüfungen aufgrund einer Anordnung durch die zuständige Fachbehörde handelt. Konkrete Anhaltspunkte diesbezüglich werden seitens der Klägerin nicht vorgebracht. Das Angebot eines Sachverständigenbeweises durch die Klägerin zur Behauptung, das Fahrzeug enthalte unzulässige Abschalteinrichtungen bzw. ein unzulässiges Thermofenster stellt einen Ausforschungsbeweis dar.

28

Allein die Tatsache, dass die Fahrzeugherstellerin in anderen Modellen (möglicherweise) unzulässige Abschalteinrichtungen verwendet haben könnte, begründet aus prozessualer Sicht keinen „Generalverdacht“ zu deren Lasten, den sie widerlegen muss.

29
Die Klagepartei hat das Vorliegen einer wie auch immer gearteten illegalen Abschalteinrichtung nicht ausreichend substantiiert dargelegt.

30
Ein amtlicher Rückruf für das streitgegenständliche Fahrzeug wegen etwaiger unzulässiger Abschalteinrichtungen existiert nicht, wie auch das Kraftfahrtbundesamt bei dem streitgegenständlichen Motorentyp bislang trotz umfangreicher Prüfung keine unzulässige Abschalteinrichtung, insbesondere auch keine unzulässige Zykluserkennung, festgestellt hat.

31
In einer gleich gelagerten Fallgestaltung führt das OLG Bamberg in seinem Urteil vom 29.09.2020, Az. 5 U 469/19 aus:

„Soweit der Kläger behauptet, dass der in seinem Fahrzeug verbaute Motor über eine unzulässige Abschalteinrichtung verfüge, so dass bei der Überprüfung der Abgaswerte auf einem Prüfstand zum Nachweis der gesetzlichen Voraussetzungen für die öffentlich-rechtliche Zulassung durch die verwendete Software ein anderer Betriebsmodus eingeschaltet werde, als bei Normalbetrieb, da nur so die gesetzlich geforderten Grenzwerte, welche für die Erteilung der öffentlich-rechtlichen Zulassung eingehalten werden müssen, erreicht würden, was bei normalem Betrieb im Verkehr nicht der Fall sei, und so die Zulassung zum öffentlichen Verkehr erschlichen worden sei, handelt es sich um einen rechtsmissbräuchlichen und damit prozessual unzulässigen „Vortrag ins Blaue hinein“. Die dafür angebotenen Beweise sind unzulässige Ausforschungsbeweise. Dies stellt ein willkürliches Vorgehen dar, das rechtsmissbräuchlich und deshalb prozessual unzulässig ist.

Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruches ist bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat. Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisaufnahme einzutreten und dabei gegebenenfalls den benannten Zeugen oder einem Sachverständigen die Streitfragen zu unterbreiten (vergleiche BGH, NJW 2020, 1740 mit vielen Rechtsprechungsnachweisen). Weiter ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, diese aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann. Eine Behauptung ist jedoch dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „auf das Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlichen Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vergleiche BGH a.a.O.). Unter Zugrundelegung dieser Rechtsgrundsätze stellt der oben dargestellte Vortrag des Klägers eine Behauptung „ins Blaue hinein“ dar. Der Kläger trägt keinerlei konkrete Anhaltspunkte vor, weshalb er der Auffassung ist, dass in dem Motor seines Fahrzeuges eine unzulässige Abschalteinrichtung in Bezug auf den Umfang des mengenmäßigen Abgasausstoßes während des Betriebs auf einem Prüfstand verbaut ist, sowie dass die öffentlich-rechtliche Zulassung zum Betrieb des Motors im Verkehr erschlichen worden ist, obwohl die dazu erforderliche Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nicht gegeben war. Der Kläger trägt nicht vor, dass vom Kraftfahrtbundesamt ein Rückruf der Fahrzeuge des Typs … angeordnet wurde, weil die gesetzlich geforderten Abgasgrenzwerte für die Zulassung zum Verkehr tatsächlich nicht eingehalten werden und die Zulassung zum öffentlichen Verkehr durch das Kraftfahrtbundesamt aufgrund der Verwendung einer

unzulässigen Abschalteinrichtung für den normalen Betrieb während des Prüfzyklus auf dem Prüfstand gesetzeswidrig erschlichen wurde. Es wird auch nicht vorgetragen, dass überhaupt ein Rückruf dieses Fahrzeugtyps oder andere Maßnahmen angeordnet wurden, weil die Abgaswerte im täglichen Betrieb die gesetzlich vorgegebenen Werte nicht einhalten. Vielmehr ergibt sich aus der Bundestagsdrucksache 19/1535, dass das Kraftfahrtbundesamt Fahrzeuge dieses Typs selbst geprüft und keine Beanstandungen ausgesprochen hat. Die vorgelegten Messungen und Berichte der Bundesumwelthilfe sowie der anderen Organisationen sind nicht ausreichend, um zu belegen, dass in dem Motor eine unzulässige Abschalteinrichtung in Bezug auf die Erreichung der Zulassung zum öffentlichen Verkehr vorliegt. Diese Messungen beziehen sich offensichtlich auf die Nutzung des Fahrzeuges beim täglichen Gebrauch im öffentlichen Verkehr. Dass diese Werte stets von den im Prüfzyklus gemessenen Werten abweichen, ist allgemein bekannt. Aus diesen so ermittelten Werten lässt sich nicht entnehmen und der Schluss ziehen, dass durch Manipulation des Prüfvorganges die Abgaswerte entgegen den rechtlichen Ahforderungen reduziert wurden, so dass die öffentlich-rechtliche Zulassung erschlichen wurde. Es liegt auch kein Vortrag vor, dass wegen der Manipulation der Prüfergebnisse der Abgaswerte von Behörden gegenüber der Beklagten Beanstandungen ausgesprochen wurden oder Maßnahmen zur Reduzierung der Mengenwerte des Abgasausstoßes bis zum Erreichen der gesetzlichen Grenze ergriffen wurden. Der Kläger trägt auch nicht vor, dass deshalb von ihm entweder durch das Kraftfahrtbundesamt oder durch die Beklagte gefordert wurde, sein Fahrzeug in eine Werkstatt zu bringen, damit die dazu erforderliche Softwareänderung des Motors vorgenommen wird, damit geringere Abgasgrenzwerte eingehalten werden. Der Vortrag des Klägers stellt letztendlich nur darauf ab, dass bei … bei einem Motor eine solche rechtswidrige Abschalteinrichtung verwendet wurde, um zu behaupten, dass dies auch bei allen Dieselmotoren der Beklagten der Fall sein muss. Dies ist ein Behaupten „ins Blaue hinein“, bei dem die angebotenen Beweismittel der Ausforschung dienen und letztendlich überhaupt erst so die Tatsachengrundlage für den geltend gemachten Anspruch liefern sollen, da ansonsten keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen des behaupteten Sachverhalts vorliegen. Ein solches Vorgehen ist willkürlich und wegen Rechtsmissbrauchs unbeachtlich (vergleiche BGH NJW-RR 09, 1236; 13, 9; BGH WM 15, 1562).“

32
Das OLG Bamberg hat diese Rechtsprechung in weiteren gleich gelagerten Fällen fortgeführt. Insoweit wir auch auf die Entscheidungen des OLG Bamberg in den Verfahren 6 U 53/21, 6 U 81/21, 3 U 113/21, 3 U 52/21, 3 U 136/21, 3 U 153/21 und 3 U 202/21 hingewiesen.

33
Das erkennende Gericht macht sich diese zutreffenden und auf den vorliegenden Rechtsstreit übertragbaren Feststellungen zu eigen und schließt sich diesen Ausführungen für den hier vorliegenden Sachverhalt vollumfänglich an.

34
2. Auch legt die Klägerpartei im Übrigen die Wirkungsweise einer etwaigen Abschalteinrichtung nicht substantiiert dar. Sie legt insbesondere nicht dar, welche konkreten Abgaswerte jeweils mit und ohne Einsatz der behaupteten Abschalteinrichtungen beim streitgegenständlichen Fahrzeug erzielt werden und ob die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte gerade aufgrund des Einsatzes dieser Einrichtungen nicht eingehalten werden.

35
3. Weiterhin ist ein der Klägerin entstandener Schaden nicht ersichtlich. Voraussetzung für einen Schaden wäre, dass eine Betriebsuntersagung hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs droht. Das Kraftfahrtbundesamt hat jedoch trotz Prüfung gerade keine unzulässige Abschalteinrichtung bei den Fahrzeugen mit Motor … festgestellt und in verschiedenen amtlichen Auskünften ausdrücklich bestätigt, dass die Fahrzeuge mit Motor … keine unzulässige Abschalteinrichtung aufweisen, so dass Anhaltspunkte für eine drohende Betriebsuntersagung nicht vorliegen (siehe auch OLG Bamberg, Verfahren 6 U 31/21).

36
4. Ein Anspruch der Klägerin aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB kommt ebenfalls bereits mangels Täuschung nicht in Betracht, zumal bereits nicht erkennbar ist, wer von der am Vertragsschluss nicht beteiligten Beklagten die Klägerin wann worüber konkret getäuscht haben soll. Darüber hinaus fehlt es an einer Stoffgleichheit eines etwaigen Vermögensvorteils.

37

5. Auch etwaige weitere deliktische Anspruchsgrundlagen scheiden ebenfalls aufgrund der vorgenannten Erwägungen aus.

38
Die Klage war insgesamt als unbegründet abzuweisen.

39
III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.