

Titel:

Klageabweisung, Feststellungsinteresse, Prozessökonomie, Schadensersatzanspruch, Verjährung, Sittenwidrigkeit, Täuschung

Schlagworte:

Klageabweisung, Feststellungsinteresse, Prozessökonomie, Schadensersatzanspruch, Verjährung, Sittenwidrigkeit, Täuschung

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 02.05.2022 – 1 U 47/22

OLG Bamberg, Beschluss vom 27.05.2022 – 1 U 47/22

BGH, Urteil vom 01.10.2025 – VIa ZR 849/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Rechtsstreits hat der Kläger zu tragen.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Leistung von Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 26.805,20 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger begehrt von der Beklagten die wirtschaftliche Rückabwicklung eines Pkw-Kaufs wegen behaupteter unzulässiger Abschaltvorrichtungen des Pkw-Motors.

2

Der Kläger kaufte im November 2015 bei der Beklagten den VW Tiguan Sport & Style 2.0 I TDI SCR mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) ... für 29.982,04 € zuzüglich 545 € an Nebenkosten, die unter anderem für eine Erlebnisabholung berechnet worden sind (Anlage K50.1). Im VW ist von der Beklagten entwickelte Dieselmotor vom Typ EA 288 mit der Schadstoffklasse Euro 6 verbaut.

3

Der Dieselmotor EA 288 verfügt über ein Abgasrückführungssystem und einen SCR-Katalysator (sog. AdBlue-Technologie), die in Wechselwirkung zueinander stehen mit dem Ziel, die Stickoxidemissionen (NOx-Emissionen) zu reduzieren.

4

Für den Tiguan des Klägers gibt es keinen amtlichen Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen im Abgasverhalten.

5

Der Kläger ließ die Beklagte vorgerichtlich vergeblich mit Anwaltsschriftsatz vom 19.07.2021 (Anlage KO) zur Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung, das zur Zahlung von 25.809,13 €, auffordern.

6

In der letzten mündlichen Verhandlung am 13.12.2021 (Blatt 380 [381] der Akte) wies der VW einen Kilometerstand von 54.284 km auf.

7

Der Kläger lässt behaupten, die Beklagte habe das Fahrzeug vorsätzlich aus reinem Gewinnstreben manipuliert und dabei die Schädigung von Gesundheit und Umwelt zumindest billigend in Kauf genommen.

Der Klagepartei(sic!) sei dadurch ein Schaden entstanden. Auch bei Fahrzeugen der Motorbaureihe EA 288 werde eine Manipulationssoftware verwendet, die zu einem nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprechendem Emissionsverhalten und zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch führe. Das Fahrzeug sei mit verschiedenen Manipulationen ausgestattet, die dafür sorgten, dass die oben genannten(sic!) Werte lediglich auf dem Prüfstand aber nicht im Straßenverkehr erreicht würden; aus diesem Grund handle es sich bei den Manipulationen um Abschaltvorrichtungen. Hätte die Klagepartei gewusst, dass das Fahrzeug manipuliert worden sei und nur mit Hilfe unterschiedlicher Abschaltvorrichtungen die Abgasnorm auf dem Prüfstand erfülle, hätte sie von dem Erwerb Abstand genommen.

8

Im streitgegenständlichen Fahrzeug(sic!) verwende die Beklagte mindestens eine Software, die dazu führe, dass die Emissionsgrenzwerte nur auf dem Prüfstand, nicht jedoch im Realbetrieb eingehalten werden würden. An dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien verschiedene unzulässige Manipulationen vorhanden. Verbaut seien nämlich ein Thermofenster, eine Zyklus-/Prüfstanderkennung, eine Aufwärmstrategie, eine Manipulation von Warnmeldung der On-Board-Diagnose (OBD) sowie des Batterieladevorgangs, eine AdBlue-Minderdosierung sowie Schaltpunktveränderungen bei Automatikgetriebe.

9

Das Thermofenster führe dazu, dass die in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur erfolgende Abgasreinigung durch eine Software der Motorsteuerung so festgelegt werde, dass es auf dem temperierten Prüfstand gemäß Neuem Europäischem Fahrzyklus (NEFZ) immer zu einer vollständigen Abgasreinigung komme, während die Abgasrückführung im Realbetrieb nur in einem sehr reduzierten Rahmen stattfinde. Das Thermofenster sei allerdings nicht zum Motor- oder Bauteileschutz notwendig, da eine funktionierende Abgasrückführung nach dem aktuellen Stand der Technik möglich sei. Dass hingegen ein Thermofenster die Emissionswerte im realen Fahrbetrieb bei Fahrzeugen mit EA288-Motor steuere, zeigten beispielhaft entsprechende Messergebnisse der Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH). Selbst das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) komme zu dem Ergebnis, dass bereits ab 10 Grad Celsius ein NOx-Wert in Höhe des 3-fachen Grenzwerts zu verzeichnen sei.

10

Über die Zyklus-/Prüfstanderkennung ermittle das Fahrzeug an Hand unterschiedlicher Parameter, ob es sich in einer NEFZ-Prüfsituation befinde und nehme in solch einem Fall eine Maximierung verschiedener Systeme der Abgasreinigung vor, während im Realbetrieb die Systeme der Abgasreinigung weitestgehend zurückgefahren oder ganz ausgeschaltet werden würden.

11

Auf diese Prüfstanderkennung baue die Aufwärmstrategie auf. Denn werde registriert, dass das Fahrzeug auf dem Prüfstand betrieben werde, aktiviere sich ein Aufheizmodus, der dafür Sorge, dass die Abgasreinigungssysteme schneller Betriebstemperatur und damit einhergehend Effizienz erreichten; außerhalb des Prüfstands sei dieser Modus jedoch deaktiviert.

12

Das OBD sei ebenfalls manipuliert worden. Dieses System überwache während des Fahrbetriebs die abgasbeeinflussende Systeme und sei teilweise ausgeschaltet, da andernfalls angesichts der genannten Manipulationen die Kontrollleuchten dem Fahrer anzeigen würden, dass mehr Schadstoffe ausgestoßen werden würden, als nach den Zulassungsgrenzwerten erlaubt.

13

Weiterhin sei auch die Autobatterie Teil der Manipulationen. Denn im normalen Fahrbetrieb werde diese ständig über die Lichtmaschine nachgeladen, was zu Lasten des Verbrauchs gehe. Während der NEFZ-Prüfsituation finde hingegen kein Ladevorgang statt, so dass der Kraftstoffverbrauch deutlich gesenkt werden könne. Hierdurch entstünden niedrigere und damit attraktivere Werte, die dem Endverbraucher suggerierten, dass er ein besonders sparsames Fahrzeug erworben habe.

14

Des Weiteren seien bei der Ausrüstung des Fahrzeugs mit einem SCR-Katalysator ebenso illegale Veränderungen vorgenommen worden. Jener Katalysator verwende den Harnstoff AdBlue, der den Abgasen beigemischt werde, um die Emissionen zu reduzieren. Angesichts der Relation zwischen dem

Fassungsvermögen des separaten AdBlue-Tanks und dem Bedarf an AdBlue für eine ordnungsgemäße Abgasreinigung stehe aber nicht ausreichend AdBlue zur Verfügung, um die Emissionen durch den SCR-Katalysator ausreichend zu reduzieren. Aus diesem Grund werde nur auf dem Prüfstand ausreichend AdBlue genutzt, um die Nox-Emissionen gemäß der vorgegebenen Grenzwerte zu reduzieren, während im Realbetrieb weniger Harnstoff verwendet werde, d.h. die Verwendung von AdBlue werde auf Kosten der Emissionswerte reduziert.

15

Zuletzt würden bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe auf dem Prüfstand durch das Getriebesteuergerät höhere Schaltpunkte im Vergleich zum Straßenmodus angeordnet, was dazu führe, dass auf dem NEFZ-Prüfstand niedrigere Emissionen ausgestoßen werden würden. Im Normalbetrieb sei so eine Schalteinstellung jedoch völlig ineffizient, so dass diese ausschließlich auf dem Prüfstand zum Einsatz komme. Dies bilde letztlich auch den Hintergrund, dass es Anfang 2020 zu über 30.000 Rückrufen von Fahrzeugen des VW-Konzerns durch das KBA gekommen sei, darunter auch wieder(sic!) ein T6 mit EA288 Motor

16

Die Motivation der Beklagten hinter diesen Manipulationen sei ein rücksichtsloses Gewinnstreben um jeden Preis, selbst um den Preis von Umwelt und Gesundheit. Die Beklagte habe vorgegeben, dass das streitgegenständliche – ebenso wie alle weiteren mit dem streitgegenständlichen Motortyp ausgestatteten Fahrzeuge – die gesetzlichen Grenzwerte nicht nur einhalten, sondern sogar deutlich unterbieten würde. Dies habe sie nicht nur subversiv verbreitet, indem die Grenzwerte schlicht angegeben habe; die Beklagte habe vielmehr aktiv und vorsätzlich verbreitet, dass Fahrzeuge mit dem streitgegenständlichen Motortyp besonders umweltfreundlich und die Emissionswerte besonders gering seien.

17

Der Kläger meint, die Beklagte habe ihn durch ihr bewusstes und gewolltes Verhalten in sittenwidriger Art und Weise in seinem Vermögen geschädigt. Die Handlungen der Beklagten seien höchst verwerflich und auf unterster moralischer Stufe angesiedelt. Allein ihr Gewinnstreben habe die Beklagte veranlasst, den finanziellen Schaden unzähliger Kunden und nicht absehbare Folgen für die Umwelt billigend in Kauf zu nehmen.

18

Sonstige Fahrzeugmanipulationen seien beim Verhalten des NOx-Speicherkatalysators festzustellen sowie bei den Geräuschemissionen, die im NEFZ-Prüfstandlauf deutlich geringer seien als im realen Fahrbetrieb. Mit letzterem würden die Geräuschpegelgrenzwerte gemäß der VO (EU) 540/2014 vom 16.04.2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen umgangen.

19

Hauptansatzpunkt der Klage sei auch nicht das Thermofenster, sondern dass die Beklagte eine Prüfzykluserkennung (Fahrkurve) einsetze und durch diese Fahrkurve Einfluss auf das Emissionsverhalten genommen werde.

20

Neben der Rückabwicklung des Kaufs sei zugleich die weitere Einstandspflicht der Beklagten festzustellen, da der Schaden der Klagepartei nicht abschließend geklärt sei, da noch nicht absehbar sei, welche Schäden der Klagepartei entstehen und wie hoch diese sein würden. Die Schäden seien mithin bis heute nicht vollständig bezifferbar. Im Raum stünden vor allem steuerliche Schäden, Rechtsverfolgungskosten wegen Stilllegungsandrohung oder gegen den Verkäufer.

21

Der Kläger beantragt wie folgt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klagepartei € 25.805,20 zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz p.a. seit dem 03.08.2021 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Tiguan 2,0 I TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer: ...

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für weitere Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei das Fahrzeug VW Tiguan 2,0 I TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer: WVGZZZ5NZGW560853) dahingehend beeinflusst hat, dass dieses

hinsichtlich der Abgasstoffmenge im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr.

hilfsweise:

2.

Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei in den Motor, Typ EA 288, des Fahrzeugs VW Tiguan 2,0 I TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer: ...) eine unzulässige Abschalteneinrichtung in der Form einer Software eingebaut hat, welche bei Erkennung standardisierter Prüfstandsituationen (NEFZ) die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Stickoxide (NOx) entstehen und Stickoxidemissionsmesswerte reduziert werden, und die im Normalbetrieb Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb setzt, so dass es zu einem höheren NOx -Ausstoß führt.

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet.

4. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klagepartei vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 2.296,70 zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz p.a. seit dem 03.08.2021 zu zahlen.

22

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

23

Sie ist der Auffassung, es liege gerade keine unzulässige Abschalteneinrichtung vor. Dies habe der Untersuchungsbericht des KBA aus dem April 2016 (Anlage B1) ebenso festgehalten wie das BMVI in einer T.-Mitteilung vom 12.09.2019 (Anlage B2). Dass tatsächlich keine unzulässige Abschalteneinrichtung zum Einsatz komme, habe das KBA in einer amtlichen Auskunft vom 12.10.2020 (Anlage B16) jüngst gegenüber dem Landgericht Freiburg im Breisgau in einem Parallelverfahren bestätigt, in dem ebenfalls ein EA288-Fahrzeug mit Abgasnorm Euro 6 streitgegenständlich gewesen sei.

24

Unbeschadet dessen scheidet hier eine sittenwidrige Schädigung schon auf Grund der Tatbestandswirkung der unverändert wirksamen Typgenehmigung aus. Der Kläger stütze seine vermeintlichen Ansprüche mithin ohne Erfolg auf deliktische Anspruchsgrundlagen. Vertragliche Ansprüche würden hingegen nicht geltend gemacht, diese wären allerdings auch verjährt – die Einrede der Verjährung werde erhoben.

25

Die Klage sei schon unschlüssig, da für den Kläger rein spekulative Behauptung einer illegalen Abschalteneinrichtung „ins Blaue hinein“ vorgetragen würden, die keine Beweiserhebung rechtfertigten; es reiche insbesondere nicht zur Substantiierung aus, auf anderen Fahrzeugtypen mit anderen Motoren und dort vorliegende unzulässige Abschalteneinrichtungen zu verweisen. Ausreichende Anhaltspunkte für den Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug habe der Kläger jedenfalls nicht aufgezeigt.

26

Letztlich hätten die Messungen des KBA zu variierten Prüfbedingungen aber auch gezeigt, dass das bei den EA288-Motoren verwendete Abgassystem bei voller Funktionsfähigkeit aller abgasbehandelnden Bauteile die gesetzlich vorgegebenen Abgasgrenzwerte einhalte, und dies selbst bei nicht verpflichtenden Real-Driving-Emissions-Messungen (sog. RDE-Messungen).

27

Ein regulatorisches Verbot einer Fahrkurven- oder Zykluserkennung als solcher gebe es hingegen nicht; insbesondere sei eine Fahrkurven- oder Zykluserkennung nicht gleichbedeutend mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung. So habe das KBA in einer amtlichen Auskunft gegenüber dem Landgericht Bayreuth vom 08.10.2020 (Anlage B17) entsprechend darauf hingewiesen, dass die Fahrkurvenerkennung nach den vom KBA durchgeführten Messungen keinen Einfluss auf die Emissionen habe. Das Gleiche habe das KBA

in amtlichen Auskünften an das Oberlandesgericht Stuttgart vom 13.11.2020 (Anlage B18) sowie vom 15.12.2020 auf Anfrage des Landgerichts Bayreuth (Anlage B15) erklärt.

Entscheidungsgründe

28

Die Klage ist teilweise unzulässig (dazu unter A. I.) sowie im zulässigen Umfang unbegründet (sodann unter A. II.).

A.

29

I. Der Feststellungsantrag zu 2.) ist unzulässig.

30

Dem Kläger fehlt für diesen Antrag das berechtigte Interesse im Sinne des § 256 Abs. 1 ZPO.

31

Das für einen Feststellungsantrag notwendige berechtigte Interesse fehlt stets dort, wo der Kläger sein Rechtsschutzinteresse auch im Wege einer Leistungsklage erreichen kann. Denn in einem solchen Fall gebietet es die Prozessökonomie, einen Titel zu erwirken, der unmittelbar vollstreckbar ist (vgl. Foerste, in: Musielak/Voit, ZPO, 18. Auflage 2021, § 256 Rdnr. 12).

32

1. Gemessen an dieser Anforderung wäre es dem Kläger hier ohne weiteres möglich gewesen, eine Leistungsklage zu erheben; dies zeigt besonders anschaulich der zu Ziffer 1.) tatsächlich auch gestellte Leistungsantrag. Spätestens mit der grundlegenden Entscheidung des **Bundesgerichtshofs** vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) sind Inhalt, Art und Umfang eines in Fällen wie den vorliegenden bestehenden Schadensersatzanspruchs eines PKW-Käufers geklärt, so dass etwaige Klageanträge hieran ausgerichtet werden können (vgl. **OLG Bamberg**, Urteil vom 28.01.2021, Az. 1 U 23/20, unveröff.).

33

2. Soweit für den Kläger angeführt wird, die Schadensentwicklung sei noch nicht abgeschlossen und eine Leistungsklage deswegen nicht zumutbar, überzeugt dies nicht.

34

In rechtlicher Hinsicht trifft es zwar zu, dass ein Feststellungsinteresse in den Fällen gegeben ist, in denen eine Leistungsklage etwa wegen einer noch ungewissen Anspruchshöhe nicht bezifferbar ist, und dies selbst dann, wenn der Anspruch schon teilweise bezifferbar wäre (vgl. **Foerste**, in: Musielak/Voit, ZPO, 18. Auflage 2021, § 256 Rdnr. 14). Allerdings fehlt es in tatsächlicher Hinsicht nach dem für den Kläger erfolgten Vortrag seiner Prozessbevollmächtigten an einem Vortrag, warum die Schadensentwicklung vorliegend nicht abgeschlossen sein sollte (siehe dazu auch **BGH**, NJW 2020, 2806 [2809]).

35

Insbesondere scheidet die Bezifferung des klägerischen Ersatzverlangens nicht daran, dass (noch) mit möglichen steuerliche Schäden oder Rechtsverfolgungskosten wegen Stilllegungsandrohung oder gegenüber dem Verkäufer zu rechnen wäre. Unbeschadet des für die Qualität des Vortrags der Klägervertreter sprechenden Umstands, dass jedenfalls letztere Schadensposition mit der vorliegenden Klage bereits (unbemerkt?) geltend gemacht wird (= Verkäufer des klägerischen VW Tiguan war nämlich gerade die Beklagte), stehen die angeführten Schäden nicht ernsthaft im Raum. Soweit ersichtlich, wurde selbst im sog. Dieselskandal rund um den Motor EA 189 der Volkswagen AG von keinem einzigen Fahrzeughalter jeweils eine Steuernachzahlung gefordert; es haben auch weder die Finanzverwaltung noch die Politik jemals Steuernachforderungen auch nur in Erwägung gezogen. Aus welchem Grund dies hier anders liegen sollte, erschließt sich nicht. Auch andere den Kläger belastende behördliche Maßnahmen sind nicht ersichtlich; in diesem Zusammenhang bleibt zu beachten, dass angesichts der angestrebten Rückabwicklung des Tiguan für den Kläger auch gar kein Anlass bestünde, gegen etwaige behördliche Stilllegungen anwaltlich vorzugehen; in gleicher Weise bestünde (bei Erfolg des Leistungsantrags) auch kein Anlass mehr, (gesondert) gegen den (vorliegend ohnedies schon in Anspruch genommenen) Verkäufer gerichtlich vorzugehen.

36

II. Im Übrigen ist die Klage zwar zulässig, also insbesondere auch hinsichtlich des mit Blick auf §§ 765, 756 ZPO zur erleichterten Vollstreckung des Leistungsantrag zu 1.) gemäß § 265 ZPO erforderlichen (dazu BGH, NJW 2000, 2663 [2664]) Antrags zu 3.) auf Feststellung des Annahmeverzugs, hat in der Sache aber keinen Erfolg.

37

Der Kläger hat unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Anspruch gegen die Beklagte auf wirtschaftliche Rückabwicklung des im November 2015 samt Vereinbarung einer Erlebnisabholung bei der Beklagten abgeschlossenen Kaufs über den VW Tiguan Sport & Style 2.0 I mit der FIN

38

Mangels Hauptanspruchs hat der Kläger auch keinen Anspruch auf die geltend gemachten Zinsen, die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten oder auf Zahlung vorgerichtlicher Rechtsverfolgungskosten.

39

Dem Klägervorteiler ist es entgegen der seinen Mandanten treffenden Darlegungs- und Beweislast (siehe **Wagner**, in: Münchener Kommentar zum BGB, 8. Auflage 2020, § 826 Rdnr. 55 m.w.N.) und trotz des mit 113 Seiten quantitativ durchaus beachtlichen Umfangs der Klageschrift in qualitativer Hinsicht nicht gelungen, die Voraussetzungen des geltend gemachten Anspruchs hinreichend substantiiert vorzutragen.

40

Orbiter dictum mag dahinstehen, ob die fehlende Substanz im klägerischen Sachvortrag einem Vorgehen mit sog. Musterschriftsätzen geschuldet gewesen sein könnte, was angesichts der durchgehenden Verwendung neutraler Formulierungen naheliegt, die ohne Rücksicht auf die Besonderheiten des hiesigen Einzelfalls ebenso gut auch in jeder beliebigen anderen abstrakt möglichen Fallkonstellation Einsatz finden könnten. So etwa wenn durchgehend von der „Klagepartei“ die Rede ist – als ob es sich bei „dem Kläger“ nicht um eine natürliche Person handeln würde, dessen individuelle Interessen es mit dem hiesigen Prozess zu verfolgen gelte – oder wenn die neutral-abstrakte Floskel vom „streitgegenständlichen Fahrzeug“ Verwendung findet, ohne dass dabei an irgendeiner einzigen Stelle im weiteren Sachvortrag der VW Tiguan des Klägers nochmals konkret benannt wird, oder wenn bspw. auf Seite 8 der Klageschrift auf „oben genannte Werte“ Bezug genommen wird, ohne dass solche Werte „oben“ zuvor genannt worden sind, oder wenn streckenweise probabilistisch vorgetragen wie etwa zu „Schaltpunktveränderungen bei Automatikgetrieben“ (Seiten 10 und 13 der Klageschrift), ohne dass die Ausrüstung des Tiguan des Klägers mit solch einem Getriebe klargestellt wird, oder wenn es auf Seite 9 der Klage (widersprüchlich und unklar) sowohl heißt, im „streitgegenständliche Fahrzeug“ seien „mindestens eine Software“ als auch „verschiedene unzulässige Manipulationen“ eingesetzt. Ein Bezug des gesamten Sachvortrags der Klägervorteiler zum klägerischen VW Tiguan Sport & Style und dessen technischer Konfiguration scheint allein mit der immer wieder eingestreuten Formulierung vom „streitgegenständlichen Fahrzeug“ hergestellt zu werden.

41

1. Etwaige vertragliche Ansprüche aus dem Kauf im November 2015 sind mit Blick auf die zweijährige Verjährungsfrist des § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB (in Verbindung mit § 218 Abs. 1 S. 1 BGB) zum Zeitpunkt der 2021 erhobenen Klage verjährt, so dass die Beklagte zu Recht verweigert, dem klägerischen Anspruchsverlangen (auf vertraglicher Grundlage) nachzukommen, § 214 Abs. 1 BGB.

42

2. Deliktische Ansprüche, insbesondere aus § 826 BGB, scheitern demgegenüber an einem hinreichend substantiierten Vortrag bzgl. der Voraussetzungen eines solchen Anspruchs.

43

a) 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, das heißt mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. 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 (vgl. statt aller **BGH**, NJW 2019, 2164 [2165] oder NJW 2017, 250 [252]). Bei der Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und

Beweggründe des Handelnden ankommen, um die Bewertung des Verhaltens als verwerflich zu rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (**BGH**, NJW 2017, 250 [252]). 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 (**BGH**, NJW 2019, 2164 [2165] m.w.N.).

44

Bei der Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, um die Bewertung des Verhaltens als verwerflich zu rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (**BGH**, NJW 2017, 250 [252]). 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 (**BGH**, NJW 2019, 2164 [2165] m.w.N.; vgl. ferner **OLG Bamberg**, Hinweisbeschlüsse vom 26.11.2021, Az. 5 U 88/21 oder vpm 08.11.2021, Az. 5 U 277/21, jeweils unveröff.).

45

In Bezug auf den für den Kläger geleisteten Vortrag, im „streitgegenständlichen Fahrzeug“ – also im VW Tiguan Sport & Style – sei(en) eine/mehrere Abschaltvorrichtung(en) verbaut, bedeutet dies, dass eine Prüfstanderkennungssoftware mit Umschaltlogik vorliegen muss, wie dies beim VW-Motor EA 189 der Fall gewesen ist; das heißt es dürften nicht allein gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen werden, sondern mit der/den geltend gemachten Abschaltvorrichtung(en) muss ein System zur planmäßigen Verschleierung des Vorgehens geschaffen worden sein. Kurzum, die technische Ausstattung des Fahrzeugs muss auf die „Überlistung“ der Prüfungssituation ausgelegt sein (siehe **BGH**, Urteile vom 16.09.2021, Az. VII ZR 190/20, BeckRS 2021, 30607 Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 286/20, BeckRS 2021, 30338 Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 321/20, BeckRS 2021, 30608 Rdnr. 19; Ders., NJW 2021, 921 [922] m. Anm. **Schaub**, NJW 2021, 924; ferner **OLG Düsseldorf**, Urteil vom 12.03.2020, Az. I-5 U 110/19, BeckRS 2020, 9904 Rdnr. 28; vgl. hierzu auch jeweils **OLG Bamberg**, Beschluss vom 14.12.2021, Az. 8 U 212/21, unveröff., oder Urteil auf Grund der Verhandlung vom 22.09.2021, Az. 8 U 24/21, unveröff., oder Hinweisbeschluss vom 30.08.2021, Az. 3 U 18/20, unveröff., oder Urteil vom 17.12.2020, Az. 1 U 8/20, BeckRS 2020, 39666 Rdnr. 17, oder Hinweisbeschluss vom 31.03.2020, Az. 3 U 57/19, BeckRS 2020, 9901, Rdnr. 17; siehe ferner **OLG Köln**, Beschluss vom 04.07.2019, Az. 3 U 148/18, BeckRS 2019, 15640 Rdnr. 5).

46

b) Diese Voraussetzungen liegen nicht vor, unbeschadet der Frage, welche und wie viele Abschaltvorrichtungen für den klägerischen Tiguan seitens des Klägervertreters nun konkret angeführt sein sollen.

47

aa) Es kann in diesem Zusammenhang dahinstehen, ob die Frage der Zulässigkeit bzw. Sittenwidrigkeit der für den Kläger geltend gemachten Einrichtung der Motorsoftware überhaupt der zivilgerichtlichen Überprüfung seitens des hiesigen Landgerichts zugänglich oder aber ob diese Frage einer Überprüfung auf Grund der vorausgegangenen verwaltungsbehördlichen Einordnung entzogen ist (zu letzterem **OLG Stuttgart**, Urteil vom 22.09.2020, Az. 16a U 55/19, BeckRS 2020, 25570 Rdnr. 46) oder aber ob der Beklagten unter Umständen schon darum nicht das Verdikt der Sittenwidrigkeit angelastet werden kann, weil das KBA schon im Rahmen der Erteilung der Typenzulassung die Art der Einrichtung der Motorsteuerung nach Prüfung für beanstandungsfrei erachtet hat (vgl. dazu **OLG Bamberg**, Beschluss vom 28.10.2021, Az. 5 U 173/21, unveröff.).

48

Dies deshalb, weil die Behauptungen für den Kläger, im VW Tiguan sei(en) eine/mehrere unzulässige Abschaltvorrichtung(en) verbaut, jedwede Substanz fehlte. Der diesbezügliche Sachvortrag bot keinen Anlass zur Durchführung einer Beweisaufnahme, da er ersichtlich „ins Blaue hinein“ oder „aufs Geratewohl“ erfolgt ist.

49

bb) Eine Beweiserhebung zu den substanzarmen Behauptungen hätte zu einer reinen Ausforschung geführt, die nur im Ausnahmefall in Betracht kommt. Denn zwar kann es einer Partei nicht verwehrt werden, im Zivilprozess Tatsachen zu behaupten, über die sie weder genaue Kenntnis hat noch erlangen kann, welche sie aber gleichwohl nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält (**BGH**, NJW-RR 2003, 69 [70]; NJW

1995, 2111 [2112]). Allerdings entspricht es der Rechtsprechung des **Oberlandesgerichts Bamberg** (z.B. Beschluss vom 31.03.2020, Az. 3 U 57/19, BeckRS 2020, 9901 – in Auseinandersetzung mit der Rspr. des BGH, NJW 2020, 1740; vgl. auch jeweils **OLG Bamberg**, Hinweisbeschluss vom 30.08.2021, Az. 3 U 18/20, oder Urteil vom 18.03.2021, Az. 1 U 341/19, jeweils unveröff.), dass jedenfalls dann keine Beweisaufnahme geboten ist, wenn die zum Beweis gestellte Behauptung ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhaltes willkürlich aufgestellt worden ist.

50

cc) Für den Kläger sind keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vorgetragen worden, dass gerade in seinem Tiguan mit dem Dieselmotor EA 288 und der Schadstoffnorm Euro 6 eine/mehrere Abschaltseinrichtung(en) verbaut sein könnte(n).

51

Für die Richtigkeit seiner Behauptungen hat er nicht den geringsten greifbaren Anhaltspunkt vorgetragen. Konkrete Indizien für die Richtigkeit seiner Behauptungen hat er nicht aufgezeigt.

52

(1) Derartige Indizien könnten sich etwa aus publizierten behördlichen oder sonstigen Untersuchungen zum streitgegenständlichen Fahrzeug ergeben, aus eigenen Ermittlungen und Untersuchungen des Klägers, aus einem behördlich angeordneten Rückruf für den VW, aus Verlautbarungen oder Maßnahmen des KBA und vielem mehr. Nichts dergleichen ist klägerseits dargelegt worden. So liegt für den VW Tiguan des Klägers insbesondere kein Rückruf des KBA wegen unzulässiger Abschaltseinrichtungen vor. Soweit für den Kläger auf „über 30.000 Rückrufe von Fahrzeugen des VW-Konzerns durch das KBA seit Anfang 2020“ einschließlich eines solchen zu einen „T6 mit EA 288 Motor“ verwiesen ist, kann dem kein Bezug zum hiesigen Rechtsstreit und damit eine Relevanz für die dem Kläger obliegende Substantiierungslast entnommen werden; es ist schon nicht ersichtlich, dass sich jene Rückrufe auf einen Dieselmotor bezögen, der mit dem im klägerischen Tiguan eingebauten vergleichbar wäre. Beanstandungen bzgl. anderer Motoren oder Fahrzeuge geben jedenfalls keinerlei Auskunft oder Rückschluss auf die Art der Konfiguration des hiesigen Motors; vielmehr legt der Umstand, dass – gerade und ggf. im Gegensatz zu anderen Motoren- bzw. Fahrzeugtypen – beim Tiguan des Klägers gerade keine Beanstandungen seitens des KBA wegen unzulässiger Abschaltseinrichtungen vorliegen, die Schlussfolgerung nahe, dass sein VW dann entsprechend von keinen Manipulationen betroffen ist. Der Kläger setzt sich zudem auch nicht mit dem Vortrag der Beklagten auseinander, wonach nicht nur der Untersuchungsbericht des KBA (Anlage B1) und das BMVI (Anlage B2) im Dieselmotor EA 288 keine unzulässigen Abschaltseinrichtung festgestellt hätten, sondern wonach das KBA in amtlichen Auskünften vom 12.10.2020 (Anlage B16) gegenüber dem Landgericht Freiburg im Breisgau bzgl. eines EA 288-Fahrzeugs mit Abgasnorm Euro 6 sowie vom 08.10.2020 (Anlage B17) und 15.12.2020 (Anlage B15) jeweils gegenüber dem Landgericht Bayreuth sowie vom 13.11.2020 (Anlage B18) und auch gegenüber dem Oberlandesgericht Stuttgart vom 15.12.2020 (Anlage B15) für den hiesigen Motor keinerlei unzulässige Abschaltseinrichtungen habe bestätigen können. Vor diesem Hintergrund bleiben die wenig individualisierten Ausführungen des Klägersvertreters unzureichend (vgl. dazu **OLG Bamberg**, Hinweisbeschluss vom 26.11.2021, Az. 5 U 88/21, unveröff.). Konkreten Beanstandungen seitens des KBA wegen unzulässiger Abschaltseinrichtungen in Bezug auf den VW Tiguan vermochte der Kläger nicht darzutun. Solch ein Bezug fehlte vorliegend in besonderer Weise dem für den Kläger geleisteten Vortrag zum abweichenden Kraftstoffverbrauch im Zusammenhang mit dem Batterieladeverhalten – ein abweichendes Abgasverhalten kann diesem Vortrag nicht entnommen werden.

53

Indizien für das Vorhandensein unzulässiger Abschaltseinrichtungen können auch nicht aus dem tatsächlichen Abgasverhalten des EA-288-Dieselmotors im Tiguan des Klägers hergeleitet werden, welches unter Umständen im realen Fahrbetrieb von den im normierten NEFZ-Prüfstandlauf ermittelten gesetzlichen Grenzwerten abweichen mag. Abweichungen des realen Emissionsverhaltens des VW hin zu den gesetzlichen Emissionswerte sind deshalb von vornherein keine Indizien für das Vorhandensein der reklamierten Abschaltseinrichtung(en), weil ein Fahrzeugmotor überhaupt erst ab der Abgasnorm Euro-6d-TEMP auch außerhalb des unter normierten Bedingungen stattfindenden NEFZ-Prüfstandlaufs im Rahmen einer so genannten RDE-Fahrt bestimmte Abgaswerte einhalten muss. Der Tiguan des Klägers weist aber nicht diese, sondern die Abgasnorm Euro 6 auf. Etwaige Grenzwertüberschreitungen im realen Fahrbetrieb haben bei dieser Abgasnorm deshalb keine indizielle Bedeutung für das Vorliegen etwaiger Unregelmäßigkeiten (vgl. nur **OLG Bamberg**, Hinweisbeschluss vom 30.08.2021, Az. 3 U 18/20, unveröff.,

OLG Stuttgart, Urteil vom 16.06.2020, Az. 16a U 228/19, BeckRS 2020, 16010 Rdnr. 87; **OLG Celle**, Urteil vom 13.11.2019, Az. 7 U 367/18, BeckRS 2019, 29587 Rdnr. 49; **LG Stuttgart**, Urteil vom 19.06.2020, Az. 19 O 223/19, BeckRS 2020, 13252 Rdnr. 81). Den vom Kläger (wohl?) postulierten Gleichlauf zwischen den im NEFZ-Prüfzyklus gemessenen und den auf der Straße erreichten NO_x-Werten sieht insbesondere der europäische Gesetzgeber für die hier betroffene Abgasnorm gerade (noch) nicht vor (vgl. auch **OLG Karlsruhe**, Urteil vom 30.10.2020, Az. 17 U 296/19, BeckRS 2020, 29048 Rdnr. 55). Entsprechend heißt es im 15. Erwägungsgrund der VO (EG) 715/2007 wie folgt:

„Die Kommission sollte prüfen, ob der Neue Europäische Fahrzyklus, der den Emissionsmessungen zugrunde liegt, angepasst werden muss. Die Anpassung oder Ersetzung des Prüfzyklus kann erforderlich sein, um Änderungen der Fahrzeugeigenschaften und des Fahrerhaltens Rechnung zu tragen. Überprüfungen können erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Der Einsatz transportabler Emissionsmeseinrichtungen und die Einführung des „not-to-exceed“-Regulierungskonzepts (der Hersteller muss gewährleisten, dass sein Fahrzeug in allen Betriebszuständen die Grenzwerte nicht überschreitet) sollten ebenfalls erwogen werden“.

54

(2) Aus den genannten Gründen (= Vortrag aufs Geratewohl) ist damit insbesondere der für den Kläger geleistete Vortrag für eine Haftung der Beklagten gemäß § 826 BGB unbeachtlich, wonach die Abgasrückführung außerhalb bestimmter Temperaturen (sog. Thermofenster) oder über eine Zyklus-/Prüfstanderkennung oder Aufwärmstrategie sich verändere.

55

Es fehlen auch hier konkrete Indizien bzw. greifbare Anhaltspunkt für die Richtigkeit jener Behauptungen.

56

Unabhängig davon kann jenen Ausführungen auch in der Sache kein sittenwidriges Verhalten der Beklagten entnommen werden. Dies deshalb nicht, weil alleine die Tatsache, dass unterschiedliche Faktoren die Funktionsweise der Emissionsstrategie beeinflussen könnten, an sich nicht keinen Sittenwidrigkeitsvorwurf begründen würde. Tatsachen, die gerade ein manipulatives Vorgehen der Beklagten erkennen lassen, sind damit (noch) nicht vorgetragen (siehe **OLG Bamberg**, Hinweisbeschluss vom 26.11.2021, Az. 5 U 88/21, unveröff.).

57

In diesem Zusammenhang gilt überdies, dass ein „Thermofenster“ gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 Buchst. a) der VO (EG) 715/2007 auch schon gar nicht grundsätzlich verboten, sondern vielmehr gerade zulässig ist, „wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“. Vor diesem Hintergrund ist für einen deliktischen Anspruch des Klägers gegen die Beklagte nicht schon ausschlaggebend, ob solch ein Thermofenster an sich zulässig ist oder nicht (für letzteres: **EuGH**, NJW 2021, 1216), sondern maßgeblich ist vielmehr, ob sich das Verhalten der Beklagte an dieser Stelle gerade als sittenwidrig darstellt (so auch **BGH**, ZVertriebsR 2021, 184 [187] oder SVR 2021, 100 [101]). Dies kann aber bei technischen Konfigurationen, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeiten wie auf dem Prüfstand, ohne (weitere) konkrete Anhaltspunkte nicht angenommen werden. Denn es liegt nahe, dass die Beklagte bzw. deren Verantwortliche – in Verein mit vielen anderen Dieselmotorenherstellern – jedenfalls nicht mit dem Bewusstsein gehandelt haben, hierdurch möglicherweise eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu verwenden. Denn solange Gesichtspunkte des Motor- bzw. Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, bleibt ohne spezifischen Vortrag kein Raum für die Annahme eines vorsätzlich sittenwidrigen Verhaltens (vgl. **BGH**, Urteile vom 16.09.2021, Az. VII ZR 190/20, BeckRS 2021, 30607 Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 286/20, BeckRS 2021, 30338 Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 321/20, BeckRS 2021, 30608 Rdnr. 19; **Ders.**, NZV 2021, 525 [526] oder SVR 2021, 100 [101]; vgl. auch jeweils **OLG Bamberg**, Hinweisbeschlüsse vom 30.08.2021 zum Az. 3 U 18/20, unveröff., sowie vom 31.03.2020 zum Az. 3 U 57/19, BeckRS 2020, 9901, oder Beschluss vom 17.10.2019, Az. 4 U 147/19, BeckRS 2019, 43152 Rdnr. 10; **OLG Brandenburg**, Urteile vom 19.12.2019, Az. 5 U 103/18, BeckRS 2019, 33351 bzw. vom 17.12.2020, Az. 1 U 8/20, BeckRS 2020, 39666, Rdnr. 22; weiterhin jeweils **OLG Frankfurt a.M.**, Urteil vom 13.11.2019, Az. 13 U 274/18, BeckRS 2019, 29281, sowie Hinweisbeschluss vom 17.2.2020, Az. 12 U 353/19, BeckRS 2020, 2626; **OLG Stuttgart**, NZV 2019, 579 [583]). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die

Kriterien, aus denen sich eine aus Bauteilschutzgesichtspunkten zulässige Abschaltvorrichtung ergibt, nicht eindeutig bestimmt und in Rechtsprechung wie Literatur umstritten sind (vgl. dazu umf. Bereits **OLG Brandenburg**, Urteil vom 19.12.2019, Az. 5 U 103/18, BeckRS 2019, 33351 oder **OLG Nürnberg**, Endurteil vom 19.07.2019, Az. 5 U 1670/18, BeckRS 2019, 19559). Vor diesem Hintergrund kommt ein sittenwidriges Handeln der Beklagten nur unter der Voraussetzung in Betracht, dass sie vorsätzlich und in einer besonders verwerflichen Art und Weise diese rechtliche Grauzone überschritten hat.

58

Greifbare Anhaltspunkte (vgl. zuvor) für ein vorsätzliches und in einer besonders verwerflichen Art und Weise erfolgtes Überschreiten rechtlicher Regelungen hat der Kläger indes nicht vorgetragen. Vielmehr ist nichts für ein vorsätzliches Überschreiten insbesondere des Anwendungsbereichs der – angesichts der zuvor dargestellten allgemeinen Ansicht zugleich überwiegend als unklar eingestuft – VO (EG) 715/2007 durch die Beklagte ersichtlich.

59

Dies gilt auch für den Vortrag einer Zykluserkennung, deren Einsatz als solches nicht unzulässig, sondern zuerst dem Umstand dient, da Fahrzeug (überhaupt) sicher in der künstlichen Situation auf dem NEFZ-Prüfstandlauf zu betreiben. Unzulässig wäre eine Zykluserkennung entsprechend erst und nur dann, wenn eine solche zugleich exklusiv im NEFZ-Prüfstandlauf in einer Art und Weise auf das Emissionskontrollsystem eines Fahrzeuges einwirkt, wie es im realen Fahrbetrieb hingegen nicht der Fall wäre (vgl. etwa **LG Magdeburg**, Urteil vom 14.1.2021, Az. 10 O 709/20, BeckRS 2021, 31039 Rdnr. 22). Für solch eine Funktionalität fehlen vorliegend aus den genannten Gründen indes hinreichende Anhaltspunkte. Entsprechenden ist eine solche Zykluserkennung durch das KBA auch gerade nicht als unzulässige Abschaltvorrichtung bewertet worden (vgl. auch jeweils **OLG Bamberg**, Beschluss vom 09.11.2021, Az. 5 U 172/21, unveröff., oder Hinweisbeschluss vom 02.09.2021, Az. 3 U 78/21, unveröff., oder Urteil vom 14.07.2021, Az. 8 U 37/21, unveröff., Beschluss vom 04.02.2021, Az. 1 U 484/21, unveröff.)

60

(3) Die fehlende Substanz des für den Kläger geleisteten Vortrags zeigt sich auch daran, dass zugleich Beanstandungen sowohl hinsichtlich der Funktionsweise des SCR-Systems bzw. der Einspritzmenge an AdBlue vorgetragen werden als auch zum NOx-Speicherkatalysator. Substanzlos ist dieser Vortrag deshalb, weil es sich hierbei um zwei einander technisch ausschließende Katalysator-Systeme handelt, das heißt der VW des Klägers kann nicht zugleich mit einem via AdBlue arbeitenden SCR-Katalysator als auch mit einem NOx-Speicherkatalysator ausgestattet sein, bei welchem in bestimmten Intervallen eine Regeneration erforderlich wird.

61

(4) Die Ausführungen zum OBD-System lassen ebenfalls kein vorsätzlich sittenwidriges Verhalten der Beklagten in dem Sinne erkennen, dass darin eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu sehen wäre.

62

Eine Manipulation des OBD-Systems ist bereits der Sache nach kein unzulässige Abschaltvorrichtung. Denn „Abschaltvorrichtung“ ist gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO(EG) Nr. 715/2007 nur „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“. Das OBD-System selbst ist aber schon auf der Grundlage des für den Kläger geleiteten Vortrags lediglich ein Diagnosesystem, das die Aufgabe hat, Fehler des Emissionskontrollsystems zu erkennen und anzuzeigen. Eine Funktionalität dahin, Teile des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, hat es hingegen selbst nach klägerischem Vortrag nicht.

63

3. Der Kläger hat gegen die Beklagte überdies keinen Anspruch aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB in Verbindung mit § 263 Abs. 1 StGB.

64

So liegt eine relevante Täuschungshandlung liegt nämlich nur dann vor, wenn der Täter eine bewusst unwahre Erklärung abgibt. Demgegenüber fehlt der erforderliche Täuschungswille bei demjenigen, der seine unrichtigen Behauptungen für wahr hält (**OLG Frankfurt a.M.**, Hinweisbeschluss vom 17.2.2020, Az. 12 U 353/19, BeckRS 2020, 2626). Aus den dargestellten Gründen fehlen belastbare Anhaltspunkte für solch ein Bewusstsein bei der Beklagten.

65

4. Gleichmaßen hat der Kläger die Voraussetzungen für einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht dargetan, denn auch dieser setzt Vorsatz zumindest im Hinblick auf die Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung voraus, ohne die das Schutzgesetz nicht verletzt ist.

66

Im Übrigen kommt §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV kein Schutzgesetzcharakter zu Gunsten eines Fahrzeugkäufers zu (**BGH**, NJW 2020, 1962 [1971]; **OLG Bamberg**, Urteil auf Grund der Verhandlung vom 22.09.2021, Az. 8 U 24/21, unveröff.).

B.

67

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 S. 1 ZPO.

68

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1 und 2 ZPO.

C.

69

Der Streitwert wurde gemäß §§ 63, 48 Abs. 2 GKG in Verbindung mit § 3 ZPO festgesetzt.

70

Hierbei ist der Antrag zu 2.) mit 1.000 € geschätzt worden, während dem Feststellungsantrag zu 3.) war hingegen ebenso wenig ein eigenständiger Wert zuzumessen (**OLG Naumburg**, NJW-RR 2012, 1213 [LS]) wie dem Freistellungsantrag zu 4.) als Nebenforderungen im Sinne des § 43 Abs. 1 GKG.