LG Schweinfurt, Endurteil v. 21.03.2022 – 23 O 582/21

Titel:

Substantiierungslast, Sittenwidriges Verhalten, Abschalteinrichtung, Konzernhaftung, Beweislast, Prüfstandserkennung, Thermofenster

Schlagworte:

Substantiierungslast, Sittenwidriges Verhalten, Abschalteinrichtung, Konzernhaftung, Beweislast, Prüfstandserkennung, Thermofenster

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 09.08.2022 – 10 U 42/22

OLG Bamberg, Beschluss vom 05.09.2022 – 10 U 42/22

BGH, Urteil vom 18.02.2026 – VIa ZR 1391/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits hat der Kläger zu tragen.

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf 56.090,85 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten über die wirtschaftliche Rückabwicklung eines Wohnmobil-Kaufs wegen behaupteter unzulässiger Abschalteinrichtungen.

2
Der Kläger kaufte im Januar 2018 bei der Wertheimer Firma ... GmbH das Wohnmobil der Marke Laika Caravans, Modell: Ecovip 305, mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) … und einer Laufleistung von 35 km. Als Kaufpreis waren 57.287 € vereinbart, wobei für die Überführung weitere 1.490 € zu zahlen waren.

3
Das Wohnmobil ist mit einem 2,3-Liter-Dieselmotor der Schadstoffklasse Euro 6 ausgestattet, der ausweislich der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Anlage KGR8) von der Beklagten zu 2.) hergestellt worden ist. Die Beklagte zu 3.) ist ausweislich jener Bescheinigung die Herstellerin des Basisfahrzeugs.

4
Für das Wohnmobil des Klägers gibt es keinen amtlichen Rückruf wegen unzulässige Abschalteinrichtungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

5
Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 08.07.2021 (Anlage KGR8_1) hat der Kläger die Beklagte zu 1.) vergeblich auffordern lassen, das Wohnmobil Zug um Zug gegen Zahlung von 65.624,30 € zurückzunehmen mit der Behauptung, das Fahrzeug unter Verschweigen einer gesetzeswidrigen Software-Programmierung (sog. defeat device/Abschaltvorrichtung) in den Verkehr gebracht zu haben.

6
Für den Kläger wird im Kern vorgetragen, das Wohnmobil erfülle nur mit Hilfe unterschiedlicher Abschalteinrichtungen die Abgasnorm auf dem Prüfstand gemäß Neuem Europäischem Fahrzyklus (NEFZ).

7

Die Klagepartei (sci!) sei davon ausgegangen, dass mit dem Fahrzeug alle gesetzlichen Vorgaben und insbesondere die vorgeschriebenen Abgaswerte eingehalten werden würden. Wäre der Klagepartei bei Kauf bewusst gewesen, dass die Abgaswerte auf Grund einer manipulierten Motorsoftware über den gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben lägen, hätte sie vom Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs(sic!) abgesehen.

8
Das streitgegenständliche Fahrzeug halte die gesetzlich vorgeschriebenen Abgaswerte im Straßenbetrieb nicht ein; es kämen gesetzeswidrige Emissionsminderungsstrategien in der Abgasbehandlung zum Einsatz. So habe die Deutsche Umwelthilfe (DUH) am 09.02.2016 konstatiert, dass die Abgaswerte eines Fiat 500X mit der Schadstoffklasse Euro 6 mit 1.777 mg/km Stickoxid bei einer Untersuchung durch die Berner Hochschule die Euro-Grenzwerte nicht eingehalten habe und damit letztlich der Euro-Norm 0 entspreche. Etwa 70 % aller in Deutschland produzierten Reisemobile seien mit solchen Fiat-Motoren ausgestattet.

9
Die Emissionsminderungsstrategien ließen eine vollumfängliche Abgasbehandlung ausschließlich im Rahmen eines rechtswidrig programmierten Zeit- bzw. Temperaturfensters zu. Auf dem NEFZ-Prüfstand würden auf diese Weise geringere Stickoxidwerte (sog. NOx) erzielt und die gesetzlichen NOx-Grenzwerte eingehalten, was allerdings ohne die rechtswidrige Software zur Motorsteuerung nicht möglich wäre. Namentlich verändere die Softwareapplikation ab einer bestimmten Nutzung sowohl die Rate der Abgasrückführung (sog. AGR) als auch die Regeneration des NOx-Speicherkatalysators (sog. NSK). Die AGR-Rate werde nach 22 Minuten ab Motorstart und – zugleich in Abhängigkeit von der seit Motorstart eingespritzten Kraftstoffmenge und/oder weiteren Faktoren – auf nahezu Null reduziert, dies auch in Verbindung mit einer veränderten Einspritzstrategie; auch werde die Regeneration des NSK nach 22 Minuten bzw. auch nach sechs Regenerationsvorgängen deaktiviert. In diesem Zusammenhang sei zu beachten, dass der durch das KBA genormte und zertifizierte NEFZ-Fahrzyklus 1.180 Sekunden, also knapp 20 Minuten, dauert, was dazu führe, dass die emissionsreduzierenden Maßnahmen nach Ablauf des NEFZ-Prüfzyklus' deaktiviert würden. Nach Einschätzung der B. GmbH könne diese Programmierung dazu führen, dass beim mehrfachen unmittelbar aufeinander folgenden Durchlaufen des NEFZ-Prüfstands ohne zwischenzeitliches Ausschalten des Motors ab dem zweiten NEFZ-Prüfstandlauf der gesetzlich zulässige NOx-Grenzwert um den Faktor vier bis fünf überstiegen wird. Temperaurbedingt erreichten auch SCR-Systemen eine Minderung der Emissionen in der Hälfte des Jahres nicht.

10
Die Prüfstandlauf-Situation werde nach Maßgabe der Motordrehzahl im Stillstand („Standgas") und auch nach Maßgabe des Lenkeinschlags, der wenig bis gar nicht erfolgt, erkannt. Auch werde die AGR ab bestimmten Geschwindigkeiten begrenzt bzw. abgeschaltet. Des Weiteren sei ein Thermofenste programiert, welches ebenfalls die Abgasreinigung nach Maßgabe der Außentemperatur begrenze bzw. abschalte.

11
Die Beklagten versuchten zudem die Manipulationen durch eine weitere Manipulation des On-Board-Diagnosis-Systems" (sog. OBD) – und damit mittels einer ununterbrochen fortgesetzten Täuschung – zu verschleiern. Das OBD überwacht alle abgasbeeinflussenden Systeme und Steuergeräte; gleichwohl sei trotz der Manipulationen und der massiven Überschreitung der NOx-Grenzwerte kein Fehler im Speicher ersichtlich.

12
Vor diesem Hintergrund drohe den in Deutschland lebenden Inhabern von Fahrzeugen mit dem klägerischen Motortyp ein von Seiten des KBA angeordneter Rückruf; dem Fahrzeug hätte keine Zulassung erteilt werden dürfen.

13
Die Beklagte habe die unzulässigen Abschalteinrichtungen allein aus wirtschaftlichen Gründen eingesetzt, um auf diese Weise vor allem die Kosten für die Forschung, Entwicklung und Produktion besserer und somit teurerer Strategien zur Reduzierung des NOx zu vermeiden. An Stelle einer technischen Lösung habe die Beklagte schlicht Geld einsparen wollen. Hierbei sei Inhalt und Umfang der im Motor des Klägerfahrzeugs verbauten Abschalteinrichtungen den Führungsebenen der Beklagtenparteien von Beginn an bekannt gewesen.

14
Die Beklagten hätten die Klagepartei darum vorsätzlich sittenwidrig getäuscht. Die Beklagte zu 1.) als Fahrzeugherstellerin sei dabei für die Schädigung der Klägerseite verantwortlich, da diese die rechtswidrige Bedatung vorgenommen und das Verhalten der Beklagten zu 2.) in der Folge geduldet habe. Die Beklagte zu 3.) wiederum habe im Einvernehmen mit der Beklagten zu 1.) bei der ... GmbH die Motorsteuerungssoftware bestellt, die jene unzulässigen Abschalteinrichtungen enthalten habe.

15
Die Beklagten schuldeten mithin die wirtschaftliche Rückabwicklung des Kaufs unter Anrechung einer Entschädigung für die Nutzung des Wohnmobils unter der Prämisse einer gewöhnlichen Laufleistung von 350.000 km; auch seien das Vorliegen des Annahmeverzug hinsichtlich der Rücknahme des Wohnmobils festzustellen sowie die vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten zu erstatten.

16
Der Kläger beantragt zuletzt wie folgt:

1. Die Beklagten werde gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Klägerseite einen Betrag in Höhe von 56.090,85 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der EZB ab Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges Fiat Ducato 35 – Laica Caravans S.P.A. Ecovip 305, Fahrzeug-Ident.-Nr. ….

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagten sich mit der Entgegennahme des Fahrzeugs aus dem Antrag zu 1) in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Klägerseite einen Betrag in Höhe von 2.147,83 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der EZB seit Rechtshängigkeit für die außergerichtliche anwaltliche Rechtsverfolgung zu zahlen.

17
Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

18
Die Beklagte zu 1.) rügt zunächst ihrer Passivlegitimation. Als unstreitig reine Holding der (vormals: …) nunmehr nach Fusion von … – und …-Gruppe entstandenen …-Gruppe sei sie keine produzierende Gesellschaft und darum für die gerügten Umstände nicht verantwortlich.

19
Die Beklagte zu 2.) sei dem Kläger für die behaupteten Manipulationen nicht verantwortlich, weil sie allein die mechanischen Komponenten des streitgegenständlichen Motors geliefert habe, ohne dabei die Motorsoftware und deren Bedatung definiert zu haben. Auch müsse gesehen werden, dass die Beklagte zu 2.) ist nicht Teil der …-Gruppe bzw. jetzt: … ist.

20
Für die Beklagten wird zudem vorgetragen, dass den Zulassungsbehörden insbesondere die Nutzung von Thermofenstern seit der Einführung von AGR-Systemen in Dieselfahrzeugen bekannt seien, so dass eine Täuschung der zuständigen Behörden über den Einsatz von Thermofenstern kaum angenommen werden könne. Angesichts der bestandskräftigen EG-Typgenehmigung bzw. EG-Übereinstimmungsbescheinigung kämen keine Ansprüche des Klägers in Bezug auf das Wohnmobil in Betracht.

21
Selbst der – unterstellte – Gesetzesverstoß in Form einer unzulässigen Abschalteinrichtung reiche allerdings in der gebotenen Gesamtbetrachtung ebenfalls nicht aus, um ein Gesamtverhalten des Motorenherstellers als sittenwidrig zu qualifizieren.

22
Etwaige Messungen der DHU im realen Fahrbetrieb seien zur Begründung eines angeblich unzulässigen Abgasverhaltens des Fahrzeugs irrelevant; nach der Richtlinie 70/220/EWG bzw. der VO (EG) 715/2007 müssten bestimmte Emissionsgrenzwerte zur Erlangung der EG-Typgenehmigung ausschließlich unter

bestimmten Laborbedingungen erfüllt werden, was hier auch der Fall sei. Greifbare Anhaltspunkte für die von der Klagepartei vorgetragenen Behauptungen zum Vorhandensein unzulässiger Abschalteinrichtungen bestünden nicht; dies insbesondere auch deshalb nicht, weil die mit der Klageschrift umfangreich vorgelegten Anlagen weit überwiegend nicht das streitgegenständliche Fahrzeug beträfen.

Entscheidungsgründe

23
Die zulässige Klage – denn etwaige Fragen der Schlüssigkeit mit Blick auf die zu leistende Substantiierung betreffen nicht die Zulässigkeit, sondern die Begründetheit des klägerischen Anspruchsverlangens (vgl. BGH, NJW-RR 1993, 189 [189]) – hat in der Sache keinen Erfolg.

A.

24
Die Klage ist in der Sache unbegründet.

25
Der Kläger hat unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Anspruch gegen die Beklagte auf wirtschaftliche Rückabwicklung des im Januar 2018 abgeschlossenen Kaufs über das Wohnmobil Laika Caravans Ecovip 305 mit der FIN …. Entgegen der ihn treffenden Darlegungs- und Beweislast (siehe Wagner, in: Münchener Kommentar zum BGB, 8. Auflage 2020, § 826 Rdnr. 55 m.w.N.) hat er die Voraussetzungen eines solchen Anspruchs nicht hinreichend substantiiert vorgetragen.

26
Orbiter dictum kann dahinstehen, ob die fehlende Substanz im klägerischen Sachvortrag unter Umständen einem Vorgehen des Klägervertreters 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 Fallkonstellationen 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 oder wenn in der Klageschrift ohne erkennbaren Bezug auf das hiesige Wohnmobil abstrakt Bezug sowohl auf NSK-Katalysatoren (S. 7 der Klageschrift) als auch auf SCR-Systeme (S. 34 der Klageschrift) genommen wird, obgleich sich diese beiden Abgasreinigungssysteme technisch ausschließen und entsprechend nicht beide gleichermaßen im Wohnmobil des Klägers vorliegen können.

27
Mangels Substantiierung des in der Hauptsache geltend gemachten Leistungsbegehrens bleiben auch die Nebenforderungen auf Feststellung des Annahmeverzug oder auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsverfolgungskosten ohne Erfolg.

Im Einzelnen:

28
I. Vertragliche Ansprüche bestehen zwischen den Parteien nicht, da der Kläger den Laika Caravans von keiner der drei Beklagten, sondern von der Firma ... GmbH in Wertheim erworben hat und dementsprechend allenfalls vertragliche Beziehungen zwischen dem Kläger und der H. W. GmbH bestehen.

29
II. Ansprüche aus § 826 BGB scheitern demgegenüber an einem hinreichend substantiierten Vortrag bzgl. der Voraussetzungen solch eines Anspruchs.

30
1. 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.).

31
Im Rahmen der Haftung einer juristischen Person gemäß § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB ist dabei erforderlich, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB persönlich verwirklicht hat. Über eine Wissenszusammenrechnung führt kein Weg zu dem für das Merkmal der Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB erforderlichen moralischen Unwerturteil. So wie sich die bewusste Täuschung, die der Verwerflichkeit zu Grunde liegt, nicht dadurch konstruieren lässt, dass die im Hause der juristischen Person vorhandenen kognitiven Elemente „mosaikartig“ zusammengesetzt werden – dies würde nämlich dem personalen Charakter der Schadensersatzpflicht gemäß § 826 BGB nicht gerecht werden –, so lassen sich die Voraussetzungen einer bewussten Täuschung erst recht nicht mit einer Wissenszurechnung über die Grenzen rechtlich selbstständiger (Konzern-)Gesellschaften hinweg konstruieren (BGH, NJW 2021, 1669 [1. Ls und 1671]).

32
Für das Vorliegen eines sittenwidrigen Verhaltens in der Sache ist dabei in Bezug auf den für den Kläger geleisteten Vortrag, im „streitgegenständlichen Fahrzeug“ – also im Laika Caravans Ecovip 305 – seien mehrere Abschalteinrichtungen verbaut, außerdem erforderlich, 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 den geltend gemachten Abschaltvorrichtungen 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, 3... Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 286/20, BeckRS 2021, 3... Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 321/20, BeckRS 2021, 3... 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, 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, 3... Rdnr. 17, oder Hinweisbeschluss vom 31.03.2020, Az. 3 U 57/19, BeckRS 2020, 9901, Rdnr. 17 oder Beschluss vom 17.10.2019, Az. 4 U 147/19, BeckRS 2019, 4... R. 10; siehe ferner OLG Köln, Beschluss vom 04.07.2019, Az. 3 U 148/18, BeckRS 2019, 1... Rdnr. 5).

33
2. Diese Voraussetzungen liegen nicht vor.

34
a) Für eine Einstandspflicht der Beklagten zu 1.) hinsichtlich der Art und Weise der Entwicklung sowie des anschließenden Vertriebs des Laika Caravans bzw. dessen Motors fehlen belastbare Anhaltspunkte.

35
Mit Blick auf den unstreitigen Inhalt des niederländischen Handelsregisters bezüglich der Beklagten zu 1.) (= Nummer …) ist deren Geschäftszweck „Financial Holdings“. Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass die Beklagte weder das Wohnmobil des Klägers noch den in diesem verbauten Motor entwickelt, hergestellt oder vertrieben hat. Der Umstand, dass die Beklagte zu 1.) zu demselben Konzern gehören mag wie die Fahrzeug- und/oder Motorherstellerin, begründet nach den zuvor dargestellten Maßstäben zunächst gerade keine Verantwortlichkeit für den Motor und dessen technische Einrichtung. Hieran vermag der Inhalt etwaiger Presseerklärungen der Beklagten zu 1.) nichts zu ändern. Diese Beklagte zeichnet für die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb des streitgegenständlichen Motors unstreitig nicht verantwortlich, da sie eine reine Holding ist. Eine Art „generelle Einstandspflicht“ der Beklagten als „Beteiligte der Konzerngruppe“ ist der geltenden Rechtsordnung hingegen fremd (siehe zuvor; vgl. dazu auch LG Freiburg, Urteil vom 27.08.2021, Az. 4 O 5/21, BeckRS 2021, 2... Rdnr. 39; LG Ravensburg, Urteil vom 25.06.2021, Az. 4 O 62/21, BeckRS 2021, 2... Rdnr. 21).

36
Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass ein Repräsentant der Beklagten zu 1.) Kenntnis von den maßgeblichen Umständen in Bezug auf den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp bzw. -motor hatte, sind für den Kläger nicht vorgetragen worden. Dies geht zu seinen Lasten. Auch die allgemeine Lebenserfahrung spricht gerade nicht ohne Weiteres für eine Entscheidung zum Einsatz etwaig unzulässiger Abschalteinrichtungen bei der Beklagten allein aus Grund einer „Corporate Identity“ oder einer personellen Verzahnung von Vorstandsmitgliedern zwischen der Konzerngruppe, der auch die Beklagte angehört. So kann angesichts der ausdifferenzierten Konzernstruktur nicht ausgeschlossen werden, dass der Einsatz etwaig unzulässiger Abschalteinrichtungen möglicherweise auch ausschließlich auf der Ebene der Beklagten zu 2.) als Motorenherstellerin oder auch in anderen Konzernbereichen stattgefunden haben könnte, ohne dass dabei die Beklagte zu 1.) als Holding den flächendeckenden Einsatz solch eines Motors bestimmt oder angeordnet haben muss. Der Kläger ist in diesem Punkt einen substantiierten Sachvortrag schuldig geblieben.

37
b) In der Sache sind für den Kläger ebenfalls keine hinreichenden konkreten Anhaltspunkte vorgetragen worden, dass – namentlich über die Beklagten zu 2.) oder 3.) – unzulässige Abschalteinrichtungen im klägerischen Wohnmobil zum Einsatz gekommen sein könnten.

38
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, 2... Rdnr. 46) oder aber ob der Beklagten unter Umständen schon darum nicht das Verdikt der Sittenwidrigkeit angelastet werden kann, weil das KBA 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.). Denn die Behauptungen für den Kläger, im Ecovip 305 seien mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut, fehlte jedwede Substanz. Der diesbezügliche Sachvortrag bot keinen Anlass zur Durchführung einer Beweisaufnahme, da er ersichtlich „ins Blaue hinein“ oder „aufs Geratewohl“ erfolgt ist.

39
bb) Eine Beweiserhebung zu dieser substanzarmen Behauptung 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.

40
cc) Für den Kläger sind keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vorgetragen worden, dass gerade in seinem Wohnmobil mit dem 2,3 Liter-Dieselmotor der Schadstoffklasse Euro 6 mehrere Abschalteinrichtungen verbaut sein könnten.

41
Für die Richtigkeit seiner Behauptungen hat er nicht den geringsten greifbaren Anhaltspunkt vorgetragen. Konkrete Indizien für die Richtigkeit seiner Behauptungen hat er nicht aufgezeigt.

42
(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 das Wohnmobil, aus Verlautbarungen oder Maßnahmen des KBA und vielem mehr. Nichts dergleichen ist klägerseits dargelegt worden. So liegt für den Laika Caravans Ecovip 305 des Klägers insbesondere kein Rückruf des KBA wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen

vor. Soweit für den Kläger ein Schreiben des KBA vom 12.05.2016 (Anlage KGR4) vorlegt und auf die dortigen Ausführungen über das Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen verwiesen wird, ist ein Bezug zum hiesigen Rechtsstreit und damit keine Relevanz für die dem Kläger obliegende Substantiierungslast zu erkennen; das Schreiben bezieht sich auf einen Fiat 500X, während der Kläger ein Wohnmobil Laika Caravans erworben hat. Beanstandungen bzgl. anderer Motoren oder Fahrzeuge (auf welche ab S. 37 der Klageschrift auflistend ebenfalls Bezug genommen wird) geben keinerlei Auskunft oder Rückschluss auf die Art der Konfiguration des hiesigen Motors; insoweit legt der Umstand, dass gerade und ggf. im Gegensatz zu anderen Motoren- bzw. Fahrzeugtypen beim Wohnmobil des Klägers keine Beanstandungen seitens des KBA wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen vorliegen, die Schlussfolgerung nahe, dass sein Wohnmobil dann entsprechend von keinen Manipulationen betroffen ist. Folglich gewinnt der für den Kläger geleistete Vortrag über das Vorliegen mehrerer unzulässiger Abschalteinrichtungen auch nicht dadurch Substanz, dass auf Messungen des Umweltbundesamtes bzgl. anderer Fahrzeuge Bezug genommen wird, namentlich auf solche hinsichtlich eines Fiat 500X oder eines Fiat Ducato. Konkreten Beanstandungen seitens des KBA wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen in Bezug auf den Laika Caravans des Klägers vermochten dessen Prozessbevollmächtigte nicht darzutun.

43
In diesem Zusammenhang können im Übrigen aus dem tatsächlichen Abgasverhalten des 2,3 Liter-Dieselmotors ohnedies schon darum keine Indizien für das Vorhandensein unzulässiger Abschalteinrichtungen hergeleitet werden, da die im normierten NEFZ-Prüfstandlauf ermittelten gesetzlichen Grenzwerte durchaus im realen Fahrbetrieb abweichen können; erst ab der Abgasnorm Euro-6d-TEMP muss ein Fahrzeugmotor auch außerhalb des unter normierten Bedingungen stattfindenden NEFZ-Prüfstandlaufs im Rahmen einer so genannten RDE-Fahrt bestimmte Abgaswerte einhalten. Das Wohnmobil 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, 1... Rdnr. 87; OLG Celle, Urteil vom 13.11.2019, Az. 7 U 367/18, BeckRS 2019, 2... Rdnr. 49; LG Stuttgart, Urteil vom 19.06.2020, Az. 19 O 223/19, BeckRS 2020, 1... Rdnr. 81). Den für den Kläger (wohl?) postulierten Gleichlauf zwischen den im NEFZ-Prüfzyklus gemessenen und den auf der Straße erreichten NOx-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, 2... 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 Fahrerverhaltens 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 Emissionsmesseinrichtungen 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“.

44
(2) Aus den genannten Gründen 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 bei Vorliegen bestimmter Parameter wie etwa Lenkradeinschlag, Laufdauer des Motors oder Fahrgeschwindigkeit sinke. Es fehlen auch hier konkrete Indizien bzw. greifbare Anhaltspunkt für die Richtigkeit jener Behauptungen.

45
Unabhängig davon kann jenen Ausführungen in das Sache auch 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. So folgt vielmehr aus den behaupteten Mechanismen bereits der Sache nach nicht, dass diese allein im Prüfstandmodus zur Generierung spezifischer Emissionswerte führen würden; stattdessen wird das Emissionsverhalten des Laika Caravans

Ecovip 305 im Prüfstand- und Reallauf bei Vorliegen identischer Temperaturen, Lenkradeinschläge, Fahrgeschwindigkeiten, etc. entsprechend identisch sein. Ein substantiierter Vortrag dazu, inwieweit die Emissionsstrategie „exklusiv“ für den NEFZ-Prüfstandlauf beeinflusst worden sein soll, fehlt.

46
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 Abschalteinrichtung 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, 3... Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 286/20, BeckRS 2021, 3... Rdnr. 19 bzw. zum Az. VII ZR 321/20, BeckRS 2021, 3... Rdnr. 19; Ders., NZV 2021, 525 [526] oder SVR 2021, 100 [101]; vgl. auch jeweils OLG Bamberg, Beschluss vom 07.02.2022, Az. 4 U 267/21, unveröff., oder jeweils Hinweisbeschlüsse vom 02.02.2022, Az. 3 U 441/21, unveröff., sowie 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, 4... 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. 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.

47
Greifbare Anhaltspunkte (vgl. zuvor) für ein vorsätzliches und in einer besonders verwerflichen Art und Weise erfolgtes Überschreiten rechtlicher Regelungen hat der Kläger nicht vorgetragen. Vielmehr ist nichts für ein vorsätzliches Überschreiten insbesondere des Anwendungsbereichs der – angesichts der zuvor dargestellten allgemeinen Ansicht zugleich überwiegend als unklar eingestuften – VO (EG) 715/2007 durch die Beklagte ersichtlich.

48
(3) Gleichermaßen kann den für den Kläger gehaltenen Ausführungen zum OBD-System nichts entnommen werden, was auf ein vorsätzlich sittenwidriges Verhalten der Beklagten hindeuten würde (siehe auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.10.2020, Az. 17 U 296/19, BeckRS 2020, 2... Rdnr. 60).

49
Eine Manipulation des OBD-Systems ist bereits der Sache nach kein unzulässige Abschalteinrichtung. Denn „Abschalteinrichtung“ ist gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) 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 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.

50
III. Der Kläger hat gegen die Beklagte überdies keinen Anspruch aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB in Verbindung mit § 263 Abs. 1 StGB.

51
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.

52
Zugleich fehlen auch jegliche Anhaltspunkte für einen Vermögensvorteil, den die Beklagte aus den nicht bei ihr erfolgten Kauf des Wohnmobils stoffgleich aus dem vom Kläger geleisteten Kaufpreis erlangt haben könnte (siehe OLG Bamberg, Urteil auf Grund der Verhandlung vom 22.09.2021, Az. 8 U 24/21, unveröff.).

53
IV. Gleichermaßen 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 Abschalteinrichtung voraus, ohne die das Schutzgesetz nicht verletzt ist.

54
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.

55
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 S. 1 ZPO.

56
Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 und 2 ZPO.

C.

57
Der Streitwert ist gemäß §§ 63 Abs. 2, 48 GKG in Verbindung mit § 3 ZPO festgesetzt worden, wobei weder dem Antrag zu 2.) ein eigenständiger Wert zuzumessen war (vgl. dazu OLG Naumburg, NJW-RR 2012, 1213 [Ls]) noch dem Antrag zu 3.) als Nebenforderungen im Sinne des § 43 Abs. 1 GKG.