LG Aschaffenburg, Endurteil v. 13.09.2023 – 12 O 326/22

Titel:

Schadensersatzanspruch des Erwerbers eines Diesel-Fahrzeugs mit Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2

Leitsatz:

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung iSv Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 dar. Die Funktionalität der KSR wird u.a. mittels eines Timers, in Abhängigkeit vom Parameter Zeit deaktiviert, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter normalen Bedingungen des Fahrbetriebes verringert wird. Die KSR wird während des Warmlaufens des Motors zur Senkung des Sollwertes des Kühlmittels genutzt, wodurch ein längerer Warmlauf und damit eine stärkere Reduktion von Emissionen gewährleistet wird. (Rn. 31 – 33) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, sittenwidrige Schädigung, Schutzgesetz, Kfz-Hersteller, Dieselskandal, unzulässige Abschalteinrichtung, OM 651, Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung

Fundstelle:

BeckRS 2023, 24988

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 5.147,04 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 24.04.2020 zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 541,44 freizustellen.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 70 % und die Beklagte 30 % zu tragen.

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

Tatbestand

1
Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadensersatz insbesondere wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung bzw. deliktischem Handeln im Zusammenhang mit dem Kauf eines von der Beklagten entwickelten PKWs mit Dieselantrieb.

2
Der Kläger erwarb am 11.09.2013 von einem Autohaus in Asch... den Pkw Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4matic, FIN als Gebrauchtfahrzeug mit einem Kilometerstand von 7.000 km zum Kaufpreis von 47.500,00 €. Das Fahrzeug wurde am 29.02.2020 veräußert. Ausweislich des Kaufvertrages (Anlage 2023725) betrug der Kilometerstand 145.211 km, der Verkaufserlös 12.872. €. Der Kläger finanzierte den Kaufpreis des Fahrzeugs teilweise. Der Nettofinanzierungsbetrag betrug 37.500,00 € zzgl. Zinsen in Höhe von 4.993,20 € (vgl. Anlage K1b).

3

Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten Dieselmotor des Typs OM 651 ausgestattet und unterliegt der Abgasnorm Euro 5.

4
Zur Reduzierung der Stickoxidemissionen wird jedenfalls eine Abgasrückführung eingesetzt. Hierbei wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Die Rückführung von Abgas in das Ansaugsystem wird jedoch bei Überschreiten gewisser Temperaturen (hohe Temperaturen wie auch niedrige Temperaturen der Umgebungsluft) jedenfalls reduziert.

5
Beim streitgegenständlichen Fahrzeug wird die Temperatur des Kühlmittels über ein Thermostat gesteuert, wobei für bestimmte Betriebsbedingungen die eigentliche Öffnungstemperatur des Thermostats abgesenkt wird (geregeltes Kühlmittelthermostat).

6
Das Fahrzeug verfügt über eine EG-Typengenehmigung. Ein wirksamer Widerruf dieser bestandskräftigen EG-Typengenehmigung liegt nicht vor.

7
Ein Rückruf wurde vom Kraftfahrtbundesamt für das Fahrzeug angeordnet. Auch für weitere Fahrzeuge und Motoren der Beklagten, hat das KBA Rückrufbescheide erlassen, wobei das KBA in den Bescheiden entweder ausgeführt hat, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung oder eine unzulässige Reduzierung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems vorliege. Die Beklagte ist gegen diese Bescheide auch bzgl. des streitgegenständlichen Fahrzeugs vorgegangen.

8
Ein Software-Update wurde beim Fahrzeug durchgeführt.

9
Die Beklagte hat vorsorglich die Einrede der Verjährung erhoben.

10
Der Kläger trägt im Wesentlichen vor:

11
Im Fahrzeug sei ein sogenanntes „Thermofenster“ installiert. Dieses führe dazu, dass die Abgasreinigung, die zur Reduktion des NOx-Ausstoßes führen soll, ab dem Unterschreiten bestimmter Temperaturen stark reduziert und letztlich vollständig abgeschaltet werde, was eine unzulässige Abschalteinrichtung darstelle. Die Abgasrückführung sei aufgrund des „Thermofensters“ lediglich bei Außentemperaturen zwischen 20°C und 30°C vollständig aktiv Im Fahrzeug sei eine Kühlmittel-Solltemperaturregelung (KSR) mit einer Prüfzykluserkennbung verbaut. Die volle Kühlregelung laufe auf Grund der in der Natur kaum vorkommenden Bedingungen, dass innerhalb von 6 Stunden Temperaturschwankungen von weniger als +/- 3 °C kaum vorkämen, fast ausschließlich auf dem Prüfstand.

12
Eine unzulässige Abschalteinrichtung ergebe sich auch aus der Kalibrierung des On-Board-Diagnosesystems (OBD).

13
Weiterhin sei auch eine Steuerungssoftware eingesetzt, die dazu führen, dass das Fahrzeug das Durchfahren des NEFZ auf dem Prüfstand erkenne und abhängig davon die Abgasaufbereitung dergestalt regele, dass der Ausstoß an Stickoxiden nur beim Durchfahren des NEFZ optimiert werde.

14
Die Organe der Beklagten hätten Kenntnis von den Abschalteinrichtungen gehabt.

15
Der Kläger ist der Auffassung, ihm sei bereits durch Abschluss des Kaufvertrags ein Schaden entstanden, wobei im Wege der Vorteilsausgleichung die gezogenen Nutzungen auf Basis einer gewöhnlichen Laufleistung von 300.000 km anzurechnen seien.

16
Ein Schadenersatzanspruch ergäbe sich aus § 826 BGB aber auch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m.§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV unter Verweis auf die Rechtsprechung des BGH in den Verfahren VI a ZR 335/21, Via ZR 533/21 und VIa ZR 1031/22.

17
Der Kläger beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 17.214,98 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14. April 2020 zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.

3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.680,28 freizustellen.

18
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

19
Die Beklagte trägt im Wesentlichen vor, im streitgegenständlichen Fahrzeug sei keine manipulative Prüfstandserkennung verbaut und es werde keine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet. Die für das streitgegenständliche Fahrzeug vorliegende bestandskräftige uneingeschränkt wirksame EG-Typengenehmigung, entfalte eine sogenannte Tatbestandswirkung als Verwaltungsakt. Die Klägerseite habe nicht substantiiert dargelegt, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut worden sei. Insoweit träfe die Beklagte auch keine sekundäre Darlegungslast. Das AGR-System im streitgegenständlichen Fahrzeug sei bei 2-stelligen Minusgraden noch aktiv, wobei eine außentemperaturabhängige Steuerung allein keine unzulässige Abschalteinrichtung darstelle.

20
Die Regelung beim geregelten Kühlmittelthermostat arbeite im Fahrbetrieb auf der Straße und im gesetzlichen Test unter vergleichbaren Bedingungen. Die KSR ermögliche in dieser Warmlaufphase des Motors einen verhältnismäßig besseren Ausgleich zwischen NOx -Emissionen und Partikelemissionen. Ihr Einsatz sei allerdings durch Risiken für Motor, Bauteile und den sicheren Fahrbetrieb begrenzt. Das Absenken der Kühlmittelsolltemperatur führe mit Blick auf den Verbrennungsvorgang dazu, dass die Verbrennungstemperatur in den angrenzenden Zylindern niedriger ist, mit dem beschriebenen positiven Effekt auf die NOx-Emissionen. Zugleich sei festgestellt worden, dass es zu einer besseren Füllung des Zylinderraums kommt, weil bei kälteren Temperaturen dichtere Umgebungsluft und damit mehr Sauerstoff angesaugt wird. Letzteres führe für diesen speziellen Anwendungsbereich auch zu einer relativen Verbesserung der Verbrennung der Rußpartikel. Bei der konkreten Ausgestaltung gelte es ferner drei Risikofelder – Ölverdünnung, Schmierverlust und Ablagerungen – zu berücksichtigen.

21
Eine Deaktivierung der KSR erfolge bei Überschreiten bzw. Unterschreiten einer maximalen bzw. minimalen Außen- und Ansauglufttemperatur, Unterschreiten eines bestimmten Umgebungsdrucks, Überschreiten einer maximalen Last, einer maximalen Drehzahl, einer maximalen Motoröltemperatur und Überschreiten eines Zeitraums, der in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur bei Motorstart festgelegt wird. Die maximal applizierte Betriebsdauer sei länger als die gesetzliche Prüfung.

22
Die Aktivierungsbedingungen würden die Nutzung der Funktion in einem technisch sinnvollen Anwendungsbereich gestatten. Außerhalb dieser Betriebsbedingungen habe die Funktion entweder nur einen reduzierten Effekt oder seit mit erhöhten Risiken behaftet. Ein Dauerbetrieb der Regelung sei deshalb nicht sinnvoll.

23

Bei der KSR handele es sich um keine manipulative Prüfstandserkennung, sondern es erfülle gerade das vom Gesetzgeber mit der Emissionsregulierung angestrebte Ziel: Die Reduktion der Emissionen bei Kaltstart.

24
Die Organe der Beklagten hätten keinerlei Kenntnis von (tatsächlich auch nicht vorgenommenen) Manipulationen gehabt.

25
Etwaige Ansprüche seien auch verjährt. Spätestens seit der Ad-Hoc Mitteilung von Volkswagen am 22.09.2015 sei es zu öffentlichen Diskussionen über die Emissionen von Dieselfahrzeugen gekommen. Dass sog. „Thermofenster“ auch in Fahrzeugen der Beklagten vorhanden seien, sei ist spätestens seit dem ersten Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen vom 22.04.2016 bekannt. Der Bericht sei breit in den Medien aufgegriffen worden. Die Beklagte habe zudem am gleichen Tag eine Pressemitteilung veröffentlicht, in der sie ausdrücklich darauf hinweist, Kunden freiwillige Software-Updates anzubieten. Die Tagesschau und das Handelsblatt hätten darüber noch am 22.04.2016 berichtet. Seit dem Geschäftsbericht 2016 vom 14.02.2017 habe die Beklagte im Rahmen ihrer Regelberichte explizit und kontinuierlich darauf hingewiesen, dass „nicht auszuschließen [ist], dass die Behörden zum Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen […] Funktionalitäten enthalten sein könnten“, die möglicherweise als unzulässig zu qualifizieren sind und die Beklagte möglicherweise zu „Feldmaßnahmen [und] Rückrufaktionen“ verpflichtet werden.

26
Hinsichtlich der Einzelheiten des Parteivorbringens wird ergänzend auf die ausgetauschten Schriftsätze nebst Anlagen und das Protokoll zur mündlichen Verhandlung vom 05.07.2023 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

27
Die zulässige Klage ist nur im ausgeurteilten Umfang begründet.

28
I. Dem Kläger steht ein Schadenersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB, § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe des Differenzschadens. Ein Anspruch nach § 826 BGB besteht indes nicht.

29
1. Die Beklagte hat als Herstellerin des Fahrzeuges eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung beigefügt, worauf der Schutz der individuellen Interessen des Klägers gegenüber der Beklagten fußt (BGH, Urteil vom 26.06.2023, Iva ZR 335/21, Tz. 29 ff).

30
2. Die inhaltliche Unrichtigkeit ergibt sich daraus, dass das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen war.

31
Vorliegend kann dahinstehen, ob das Thermofenster eine unzulässige Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 darstellt, denn jedenfalls die Kühlmittel-Sollmittel-Temperatur Regelung stellt eine solche dar, vgl. hierzu die umfassenden Ausführungen des OLG Hamm, Urteil vom 14.07.2022, Az. 12 U 55/21 zum gleichen Motortyp IM 651, Euro 5.

32
Die Funktionalität der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) wird u.a. mittels eines Timers, in Abhängigkeit vom Parameter Zeit deaktiviert, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter normalen Bedingungen des Fahrbetriebes verringert wird, wobei nach Angaben der Beklagten den maximal applizierte Betriebsdauer länger als die gesetzliche Prüfung ist.

33
Die KSR wird während des Warmlaufens des Motors zur Senkung des Sollwertes des Kühlmittels von 100°C auf 70 °C genutzt. Hierdurch wird ein längerer Warmlauf gewährleistet, und so ein besserer Ausgleich von Stickoxiden und Partikeln und damit eine stärkere Reduktion von Emissionen. Nach Ablauf der Betriebsdauer wird die Funktion endgültig ausgeschaltet.

34
Diese Funktionalität hat das Kraftfahrtbundesamt im Rahmen seinen Rückrufbescheides für das streitgegenständliche Fahrzeug nach Angaben der Beklagten in der Duplik vom 09.06.2023 (Bl187 d.A.) auch beanstandet.

35
Zwar nimmt die Beklagte abweichend vom Kraftfahrtbundesamt eine andere rechtliche Bewertung vor. Die Darstellung der Funktionsweise des KSR wird jedoch nicht beanstandet.

36
3. Diese Abschalteinrichtung ist unzulässig im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Die Beklagte hat keine Umstände dargetan, die vor dem Hintergrund der gebotenen engen Auslegung des vorliegend allein in Betracht kommenden Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 a VO (EG) Nr. 715/2007 einen solchen begründen könnte.

37
Die ausnahmsweise Notwendigkeit der Abschalteinrichtung zum Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall bzw. den sicheren Betrieb des Fahrzeugs gewährleisten ist nicht feststellbar.

38
Die Beklagte führt aus, dass bei der Ausgestaltung drei Risikofelder – Ölverdünnung, Schmierverlust und Ablagerungen – zu berücksichtigen sind. Es kann insoweit auch unterstellt werden, dass diese Ausgestaltung die entsprechenden Risikofelder optimal abbildet. Dem Vortrag ist hingegen nicht zu entnehmen, dass es sich hierbei um eine „Notfallfunktion“ handele. Insoweit schließt sich das Gericht den Ausführungen des OLG Hamm, Urteil vom 14.07.2023 – 12 U 55/21 an. Auch in diesem Verfahren ging es um einen Motor OM 651 der Schadstoffklasse EURO 5. Die Beklagte hat zudem nicht behauptet, dass im Genehmigungszeitpunkt keine andere technische Lösung die unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeuges eine konkrete Gefahr hervorrufen, hätte abgewendet werden können.

39
Unabhängig von den vorstehenden Erwägungen ist vorliegend jedenfalls, der Rechtsprechung des BGH folgend, davon auszugehen dass selbst ein solches Risiko eine ausnahmsweise Zulässigkeit nicht begründen könnte, da eine Abschalteinrichtung, die – wie hier – unter normalen Betriebsbedingungen für den überwiegenden Teil des Jahres die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringern würde, damit der Motor vor Beschädigungen oder Unfall geschützt und der Betrieb des Fahrzeugs gewährleisten wäre, offensichtlich dem der VO Nummer 15/2007 verfolgten Ziel zuwiderlaufen würde und so eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der Stickstoffoxid (NOx)-Emission von Fahrzeugen führen würde (vgl. OLG Bamberg, Urteil vom 01.08.2023, Az. 5 U 328/21).

40
4. Die Beklagte hat im Zeitpunkt der Inverkehrgabe des Fahrzeuges mit der unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung fahrlässig gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs streitet zulasten desjenigen, der – die hiergegen ein Schutzgesetz verstoßen hat, eine Verschuldensvermutung (BGH, Urteil vom 26.06.2023- VI a ZR 335/21, Rn.59)

41
Die Beklagte hat Umstände, die geeignet sind, die gegen sie streitenden Verschuldensvermutung zu widerlegen, nicht dargetan. Insoweit kann sich die Beklagte auch nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum stützen. Bei ausreichender Erkundigung bei der zuständigen Behörde zur Auslegung der Vorschrift, hätte sich die Fehlvorstellung der Beklagten nicht bestätigt. Dies zeigt sich bereits daran, dass im vorliegenden Fall das Kraftfahrtbundesamt ein Rückrufbescheid erlassen hat und die im Fahrzeug angewendete KSR beanstandet hat. Es handelt sich zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht um eine geklärte Rechtslage, weswegen sie eine abweichende Beurteilung ihres Vorgehens in Betracht ziehen müssen und von einer eventuellen rechtswidrigen Verwendung absehen müssen.

42
5. Aufgrund des Einsatzes einer unzulässigen Abschalteinrichtung in Gestalt der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung im streitgegenständlichen Fahrzeug ist dem Kläger ein sogenannter (Differenz-)Schaden entstanden. Der Differenzschaden bestimmt sich nach dem Unterschied zwischen gezahlten Kaufpreisen

und objektiven Wert des Fahrzeugs im Erwerbszeitpunkt. Die Höhe des Schadens unterliegt der gerichtlichen Schätzung nach § 287 Absatz 1 Satz 1 ZPO und bewegt sich aus den durch den Bundesgerichtshof näher dargelegten Gründen im Bereich von 5%-15% des vom Kläger aufgewendeten Kaufpreises.

43
Unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Jahr 2013 bestehende prinzipielle Risikos, dass die Zulassungsbehörde wegen der Kühlmittel-Soll-Temperaturregelung eine Betriebsbeschränkung vornimmt, den Gefahren Kilometern (145.211 km abzüglich 7.000 €), dem Weiterverkäußerungspreis von 12.872 €, dem Gewicht des der Haftung zugrunde liegenden konkreten Rechtsverstoß für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens – im vorliegenden Fall Fahrlässigkeit – schätzt das Gericht den Schaden auf 10% des Kaufpreises, d.h. 4.750 €.

44
Als weiterer Schaden ist der Finanzierungsaufwand bezogen auf den Differenzschaden ersatzfähig. Der Finanzierungsaufwand bezogen auf den Differenzschaden in Höhe von 4.750 € unter Annahme der vertraglichen 4-jährigen Laufzeit sowie dem vertraglichen effektiven Jahreszinssatz von 3,99% beträgt 397,04 €. Die weiteren Bearbeitungskosten sind nicht ersatzfähig, da sie sowieso angefallen wären.

45
6. Die Beklagte befand sich mit Ablauf der im anwaltlichen Schreiben vom 06.04.2020 gesetzten Frist in Verzug, gem. § 286 BGB. Unter Berücksichtigung der 3 Tage Postlaufzeit und der gesetzten 2 Wochen Frist trat Verzug somit zum 24.04.2020 ein.

46
7. Der Anspruch ist auch nicht verjährt. Nach dem Vortrag der Klägerseite hat der Klagepartei 2019 von der Geltendmachung möglicher Ansprüche erfahren. Die Klage wurde am 21.12.2022 erhoben, die Prozessgebühr am 22.12.2022 angefordert, am 04.01.2022 eingezahlt, die Zahlungsanzeige dem Gericht am 17.01.2023 vorgelegt, am 24.01.2023 die Klagezustellung verfügt und die Klage am 01.02.2023 zugestellt. Die Klagezustellung erfolgt folglich „demnächst“ i.S.v. § 167 ZPO, so dass bereits mit Klageeinreichung die Verjährung gehemmt wurde, §§ 204 Nr. 1, 199, 195 BGB.

47
Eine frühere Kenntnis des Klägers konnte die Beklagte nicht darlegen. Sofern auf die Berichterstattung in den Printmedien und Fernsehen im Jahr 2016 und den Geschäftsbericht vom 2016, veröffentlicht am 14.02.2017 verwiesen wird, fehlt es bereits an dem Vortrag, dass diese Mitteilung dem Kläger zur Kenntnis gelangt sind. Hinzukommt, dass die Berichterstattung keine Bezugnahme zur Beklagten und zum streitgegenständlichen Fahrzeugtyp, Motortyp und/oder Schadstoffklasse erkennen lässt.

48
Dem Kläger steht daher insgesamt ein Schadenersatz in Höhe von 5.147,04 € zu.

49
II. Ein weitergehende Anspruch des Klägers aus §§ 826, 31 BGB bzw. § 831 BGB, scheidet jedoch aus, weil das klägerseits behauptete Verhalten der Beklagten unter keinem Gesichtspunkt als sittenwidrig anzusehen ist. Ein vorsätzliches Handeln der Beklagten ist nicht zu erkennen. Insoweit war der Feststellungsantrag abzuweisen.

50
1. Objektiv sittenwidrig wäre eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Ein Unterlassen wäre dann sittenwidrig, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Dass das Verhalten gegen vertragliche Pflichten oder das Gesetz verstößt, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft, genügt nicht. Insbesondere ist die Verfolgung eigener Interessen bei der Ausübung von Rechten im Grundsatz auch dann legitim, wenn damit eine Schädigung Dritter verbunden ist. Hinzutreten muss nach der Rechtsprechung eine nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung

oder den eintretenden Folgen ergeben kann (vgl. mwN: Grüneberg/Sprau, BGB, 81. Auflage 2022, § 826 BGB, Rn. 4).

51
2. Nach diesen Maßstäben liegt ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht deshalb vor, weil sie das streitgegenständliche Fahrzeug mit einem Thermofenster bzw. einer Kühlmittel-Soll-Temperaturregelung ausgestattet hat. Auch eine Täuschung über das On-Board Diagnose-System begründet keine entsprechende Haftung.

52
Es wird insoweit bereits hinreichend konkret dargelegt, dass die für die Beklagte tätige Person in dem Bewusstsein handelten eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Selbst wenn die Beklagte weitergehende erforderliche Angaben zu den Einzelheiten der Abgasrückführung unterlassen haben sollte, wäre die Typgenehmigungsbehörde gehalten gewesen, diese zu erfragen um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit Abschaltvorrichtung zu prüfen.

53
Eine Haftung wegen sittenwidriger Schädigung wegen der Verwendung eines Thermofensters bzw. der Kühlmittel-Soll-Temperaturregelung kommt auch deshalb nicht in Betracht, weil ein besonders verwerfliches Verhalten der Beklagten vor dem Hintergrund der (zum genehmigungsfreien) unsicheren Rechtslage bei der Beurteilung Zulässigkeit des Thermofensters bzw. der Kühlmittel soll Temperaturregelung nicht vorgelegen hat. Eine mögliche Weise wie im vorliegenden Falle fahrlässige Verkennung der Rechtslage genügt für die Feststellung der besonderen Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten nicht.
Entschädigungsforderungen Beklagte kann nicht festgestellt werden.

54
3. Eine Schädigung wegen einer Täuschung über das On-Board-Didangose System kann keine sittenwidrige Schädigung begründen. Denn die On-Board-Diagnose soll eine Fehlfunktion des Emissionskontrollsystems erkennen und melden. Seine Funktionsweise ist somit stets mit dem Vorhandensein einer – zulässigen oder unzulässigen Abschalteinrichtung – verknüpft. Eine eigenständige Bedeutung als Indiz für eine Manipulation kommt ihr mithin nicht zu.

55
III. Ein etwaiger vertraglicher Sachmängelanspruch wäre unzweifelhaft verjährt, gem. § 438 BGB.

56
Das Fahrzeug wurde am 11.09.2013 übergeben.

57
IV. Ein Anspruch auf Freistellung von Kosten außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 541,44 € ist begründet. Denn der Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV erfasst dem Grunde nach auch die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Erstattungsfähig sind gemäß § 249 Abs. 1 BGB nur diejenigen Rechtsverfolgungskosten, die aus Sicht des Schadensersatzgläubigers zur Wahrnehmung und Durchsetzung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig waren. Im vorliegenden Fall bestehen jedoch keine Zweifel, dass der Kläger die konkret anwaltliche Tätigkeit für erforderlich erachten durfte.

58
Die vorgerichtlichen Kosten sind nach dem Streitwert der erfolgreichen Klage in Höhe von € 5.147,04 € zu bemessen bei einem Gebührensatz von 1,3, zzgl. USt und Auslagen und belaufen sich auf 571,44 € (Rechtsstand bis 2020). Ein höherer Gebührensatz ist angesichts der Verwendung der nahezu wortgleichen Schriftsätze in einer Vielzahl von gleichgelagerten Verfahren nicht gerechtfertigt.

59
V. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO.

60
Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 und 2 ZPO.

61
Die Festsetzung des Streitwertes ergibt sich aus §§ 3 ZPO i.V.m. 45 ff. GKG.