

Titel:

Kein Schadensersatzanspruch des Erwerbers eines Diesel-Fahrzeugs mit Thermofenster und Regulierung der AdBlue-Einspritzung

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

EGFGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

FahrzeugemissionenVO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2

Leitsatz:

Die Verwendung sogenannter Thermofenster und die Regulierung der AdBlue-Einspritzung stellen unabhängig davon, ob sie in Einzelfällen unzulässig sind, kein besonders verwerfliches, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden und auf die Schädigung von Fahrzeugnutzern gerichtetes Verhalten dar. Ihr Einsatz beinhaltet daher keine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung. Die Verwendung eines Thermofensters ist nicht per se, sondern nur unter – hier nicht dargelegten – weiteren Voraussetzungen sittenwidrig. (Rn. 22) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, sittenwidrige Schädigung, Schutzgesetz, Dieselskandal, unzulässige Abschalteneinrichtung, EA 288, Thermofenster, Regulierung der AdBlue-Einspritzung

Rechtsmittelinstanz:

OLG München, Endurteil vom 16.09.2024 – 17 U 4815/23

Tenor

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf 7.520,00 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger macht Schadensersatzansprüche wegen behaupteter unzulässiger Abschalteneinrichtungen in seinem Dieselfahrzeug geltend.

2

Am 23.02.2017 schloss der Kläger mit der ... in ... einen Kaufvertrag über einen neuen Pkw 2,0 TDI mit 110 kW/150 PS zum Kaufpreis von 37.600,00 €. In dem Fahrzeug der Schadstoffnorm Euro 6 mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... sind ein Motor des Typs EA 288 und ein SCR-Katalysator verbaut. Auf Anlage K1 wird hinsichtlich der Fahrzeugdaten Bezug genommen. Am 18.09.2023 hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von 46.472 Kilometern.

3

Bei dem Fahrzeug besteht ein sog. Thermofenster, durch das außerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs eine schrittweise Rückführung der Abgasrückführungsrate erfolgt. Eine öffentliche Beanstandung der Ausgestaltung des Thermofensters in dem Fahrzeug durch das Kraftfahrt-Bundesamt ist bislang nicht erfolgt.

4

Mit Anwaltsschreiben vom 25.07.2022 forderte der Kläger die Beklagte zur Zahlung auf; auf Anlage K8 wird verwiesen.

5

Der Kläger trägt vor, in dem Fahrzeug seien unzulässige Abschaltseinrichtungen verbaut. Es verfüge über eine Umschaltlogik, durch die zwischen dem Betrieb im Prüfzyklus und dem Betrieb im normalen Fahrbetrieb unterscheiden werde. Die EG-Typgenehmigung sei dadurch erschlichen worden. Abhängig vom Betriebsmodus werde die AdBlue-Einspritzung verstärkt oder abgeschaltet bzw. reduziert. Dazu trage auch eine sog. Fahrkurvenerkennung bei. Darüber hinaus handele es sich bei dem Thermofenster für Temperaturen unter + 15 Grad Celsius und über + 42 Grad Celsius um eine unzulässige temperaturgesteuerte Abschaltseinrichtung.

6

Die Beklagte habe systematisch gegen die regulatorischen Vorgaben im Hinblick auf den Ausstoß von Stickoxiden verstoßen. Dies sei der Beklagten bekannt gewesen und habe auf einer bewussten Entscheidung des Vorstands beruht. Sie habe sittenwidrig gehandelt. Der Beklagten sei wenigstens Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Eine umfassende Offenlegung aller Abschaltseinrichtungen gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt sei nicht erfolgt. Auf eine hypothetische Genehmigung durch dieses könne sich die Beklagte daher nicht berufen.

7

Das Fahrzeug sei von einem Produktrückruf des Herstellers erfasst. Wegen des Thermofensters sei ein Software-Update in Entwicklung, weswegen Stilllegungsgefahr für das Fahrzeug bestehe.

8

Wegen der Einzelheiten des klägerischen Vorbringens zu einer unzulässigen Abschaltseinrichtung wird auf die Klageschrift sowie die Schriftsätze vom 16.12.2022 und 04.08.2023 Bezug genommen.

9

Der Kläger hat zunächst sog. kleinen Schadensersatz in Höhe von mindestens 20% des Brutto-Kaufpreises verlangt und macht nunmehr Ersatz seines sog. Differenzschadens in Höhe von mindestens 15% des Kaufpreises geltend. Er bringt vor, es sei von einer Gesamtleistung von 300.000 Kilometern auszugehen.

10

Der Kläger beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke ... mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 5.640,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.

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 1.218,56 freizustellen.

11

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

12

Die Beklagte trägt vor, Fahrzeuge mit dem Motoraggregat EA 288 enthielten keine unzulässigen Abschaltseinrichtungen. Der Motor sei intensiver untersucht worden als jeder andere Motor des ...-Konzerns, ohne dass eine unzulässige Abschaltseinrichtung festgestellt worden sei. Die aus EA 189-Motoren bekannte Umschaltlogik komme nicht zum Einsatz. Eine Fahrkurvenerkennung sei in dem Fahrzeug des Klägers zu keinem Zeitpunkt hinterlegt gewesen, jedenfalls nicht als unzulässig zu bewerten. Das Thermofenster diene dem Motorschutz und sei zulässig, zwischen ca. +12 Grad Celsius und +39 Grad Celsius erfolge keine aktive Veränderung der Abgasrückführungsrate. Seine konkrete Ausgestaltung sei dem Kraftfahrt-Bundesamt detailliert mitgeteilt, Beanstandungen seien nicht erhoben worden.

13

Das Kraftfahrt-Bundesamt habe keinen Rückruf angeordnet. Das Fahrzeug sei von einer sog. technischen Konformitätsabweichung im Zusammenhang mit der Regeneration des Dieselpartikelfilters erfasst gewesen, die mit Software-Update am 11.06.2019 beseitigt worden sei. Die Konformitätsabweichung stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Die Beklagte habe nicht fahrlässig gehandelt, sich jedenfalls in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden.

14

Ein Schaden sei dem Kläger nicht entstanden. Das Fahrzeug sei voll funktionstauglich, eine Stilllegung drohe nicht. Jedenfalls müsse er sich Nutzungersatz und Restwert des Fahrzeugs anrechnen lassen. Die maximale Gesamtleistung betrage 250.000 Kilometer, beim Fahrverhalten des Klägers sei innerhalb der maximalen Nutzungsdauer von 25 Jahren sogar nur eine Laufleistung von ca. 177.075 Kilometern zu erreichen.

15

Das Gericht hat am 18.09.2023 über die Klage mündlich verhandelt. Auf das Sitzungsprotokoll (Bl. 269/271 d. A.) wird Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

16

Die Klage ist zulässig, jedoch nicht begründet. Dem Kläger steht der geltend gemachte Schadensersatzanspruch nicht zu, weder aus § 826 BGB in Verbindung mit §§ 31, 831 BGB, noch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit einem Schutzgesetz.

17

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadenersatz nach § 826 in Verbindung mit § 31 BGB.

18

a) 826 BGB setzt voraus, dass derjenige, der einem anderen einen Schaden zufügt, vorsätzlich handelt. Ist der angebliche Schädiger eine juristische Person, ist insoweit in entsprechender Anwendung des § 31 BGB auf deren verfassungsmäßige oder sonstige Repräsentanten abzustellen, die wesensmäßige Funktionen der juristischen Person eigenverantwortlich wahrnehmen (MüKoBGB/Wagner BGB § 826 Rn. 53). Die Darlegungs- und Beweislast liegt vollumfänglich bei dem Kläger, der behauptet, von der Beklagten vorsätzlich geschädigt worden zu sein (BGH NJW 2021, 1669; OLG München NJW-RR 2019, 1497).

19

Der Kläger trägt weder zum Vorsatz der verfassungsmäßigen Vertreter, insbesondere des Vorstandes bzw. einzelner Vorstandsmitglieder, noch zum Vorsatz sonstiger Repräsentanten der Beklagten konkret vor. Der Grundsatz der vollen Darlegungslast der eine für sie günstige Rechtsfolge behauptenden Partei bedarf zwar in Fällen, in denen wesentliche Geschehensabläufe außerhalb ihrer Wahrnehmung liegen und die sie auch nicht ermitteln kann, einer Einschränkung, wenn es der anderen Partei möglich und zumutbar ist, die notwendige Aufklärung zu leisten (BGH NJW 2020, 1962). Dies bedeutet aber nicht, dass sich die grundsätzlich darlegungsbelastete Partei auf Spekulationen beschränken und sich jeglichen konkreten Sachvortrages enthalten kann. Vielmehr hat sie sich, soweit es ihr möglich ist, Kenntnis zu verschaffen. Das betrifft insbesondere die Themen, welche Personen zur maßgeblichen Zeit Vorstände oder Repräsentanten der Beklagten gewesen sind, für welche Aufgabenbereiche sie zuständig waren und aufgrund welcher Tatsachen von einem vorsätzlichen und sittenwidrigen Handeln dieser Personen auszugehen ist. Soweit sich der Kläger gehindert sieht, zu diesen Fragen Stellung zu nehmen, hat er zu erläutern, welche Anstrengungen er zur Kenntniserlangung unternommen hat und welche Hinderungsgründe einer weiteren Substantiierung entgegenstehen. In jedem Fall hat er aber zumindest greifbare Anhaltspunkte vorzutragen und unter Beweis zu stellen, aus welchen sich ein Vorsatz herleiten lässt (BGH NJW 2020, 1962). Erst wenn aufgrund solcher greifbarer Anhaltspunkte in nachvollziehbarer Weise der konkrete Verdacht vorsätzlichen Handelns der Vorstände der Beklagten besteht, kommt eine Reduzierung der Anforderungen an die Darlegungslast des Klägers nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast in Betracht (BGH NJW 2020, 1962; BGH NJW 2021, 1669; BGH NJW-RR 2022, 1535).

20

Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze hat der Kläger ein vorsätzliches Handeln der Beklagten nicht hinreichend substantiiert dargestellt. Er hierfür auch keine greifbaren Anhaltspunkte benannt. Sein Vortrag erschöpft sich in allgemeinen Behauptungen und Mutmaßungen ohne konkreten Bezug zum konkreten Fahrzeug und dem darin verbauten Motor. Nachdem der Kläger insoweit nicht in erforderlichem Umfang vorträgt, kommen die Grundsätze der sekundären Darlegungslast nicht zur Anwendung. Alles andere liefe auf eine unzulässige Ausforschung der Beklagten hinaus (OLG Stuttgart NZV 2019, 579; OLG München NJW-RR 2019, 1497).

21

b) Darüber hinaus ist ein sittenwidriges Handeln weder vorgetragen, noch ersichtlich. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH BeckRS 2022, 10201).

22

Es ist davon auszugehen, dass eine Motorsteuerung zur Temperaturerkennung und temperaturabhängigen Regulierung der Abgasaufbereitung und -rückführung sowie eine betriebsabhängige Steuerung der AdBlue-Einspritzung bei Dieselmotoren weit verbreitet und zumindest zum Teil aus technischen Gründen für deren Funktionsfähigkeit notwendig sind. Die Verwendung sogenannter Thermofenster und die Regulierung der AdBlue-Einspritzung, die jedenfalls in der Fachöffentlichkeit allgemein bekannt sind, stellen daher, unabhängig davon, ob sie in Einzelfällen unzulässig sind, kein besonders verwerfliches, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden und auf die Schädigung von Fahrzeugnutzern gerichtetes Verhalten dar. Ihr Einsatz beinhaltet daher keine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung (BGH NJW 2021, 3721; OLG München NJW-RR 2020, 664). Die Verwendung eines Thermofensters ist nicht per se, sondern nur unter – hier nicht dargelegten – weiteren Voraussetzungen sittenwidrig (BGH NJW 2021, 1814; OLG Bamberg BeckRS 2023, 13603).

23

Auch hinsichtlich der weiteren behaupteten Abschaltseinrichtungen ist ein verwerfliches und daher sittenwidriges Verhalten auf Seiten der Beklagten auf der Grundlage des klägerischen Vorbringens nicht ersichtlich.

24

c) Hinsichtlich einer Prüfstandserkennung, einer Umschaltlogik und einer Fahrkurvenerkennung fehlt es darüber hinaus an ausreichend konkretem Vortrag des Klägers, um eine Beweisaufnahme durchführen zu können; sein Vorbringen ist nicht hinreichend substantiiert. Der Kläger trägt die Darlegungs- und Beweislast für das Vorhandensein unzulässiger Abschaltseinrichtungen. Die Voraussetzungen für eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten sind auch an dieser Stelle nicht erfüllt. Um eine Ausforschung zu vermeiden, muss der unstreitige oder zu beweisende Vortrag des Beweispflichtigen greifbare Anhaltspunkte für seine Behauptung liefern (OLG Bamberg BeckRS 2023, 13603). Dies ist vorliegend nicht geschehen. Der Kläger hat sich auf pauschale Behauptungen beschränkt, ohne sich mit dem umfassenden, angesichts der bisherigen Rechtsprechung zu dem Motor EA 288 (siehe nur BGH BeckRS 2022, 10201) nachvollziehbaren Vortrag der Beklagten zu dessen eingehender Überprüfung und Untersuchung durch das Kraftfahrt-Bundesamt auseinanderzusetzen.

25

Auch eine Fahrkurvenerkennung ist nicht substantiiert vorgetragen. Der Behauptung der Beklagten, eine solche sei – anders als in vor November 2015 produzierten Fahrzeugen – in demjenigen des Klägers zu keinem Zeitpunkt hinterlegt gewesen, ist dieser nicht mit konkreten Behauptungen entgegengetreten. Die pauschale Behauptung des Vorhandenseins einer Fahrkurvenerkennung kann jedenfalls unter

Berücksichtigung der Erwiderung der Beklagten nicht als ausreichend tatsachenbasiert und konkret angesehen werden, erfolgt vielmehr ins Blaue hinein.

26

Soweit der Kläger lediglich pauschal, ohne Angabe näherer Daten und ohne Herstellung eines näheren Bezugs zu den behaupteten unzulässigen Abschaltseinrichtungen einen Rückruf wegen einer nicht konkret bezeichneten „Konformitätsabweichung“ behauptet, führt auch dies nicht zu einer ausreichenden Substantiierung seines Vorbringens. Eine Konformitätsabweichung ist mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung nicht gleichzusetzen (OLG München, Beschluss vom 19.04.2023 – 15 U 5668/20, BeckRS 2023, 10878). Ein Rückrufschreiben wurde, auch nachdem die Beklagte einen Rückruf im Schriftsatz vom 21.08.2023 in Abrede gestellt hatte, nicht vorgelegt.

27

2. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadenersatz nach § 826 BGB in Verbindung mit § 831 Abs. 1 StGB. Soweit er meint, die Beklagte habe ihn durch das Handeln ihr zuzurechnender Verrichtungsgehilfen vorsätzlich sittenwidrig geschädigt, trägt er hierfür die Darlegungs- und Beweislast. Ausreichender konkreter Tatsachenvortrag liegt jedoch nicht vor. Ausführungen dazu, welche Personen zur maßgeblichen Zeit als Verrichtungsgehilfen der Beklagten für die Entwicklung bzw. Herstellung des Motors EA 288 verantwortlich gewesen sind und aufgrund welcher Tatsachen von einem vorsätzlichen und sittenwidrigen Handeln dieser Personen auszugehen ist, fehlen völlig. Dementsprechend bestehen keine greifbaren Anhaltspunkte für ein vorsätzliches und sittenwidriges Verhalten von Verrichtungsgehilfen und die Grundsätze der sekundären Darlegungslast kommen nicht zur Anwendung. Auf die Ausführungen unter 1. b), c) wird im Übrigen verwiesen.

28

3. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadenersatz nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 Abs. 1 StGB. Auch soweit der Kläger der Auffassung ist, die Beklagte habe ihn betrügerisch geschädigt, trägt er hierfür die Darlegungs- und Beweislast. Dieser Darlegungs- und Beweislast ist er jedenfalls im Hinblick auf die Anspruchsvoraussetzungen vorsätzlichen Handelns und des Vorliegens einer Bereicherungsabsicht im Sinne von § 263 Abs. 1 StGB der Beklagten bzw. der für sie handelnden Vorstände und sonstigen Repräsentanten (§ 31 BGB) nicht nachgekommen. Daher kommt auch hier nicht Betracht, die Grundsätze sekundärer Darlegungslast anzuwenden (siehe oben 1.; OLG Stuttgart NZV 2019, 579).

29

4. Der Kläger hat gegen die Beklagte schließlich keinen Anspruch auf Schadenersatz aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1 und 27 Abs. 1 EG-FGV. Es ist bereits fraglich, ob das Fahrzeug des Klägers unzulässige Abschaltseinrichtungen aufweist. Substanziierter Sachvortrag liegt hinsichtlich der behaupteten Prüfstandserkennung, Umschaltlogik und Fahrkurvenerkennung nicht vor (siehe oben 1.c)). Allenfalls hinsichtlich des Thermofensters kommt nach dem klägerischen Vorbringen eine unzulässige Abschaltseinrichtung grundsätzlich in Betracht (vgl. EuGH NJW 2023, 1111). Ob dies der Fall ist, insbesondere ob das Thermofenster im konkreten Fall unzulässig ist, kann jedoch dahingestellt bleiben. Denn jedenfalls ist von einem Verschulden der Beklagten nicht auszugehen.

30

Zwar besteht, wenn man das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unterstellt, eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung. Demnach muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgegeben und dadurch §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21).

31

Die Beklagte kann sich zu ihrer Entlastung vorliegend jedoch auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen.

32

Der Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen. Für die Unvermeidbarkeit seines Verbotsirrtums kann sich der Fahrzeughersteller insbesondere auf eine hypothetische Genehmigung der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde stützen. Zu seiner Entlastung muss er in diesem Fall darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, dass seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden wäre (hypothetische Genehmigung). Steht fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat. Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass der Fahrzeughersteller nicht nur allgemein darlegt, dass die Behörde Abschalteinrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern dass ihm dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten gelingt. Auf das Bestehen einer entsprechenden Verwaltungspraxis kommt es dabei zwar nicht maßgeblich an. Die Grundsätze der hypothetischen Genehmigung gelten mit Rücksicht auf ihren Sinn und Zweck auch, wenn der Fahrzeughersteller eine hypothetische Genehmigung bezogen auf den konkreten Motor einer bestimmten Baureihe nachweist. Neben anderen Indizien kann allerdings aufgrund einer bestimmten, hinreichend konkreten Verwaltungspraxis gem. § 286 Abs. 1 ZPO auf eine hypothetische Genehmigung geschlossen werden (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21; OLG München, Beschluss vom 11.09.2023 – 19 U 1842/23 e).

33

Die Beklagte hat substantiiert vorgetragen, dass ihre Rechtsauffassung selbst bei einer konkreten Nachfrage beim Kraftfahrt-Bundesamt von diesem bestätigt worden wäre. Aus den im vorliegenden Verfahren von der Beklagten vorgelegten Auskünften des Kraftfahrt-Bundesamtes ergibt sich zur Überzeugung des Gerichts, dass das Kraftfahrt-Bundesamt sowohl im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses des Klägers als auch bis heute aufgrund der vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführten umfangreichen Untersuchungen der Auffassung ist, dass Fahrzeuge mit dem Dieselmotor EA 288 mit Blick auf das Thermofenster keine unzulässige Abschalteinrichtung aufweisen (vgl. insbesondere die Anlagen B9, B15, B21, B22, B23, Anlagenkonvolut B40). Daher bedarf es zur Beurteilung des vorliegenden Falles keiner weiteren Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes. Die vorgelegten Auskünfte sind, jedenfalls soweit sie Motoren der Baureihe EA 288 und Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 betreffen, auf das klägerische Fahrzeug übertragbar (OLG München, Beschluss vom 11.09.2023 – 30 U 7447/22 e). Offenbleiben kann auch, welche Angaben die Beklagte bei Beantragung der Typgenehmigung in Bezug auf das Thermofenster im Einzelnen gemacht hat. Denn nach der Verwaltungspraxis des Kraftfahrt-Bundesamtes ist gemäß § 286 Abs. 1 ZPO davon auszugehen, dass die Typgenehmigung im Hinblick auf das Motoraggregat im Fahrzeug des Klägers in jedem Fall erteilt worden wäre (OLG München, Beschluss vom 23.08.2023 – 34 U 109/23 e). Ob die Einschätzung des Kraftfahrt-Bundesamtes rechtlich zutreffend ist, ist im Rahmen der Prüfung einer hypothetischen Genehmigung ohne Bedeutung (OLG München, Beschluss vom 14.09.2023 – 20 U 2312/23 e).

34

Ob dem Kläger angesichts der uneingeschränkten Nutzbarkeit des neu erworbenen Fahrzeugs seit nunmehr über sechseinhalb Jahren, einem mit knapp 7.000,00 € zu bewertenden Nutzungsvorteil und dem aktuellen Wert des Fahrzeugs überhaupt ein Schaden entstanden ist, kann dahingestellt bleiben.

35

5. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO, diejenige über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 S. 1, S. 2 ZPO.

36

6. Der Streitwert ergibt sich in Übereinstimmung mit der Angabe des Klägers aus dem in der Klageschrift mit mindestens 7.520,00 € bezifferten Schaden; außergerichtliche Rechtsanwaltskosten bleiben als Nebenforderungen außer Betracht.