

Titel:

Rückzahlungsklage, Schadensersatzanspruch, Vermögensschaden, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Abschaltanlage, Verbotsirrtum

Schlagworte:

Rückzahlungsklage, Schadensersatzanspruch, Vermögensschaden, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Abschaltanlage, Verbotsirrtum

Rechtsmittelinstanz:

OLG München, Endurteil vom 23.08.2024 – 13 U 3627/23

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin 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 19.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen des Erwerbs eines Pkws, der mit unzulässigen Abschaltanlagen ausgestattet sein soll.

2

Die Klägerin erwarb im Februar 2020 von der; ... ein gebrauchtes Fahrzeug der Marke BMW Typ 318 D Touring Sportline Automatik mit einer Laufleistung von 54.350 km zum Preis von 17.500,00 € brutto (Rechnung, Anlage K 1). Das Fahrzeug ist mit einem Motor mit der Typbezeichnung der Beklagten B 47 ausgestattet und unterfällt der Abgasnorm Euro 6. Der streitgegenständliche Motor wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mehrfach geprüft. Das KBA hat in amtlichen Auskünften in Parallelverfahren mitgeteilt, dass der Motor nach den Untersuchungen des KBA keine unzulässigen Abschaltanlagen aufweise (... vom 30.07.2021, Anlage B 4a und amtliche Auskunft des ... vom 22.11.2021, Anlage B 4b).

3

Die Klägerin behauptet, dass das Fahrzeug mit unzulässigen Abschaltanlagen versehen sei. Zu dem ebenfalls von der Beklagten verbauten Motor mit der Bezeichnung N 57 für die Fahrzeuge mit den Bezeichnungen 750d und M 550 d sei unter dem 13.08.2018 ein bestandskräftiger Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wegen unzulässiger Abschaltanlagen ergangen. Die Beklagte habe in einem Parallelverfahren vor dem Landgericht Tübingen (Az.: 2 O 408/20) in der mündlichen Verhandlung am 21.04.2021 eingeräumt, dass in dem Fahrzeug ein Motorsteuerungssystem von Bosch verbaut worden sei, dass über Möglichkeiten zur Prüfstandserkennung verfüge und dies alle Motorsteuerungssysteme von Bosch in etwa den letzten zehn Jahren betreffe. In diesen Zeitraum falle auch die Auslieferung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Seit 2007 hätten folgende Vorstandsmitglieder der Beklagten für die Implementierung der Motorsteuerungssoftware gesorgt:

ab 2007: ... (bis 31.03.2013),

... (bis 31.03.2012)

ab 01.04.2012: ... (bis 09.12.2014)

ab 01.04.2013: ... (bis 15.08.2019)

ab 09.12.2014: ... (bis 30.07.2020)

ab 13.05.2015: ...

ab 01.10.2016: ... (bis 24.07.2018)

4

Jedenfalls hätten diese Personen entschieden, dass die streitgegenständlichen Abschalteinrichtungen in die Motorsteuerungssoftware implementiert werden. Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug erfolge die 100 %ige Abgasrückführung nur im (NOx)-optimierten Modus des Prüfstandsfahrbetriebs. Für den Modus „Echtbetrieb/Normalbetrieb“ werde die 100 %ige Abgasrückführung von der gegenständlichen Motorsteuerungssoftware abgeschaltet. Die unterschiedlichen Betriebsmodi beträfen außerdem den eingesetzten NOx-optimierten Speicherkatalysator und somit die sog. Abgasnachbehandlung. Die von der Beklagten implementierte Motorsteuerungssoftware Sorge bei Erkennen des Prüfstandsfahrbetriebes durch gezielte Steuerung der Regenerationsfunktion des zur Abgasnachbehandlung eingesetzten NOx-Speicherkatalysators für einen – bei Vergleich mit dem „Echtbetrieb“/„Normalbetrieb“ – niedrigeren Stickoxidausstoß.

5

Die Klägerin behauptet ferner, dass das Nichtentfernen der unzulässigen Abschalteinrichtungen bei ihrem Bekanntwerden zu einer behördlichen Stilllegung des Fahrzeugs führen würde. Die Entfernung der unzulässigen Abschalteinrichtungen würde die Nutzbarkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs erheblich einschränken und zu einer Wertminderung von mindestens 50 % führen. Alternativ könne zwar ein Benzinmotor in das Fahrzeug eingebaut werden, was jedoch mindestens Kosten in Höhe von 8.700,00 € verursachen würde. Wegen der Implementierten Funktionen

1. Kälteerkennung in DCU (Kälteerkennung für Bauteilschutzfunktion nimmt Dosiermenge zurück)
2. Deaktivierung ND-AGR
3. Rollenmodus in DCU
4. Mo, COM, SW-sharing
5. SysB; FC-ARB; rba_SyC
6. ECLI:SCRFFC:Main/SCR online dosing
7. SCRLdG_Main/SCR-Füllstandsregler
8. Dosiermengenlimitierung bei teilweise gefrorenem „AdBlue“ Tankinhalt
9. Abgasheizen
10. NSC-Regeneration altersabhängig
11. Regenerationsabbruch thermischer Bauteilschutz
12. Sammelfehlerpfade für Bosch-Nox-Sensoren
13. DNOX-Ctrl; SCR-Ctrl; SCRPOD/SCRMon/UDC
14. Fehlerspeichereintrag im Nachlauf

könne das Fahrzeug im gesamten EU-Gebiet nicht gesetzeskonform betrieben werden, was sich im Rahmen der Veräußerlichkeit auswirke. Das Fahrzeug habe zum Zeitpunkt der Übergabe an die Klagepartei allenfalls einen Wert von 8.750,00 € gehabt. Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs betrage bei einer

Bewertung unter Berücksichtigung aller Umstände – auch der vorstehend vorgetragenen Umstände, die einer hinreichend breiten Öffentlichkeit noch nicht bekannt seien – 4.000,00 €. Die im Hause der Beklagtenpartei für die Motorentwicklung verantwortlichen Personen, namentlich die vormaligen Leiter der Entwicklungsabteilung und alle vormaligen Vorstandsmitglieder hätten die grundlegende und mit der bewussten Täuschung der Typgenehmigungsbehörde verbundene strategische Entscheidung getroffen, die genannten Funktionen im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Motor zu verwenden.

6

Die Klägerin verlange von der Beklagten eine Zahlung in Höhe des Fahrzeugkaufpreises abzüglich Nutzungswertersatz für gefahrene Kilometer. Die Klägerin habe den Wagen zu teuer erworben. Diesen Schaden verlange die Klägerin mit dem zuletzt gestellten Hilfsantrag zu II. Mit dem Hilfsantrag zu III. verlange die Klägerin höchst hilfsweise die Entfernung bestimmter Software-Funktionen.

7

Wegen des umfangreichen Vortrags der Klägerin zu den behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtungen wird im Übrigen auf die Klageschrift vom 15.11.2022 und die Replik vom 14.06.2023 Bezug genommen.

8

Die Klägerin hat zunächst angekündigt, zu beantragen,

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klagepartei 16.134,11 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz auf diesen Betrag seit Rechtshängigkeit zu zahlen Zugum-Zug gegen [hilfsweise: nach] Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer i ... nebst Fahrzeugschlüssel nebst Fahrzeugschlüssel;
2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des unter Ziffer 1 genannten Fahrzeugs nebst Fahrzeugschlüssel in Annahmeverzug befindet;
3. festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei die Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei das unter Ziffer 1 genannte Fahrzeug dahingehend beeinflusst hat, dass dieses hinsichtlich der Abgasstoffmenge [hilfsweise: der Stickoxide] im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr, zu ersetzen.

9

Die Klägerin hat die Klage um die nachfolgenden Hilfsanträge zu II. und III. erweitert.

10

Die Klägerin beantragt zuletzt:

I. Hauptanträge:

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klagepartei 16.134,11 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz auf diesen Betrag seit Rechtshängigkeit zu zahlen Zugum-Zug gegen [hilfsweise:nach] Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs BMW 318dmit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... nebst Fahrzeugschlüssel;
2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des unter Ziffer 1 genannten Fahrzeugs nebst Fahrzeugschlüssel in Annahmeverzug befindet;
3. festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei die Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei das unter Ziffer 1 genannte Fahrzeug dahingehend beeinflusst hat, dass dieses hinsichtlich der Abgasstoffmenge [hilfsweise: der Stickoxide] im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr, zu ersetzen.

II. hilfsweise für den Fall der Unbegründetheit des Antrags auf den sogenannten großen Schadensersatz gemäß Antrag zu I. 1. a): die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klagepartei einen Betrag, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jedoch mindestens 4.375,00 EUR (25 % bezogen auf den Kaufpreis), nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz auf diesen Betrag seit Rechtshängigkeit zu zahlen;

III. hilfsweise für den Fall auch der Unbegründetheit des Antrags auf den Schadensersatz gemäß Antrag zu II.:

1. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer \ ... die Software-Funktion „Deaktivierung ND-AGR (Deaktivierung Niederdruck-AGR bei neg. Differenzdruck (Effekt bei aktivem Absaugen vorstellbar))“ zu beseitigen;
2. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... ie Software-Funktion „Rollenmodus in DCU (Erkennung Rollenmodus in DCU – für Ersatzwertbildung Fahrgeschwindigkeitssignal erforderlich)“ zu beseitigen;
3. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion „Mo, COM, SW-sharing (Der vom ESP (über CAN) erkannte Rollenstatus wird von der Motorsteuerung empfangen und per SW-sharing an die BMW-SW (obj) weitergegeben)“ zu beseitigen;
4. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion „SysB; FC-ARB; rba_SyC (Systemsteuerung incl. Timeout-Überwachung u. Benutzerabhängige Verkürzung/Verlängerung der Systemzustände)“ zu beseitigen;
5. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion „NSC-Regeneration altersabhängig (Altersabhängige (km-Stand) Applikation Sollwertbildung NSC-Regeneration)“ zu beseitigen;
6. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion „Regenerationsabbruch thermischer Bauteilschutz (Regeneration unter hoher Motorlast und geringen Geschwindigkeiten wird erkannt und unterbunden)“ zu beseitigen;
7. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion zu beseitigen, die die Temperatur ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind;
8. a) die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion zu beseitigen, die die Radrotationsgeschwindigkeit ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind;
b) die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion zu beseitigen, die die Radrotationsgeschwindigkeit ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind; b) die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion zu beseitigen, die die Fahrgeschwindigkeit (gem. Tacho) ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind;
9. die Beklagtenpartei wird verurteilt, aus der Motor-Steuerungssoftware des Pkws BMW 318d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... die Software-Funktion zu beseitigen, die den Betrieb der Klimaanlage ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des

Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind.

11

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

12

Die Beklagte trägt vor, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeugmotor weder eine prüfstandsbezogene noch eine anderweitige hypothetisch unzulässige Abschalteinrichtung verbaut worden sei und verweist insoweit u.a. auf die amtlichen Auskünfte des KBA (Anlage B 4a und Anlage B 4b, siehe unstreitiger Tatbestand). Es gebe dementsprechend weder einen Rückruf des KBA noch eine sonstige behördliche Beanstandung. Die Klagepartei könne das Fahrzeug folglich ohne Einschränkungen nutzen und tue dies offenbar auch. Die Abgasbehandlung des Fahrzeugs funktioniere entgegen der klägerischen Mutmaßungen auf und abseits einer Prüfstandssituation identisch. Das Emissionskontrollsystem des Fahrzeugs werde bei normalen Betriebsbedingungen nicht in seiner Wirksamkeit verringert. Weder werde die Abgasrückführung unzulässig reduziert, noch gebe es irgendwelche NOx – optimierten Prüfstandsmodi. Die Beklagte habe nie Gegenteiliges in anderen Verfahren eingeräumt. Dies sei auch von der Tatsache zu trennen, dass ein Fahrzeug natürlich wissen müsse, ob es sich auf dem Rollenprüfstand befinde, da ohne Deaktivierung von diversen Assistenzsystemen eine Fahrt „auf der Rolle“ schlicht nicht möglich sei.

13

Der Vortrag der Klägerin zu den von ihr vorgetragenen 14 Funktionen, wegen der die Klägerin das Fahrzeug nach ihrem Vortrag EU-weit nicht gesetzeskonform nutzen könne, sei in sämtlichen Punkten frei erfunden. Soweit unter Ziffer III. nun Hilfs-Hilfsanträge zu einigen Namen dieser Funktionen gestellt werden, nach denen solche Funktionen beseitigt werden sollen, erfolge dies ins Blaue hinein. Die Funktionen gebe es in dieser Form nicht und die Beklagte könne nicht einfach einzelne Funktionen – also Softwareanteile – eines Motorsteuergerätes „löschen“. Das funktioniere nicht, die Beklagte habe hierzu noch nicht einmal die Möglichkeit und es sei natürlich blanker Unsinn. Der über 200 – seitige Vortrag in der Replik ohne jede Strukturierung sei wohl eher dazu gedacht, die übrigen Prozessbeteiligten zu überfrachten, dies getragen von der Hoffnung, die Beklagte möge einen dieser Aspekte übersehen. Diese Art des Vortrags deute darauf hin, dass dieser dazu diene, das rechtliche Gehör auszuhöhlen. Die Behauptung eines Fahrzeugwertes von 8.750,00 € bei Kauf sei genauso erfunden wie ein vermeintlich aktueller Wert von in Höhe von ca. 4.000,00 €. Es sei ein Rätsel, wie solcher Vortrag zustande komme. Eine kurze Recherche habe ergeben, dass selbst heute Fahrzeuge mit vergleichbarer Laufleistung und Alter nicht zu Preisen von unter 16.000,00 € erhältlich seien. Für ein Schaden bleibe unter Betrachtung von Nutzungen und aktuellem Restwert kein Raum, selbst nicht für einen vermeintlichen Differenzschaden.

14

Vorsorglich sei auszuführen, dass keine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. den europäischen Vorschriften (nach den Urteilen des EuGH vom 21.03.2023 – Az. C – 100/21 und des BGH vom 26.06.2023 – VI a ZR 335/21) bestehe. Es gebe streitgegenständlich keine unzulässige Applikation einer Temperaturführung oder andere unzulässige Emissionsstrategien, so dass bereits ein Anknüpfungspunkt für eine Haftung fehle. Es sei daher nur hilfsweise darauf hinzuweisen, dass die Entscheidung des EuGH vom 21.03.2023 in der Rechtssache C – 100/21 keinen Einfluss auf das Verfahren habe. Das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht sei nicht vom Schutzzweck der europäischen Bestimmungen umfasst. Ein Schaden sei dem Kläger nicht entstanden. Es bestehe aber auch kein Verschulden der Beklagten. Die Beklagte habe zahlreiche Belege eingeführt, dass die zuständige Aufsichtsbehörde den Motor noch heute als zulässig erachte. Aus einem Erst-Recht-Schluss ergebe sich, dass eine frühere hypothetische Auskunft – bei Typzulassung, Inverkehrgabe oder bei Kauf durch die Klagepartei – das gleiche Ergebnis gehabt hätte und somit ein Verschulden ausscheide. Selbst unterstellt – wie nicht – irgendwelche Behörden würden ihre Auffassung in Zukunft ändern, könne von einem Hersteller nicht mehr verlangt werden, als einen nach Auffassung der maßgeblichen Behörden zum Zeitpunkt der Zulassung ordnungskonformen Motor zu entwickeln. Nachdem das KBA im Lichte der jüngsten Auslegung des europäischen Gerichtshofs abermals die Konformität der bisherigen Genehmigungs- und Prüfungspraxis bestätigt habe, sei eine deliktische Haftung ausgeschlossen, jedenfalls mangels Verschulden. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei völlig in Ordnung, einen Rückruf gebe es deswegen auch acht Jahre nach den ersten Vorwürfen gegen die ... nicht.

15

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vortrags der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

16

Die zulässige Klage ist sowohl hinsichtlich der Hauptanträge als auch hinsichtlich der Hilfsanträge unbegründet.

A. Zu den Hauptanträgen:

17

I. Die Klägerin hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs.

18

1. Vertragliche Schadensersatzansprüche hat die Klägerin gegen die Beklagte schon deshalb nicht, weil die Klägerin das Fahrzeug nicht von der Beklagten gekauft hat.

19

2. Die Klägerin hat gegen die Beklagte auch keinen Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG – FGV oder Art. 5 der VO 715/2007/EG. Die Klägerin stützt ihren Schadensersatzanspruch letztlich darauf, dass sie von der Beklagten zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst worden sei. Das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, liegt jedoch weder im Aufgabenbereich des § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV noch im Aufgabenbereich von Art. 5 der VO 715/2007/EG (vgl. BGH, Urteil v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, zitiert nach juris).

20

3. Die Klägerin hat gegen die Beklagte auch keinen Anspruch auf Schadensersatz aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB, § 31 BGB, weil die Verwirklichung des Tatbestands des Betruges zu Lasten der Klägerin durch verfassungsmäßige Vertreter der Beklagten im vorliegenden Fall ausgeschlossen ist (vgl. BGH, Urteil v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, juris, für einen entsprechenden Anspruch gegen die Der subjektive Tatbestand des Betruges gemäß § 263 Abs. 1 StGB setzt die Absicht voraus, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen. Dabei müssen der vom Täter erstrebte Vermögensvorteil und der verursachte Vermögensschaden einander „spiegelbildlich“ entsprechen. Dazu müssen erstrebter Vermögensvorteil und eingetretener Vermögensvorteil durch dieselbe Vermögensverfügung vermittelt sein. Um eine tragfähige Aussage zur Stoffgleichheit zwischen dem vom Opfer erlittenen Vermögensschaden und dem vom Täter erstrebten rechtswidrigen Vermögensvorteil zu treffen, bedarf es der Feststellung eines Vermögensschadens. Bei einem durch betrügerisches Verhalten bewirkten Vertragsschluss ergibt ein Vergleich der Vermögenslage vor und nach dem Vertragsschluss, ob ein Vermögensschaden eingetreten ist. Vorliegend hätte die Klägerin dann einen Vermögensschaden erlitten, wenn das von ihr erworbene Fahrzeug tatsächlich über eine unzulässige Abschalteneinrichtung verfügen würde und das Fahrzeug deshalb den vereinbarten und gezahlten Kaufpreis nicht wert gewesen wäre. Es besteht jedoch keine Stoffgleichheit dieser etwaigen Vermögenseinbuße der Klägerin mit den denkbaren Vermögensvorteilen, die ein verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten (§ 31 BGB) für sich oder einen Dritten erstrebt haben könnte. Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug handelt es sich um einen Gebrauchtwagen. Eine Absicht der verfassungsmäßigen Vertreter, sich bzw. die Beklagte an dem Gebrauchtwagenkauf unmittelbar zu bereichern, ist aus Rechtsgründen schon deshalb ausgeschlossen, weil sie bzw. die Beklagte aus dem Kaufvertrag zwischen der Klägerin und dem Verkäufer keinen unmittelbaren Vorteil ziehen konnten. Ein etwaig der Klägerin entstandener Schaden kann stoffgleich allenfalls mit dem Vorteil sein, der dem Verkäufer aus dem Fahrzeugverkauf zugeflossen ist. Aber auch eine Absicht der verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten, dem Verkäufer einen mit dem Schaden der Klägerin stoffgleichen Vermögensvorteil zu verschaffen, kann ausgeschlossen werden. Insbesondere kann die Bereicherung des Verkäufers um den Anteil des Kaufpreises, der über den Wert des Fahrzeugs hinausging, nicht als notwendiges und beabsichtigtes Zwischenziel zur Erreichung der eigenen Ziele der verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten angesehen werden. Das denkbare Ziel der Beklagten, mit dem Inverkehrbringen der Abschalteneinrichtungen (unterstellt, sie wären unzulässig) gegenüber einer

technisch sauberen Lösung Kosten zu sparen, hätte sich mit dem Verkauf entsprechender Neuwagen erreichen lassen können. Die Erreichung des Ziels setzte dagegen nicht notwendig voraus, dass bei etwaigen späteren Zweit- oder Drittverkäufen derselben Fahrzeuge als Gebrauchtwagen zugunsten des jeweiligen Gebrauchtwagenverkäufers ein über dem Wert des jeweiligen Fahrzeugs liegender Kaufpreis realisiert werden würde (vgl. BGH, Urteil v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, zitiert nach juris m.w.N.).

21

4. Die Klägerin hat gegen die Beklagte ferner keinen Anspruch aus vorsätzlich – sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB. Für das Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen, insbesondere im Form einer gezielten Abweichung der Abgasmenge im Prüfstandsbetrieb von der Abgasmenge im realen Fahrbetrieb, bestehen keine konkreten Anhaltspunkte, zumal das Kraftfahrt-Bundesamt wiederholt bestätigt hat, dass in dem streitgegenständlichen Motortyp keine unzulässigen Abschalteinrichtungen verbaut sind (amtliche Auskunft des KBA an das LG Erfurt vom 30.07.2021, Anlage B 4a und amtliche Auskunft des KBA an das LG Bonn vom 22.11.2021, Anlage B 4b). Hiervon zu trennen ist, wie die Beklagte zutreffend ausführt, ob das Fahrzeug erkennen kann, dass es sich auf dem Prüfstand oder im realen Fahrbetrieb befindet, um eine Fahrt auf dem Rollenprüfstand überhaupt zu ermöglichen. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt in Falle der Beanstandung einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Übrigen voraus, dass die betreffenden für die Beklagte handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der Einrichtung in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (BGH, Urteil vom 16.09.2021, VII ZR 286/20, Rn. 16 bei juris). Die Klägerin behauptet zwar, dass die Verantwortlichen der Beklagten dafür gesorgt hätten, dass unzulässige Abschalteinrichtungen in dem Motor verwendet werden und diese Entscheidung mit der bewussten Täuschung der Typgenehmigungsbehörde verbunden gewesen sei. Konkrete Anhaltspunkte für eine bewusste Täuschung des für die Erteilung der Typgenehmigung zuständigen Kraftfahrt-Bundesamts trägt die Klägerin jedoch nicht vor. Ein vorsätzlich-sittenwidriges Handeln der Beklagten hat die Klägerin daher nicht hinreichend nachvollziehbar dargelegt.

22

II. Da die Klägerin keinen Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs hat, befindet sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs auch nicht in Annahmeverzug.

23

III. Der Feststellungsantrag ist ebenfalls unbegründet. Die Klägerin hat gegen die Beklagte auch keinen Anspruch von Ersatz von Schäden infolge der Abweichung der Abgasstoffmenge bzw. der Stickoxide im Prüfstandsbetrieb von der Abgasstoffmenge im regulären Betrieb im Straßenverkehr, da die Klägerin aus den oben genannten Gründen keinen Schadensersatzanspruch wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung gegen die Beklagte hat.

B. Zu den Hilfsanträgen

24

I. Die Klägerin hat gegen die Beklagte auch keinen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 4.375,00 € (sog. kleiner Schadensersatz oder Differenzschadensersatz) nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG – FGV (Hilfsantrag zu II.). Zwar hat der BGH in seinem Urteil vom 26.06.2023 (VIa ZR 335/21, zitiert nach juris) im Anschluss an das Urteil des EuGH vom 21.03.2023 in der Rechtssache C – 100/21 entschieden, dass dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs unter den Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG – FGV gegen den Fahrzeughersteller ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens zusteht. Ein solcher Anspruch würde jedoch voraussetzen, dass die Beklagte im Hinblick auf die Verwendung einer Abschalteinrichtung – sollte sie unzulässig sein – schuldhaft gehandelt hat. Ein Verschulden der Beklagten ist jedoch nicht nachgewiesen, so dass die Klägerin von der Beklagten auch nicht den Ersatz des Differenzschadens verlangen kann.

Im Einzelnen:

25

1. Bei der Prüfung, ob die Beklagte schuldhaft gehandelt hat, ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast trifft. Jedoch muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme eines Verschuldens in Form von Fahrlässigkeit auszuräumen. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG – FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise als nicht fahrlässig erscheinen lassen. Weil auch das gesetzliche Schuldverhältnis gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG – FGV erst mit dem Abschluss des Kaufvertrages über das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehene Fahrzeug entsteht, muss der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für diesen Zeitpunkt widerlegt werden. Soweit sich der Fahrzeughersteller auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum beruft, muss er sowohl den Verbotsirrtum als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen. Die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums kann der Fahrzeughersteller hierbei auch dadurch beweisen, dass er nachweist, dass seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (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 (vgl. BGH, Urteil v. 23.06.2023 – VIa ZR 335/21).

26

2. Im vorliegenden Fall hat die Beklagte nach Auffassung des Gerichts nachgewiesen, dass sie – unterstellt, dass der Motor des Fahrzeugs tatsächlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthalten sollte – an dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung nach dem vorgenannten Maßstab kein Verschulden trifft. Das KBA hat für den streitgegenständlichen Motortyp wiederholt bestätigt, dass der Motor nach den Untersuchungen des KBA keine unzulässige Abschaltvorrichtung aufweise (amtliche Auskunft des KBA an das LG Erfurt vom 30.07.2021, Anlage B 4a und amtliche Auskunft des KBA an das LG Bonn vom 22.11.2021, Anlage B 4b). Aus diesen Mitteilungen aus dem Jahr 2021 kann geschlossen werden, dass das KBA auf entsprechenden Nachfrage zum Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs an den Kläger im Jahr 2020 mitgeteilt hätte, dass der Motor des Fahrzeugs keine unzulässige Abschaltvorrichtung aufweise und somit die Auffassung der Beklagten bestätigt hätte, dass keine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliege.

27

II. Die Klägerin hat gegen die Beklagte aus den genannten Gründen auch keinen vertraglichen oder deliktischen Anspruch auf Entfernung bestimmter Funktionen der Motorsteuerungssoftware (Hilfsantrag zu III.).

C. Nebenentscheidungen:

28

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.