

Titel:

Kein Schadensersatzanspruch des Erwerbers eines Diesel-Fahrzeugs mit Thermofenster nach Software-Update

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

Leitsätze:

1. Allein das Vorhandensein eines Thermofensters vermag noch keine sittenwidrige Schädigungshandlung der Fahrzeugherstellerin zu begründen, weil dies jedenfalls erfordern würde, dass die Fahrzeugherstellerin bei Implementierung des Thermofensters in dem Bewusstsein handelte, gegen gesetzliche Vorschriften zu verstoßen. (Rn. 20) (redaktioneller Leitsatz)

2. Der Einsatz der – unterstellt – unzulässigen Abschaltvorrichtung indiziert zwar grundsätzlich das Verschulden auf Herstellerseite. Dieser Grundsatz greift vorliegend indes nicht, da die beklagte Fahrzeugherstellerin bereits im Jahr 2017 - mithin lange vor Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs - ein Software-Update entwickelt, welches sie dem KBA zur Freigabe vorstellte und nachfolgend den Kunden als kostenlose Service-Maßnahme anbot. Damit hat sie sachgerechte Maßnahmen ergriffen, um nachteilige Folgen für die Halter der betroffenen Fahrzeuge zu vermeiden. (Rn. 30) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, sittenwidrige Schädigung, Schutzgesetz, Dieselskandal, unzulässige Abschaltvorrichtung, Thermofenster, EG-Typgenehmigung, Differenzschaden, Verhaltensänderung, Software-Update

Fundstelle:

BeckRS 2024, 28927

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 11.307,10 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger nimmt die Beklagte als Fahrzeugherstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter dem Vorwurf der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen in dem von ihm erworbenen Gebrauchtfahrzeug auf Schadensersatz in Anspruch.

2

Mit Kaufvertrag vom 15.06.2021 erwarb der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug vom Typ Opel Astra 1.6 I. Dass der Kläger hierfür den Kaufpreis in Höhe von 13.000 Euro tatsächlich entrichtet hat, wurde bis zuletzt durch die Beklagte bestritten. Die Erstzulassung des Fahrzeugs erfolgte am 15.05.2018. Das Fahrzeug wies zum Zeitpunkt des Erwerbs einen Kilometerstand von 73.850 km auf. Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 20.09.2024 betrug der Kilometerstand 120.761 km. Der Restwert des Fahrzeugs betrug zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung auf Grundlage der von der Beklagten vorgelegten und von dem Kläger nicht bestrittenen DAT-Wertermittlung jedenfalls 11.200 Euro.

3

Das Fahrzeug verfügt über eine temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung („Thermofenster“).

4

Bereits im Jahr 2017 entwickelte die Beklagte für die Emissionssteuerung des im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motortyps ein Software-Update, welches das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit Bescheid vom 20.04.2021 freigab. Auf Grundlage des Freigabebescheids initiierte die Beklagte eine freiwillige Service-Aktion, im Rahmen derer Kunden das Software-Update kostenfrei in ihrem Fahrzeug installieren lassen konnten. Die Halter der jeweiligen Fahrzeuge wurden über diese freiwillige Service-Aktion informiert. Mit – nicht bestandskräftigem – Bescheid vom 02.12.2021 ordnete das KBA den verbindlichen Rückruf der Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs an, um sicherzustellen, dass das Software-Update in sämtlichen Fahrzeugen aufgespielt wird.

5

Als der Kläger sein Fahrzeug im Juni 2021 erwarb, war das Software-Update zwar bereits verfügbar, allerdings noch nicht auf die Motorsteuerungssoftware aufgespielt. Der Kläger ließ das Software-Update auf seinem Fahrzeug im Juni 2022 aufspielen.

6

Mit anwaltlichem Schreiben vom 13.09.2023 forderte der Kläger die Beklagte vergeblich zur Erstattung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Fahrzeugübergabe und -übereignung auf.

7

Mit seiner Klage verfolgt der Kläger in erster Linie seinen Anspruch auf den großen Schadensersatz weiter.

8

Die Klagepartei behauptet im Wesentlichen

- sie habe für das streitgegenständliche Fahrzeug einen Kaufpreis in Höhe von 13.000 Euro bezahlt

- die Beklagte habe – neben der unbestrittenen Installation eines Thermofensters – weitere Abschaltvorrichtungen in das streitgegenständliche Fahrzeug verbaut, welche das Abgasverhalten des Fahrzeugs manipulierten.

- das streitgegenständliche Fahrzeug halte nicht die gesetzlichen Abgasnormen/Grenzwerte ein bzw. halte die Abgasnorm Euro 6 nur unter den rechtswidrigen Bedingungen im Prüfstand ein; im Prüfstandbetrieb werde ein anderer Softwaremodus gefahren als im Echtbetrieb.

- die Beklagte habe nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes 5 Abschaltvorrichtungen verbaut, die Software der Opel-Diesel-Modelle, die mit SCR-Katalysatoren ausgerüstet seien, sei jeweils so programmiert, dass die Abgasreinigungsanlage ab einer Geschwindigkeit von 145 Kilometern pro Stunde nicht mehr richtig funktioniere. Gleiches passiere bei einer Motordrehzahl oberhalb von 2.400 Umdrehungen pro Minute und einem Umgebungsluftdruck unter 915 bar

- sie hätte das Fahrzeug bei Kenntnis des Sachverhalts nicht erworben.

9

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 11.307,10 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW Opel Astra FIN: ... 1....

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

3. Hilfsweise: Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen vom Gericht gem. § 287 ZPO zu schätzenden Betrag, mindestens aber 5 % des von der Klagepartei für den PKW Opel Astra FIN: ... gezahlten Kaufpreises in Höhe von € 13.000,00 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen

4. Hilfsweise: Es wird festgestellt, dass die Beklagte der Klagepartei sämtliche zukünftige Schäden, bekannt oder unbekannt im Zusammenhang mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen am Fahrzeug Fiat Capron, FIN: ...04 ersetzen muss.

5. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger die durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen, vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 1.608,88 nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

10

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

11

Die Beklagte behauptet im Wesentlichen

- das Fahrzeug entspreche den gesetzlichen Vorgaben der Emissionsklasse Euro 6 und halte die Grenzwerte ein.

- es treffe nicht zu, dass die Beklagte nach Angaben des Kraftfahrtbundesamts 5 Abschaltvorrichtungen verbaut habe. Die vom Kläger angeführten Parameter (u.a. Umgebungsluftdruck und Drehzahl) würden nicht zutreffen, die Fahrgeschwindigkeit sei kein Steuerungsparameter des Emissionskontrollsystems. Der Opel Astra des Klägers mit 1.6 Liter-Motor verfüge über keinen SCR-Katalysator, sondern enthalte eine andere Technologie der Abgasnachbehandlung, nämlich einen Speicherkatalysator, der als Lean-NOx-Trap oder LNT-Katalysator bezeichnet werde.

- es sei zu keinem Zeitpunkt eine Prüfzykluserkennung zum Einsatz gekommen. Das Emissionskontrollsystem arbeite bei gleichen Umgebungsbedingungen in gleich effektiver Weise, unabhängig davon, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im Straßenbetrieb befinde.

- eine temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung („Thermofenster“) entspreche seit jeher dem Industriestandard und diene dem Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und der Gewährleistung des sicheren Fahrbetriebs.

12

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstands wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 20.09.2024 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

A.

13

I. Die zulässige Klage ist unbegründet.

14

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht Augsburg zur Entscheidung sachlich gemäß §§ 71 Abs. 1, 23 Nr. 1 GVG sachlich und gemäß § 32 ZPO örtlich zuständig.

15

II. Die Klage ist unbegründet.

16

1. Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf großen Schadensersatz zu.

17

a) Ein Anspruch auf den großen Schadensersatz aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB oder § 831 BGB scheidet aus, weil sich ein sittenwidriges, von Schädigungsvorsatz getragenes Verhalten der Beklagten nicht ausmachen lässt.

18

aa) Die unstreitige Installation eines Thermofensters in das streitgegenständlichen Fahrzeug vermag ein sittenwidriges, von Schädigungsvorsatz getragenes Verhalten der Beklagten nicht zu begründen.

19

Zwar kann die außen temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung (Thermofenster) eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 darstellen (s. OLG München v. 24.07.2024, 27 U 1193/22)

20

Allein das Vorhandensein eines Thermofensters vermag indes noch keine sittenwidrige Schädigungshandlung der Beklagten zu begründen, weil dies jedenfalls erfordern würde, dass die Beklagte bei Implementierung des Thermofensters in dem Bewusstsein handelte, gegen gesetzliche Vorschriften zu verstoßen (vgl. BGH, Beschluss vom 19.1.2021, VI ZR 433/19, NJW 2021, 921). Nachdem die Rechtslage bei Inverkehrbringen des Fahrzeugs nicht eindeutig war und insbesondere die Entscheidung des EuGH, Az. C-693/18, erst im Dezember 2020 und zu einer von der V. AG verwendeten Software ergangen ist, kann eine Auslegung, wonach ein „Thermofenster“ eine zulässige Einrichtung darstellt, jedenfalls nicht als unvertretbar beurteilt werden. Hinzu kommt, dass es ferner am Bewusstsein der handelnden Personen fehlte, ein – unterstellt – unzulässiges Thermofenster zu verbauen. Denn im Zeitpunkt der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs war jedenfalls gut vertretbar, die Verwendung eines derartigen Mechanismus als mit Art. 5 der Verordnung 207/715/EG vereinbar anzusehen (vgl. OLG München, Beschluss vom 13.5.2020, 27 U 1368/20, BeckRS 2020, 22838). Ein Handeln unter vertretbarer Auslegung des Gesetzes kann jedoch nicht als besonders verwerfliches Verhalten bewertet werden. Nachdem von der Klagepartei danach nicht dargelegt werden konnte, dass von der Beklagten zumindest unter billiger Inkaufnahme eine objektiv unzulässige Abschaltvorrichtung verwendet wurde, konnte auch ein Schädigungsvorsatz der Beklagten nicht nachgewiesen werden. Dies entspricht auch der Rechtsprechung des BGH (Beschluss vom 9.3.2021, VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814), wonach die Entwicklung und der Einsatz der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) für sich genommen nicht ausreichen, um einen Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) zu begründen.

21

Aber selbst wenn man ein verwerfliches Verhalten der Beklagten zum Zeitpunkt des Typengenehmigungsverfahrens annehmen würde, ließe sich im Verhältnis zum Kläger kein Sittenverstoß ausmachen.

22

Für die Bewertung eines schädigenden Verhaltens als sittenwidrig ist in einer Gesamtschau dessen Gesamtcharakter zu ermitteln und das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten zugrunde zu legen. Fallen – wie im Streitfall – die erste potenziell schadensursächliche Handlung und der geltend gemachte Schadenseintritt zeitlich auseinander, kann der Feststellung eines Sittenverstoßes entgegenstehen, wenn der Schädiger sein Verhalten zwischenzeitlich nach außen erkennbar geändert hat (BGH Urteil vom 30.07.2020, VI ZR 5/20).

23

So verhält es sich hier. Die Beklagte hat bereits im Jahr 2017 ein Update zur Überarbeitung der von dem Kläger im Prozess beanstandeten Motorsteuerungssoftware entwickelt und dem KBA zur Freigabe vorgestellt. Das Software-Update war auch bereits – seit April 2021 – zum Aufspielen auf die betroffenen Fahrzeuge freigegeben, bevor der Kläger sein Fahrzeug erwarb. Die Beklagte bot das Update als kostenfreie freiwillige Servicemaßnahme an und hatte die Halter der jeweiligen Fahrzeuge nach der Freigabe des Updates durch das KBA über diese Aktion informiert. Spätestens danach ist für die Annahme sittenwidrigen Verhaltens gegenüber den Kunden kein Raum mehr. Unerheblich ist insoweit, dass das KBA nachfolgend mit Bescheid vom 02.12.2021 das Aufspielen des Updates als verbindlich anordnete und das

Update noch nicht auf die Motorsteuerungssoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs aufgespielt war, als der Kläger es im Juni 2021 erwarb (OLG Hamm v. 09.11.2023, 28 U 117/23).

24

bb) Soweit der Kläger sein Begehren darauf stützt, dass die Beklagte das streitgegenständliche Fahrzeug mit weiteren, nach Auffassung des Klägers unzulässigen/prüfstandsbezogenen Abschaltseinrichtungen in Verkehr gebracht habe, hat die Klagepartei keine schlüssigen Anhaltspunkte vorgetragen, welche das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung, welche vorsätzlich in Verkehr gebracht wurde, um die Kunden sittenwidrig zu schädigen, möglich erscheinen lassen.

25

Objektiv sittenwidrig ist nach der Rechtsprechung ein Verhalten, das nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende 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. Dass das Verhalten gegen vertragliche Pflichten oder das Gesetz verstößt, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft, genügt nicht. Insbesondere die Verfolgung eigener Interessen bei der Ausübung von Rechten ist im Grundsatz auch dann legitim, wenn damit eine Schädigung Dritter verbunden ist. Hinzutreten muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann.

26

Subjektiv ist zwar kein Bewusstsein der Sittenwidrigkeit erforderlich, allerdings muss der Schädiger die Tatumstände kennen, die sein Verhalten als sittenwidrig erscheinen lassen.

27

Im vorliegenden Fall wurde schon gar nicht substantiiert vorgetragen, dass in das Fahrzeug der Klagepartei eine Software eingebaut ist, die eine unzulässige, vorsätzlich programmierte Abschaltseinrichtung bzw. Prüfstanderkennung darstellt.

28

Der Vortrag sowohl zum Vorliegen einer Abschaltseinrichtung im streitgegenständlichen Motor als auch zu den eine Sittenwidrigkeit begründenden Umständen ist als unsubstantiiert anzusehen und deswegen einer Beweisaufnahme nicht zugänglich.

29

Dabei hat das Gericht nicht verkannt, dass die Klagepartei im Rechtsstreit grundsätzlich auch solche Tatsachen behaupten darf, über deren Vorliegen sie kein sicheres Wissen hat und ein solches auch nicht erlangen kann. Eine Partei kann dann genötigt sein, eine von ihr nur vermutete Tatsache zu behaupten und unter Beweis zu stellen (vgl. BGH, Beschluss vom 16.4.2015, IX ZR 195/14, NJW-RR 2015, 829). Ein solches prozessuales Vorgehen wird jedoch dann unzulässig, wenn eine Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhaltes willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt, was nur dann angenommen werden darf, wenn es an jeglichen tatsächlichen Anhaltspunkten für die Richtigkeit der betreffenden Behauptung fehlt (vgl. BGH, Beschluss vom 16.4.2015, IX ZR 195/14, NJW-RR 2015, 829; BGH, Urteil vom 27.5.2002, IX ZR 283/99, NJW-RR 2004, 337; OLG Nürnberg, Urteil vom 19.7.2019, 5 U 1670/18; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.7.2019, 10 U 134/19; OLG München, Beschluss vom 10.2.2020, 3 U 7524/19, NJW-RR 2020, 664).

30

Im vorliegenden Fall fehlt es für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung, welche in der Lage ist, den Prüfstandbetrieb zu erkennen an jeglichen tatsächlichen Anhaltspunkten. Die Klagepartei trägt letztlich ins Blaue hinein vor, dass der Motor im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Abschaltvorrichtung enthalte. Tatsächliche Anhaltspunkte hierfür werden nicht substantiiert vorgetragen. Die Klagepartei äußert lediglich Vermutungen, die im Endeffekt darauf beruhen, dass es derartige Einrichtungen an anderen Motoren gibt bzw. dass Messungen überhöhte Werte festgestellt hätten. Das reicht nicht aus.

31

Bloße Spekulationen und Verdachtsäußerungen reichen nicht, um einen einer Beweisaufnahme zugänglichen substantiierten Klagevortrag zu konstituieren, sondern stellen eine rechtsmissbräuchliche, mit dem zivilrechtlichen Beibringungsgrundsatz nicht vereinbare Sachverhaltsausforschung dar (OLG Köln,

Beschluss vom 9.1.2019, 28 U 36/18; OLG Köln, Urteil vom 11.4.2019, 3 U 67/18; OLG München, Beschluss vom 22.3.2019, 21 U 533/19) Vor diesem Hintergrund kam für das Gericht eine Beweiserhebung nicht in Betracht. Diese darf gerade nicht der bloßen Ausforschung dienen.

32

Dabei verkennt das Gericht die Entscheidung des VIII. Senats des BGH vom 28.1.2020 nicht. Aber auf den Beschluss des BGH vom 28.1.2020 (VIII ZR 57/19, WM 2020, 476) kann sich der Kläger nicht stützen: Dort steht nämlich eine kaufvertragliche Verbindung der Parteien inmitten, sodass es nach der Symptomtheorie genügt, wenn der Kläger ein „Verhalten“ der Kaufsache vorträgt, das auf einen Mangel im Sinne des § 434 BGB schließen lässt. Hier jedoch geht es um eine Schädigung des Klägers durch unerlaubte Handlung mit vom Kläger zu beweisendem Vertreten müssen, sodass in diesem konkreten Einzelfall allein der Vortrag eines (denkbaren) Mangels nicht ausreicht, um eine hinreichende Substantiierung ohne Annahme einer Behauptung ins Blaue hinein anzunehmen (so auch OLG München 17 U 7360/19 vom 31.3.2020). So führt auch das OLG Schleswig (Urteil vom 1.4.2020, 12 U 75/19) an, dass es in vorliegenden Streitfällen nicht um die Darstellung der genauen Funktionsweise des Abgasrückführungssystems zur Begründung von Mängelgewährleistungsansprüchen, sondern um Tatsachenbehauptungen, die Rückschlüsse auf das Vorhandensein des Vorsatzes bei einer deliktischen Haftung zulassen sollen. In dem hier vorliegenden Fall fehlt es – ebenso wie in dem Sachverhalt, welcher der Entscheidung des OLG Schleswig zugrunde lag – sowohl am konkreten Vortrag zum Vorsatz als auch an entsprechenden Beweisangeboten.

33

Da die darlegungsbelastete Klagepartei keine konkreten Anhaltspunkte für ihre Behauptungen vorbringen kann, sind auch Darlegungserleichterungen in Form einer sekundären Darlegungslast nicht gerechtfertigt. Diese Grundsätze gelangen erst dann zur Anwendung, wenn seitens der darlegungsbelasteten Partei zumindest mit einiger Substanz vorgetragen und greifbare tatsächliche Anhaltspunkte für ihre Behauptungen dargetan worden sind. Die Grundsätze der sekundären Darlegungslast sind hingegen nicht dazu gedacht, die darlegungsbelastete Partei von dem Erfordernis jeglichen schlüssigen Sachvortrages zu entbinden (vgl. OLG Köln, Urteil vom 11.4.2019, 3 U 67/18; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.7.2019, 10 U 134/19). Es ist die persönliche Entscheidung der Klagepartei, eine Klage bereits zu einem Zeitpunkt zu erheben, in dem für die Richtigkeit der zentralen anspruchsbegründenden Tatsachen weder im Rahmen privater noch im Rahmen behördlicher Ermittlungen Erkenntnisse welcher Art auch immer zutage getreten sind.

34

b) Dem Kläger steht auch kein Anspruch auf großen Schadensersatz auf Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV zu. Denn das Interesse des Käufers auf Rückabwicklung des Kaufvertrages ist vom sachlichen Schutzbereich der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht umfasst (BGH v. 26.06.2023, VIa ZR 335/21).

35

2. Dem Kläger steht gegen die Beklagte auch kein Anspruch auf Ersatz eines sog. Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV und Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 zu.

36

Auf der Grundlage der aktuellen Rechtsprechung des EuGH (u.a. Urt. v. 23.03.2023, C-100/21) und des BGH (Urteil v. 26.06.2023, VIa ZR 335/21) kann dem Käufer eines Fahrzeugs, dessen Motorsteuerung mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausgestattet ist, gegen den Fahrzeughersteller ein Anspruch auf Ersatz eines sog. Differenzschadens in Höhe von 5 bis 15 % des gezahlten Kaufpreises zustehen. Die benannten Normen schützen neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Fahrzeugs gegenüber dem Hersteller, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausgestattet ist.

37

Im Streitfall liegen jedoch die Voraussetzungen für die Zuerkennung eines Schadensersatzanspruchs nicht vor.

38

a) Dabei bedarf es auch an dieser Stelle keiner abschließenden Würdigung, ob die im Fahrzeug des Klägers implementierte Abgasreinigungsstrategie objektiv als unzulässige Abschaltvorrichtung einzuordnen ist.

39

b) Der Einsatz der – unterstellt – unzulässigen Abschaltvorrichtung indiziert zwar grundsätzlich das Verschulden auf Herstellerseite (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa 335/21). Dieser Grundsatz greift vorliegend indes nicht: Durch eine Verhaltensänderung auf Herstellerseite kann der Vorwurf einer deliktischen Schädigung insgesamt ausgeräumt werden (BGH, Urteil vom 10.07.2023, VIa ZR 1119/23). So verhält es sich hier. Die Beklagte hat bereits im Jahr 2017 ein Software-Update entwickelt, welches sie dem KBA zur Freigabe vorstellte und nachfolgend den Kunden als kostenlose Service-Maßnahme anbot. Damit hat sie sachgerechte Maßnahmen ergriffen, um nachteilige Folgen für die Halter der betroffenen Fahrzeuge zu vermeiden. Dass die Information über diese Maßnahme nicht jeden potenziellen Kunden erreicht und einen Fahrzeugerwerb in Unkenntnis der etwaig unzulässigen Abschaltvorrichtung sicher verhindert, ist unerheblich (OLG Hamm v. 09.11.2023, 28 U 117/23).

40

c) Im Übrigen lässt sich ein von der Beklagten zu verantwortender Schaden des Klägers nicht feststellen. Dabei kann die Frage der Erwerbskausalität offen bleiben. Selbst wenn zugunsten des Klägers angenommen wird, dass er das Fahrzeug nicht zu dem Kaufpreis von 13.000 EUR erworben hätte, wenn er von dem – unterstellten – Einsatz unzulässiger Abschaltvorrichtungen Kenntnis gehabt hätte, fehlt es an einem ersatzfähigen Schaden.

41

Angesichts dessen, dass zur Zeit des Fahrzeugkaufs durch den Kläger bereits das von der Beklagten entwickelte und vom KBA freigegebene Software-Update zum Aufspielen auf die Motorsteuerungssoftware bereit stand, wäre ein etwaiger Differenzschaden an der unteren Grenze, d. h. mit 5 % des Kaufpreises (= 650 EUR) anzusetzen.

42

Dieser (etwaige) Schaden wäre indessen durch die von dem Kläger gezogenen Nutzungsvorteile und den ihm verbleibenden Fahrzeugrestwert vollständig kompensiert.

43

Nutzungsvorteile sind nur dann und insoweit schadensmindernd zu berücksichtigen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (Kaufpreis abzgl. Differenzschaden, d.h. hier 12.350 EUR) übersteigen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21; Urteil vom 24.01.2022, VIa ZR 100/21).

44

So verhält es sich hier. Die vom Kläger gezogenen Nutzungsvorteile für die nach eigenen Angaben von dem Kläger mit dem Fahrzeug zurückgelegte Strecke von 46.911 km schätzt das Gericht im Wege der zeitanteiligen linearen Wertminderung gem. §§ 525 S. 1, 287 ZPO auf 3.462,07 EUR. Dieser Betrag ergibt sich aus der von der Rechtsprechung als zutreffend erachteten Formel, wonach der vom Kläger (zu seinen Gunsten hier als unstreitig unterstellte) gezahlte Bruttokaufpreis in Höhe von 13.000 Euro durch die voraussichtliche Restlaufzeit im Erwerbszeitpunkt (250.000 km – 73.850 km = 176.150 km) geteilt und dieser Wert mit der gefahrenen Strecke seit Erwerb (120.761 km – 73.850 km = 46.911 km) multipliziert wird (OLG München v. 24.07.2024, 27 U 1193/22). Dabei hat die Kammer die Gesamtleistung des Fahrzeugs mit 250.000 km geschätzt (§ 287 ZPO), wobei insbesondere die Ausstattung mit einem verhältnismäßig kleinvolumigen Dieselmotor (1,6 l Hubraum) zu berücksichtigen war.

45

Der Restwert des Fahrzeugs ist auf der Grundlage der von der Beklagten vorgelegten DAT-Wertermittlung mit jedenfalls 11.200 EUR anzusetzen. Der Kläger hat dem keinen erheblichen Sachvortrag entgegen gesetzt.

46

Im Ergebnis wird ein möglicher Differenzschaden vollständig durch die vom Kläger gezogenen Nutzungsvorteile und den ihm verbleibenden Fahrzeugrestwert aufgezehrt.

47

3. Auch ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB kommt vorliegend nicht in Betracht. Hierfür wäre eine zurechenbare vorsätzliche Täuschung im Sinne eines Betruges erforderlich. Eine solche kann nach den obigen Ausführungen aber gerade nicht festgestellt werden.

48

4. Mangels Hauptforderung sind auch die geltend gemachten Nebenansprüche unbegründet

49

5. Auch dem Hilfsantrag war aus den oben genannten Gründen der Erfolg zu versagen.

B.

50

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO

51

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1, S. 2 ZPO.