

Titel:

Kein Schadensersatz wegen Verwendung eines Thermofensters

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

ZPO § 313 Abs. 3

Leitsätze:

1. Es ist nicht Aufgabe des schriftlichen Urteils, sämtliche Erwägungen des Gerichts darzustellen. Nach § 313 Abs. 3 ZPO sollen die Entscheidungsgründe nur eine „kurze Zusammenfassung“ der Erwägungen enthalten, auf denen die Entscheidung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht beruht. Ein Gericht braucht deshalb nicht jedes Parteivorbringen in den Entscheidungsgründen ausdrücklich zu behandeln. (Rn. 18)

(redaktioneller Leitsatz)

2. Die Entwicklung und der Einsatz der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenstern) reichen für sich genommen nicht aus, um einen Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidrige Schädigung (§ 826 BGB) zu begründen. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit ist nur dann gerechtfertigt, wenn zu dem – unterstellten – Gesetzesverstoß weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. (Rn. 27)

(redaktioneller Leitsatz)

3. Auf den Differenzschaden wegen Verwendung unzulässiger Abschaltseinrichtungen hat sich der Käufer die ihm aus der vorgenommenen, uneingeschränkten Nutzung des Fahrzeugs entstandenen Vorteile anrechnen zu lassen. Danach hat sich der Käufer die Nutzungsvorteile und den Restwert des Fahrzeugs – unabhängig von einer Weiterveräußerung insoweit schadensmindernd anzurechnen zu lassen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen. (Rn. 47 – 49) (redaktioneller Leitsatz)

1. Es ist nicht Aufgabe des schriftlichen Urteils, sämtliche Erwägungen des Gerichts darzustellen. Nach § 313 Abs. 3 ZPO sollen die Entscheidungsgründe nur eine «kurze Zusammenfassung» der Erwägungen enthalten, auf denen die Entscheidung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht beruht. Ein Gericht braucht deshalb nicht jedes Parteivorbringen in den Entscheidungsgründen ausdrücklich zu behandeln.

(redaktioneller Leitsatz)

2. Die Entwicklung und der Einsatz der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) reichen für sich genommen nicht aus, um einen Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) zu begründen. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit ist nur dann gerechtfertigt, wenn zu dem – unterstellten – Gesetzesverstoß weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. (redaktioneller Leitsatz)

3. Auf den Differenzschaden wegen Verwendung unzulässiger Abschaltseinrichtungen hat sich der Käufer die ihm aus der vorgenommenen, uneingeschränkten Nutzung des Fahrzeugs entstandenen Vorteile anrechnen zu lassen. Danach hat sich der Käufer die Nutzungsvorteile und den Restwert des Fahrzeugs – unabhängig von einer Weiterveräußerung – insoweit schadensmindernd anzurechnen zu lassen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen. (Leitsätze der Redaktion) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

EA 288, unzulässige Abschaltseinrichtung, Thermofenster, Differenzschaden, Nutzungsvorteile, Vorteilsausgleich, Restwert

Rechtsmittelinstanz:

OLG München, Hinweisbeschluss vom 26.08.2024 – 37 U 2234/24

Fundstelle:

FDStrVR 2025, 929743

Tenor

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf 18.963,29 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klagepartei macht mit der eingereichten Klage gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem sog. Diesel – Abgasskandal geltend.

2

Die Klagepartei erwarb am 14.03.2014 bei dem Autohaus S. Autohandels GmbH & Co. KG in Kempten einen Pkw VW Golf 2.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer ...40) als Neuwagen mit 0 km zu einem Kaufpreis in Höhe von 42.436,01 €. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Anlage K1 Bezug genommen. Am 06.05.2024 wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 273.759 km auf. Der Restwert der klägerischen Fahrzeugs betrug zum 12.01.2024 12.831,00 €.

3

Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten Dieselmotor (EA 288) der Schadstoffklasse Euro 6 ausgestattet. Für dieses Fahrzeug war eine Typengenehmigung nach EU-Recht erteilt worden. In dem gegenständlichen Pkw war und ist ein sog. Thermofenster verbaut.

4

Die Klagepartei behauptet, dass das Fahrzeug mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet worden sei. Die Motorsteuerung des Emissionskontrollsystems des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei mit zwei verschiedenen Betriebsmodi versehen gewesen, die zwischen dem Prüfzyklus und dem normalen Fahrbetrieb unterschieden hätten (sog. Umschaltlogik). Aufgrund dessen hätten die NOx-Emissionen nur im NEZF eingehalten werden können. Für das gegenständliche Fahrzeug drohe die Betriebsuntersagung. Auch das verbaute Thermofenster sei eine unzulässige Abschalteinrichtung, da die Abgasreinigung nur innerhalb eines Temperaturkorridors zwischen 20° C und 30° C wirksam sei.

5

Der Kläger behauptet, dass ihm die Beklagte Schadensersatz schulde, weil er von dieser sittenwidrig und betrügerisch geschädigt worden sei. Zur Rechtfertigung seiner Ansprüche beruft sich der Kläger insbesondere auf Schadensersatzansprüche nach § 826 BGB i.V.m § 31 BGB (analog) bzw. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB bzw. § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV. Der Schaden bestehe dabei in dem Abschluss des Kaufvertrages, so dass der Klagepartei ein Anspruch in Höhe des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 29.988,11 € zustehe. Die Gesamtlebensdauer des gegenständlichen Pkws belaufe sich auf mindestens 300.000 km.

6

Hilfsweise begehrt die Klagepartei den Ersatz von mindestens 15% des Kaufpreises.

7

Die Klage wurde der Beklagten am 14.03.2024 zugestellt.

8

Die Klagepartei beantragte zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei € 12.447,89 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 27.10.2023 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Golf GTD, FIN ...40.

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 € 6.515,40 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

4. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.212,61 nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten seit dem 27.10.2023 freizustellen.

9

Die Beklagte beantragte zuletzt,

Die Klage wird abgewiesen.

10

Die Beklagte bestreitet, Manipulationen am Fahrzeug vorgenommen zu haben, die als unzulässige Abschaltvorrichtungen einzustufen seien. Die Klagepartei trage hierzu schon nicht substantiiert vor. Eine Umschaltlogik bzw. Fahrkurvenerkennung sei im streitgegenständlichen Fahrzeug zu keinem Zeitpunkt hinterlegt worden. Auch das weiter im gegenständlichen Fahrzeug – unstreitig – verwendete Thermofenster sei bereits nicht als Abschaltvorrichtung zu qualifizieren. Diese sei nur im Temperaturbereich von – 24 °C bis + 70 °C aktiv, so dass eine Abschaltung nur bei praktisch nicht vorkommenden Extremtemperaturen erfolge. Das verbaute Thermofenster sei zudem zum Motorschutz unter bzw. oberhalb der genannten Werte erforderlich und daher zumindest keine unzulässige Abschaltvorrichtung. Das Fahrzeug sei technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich.

11

Ein Schadensersatzanspruch gegenüber der Beklagten bestehe unter keinem rechtlich denkbaren Gesichtspunkt.

12

Die Beklagte behauptet weiter, dass der Klagepartei kein Schaden entstanden sei. Das Fahrzeug habe bereits keinen Minderwert. Für die Vorteilsanrechnung sei von einer Gesamtleistung von 250.000 km auszugehen.

13

Das Gericht hat am 06.05.2024 mündlich zur Sache verhandelt. Beweis wurde nicht erhoben. Auf das Protokoll zur mündlichen Verhandlung vom 06.05.2024 wird vollumfänglich Bezug genommen.

14

Zur Ergänzung des Tatbestandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen vollumfänglich Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

15

Die zulässige Klage ist unbegründet.

A.

16

Die Klage ist zulässig. Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist das Landgericht Kempten (Allgäu) gemäß § 32 ZPO örtlich und gemäß §§ 71 Abs. 1, 23 Nr. 1 GVG sachlich zuständig.

B.

17

Die Klage ist jedoch unbegründet.

18

Das Gericht sieht sich im Hinblick auf den umfangreichen Sach- und Rechtsvortrag der Parteien und die umfangreiche Aufarbeitung des „Abgasskandals“ in Rechtsprechung und Literatur zunächst zu dem ausdrücklichen Hinweis veranlasst, dass es nicht Aufgabe des schriftlichen Urteils ist, sämtliche Erwägungen des Gerichts darzustellen. Nach § 313 Abs. 3 ZPO sollen die Entscheidungsgründe nur eine „kurze Zusammenfassung“ der Erwägungen enthalten, auf denen die Entscheidung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht beruht. Ein Gericht braucht deshalb nicht jedes Parteivorbringen in den Entscheidungsgründen ausdrücklich zu behandeln (BVerfG RdL 2004, 68 [unter II 1 a]; BGHZ 3, 162 [175]; NJW 2003, 1943 [1947]; NJOZ 2005, 3387 [3388]; BAG MDR 2005, 1008).

19

Das Gericht hat gleichwohl vor seiner Entscheidung alle vorgetragenen Sachverhalte und Behauptungen der Parteien und ihren Rechtsvortrag geprüft und sich mit dem aktuellen Stand von Literatur und Rechtsprechung zur rechtlichen Beurteilung der im Zusammenhang mit dem Abgasskandal zu klärenden Rechtsfragen befasst.

20

I. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 12.447,89 € Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Pkws VW Golf GTD, FIN ...40.

21

1. Nachdem zwischen den Parteien keine vertraglichen Beziehungen besteht, hat der Kläger keine vertraglichen Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte.

22

2. Auch ein Anspruch aus §§ 311 Abs. 3, 241 Abs. 2, 280 Abs. 1 BGB steht der Klagepartei gegen die Beklagte nicht zu.

23

In Betracht käme diesbezüglich eine Haftung der Beklagten aus der sog. Sachwalterhaftung. Als Sachwalterhaftung bezeichnet man die Eigenhaftung von Personen, die im Rahmen von Verhandlungen anderer Personen über wirtschaftlich bedeutsame Geschäfte auf der Seite einer der Parteien in besonderem Maße Vertrauen für sich persönlich in Anspruch nehmen und dadurch dem anderen Teil eine zusätzliche persönliche Gewähr für das Zustandekommen und die Erfüllung des Vertrags bieten.

24

Die Klagepartei hat nicht vorgetragen, dass die Beklagte an den Kaufverhandlungen teilgenommen hat. Die Sachwalterhaftung setzt aber voraus, dass der Dritte, also die Beklagte, an den Vertragsverhandlungen als Vertreter, Vermittler oder sog. Sachwalter einer Partei beteiligt war (OLG München, Endurteil vom 05.02.2020 – 3 U 6342/19). Ein allgemeines Absatzinteresse ist für eine Haftung als Sachwalter nicht ausreichend (OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019 – 7 U 134/17).

25

3. Es besteht auch kein deliktischer Anspruch gegen die Beklagte aus § 826 BGB, da die Beklagte nicht vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt hat.

26

a) Eine Haftung der Beklagten wegen der Verwendung des unstreitig integrierten sog. Thermofensters scheidet aus.

27

Die Entwicklung und der Einsatz der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenstern) reichen für sich genommen nicht aus, um einen Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidrige Schädigung (§ 826 BGB) zu begründen. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit ist nur dann gerechtfertigt, wenn zu dem – unterstellten – Gesetzesverstoß weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. Dies setzt jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und / oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu verwenden und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19).

28

Die Rechtsfrage, ob das Thermofenster eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt oder nicht, war hoch umstritten. Der Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen vom April 2016 ging von der Zulässigkeit des Thermofensters aus. Daher liegt es keineswegs auf der Hand und kann nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass die Beklagte von der Unzulässigkeit des Thermofensters ausging oder die Augen hiervoor bewusst verschlossen hätte. Soweit die Klagepartei dies behauptet, ist der erkennbar ins Blaue hinein gemachte Vortrag prozessual unbeachtlich.

29

Ebenso fehlt es an dem für § 826 BGB erforderlichen Schädigungsvorsatz. Allein aus einer etwaigen objektiven Unzulässigkeit des Thermofensters folgt kein Vorsatz hinsichtlich der Schädigung der Fahrzeugkäufer. Im Hinblick auf die unsichere Rechtslage ist nicht dargetan, dass sich den für die Beklagte tätigen Personen die Gefahr einer Schädigung der Klagepartei hätte aufdrängen müssen (BGH, Urteil vom 16.09.2021 – VI ZR 190/20; BGH, Beschluss vom 15.09.2021 – VII ZR 2/21).

30

b) Auf Grundlage des klägerischen Vortrags sind auch keine weiteren greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung beim streitgegenständlichen vom Kläger erworbenen Fahrzeug vorgetragen worden.

31

Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist erst dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat. Das Gericht muss in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisaufnahme einzutreten und dabei gegebenenfalls dem benannten Zeugen oder einen Sachverständigen die Streitfragen zu unterbreiten (BGH, Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19).

32

Es ist einer Partei auch nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder-Verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann. Eine Behauptung ist jedoch dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich auf das Geratewohl oder „ins Blaue hinein“ gestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vergleiche BGH a.a.O.)

33

Unter Zugrundelegung dieser Rechtsgrundsätze stellt der jeweilige Vortrag des Klägers zu behaupteten weiteren unzulässigen Abschaltvorrichtungen jeweils eine Behauptung „ins Blaue hinein“ dar.

34

Der Kläger trägt keinerlei konkrete Anhaltspunkte vor, weshalb er der Auffassung ist, dass in dem Motor seines Fahrzeugs eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Bezug auf den Umfang des mengenmäßigen Abgasausstoßes während des Betriebs auf einem Prüfstand verbaut ist, sowie, dass die öffentlich-rechtliche Zulassung zum Betrieb des Motors in Verkehr erschlichen worden ist, obwohl die dazu erforderliche Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nicht gegeben war. Der Kläger trägt nicht vor, dass vom Kraftfahrtbundesamt ein Rückruf der Fahrzeuge des gegenständlichen Typs angeordnet worden ist, weil die gesetzlich geforderten Abgasgrenzwerte für die Zulassung zum Verkehr tatsächlich nicht eingehalten werden und die Zulassung zum öffentlichen Verkehr durch das Kraftfahrtbundesamt aufgrund der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für den normalen Betrieb während des Prüfzyklus ist auf dem Prüfstand gesetzeswidrig erschlichen wurde oder zumindest das Kraftfahrtbundesamt dies noch tun wird, weil es zum Beispiel noch nicht zu einer Prüfung unter dem spezifischen Gesichtspunkt einer den

Prüfstand erkennenden abschaltbare Einrichtung in der Softwarezeit gefunden hat. Es wird auch nicht vorgetragen, dass überhaupt ein Rückruf des gegenständlichen Fahrzeugtyps oder andere Maßnahmen angeordnet wurden, weil die Abgaswerte im täglichen Betrieb die gesetzlich vorgegebenen Werte nicht einhalten.

35

Im Ergebnis bleibt unwidersprochen, dass der hier streitgegenständliche Motor weder durch das KBA noch durch das Bundesministerium für Verkehr beanstandet wurde und auch nicht von Rückrufaktionen betroffen war. In dem Bericht der Untersuchungskommission heißt es dazu: „Hinweise, die aktuell laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 (Euro 6) seien ebenfalls von Abgasmanipulationen betroffen, haben sich hierbei auf Grundlage der Überprüfungen als unbegründet erwiesen.“ Auch nach der Einreichung der Klage ist seitens des KBA noch keine Rückrufaktion oder sonstige Maßnahme betreffend das klägerische Fahrzeug vorgenommen oder zumindest angekündigt worden ist.

36

Dies spricht dagegen, dass die Behörde sich hinsichtlich dieses Fahrzeugtyps getäuscht sieht oder aus sonstigen Gründen von einer Rechtswidrigkeit der erteilten Typengenehmigung ausgeht und deshalb Beschränkungen drohen.

37

Der Kläger trägt konsequenterweise auch nicht vor, dass von ihm entweder durch das Kraftfahrtbundesamt oder durch die Beklagte gefordert wurde, sein Fahrzeug in eine Werkstatt zu bringen, damit eine die unzulässige Abschaltvorrichtung behebbende Software aufgespielt wird.

38

Sieht also die zuständige Behörde die Funktionsweise des Motors als zulässig an, sind die Fahrzeughalter nicht der Gefahr einer drohenden Betriebsbeschränkung oder -untersagung ausgesetzt (OLG Brandenburg Hinweisbeschluss v. 20.4.2020 – 1 U 103/19, BeckRS 2020, 10519 Rn. 20).

39

4. Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V. mit § 263 StGB scheidet mangels vorsätzlichen Handelns der Beklagten ebenfalls aus.

40

II. Da der Hauptantrag auf den vorgenannten Gründen unbegründet ist, war über den Hilfsantrag zu entscheiden. Dieser ist jedoch ebenfalls unbegründet. Die Klagepartei hat keinen Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

41

1. Hinsichtlich des Thermofensters hat die Klagepartei die Einstufung als Abschaltvorrichtung schon nicht substantiiert vorgetragen. Abschaltvorrichtung ist nach der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung 715/2007/EG ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

42

Die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter normalen Fahrbedingungen ist daher nach dem Regelungsmodell der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 715/2007/EG Teil der durch den Kläger darzulegenden (BGH Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21) Tatbestandsvoraussetzungen der Abschaltvorrichtung und nicht Teil der vom Fahrzeughersteller darzulegenden ausnahmsweisen Zulässigkeit (Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG) einer Abschaltvorrichtung. Die Kläger haben hierzu ohne jeden weiteren tatsächlichen Anhaltspunkt und damit auch nach den oben angegebenen Maßstäben „ins Blaue hinein“ behauptet, die Abgasreinigung sei nur innerhalb eines Temperaturkorridors zwischen 20° C und 30° C wirksam. Demgegenüber hat die Beklagte ausdrücklich und substantiiert angeführt, die Abgasreinigung sei zwischen -24° C und 70° C voll wirksam. Mit Blick hierauf konnte die Klagepartei der sie treffenden Darlegungslast nicht dadurch genügen, dass sie den Vortrag der Beklagten zur Weite des Thermofensters schlicht bestreitet und eine Wirksamkeit der Abgasreinigung allein unter sehr viel engeren

Temperaturbedingungen lediglich behauptet. Ein Temperaturfenster zwischen -24° C und 70° C bildet die in Europa (und darüber hinaus) zu erwartenden Klimabedingungen vollständig ab, so dass das Thermofenster bereits tatbestandlich keine Abschaltvorrichtung darstellt (OLG München, Endurteil vom 13.12.2023 – 7 U 667/22).

43

2. Darüber hinaus besteht bei der Klagepartei kein ersatzfähiger Schaden mehr.

44

a) Aus den vom BGH (Urteile vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, VIa ZR 533/21 und VIa ZR 1031/22) näher dargestellten Gründen ist vorbehaltlich eines Vorteilsausgleichs daher grundsätzlich von einem Differenzschaden der Klagepartei auszugehen, den das Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls nach § 287 ZPO auf 10% des gezahlten Kaufpreises und damit auf 4.243,60 € schätzt.

45

Die Schätzung ist Ergebnis einer Gesamtabwägung, in welche das Gericht die erlittenen Nachteile des Klägers (insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen), den Umfang und die Eintrittswahrscheinlichkeit der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen, das Gewicht des Verstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte und den Grad des Verschuldens eingestellt hat. Zur Differenzierung innerhalb des unionsrechtlich vorgegebenen Spielraums (5 – 15%) wurden dabei vor allem solche Gesichtspunkte herangezogen, die den vorliegenden Fall von anderen Fällen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen unterscheiden.

46

Vor diesem Hintergrund wurde seitens des Gerichts berücksichtigt, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug zwar eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut ist und dass jedenfalls die Schaltvorrichtung betreffend des Thermofensters keinen Prüfstandsbezug aufweist. Der Grad des Verschuldens erscheint vor diesem Hintergrund eher gering, zumal davon auszugehen ist, dass der Verwendung von Thermofenstern ein allgemeiner Industriestandard zugrunde lag. Die Gefahr von Betriebsbeschränkungen war eher theoretischer Natur.

47

b) Allerdings ist ein Vorteilsausgleich mit Blick auf die gezogenen Nutzungsvorteile und den Restwert des Fahrzeugs veranlasst. Danach verbleibt kein ersatzfähiger Schaden mehr.

48

Das Gericht schätzt die Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf 250.000 km (§ 287 ZPO). Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Gesamtleistung eines Fahrzeugs von verschiedenen Faktoren wie der Lebensdauer des Motors und derjenigen der anderen Bauteile abhängig ist. Die Lebensdauer des Motors ist unter anderem von seiner Größe und Leistung und insbesondere auch vom Nutzungsverhalten abhängig. Für Dieselfahrzeuge der vorliegenden Preisklasse und Qualität wurde die durchschnittliche Laufleistung in der Rechtsprechung überwiegend auf 250.000 km geschätzt. Das Gericht ist grundsätzlich auch nicht gehalten, für die Ermittlung der prognostizierten Gesamtleistung ein Sachverständigengutachten einzuholen (OLG München, Endurteil vom 22.12.2023 – 13 U 892/21). Dass es vereinzelt Fahrzeuge gibt, die eine geringere oder höhere Laufleistung aufweisen, ändert daran nichts. Die Rechtsprechung stellt bei der Beurteilung der voraussichtlichen Gesamtleistung nicht auf die minimal oder maximal von einzelnen Fahrzeugen des fraglichen Typs erreichte Laufleistung ab, sondern darauf, mit welcher Laufleistung in der Regel zu rechnen ist (OLG München, Endurteil vom 09.10.2023 – 36 U 7055/22 e).

49

Somit errechnet sich bei gefahrenen Kilometern von 273.759 km bezogen auf den Kaufpreis und die Laufleistung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Kaufvertrages ein Nutzungsvorteil in Höhe von 46.468,96 €.

50

c) Der Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs betrug zum 12.01.2024 unstreitig 12.831,00 €.

51

d) Da Nutzungsvorteil und Restwert den tatsächlichen Wert des Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages im vorliegenden Fall um 16.863,95 € übersteigen, ist dieser Betrag im Wege des Vorteilsausgleichs vom Schaden in Höhe von 4.243,60 € in Abzug zu bringen.

52

Damit verbleibt kein Restanspruch der Klagepartei.

53

III. Da der Kläger gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz in der Hauptsache hat, besteht auch kein Anspruch auf Zinsen sowie Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. C.

54

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO.

55

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in § 709 Satz 2 ZPO.