AG Fürth, Endurteil v. 08.04.2024 – 330 C 1222/23

Titel:

Kein Schadensersatz - auch kein Differenzschaden - für Dieselfahrzeug von Opel (hier: Opel Cascada)

Normenketten:

BGB § 199 Abs. 1 Nr. 2, § 214 Abs. 1, § 249, § 823 Abs. 2, § 826
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
Fahrzeugemissionen-VO Art. 5 Abs. 2
VwVfG § 24 Abs. 1 S. 1, S. 2
ZPO § 287

Leitsätze:

1. Der Umstand, dass die Abgasrückführung im Fahrzeug durch eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems bei geringeren Außentemperaturen reduziert oder (möglicherweise) ganz abschaltet wird (Thermofenster), reicht für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der handelnden Person ein sittenwidriges Gepräge zu geben. (Rn. 36) (redaktioneller Leitsatz)
2. Hat ein Hersteller die Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung allgemein bekannt gegeben und hat er eine Beseitigung der betreffenden Abschalteinrichtung für neue und gebrauchte Fahrzeuge veranlasst, kann ihm der Vorwurf einer fahrlässigen Schädigung solcher Käufer nicht mehr gemacht werden, die ein Fahrzeug nach der Verhaltensänderung des Herstellers gekauft haben. (Rn. 55) (redaktioneller Leitsatz)
3. Vgl. zu Diesel-Fahrzeugen von Opel: OLG Bamberg BeckRS 2021, 52538; BeckRS 2022, 19980; BeckRS 2023, 3040; BeckRS 2023, 3006; OLG Brandenburg BeckRS 2024, 13316; OLG Dresden BeckRS 2022, 38592; OLG Düsseldorf BeckRS 2024, 452; OLG Frankfurt BeckRS 2022, 10556; OLG Hamm BeckRS 2023, 31503; OLG Jena BeckRS 2022, 38597; OLG Koblenz BeckRS 2022, 10605; OLG Köln BeckRS 2022, 12858; OLG München BeckRS 2021, 52557; BeckRS 2021, 52562; BeckRS 2022, 20001; BeckRS 2022, 29314; BeckRS 2022, 29413; BeckRS 2023, 3004; BeckRS 2023, 10351; BeckRS 2023, 10352; BeckRS 2023, 14670; BeckRS 2023, 22490; BeckRS 2023, 37401; BeckRS 2024, 11301; OLG Nürnberg BeckRS 2022, 29322; OLG Schleswig BeckRS 2022, 8917; OLG Zweibrücken BeckRS 2023, 3009; KG BeckRS 2024, 13319. (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatzanspruch, Sittenwidrigkeit, Verjährungseinrede, Abgasmanipulation, Differenzhypothese, Thermofenster, Käufervertrauen

Rechtsmittelinstanz:

LG Nürnberg-Fürth, Hinweisbeschluss vom 03.04.2025 – 15 S 2677/24

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten über einen Anspruch gerichtet auf Schadensersatz wegen einer Manipulation des Emissionskontrollsystems eines PKWs der Marke Opel Cascada. Der Pkw wurde durch die beklagte Partei entwickelt und produziert. Weiter streiten die Parteien über Ansprüche gerichtet auf Verzinsung der

Hauptforderung und gerichtet auf Freistellung von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten der Klagepartei gegenüber der rightmart Rechtsanwaltsgesellschaft mbH.

2
Die Beklagte, ehemals die A. O. AG, ist ein international tätiger Konzern der Autoindustrie mit Sitz in F. am M.. Am 11.04.2017 wurde die Beklagte unter dem Aktenzeichen HRB 96540 beim Amtsgericht Darmstadt in das Handelsregister eingetragen. Die Beklagte ist auf dem Bereich der Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugen und Motoren tätig. In dieser Funktion konstruierte die beklagte Partei das von der Klagepartei erworbene Kraftfahrzeug, ein Fahrzeug der Marke Opel Cascada (Fahrzeugidentifikationsnummer: …46).

3
Der Opel Cascada wurde durch die Beklagte mit einer EU-Übereinstimmungserklärung in den Markt gegeben, welche die einschlägige EG-Typengenehmigung ausgewiesen hat. Diese Übereinstimmungsbescheinigung, auch Certificate of Conformity (COC) genannt, ist ein Dokument, welches die EU-Normen für Kraftfahrzeuge und die EG-Typengenehmigung bzw. zulassung deklariert.

4
Die Beklagte vertrieb die streitgegenständliche Fahrzeugreihe sowohl selbst als auch über Vertragshändler. Zu diesem Zweck hatte die Beklagte ein Prospekt mit der Bezeichnung „Preise, Ausstattung und technische Daten“ zu der streitgegenständlichen Fahrzeugreihe erstellt, welcher unter der Webseite der Beklagten als PDF-Download zur Verfügung stand. In diesem Prospekt wurde unter der Bezeichnung „CO□-Emission kombiniert (g/km) Emissionsklasse Effizienzklasse“ wird der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit der EG-Typengenehmigung EURO Norm 6 ausgewiesen.

5
Im Fahrzeug der Marke Opel Cascada ist ein Motor des Motortyps B20TDH mit einem SCRKatalysator verbaut. Die Beklagte begann im Jahr 2008 den Entwicklungsprozess für Dieselmotoren mit SCR-Katalysator. Das Fahrzeug war mit einem Emissionskontrollsystem ausgestattet, welches u. a. in Abhängigkeit von Umgebungstemperatur, Umgebungsluftdruck und Motorendrehzahl seine Wirkungsweise verringerte. Die genauen Einzelheiten zu diesem Emissionskontrollsystem sind zwischen den Parteien umstritten.

6
Am 15.12.2015 ging die Beklagte erstmals an die Öffentlichkeit und kündigte an, an verbesserte Lösungen zur Wirksamkeit des Abgasreinigungssystems bei Euro 6 Dieselmotoren mit SCRKatalysatoren zur arbeiten.

7
Die Beklagte stellte anschließend dem Kraftfahrtbundesamt im Frühjahr 2016 die softwarebasierte Optimierung der Parametrisierung des Emissionskontrollsystems zur Genehmigung vor. Mit Bescheid vom 09.02.2018 genehmigte das Kraftfahrtbundesamt das Software-Update für Alt- und Neufahrzeuge. Durch das Kraftfahrtbundesamt wurde bestätigt, dass nach dem Software-Update die Stickstoffgrenzwerte eingehalten werden, eine unzulässige Abschalteinrichtung nicht vorhanden ist und ein Nachteil in Bezug auf Kraftstoffverbrauch und CO□-Emissionen, bedingt durch das Software-Update, nicht gegeben ist. Das Kraftfahrtbundesamt verpflichtete die Beklagte mit Bescheid vom 18.10.2018 – noch nicht rechtskräftig – alle Fahrzeuge der Baureihe Zafira, Cascada und Insignia mit dem Software-Update umzurüsten und ordnete den Sofortvollzug der Maßnahme an.

8
Die Klägerin kaufte am 28.03.2018 den Pkw der Marke Opel Cascada – Kilometerstand: 26.000 km; Fahrzeugidentifikationsnummer: …46 – zum Kaufpreis von 20.610,00 €. Der Pkw wurde erstmals am 26.02.2016 zugelassen. Die „Umweltfreundlichkeit“ des gegenständlichen Fahrzeugs war nach Aussage der Klagepartei ein maßgebliches Kaufkriterium.

9
Am 29.09.2023 wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 97.946 km auf. Das oben genannte Software-Update wurde durch die Klägerin im Juni 2018 beim gegenständlichen Fahrzeug aufgespielt. Zuvor wurde die Klägerin durch die Beklagte angeschrieben und auf das SoftwareUpdate hingewiesen.

10

Die Klägerin behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form eines „Thermofensters“ – temperaturabhängige Reduzierung der Abgasrückführung – verbaut. Die Steuerungssoftware reduziere die Abgasrückführung im realen Straßenbetrieb mit Beginn der Warmlaufphase und reduziere die Abgasrückführung bei einer Außentemperatur unter +20 °C um 33% und unter +5 °C um 100%.

11
Die Klägerin trägt vor, der (unstreitig) verbaute SCR-Katalysator reduziere die Urea („AdBlue“) Dosierung bei einer Geschwindigkeit über 140 km/h. Ab einer Geschwindigkeit von 145 km/h sei die Emissionskontrolle vollständig deaktiviert, d. h. die Urea Zudosierung wäre vollständig abgeschaltet.

12
Die Klägerin behauptet, die Emissionskontrolle sei bei einer Motorendrehzahl über 2.400 Umdrehungen/min reduziert. Eine Erhöhung der Abgasrückführung erfolge erst, wenn die Motorendrehzahl unter 1.250 Umdrehungen/min fiele.

13
Die Klägerin trägt vor, die Emissionskontrolle reduziere die Menge der Abgasrückführung ab einem außen Luftdruck unter 915 mbar.

14
Die Klägerin behauptet vor, der Vorstand der Beklagten und die leitenden Angestellten der Beklagten hätten zum Zeitpunkt der Markteinführung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps Kenntnis von verbauten unzulässigen Abschalteinrichtungen gehabt. Weiter hätten der Vorstand der Beklagten und die leitenden Angestellten der Beklagten gewusst, dass die Fahrzeuge die Voraussetzungen im Verfahren zur EG-Typengenehmigung nicht erfüllen würden. Es sei der Wille vorhanden gewesen, die Behörde zu täuschen. Die Beklagte habe im EGTypengenehmigungsverfahren bewusst verschwiegen, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung vorgelegen habe.

15
Die Klägerin meint, sie habe einen Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz aus den Anspruchsgrundlagen nach § 826 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 15.1, 27 Abs. 1 EG-FGV BGB.

16
Die Klägerin ist der Ansicht, die Vorschrift des §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sei ein Schutzgesetz i. S. d. § 823 Abs. 2 BGB. Die Beklagte habe vorsätzlich oder fahrlässig gegen das Schutzgesetz gemäß §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen. Aufgrund ihres enttäuschten Vertrauens in die Ordnungsmäßigkeit des Fahrzeugs habe die Klägerin einen Anspruch auf Erstattung des zu viel gezahlten Kaufpreises.

17
Die Klägerin meint, die Beklagte habe gegen die guten Sitten verstoßen, indem sie eine unzulässige Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 EGVO 715/2007 in das Fahrzeug verbaut haben und diese Abschalteinrichtung nicht offen gelegt haben, um das Kraftfahrtbundesamt im EG-Typengenehmigungsverfahren zu täuschen.

18
Die Klagepartei beantragte,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei eine angemessene Entschädigung, deren Höhe gemäß § 287 ZPO in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, zzgl. Zinsen hierauf in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab dem 29.09.2023 zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 453,86 € gegenüber der rightmart Rechtsanwaltsgesellschaft mbH freizustellen.

19
Die beklagte Partei beantragte,

Die Klage wird abgewiesen.

20
Die Beklagte behauptet, die Abgasrückführung sei bei einem Temperaturband von -10 °C bis +32 °C aktiv. Die Funktion des SCR-Katalysators sei lediglich bei einer Umgebungstemperatur von unterhalb -30 °C und oberhalb +50 °C ausgeschaltet.

21
Die Beklagte trägt vor, der SCR-Katalysator bliebe auch bei einer Geschwindigkeit über 145 km/h aktiv. Die Urea Dosierung sei erst ab einer Geschwindigkeit über 200 km/h deaktiviert. Die Regulierung sei erforderlich, um schädlichen Ammoniakschlupf zu vermeiden.

22
Die Beklagte behauptet, die Abgasrückführung sei erst ab einer Drehzahl von 2900 Umdrehungen/min reduziert. Eine Deaktivierung erfolge erst bei einer Drehzahl von 3300 Umdrehungen/min.

23
Die Beklagte meint, ein parametergesteuertes Emissionskontrollsystem begründe selbst im Falle der Unzulässigkeit keinen Sittenwidrigkeitsvorwurf.

24
Die Beklagte ist der Ansicht, sie habe aufgrund ihrer „Verhaltensänderung“ nicht fahrlässig gehandelt.

25
Die Beklagte meint, der Klägerin sei kein Schaden entstanden, da zum Kaufzeitpunkt das Software-Update bereits (unstreitig) vorhanden war.

26
Die Beklagte hat mit Schriftsatz vom 11.12.2023 die Einrede der Verjährung erhoben.

27
Das Gericht hat am 18.03.2024 mündlich verhandelt. Eine Beweisaufnahme hat nicht stattgefunden. Auf das Protokoll zur mündlichen Verhandlung und auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien wird Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

28
Die zulässige Klage hat keinen Erfolg, da sie unbegründet ist.

A)

29
Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist das Amtsgericht Fürth gemäß § 1 ZPO i. V. m. § 23 Nr. 1 GVG, § 32 ZPO sachlich und örtlich zuständig. Die (behauptete) deliktische Handlung wurde im Bezirk des Amtsgerichts Fürth begangen.

B)

30
Die Klage ist unbegründet. Die Klägerin hat keinen Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz. Soweit ein Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz nicht besteht, hat die Klägerin keine Ansprüche gerichtet auf Zahlung von Zinsen und gerichtet auf Freistellung von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten.

31
I) Die Klägerin hat keinen Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz. Ein Anspruch ergibt sich nicht aus einer vorsätzlichen und sittenwidrigen Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB. Im Übrigen ergibt sich ein Anspruch nicht aus der (schuldhaften) Verletzung eines Schutzgesetzes gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV.

32
1) Die Klägerin hat keinen Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz wegen einer vorsätzlichen und sittenwidrigen Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB. Eine sittenwidrige Handlung der Beklagten liegt nicht vor. Im Übrigen ist der Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz verjährt.

33
a) Eine sittenwidrige Schädigung der Klägerin durch die Beklagte gemäß § 826 BGB liegt nicht vor. Ein objektiv sittenwidriges Verhalten liegt vor, wenn ein Autohersteller auf der Grundlage einer strategischen Entscheidung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse Fahrzeuge mit einer Motorsteuerungssoftware ausstattet, die bewusst so programmiert ist, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden und im normalen Fahrbetrieb überschritten werden. Ein solches Verhalten ist geeignet, die Typengenehmigungsbehörde arglistig zu täuschen und die arglosen Erwerber, die auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typengenehmigungsverfahrens vertrauen, zu betrügen (OLG Jena Urt. v. 6.12.2022 – 7 U 1357/21, BeckRS 2022, 38597 Rn. 11, beck-online; BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19 in: NJW 2020, 1962 Rn. 16, beck-online, BGH, Beschluss vom 9.3.2021 – VI ZR 889/20 in: NJW 2021, 1814 Rn. 16, beck-online).

34
Unter Anwendung diese Grundsätze liegt eine sittenwidrige Schädigung der Klägerin durch die Beklagte nicht vor.

35
Soweit die Klägerin behauptet, die Abgasrückführung im streitgegenständlichen Fahrzeug werde durch die Steuerungssoftware zumindest bei einstelligen positiven Außentemperaturen reduziert oder ganz abgeschaltet, mit der Folge, dass die Stickoxidemissionen erheblich ansteigen würden, ist dieser Sachvortrag nicht geeignet, eine sittenwidrige Schädigung zu begründen.

36
Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs reicht der Umstand, dass die Abgasrückführung im Fahrzeug durch eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems bei geringeren Außentemperaturen reduziert oder (möglicherweise) ganz abschaltet wird für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der handelnden Person ein sittenwidriges Gepräge zu geben. Ein sittenwidriges Handeln liegt erst vor, wenn weitere Umstände hinzutreten. Bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit setzt voraus, dass die handelnden Personen bei der Entwicklung oder der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden und den Gesetzesverstoß billigend in Kauf zu nehmen (BGH Beschluss vom 25.11.2021 – III ZR 202/20, BeckRS 2021, 41003 Rn. 14, beck-online).

37
Es besteht kein Hinweis darauf, dass das streitgegenständliche Fahrzeug über ein dem Dieselmotor „EA 189“ vergleichbares System der Prüfstandserkennung mit einer durch eine umschaltlogikgesteuerten Abgasreinigung verfügt.

38
Die bloße Behauptung der Klägerin, die Beklagte habe eine Manipulationssoftware bewusst in die Motorsteuerung eingebaut, um das Kraftfahrtbundesamt zu täuschen und die Typengenehmigung zu Unrecht erhalten, reicht nicht aus, um den objektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit zu begründen.

39
Die Beklagte begründet die temperaturabhängige Drosselung des AGR-Systems u.a. damit, dass bei bestimmten Temperaturen (unter -10 °C bzw. über +32 °C oder bezüglich der AdBlue Dosierung von unter -30 °C bzw. über +50 °C) wegen des Temperaturgefälles die Beschädigung des Motors droht und die Bildung von Ammoniakschlupf vermieden werden muss. Soweit erst mit Urteil des europäischen Gerichtshofs vom 17.12.2020 (EuGH Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, BeckRS 2020, 35477, beck-online) abschließend geklärt wurde, dass eine temperaturabhängige Reduzierung der Abgasrückführung eine unzulässige, durch die Vermeidung längerfristiger Motorschäden nicht gerechtfertigte Abschalteinrichtung darstellt, zeigt die bis dato kontrovers geführte Diskussion, ob die Ausnahmevorschrift des Art. 5 Abs. 2 Nr. 2 lit. a VO (EG) Nr. 2007/715 in einem solchen Fall Anwendung findet, dass der Beklagten nicht ohne weiteres unterstellt werden kann, beim Einbau des Thermofensters die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bewusst missachtet zu haben.

40
Die Behauptung der Klägerin kann auch nicht dadurch konkretisiert werden, dass die Beklagte mit – nicht bestandskräftigen – Rückrufbescheid vom 17.10.2018 verpflichtet wurde, die gegenständliche Baureihe mit

einem Softwareupdate zu überspielen. Das Kraftfahrtbundesamt ordnete das Softwareupdate verpflichtend an, da es der Ansicht war, dass nicht hinreichend belastbar nachgewiesen worden sei, dass bestimmte Software-Parameter des ursprünglichen Emissionskontrollsystems in ihrer konkreten Ausgestaltung zum Schutz des Motors vor Beschädigungen und zur Gewährleistung des sicheren Fahrbetriebs notwendig sind. Die Behauptung der Klägerin, dass eine Prüfzykluserkennung verbaut sei, kann durch diese Feststellungen nicht begründet werden.

41
Im Übrigen ist auch der pauschale Vortrag, die Beklagte habe gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt im Typengenehmigungsverfahren unvollständige oder falsche Angaben gemacht oder ihre Mitteilungspflicht verletzt, nicht geeignet, den objektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit zu begründen. Selbst wenn die Beklagte erforderliche Angaben unterlassen haben sollte, wäre das Kraftfahrtbundesamt im Typengenehmigungsverfahren nach dem Amtsermittlungsgrundsatz gemäß § 24 Abs. 1 S. 1, S. 2 VwVfG angehalten gewesen, die notwendigen Informationen zu erfragen, um die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug zu prüfen (BGH Urt. v. 16.9.2021 – VII ZR 286/20, BeckRS 2021, 30338 Rn. 26, beck-online).

42
Gleiches gilt insoweit für die Behauptungen unzulässiger Abschalteinrichtungen im Zusammenhang mit der Abgasrückführung in Abhängigkeit von den Umdrehungen/min und dem Umgebungsluftdruck.

43
b) Im Übrigen wären (etwaige) Ansprüche der Klägerin verjährt und damit nicht durchsetzbar gemäß § 214 Abs. 1 BGB. Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung (Bl. 65) erhoben.

44
Ansprüche gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz verjähren gemäß §§ 194 Abs. 1, 195, 199 Abs. 1 BGB innerhalb von 3 Jahren. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt hat oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen musste.

45
Der Gläubiger hat Kenntnis von den anspruchsbegründenden Umständen erlangt, wenn er Kenntnis vom „Dieselskandal“ im Allgemeinen, von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs und von der Relevanz dieser Betroffenheit für seine Kaufentscheidung hat (BGH Urteil vom 21.2.2022 – VIa ZR 8/21, in: NJW-RR 2022, 740 Rn. 36, beck-online).

46
Die Klägerin hätte spätestens im Jahr 2018 Kenntnis aller relevanten Umstände erlangen müssen, da sie im Zuge der Service-Aktion von Opel persönlich angeschrieben wurde und auf das Software-Update hingewiesen wurde. Dieses Software-Update wurde durch die Klägerin im Jahr 2018 durchgeführt. Soweit über den Rückruf im Übrigen bereits im Oktober 2018 in überregionalen Medien berichtet wurde, konnte die Klägerin sich nicht auf ihre Unkenntnis berufen.

47
Soweit die Klägerin vorträgt, dass seitens der Beklagten nicht konkret dargelegt wurde, wann die Klägerin Kenntnis von der konkreten Funktionsweise der behaupteten Abschalteinrichtung und des sich hieraus ergebenden Indizes für einen Schädigungsvorsatz und somit ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten erlangt haben soll, ist dieser Einwand nicht geeignet, der Einrede der Verjährung entgegenzutreten.

48
Nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB wird vorausgesetzt, dass der Gläubiger Kenntnis von den Umständen erlangen muss, die geeignet sind, den Anspruch zu begründen. Es kann jedoch nicht Voraussetzung sein, dass der Gläubiger die Funktionsweise der konkreten Abschalteinrichtung verstehen muss und in der Folge die rechtliche Tragweite zum Schädigungsvorsatz und dem sittenwidrigen Verhalten erkennen muss. Nicht entscheidend für die Anwendung des § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB ist, ob der Gläubiger alle Tatumstände in tatsächlicher und rechtlicher Weise zutreffend würdigt, auch nicht im Wege einer Parallelwertung in der Laiensphäre (MüKoBGB/Grothe, 9. Aufl. 2021, BGB § 199 Rn. 29). Ausreichend ist insoweit, wie durch Entscheidung des BGH festgestellt wurde, dass der Gläubiger Kenntnis vom „Dieselskandal“ im Allgemeinen und von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs im Einzelfall hat (u. a. BGH Urteil vom

21.2.2022 – VIa ZR 8/21, in: NJW-RR 2022, 740 Rn. 36, beck-online). Diese Voraussetzungen liegen, wie bereits dargelegt, vor.

49
II) Die Klägerin hat keinen Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz aus der (schuldhaften) Verletzung eines Schutzgesetzes gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV. Die Beklagte handelte vorliegend nicht schuldhaft. Weiter ist der Klägerin kein Schaden entstanden. Im Übrigen ist der Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz verjährt.

50
1) Im Ergebnis kann es dahinstehen, ob die im gegenständlichen Fahrzeug verbaute temperaturgesteuerte Abgasrückführung eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 2007/715 ist und ob die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. die Vorschriften der VO (EG) Nr. 715/2007 Schutzvorschriften i. S. d. § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. Art. 2 EGBGB sind.

51
2) Die Beklagte handelte vorliegend nicht schuldhaft im Sinne des § 276 Abs. 1 Satz 1 BGB. Anhaltspunkte, die für ein vorsätzliches Handeln der Beklagten sprechen würden, liegen aus den oben genannten Gründen, auf die verwiesen wird, nicht vor.

52
Im Übrigen liegt aus Sicht des Gerichts kein fahrlässiges Handeln der Beklagten gemäß § 276 Abs. 2 BGB vor. Nach der Vorschrift des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV genügt ein fahrlässiger Verstoß für die Haftung der Beklagten (BGH Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21, in: NJW 2023, 2259 Rn. 38, beck-online). Fahrlässigkeit setzt die Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Maßgeblich ist ein objektiver Fahrlässigkeitsmaßstab. Ein Verstoß gegen das Sorgfaltsgebot liegt vor, wenn nach einem objektiven Beurteilungsmaßstab der Handelnde in seiner konkreten Lage den drohenden Erfolg seines Verhaltens voraussehen und vermeiden konnte. Die Annahme der Fahrlässigkeit setzt neben der Pflichtwidrigkeit somit die Vorhersehbarkeit und die Vermeidbarkeit des Erfolgseintritts voraus (MüKoBGB/Grundmann, 9. Aufl. 2022, BGB § 276 Rn. 55-82).

53
Unter Anwendung dieser Grundsätze ist ein fahrlässiges Handeln der Beklagten nicht anzunehmen. Eine Pflichtwidrigkeit im Sinne eines Verstoßes gegen Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 war für die Beklagte zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht vorhersehbar und damit nicht vermeidbar.

54
Soweit sich der Europäische Gerichtshof mit seiner Entscheidung vom 17.12.2020 (EuGH Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, BeckRS 2020, 35477, beck-online) erstmals zur Unzulässigkeit von Abschalteinrichtungen in Dieselfahrzeugen verhalten hat, schließt sich das Gericht der Auffassung an, dass sich ein Fahrzeugentwickler bis zu dieser Entscheidung auf die Zulässigkeit der Verwendung von Thermofenstern – in Abweichung zur Prüfstandsmanipulation – verlassen durfte und damit ein Verschulden der Hersteller nicht vorliegt (vgl. OLG Jena Urt. v. 6.12.2022 – 7 U 1357/21, BeckRS 2022, 38597 Rn. 45, beck-online).

55
Im Übrigen entfällt der Vorwurf des fahrlässigen Handelns aufgrund einer „Verhaltensänderung“ der Beklagten nach Bekanntgabe der Unzulässigkeit einer Abschalteinrichtung. Hat ein Fahrzeugentwickler die Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung allgemein bekannt gegeben und hat er eine Beseitigung der betreffenden Abschalteinrichtung für neue und gebrauchte Fahrzeuge veranlasst, kann ihm unter Umständen der Vorwurf einer fahrlässigen Schädigung solcher Käufer nicht mehr gemacht werden, die ein Fahrzeug nach der Verhaltensänderung des Herstellers gekauft haben (BGH Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21:NJW 2023, 2259 Rn. 61, beck-online; OLG München Endurteil v. 10.11.2023 – 36 U 6698/22, BeckRS 2023, 33423 Rn. 42, beck-online).

56
Eine solche „Verhaltensänderung“ der Beklagten liegt vor. Die Beklagte hat bereits Ende 2015 begonnen ein Software-Update für Neu- und Gebrauchtwagen zu entwickeln, welches im Frühjahr 2016 dem Kraftfahrtbundesamt zur Freigabe vorgestellt wurde, die im Februar 2018, mithin vor dem Gebrauchtwagenkauf der Klägerin Ende März 2018, für den hier gegenständlichen Fahrzeugtyp erteilt

wurde (vgl. Anlage AOG-6). Über diese Vorgänge informierte die Beklagte über einen längeren Zeitraum die Öffentlichkeit (vgl. Anlage AOG-4).

57
Gleiches gilt insoweit für die Behauptung unzulässiger Abschalteinrichtungen im Zusammenhang mit der Abgasrückführung in Abhängigkeit von den Umdrehungen/min und dem Umgebungsluftdruck.

58
3) Weiter liegt kein Schaden i. S. d. § 249 BGB vor. Zum Zeitpunkt des Kaufs lag ein Schaden nicht (mehr) vor, da das Software-Update bereits freigegeben war.

59
Zwar kann die Klägerin nach Maßgabe der Differenzhypothese ein sog. Differenzschaden zustehen. Nach der Differenzhypothese ist die tatsächliche Vermögenslage nach dem schädigenden Ereignis mit der (hypothetischen) Vermögenslage ohne schädigendes Ereignis zu vergleichen (BGH, Versäumnisurt. v. 15. 11. 2011 − VI ZR 4/11, in: NJW 2012, 601 Rn. 9, beckonline). Der Geschädigte wird durch die Gewährung des Differenzschadens wegen der Enttäuschung des Käufervertrauens so behandelt, als wäre es ihm in Kenntnis der wahren Sachlage gelungen, den Vertrag zu einem niedrigeren Preis abzuschließen (BGH Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21, in: NJW 2023, 2259 Rn. 40, beck-online).

60
Soweit das Software-Update zum Zeitpunkt des Kaufs bereits verfügbar war, kann nicht zugrunde gelegt werden, dass die Klägerin in ihrem Vertrauen als Verkäuferin enttäuscht wurde. Eine drohende Stilllegung oder eine drohende Nutzungseinschränkung wurde durch das SoftwareUpdate beseitigt. Das Käufervertrauen wurde nicht (mehr) verletzt.

61
4) Im Übrigen wären (etwaige) Ansprüche der Klägerin verjährt und damit nicht durchsetzbar gemäß § 214 Abs. 1 BGB. Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung (Bl. 65) erhoben. Zur Verjährungseinrede, deren Voraussetzungen auch hier vorliegen, wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.

62
II) Soweit ein Anspruch gerichtet auf Zahlung von Schadensersatz nicht besteht, hat die Klägerin keine Ansprüche gerichtet auf Verzinsung gemäß § 288 Abs. 1 BGB i.V.m. § 286 BGB und gerichtet auf Freistellung von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten gemäß §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 BGB.

C)

63
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in den Vorschriften gemäß §§ 704, 708 Nr. 11 Var, 2, 711 ZPO. Die Entscheidung zum Streitwert beruht auf § 3 ZPO i. V. m. §§ 61 ff. GKG.