
Datum: 03.05.2021
Gericht: Landgericht Bonn
Spruchkörper: 9. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 O 60/20
ECLI: ECLI:DE:LGBN:2021:0503.9O60.20.00

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

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

Tatbestand:

- Der Kläger erwarb am 08.04.2015 einen A B ## XXX mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) CDEFGHI#J##### zu einem Preis von 40.500,00 €. Es handelte sich bei dem Fahrzeug um ein Neufahrzeug, das im vorgenannten Zeitpunkt 0 km aufwies. Wegen der weiteren Einzelheiten des Kaufs wird auf die Anlage K 1 Bezug genommen. 1
- In dem vorstehenden Fahrzeug ist ein Motor des Typs KL #### EURO 6 verbaut. Die Kontrolle der Stickoxidemissionen erfolgt im streitgegenständlichen Fahrzeug über eine sog. Abgasrückführung. Dabei wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Außerdem kommt im streitgegenständlichen Fahrzeug ein SCR-System zum Einsatz. Bei diesem wird dem Abgas eine wässrige Harnstofflösung (AdBlue) beigemischt. 2
- Für das streitgegenständliche Fahrzeug liegt kein verpflichtender Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamtes vor. 3
- Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) untersuchte acht KL####-Fahrzeugmodelle der Emissionsklassen EU5 und EU6 auf unzulässige Abschaltvorrichtungen. Es testete die Fahrzeuge innerhalb und knapp außerhalb der Testbedingungen, etwa bei Durchführung eines NEFZ nicht auf dem Prüfstand sondern auf der Straße, beim Umkehr der Reihenfolge zwischen städtischen und außerstädtischen Zyklen oder bei dem Durchfahren des Prüfzyklus 4
- 5

mit 10 % mehr oder 10 % weniger Geschwindigkeit. Zudem nahm es Real Driving Emissions-Messungen vor. Es fand keine Hinweise, dass Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe KL ### (EURO 6) von Abgasmanipulationen betroffen seien.	
Ein Software-Update wurde bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug bislang nicht aufgespielt.	6
Der Kläger ist der Ansicht , ihm stünden gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche aus § 826 BGB bzw. §§ 823 Abs. 2 BGB i. V. m. 263 Abs. 1 StGB bzw. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV zu.	7
Er behauptet dazu, in dem Fahrzeug sei eine Manipulationssoftware verbaut, die im Kern so funktioniere wie die des KL ### („dieselbe Funktion wie im KL ###“). Sie erkenne aufgrund verschiedener technischer Vorrichtungen („Zykluserkennung“) eine Prüfungssituation auf dem Rollenprüfstand nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (im Folgenden kurz: NEFZ). Während dort die normalen Grenzwerte eingehalten würden, wäre dies im Straßenverkehr nicht der Fall.	8
Im normalen Straßenverkehr werde die Abgasrückführung durch Abschaltvorrichtungen heruntergefahren bzw. ausgeschaltet und zwar insbesondere durch den Einsatz eines Thermofensters, das bewirke, dass die Abgasrückführung abgeschaltet oder zumindest eklatant verringert werde, wenn die Außentemperaturen nicht zwischen 20°C und 30°C lägen. Auf dem Prüfstand sei diese Temperatur stets gegeben, weshalb das „Thermofenster“ nie zu einer Verschlechterung der Abgaswerte führe. Die Abgasrückführung werde um 45 % reduziert, wenn die Außentemperatur um 7°C erreicht bzw. unterschritten würde.	9
Wie sich u. a. aus einer „Applikationsrichtlinie“ vom 18.11.2015 ergebe, habe die Beklagte versucht, die Zykluserkennung im Rahmen eines Software-Updates zu entfernen. Diese Vertuschung sei offensichtlich vom KBA mitgetragen worden.	10
Zudem lägen weitere Abschalteinrichtungen vor. So werde zwar, wenn die Abschaltsoftware erkannt habe, dass sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde, ausreichend AdBlue eingespritzt. Im normalen Straßenbetrieb hingegen deutlich weniger, sodass die Stickoxidemissionen erheblich ansteigen würden. Die Reduzierung der Harnstoffeinspritzung finde faktisch immer statt, wenn das Fahrzeug sich nicht in einem Abgastest befinde.	11
Das On Board Diagnosesystem (im Folgenden kurz: OBD) sei als Folge des Ganzen auch manipuliert. Denn dieses greife vorliegend auch nicht ein/zeige nicht an, obwohl eine Manipulation gegeben sei.	12
Zusätzlich würde die Software ab einer bestimmten Drehzahl die Abgasreinigung sowie den SCR-Katalysator abschalten bzw. dessen Leistung reduziere, sodass es zu einem unzulässigen Anstieg der Stickoxidemissionen komme.	13
Die Prüfungen des KBA zu den Fahrzeugen mit einem Motor des Typs KL### würden – entgegen der Auffassung der Beklagten – nichts aussagen. Denn – so der Kläger ursprünglich – bei den untersuchten Fahrzeugen seien infolge von Software-Updates die entscheidenden Abschalteinrichtungen bereits entfernt gewesen. Abweichend zu diesem Vortrag trägt der Kläger mit SS vom 17.11.2020 nunmehr vor, das KBA habe lediglich Fahrzeuge untersucht, die nach der KW 22/16 produziert worden seien, und daher ausweislich der Applikationsrichtlinie nicht mehr über die Zykluserkennung verfügt hätten. Das hier gegenständliche Fahrzeug sei hingegen bereits vor der KW 22/16 gefertigt worden.	14

Zudem hat der Kläger ursprünglich behauptet, das KBA habe die Vertuschung der Entfernung der Zykluserkennung im Rahmen eines Software-Updates mitgetragen und es gebe bezüglich des Thermofensters ein „invernehmliches Vorgehen“ von KBA und Herstellern. Andererseits behauptet der Kläger mit seinem letzten Schriftsatz vom 21.12.2020, das KBA wisse bis heute nicht über die verwendeten Abschaltseinrichtungen Bescheid. Insoweit bestreitet der Kläger, dass die Beklagte dem KBA die verwendete AGR-Technologie offengelegt habe. 15

Der Kläger behauptet weiter, die Vertretungsorgane der Beklagten hätten den Motor vorsätzlich mit den unzulässigen Abschaltseinrichtungen in den Verkehr gebracht. Die Beklagte habe ihn durch Verschweigen der Verwendung der Steuerungssoftware bei Inverkehrbringen des Fahrzeugs darüber getäuscht, dass es sich um ein ordnungsgemäß genehmigtes und verkehrsfähiges Fahrzeug handelte, und sie hierdurch zum Abschluss des Kaufvertrages veranlasst. Hätte sie bei Abschluss des Kaufvertrages gewusst, dass die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug unter Einsatz einer Manipulationssoftware bzw. einer unzulässigen Abschaltseinrichtung erwirkt worden war, hätte sie es nicht erworben. 16

Der Kläger behauptet schließlich, der Kilometerstand habe sich am 09.04.2021 auf 192.150 km belaufen. 17

Der Kläger hat ursprünglich beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an ihn 40.500,00 € nebst Zinsen abzüglich einer Nutzungsentschädigung i. H. v. 23.127,26 € zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs. 18

Der Kläger beantragt nunmehr, 19

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihm einen Betrag in Höhe von 17.372,75 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten seit dem 22.11.2019 und abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 2.812,99 € zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Rückübereignung des Fahrzeugs A B #.# XXX mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) CDEFGHI#J#####. 20

2. bzw. hilfsweise zu Ziffer 1, festzustellen dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadenersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltseinrichtung i. S. v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug A B #.# XXX mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) CDEFGHI#J##### resultieren. 21

Weiter beantragt der Kläger, 22

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme Verzug befindet, 23

4. festzustellen, dass der in Antrag zu Ziff. 1 bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung herrührt, sowie 24

5. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.613,24 € freizustellen. 25

Im Übrigen hat der Kläger Klagerücknahme erklärt. 26

Die Beklagte beantragt, 27

die Klage abzuweisen. 28

Bezüglich der Teilklagerücknahme hat sie Kostenantrag gestellt.	29
Sie behauptet der KL ### sei mit dem MN### nicht identisch. Das KBA habe den KL### umfassend geprüft und die Ergebnisse in einem Bericht vom 22.04.2016 zusammengefasst (Anlage B1). Das Ergebnis sei, dass sich Vorwürfe, die laufende Produktion des KL### (Euro6) sei von Manipulationen betroffen, als unbegründet erwiesen hätten. Rückrufe des KL### habe es nicht gegeben. Es habe sich – soweit Maßnahmen überhaupt vorgenommen worden seien die – unstreitig – andere Modelle als das hiesige betroffen hätten - um freiwillige Maßnahmen gehandelt.	30
Das Thermofenster sei technisch nicht richtig dargestellt. Das System der Abgasrückführung könne bei kalten Temperaturen Schäden durch Ablagerungen (sog. "Versottung") erleiden. Daher werde die Abgasrückführung bei kühleren Temperaturen zurückgefahren. Dieses sog. Ausrampen der Abgasrückführung sei bei Dieselmotoren aller Hersteller notwendig und üblich zum Motorschutz. Die Abgasrückführung sei bei einer Außentemperatur von – 24°C bis 70 °C zu 100% aktiv. Nur oberhalb und unterhalb dieses Temperaturfensters fände zum Motorschutz keine Abgasrückführung statt.	31
Die vom Kläger angeführte Applikationsrichtlinie KL### vom 18.11.2015 sei in Abstimmung mit dem KBA erstellt worden und sei lediglich eine Reaktion auf die Verunsicherung in den Fachabteilungen bezüglich der Applikation und Freigabe notwendig geworden. Dort habe infolge der MN###-Problematik fälschlicherweise der Eindruck bestanden, Fahrkurven seien generell unzulässig, was regulatorisch nicht zutreffe. Vor dem Hintergrund dieser Unsicherheiten habe man in Abstimmung mit dem KBA entschieden, ab der 22. Kalenderwoche 2016 die (grds. zulässigen) Fahrkurven nicht mehr vorzusehen, bzw. diese bei älteren Fahrzeugen im Zuge der Modellpflege auszubeden.	32
Ebenso sei die technische Ausgestaltung des Thermofensters dem KBA bekannt, ohne dass dies zu Beanstandungen geführt hätte. Vielmehr habe das KBA die im KL### verwendete AGR-Technologie einschließlich der Applikationsrichtlinie als zulässig eingestuft (Bl. 603).	33
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.	34
Entscheidungsgründe:	35
I.	36
Die zulässige Klage ist unbegründet.	37
Dem Kläger steht unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung von 17.372,75 €, Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen A B zu, insbesondere nicht aus § 826 BGB oder §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 StGB.	38
1.	39
Der Kläger hat bereits nicht hinreichend substantiiert zu dem Vorhandensein von unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Motor des klägerischen Fahrzeuges vorgetragen.	40
a)	41
	42

Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist zwar bereits 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. Das gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat. Das Gericht muss nur 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 die benannten Zeugen oder die zu vernehmende Partei nach weiteren Einzelheiten zu befragen oder einem Sachverständigen die beweiserheblichen Streitfragen zu unterbreiten.

Weiter ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch 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 (vgl. BGH, Urteil vom 27.05.2003 - IX ZR 283/99; Beschluss vom 09.11.2010 - VIII ZR 209/08, Rn. 15). 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 Einzel Tatsachen haben kann (vgl. BGH, Beschluss vom 26.03.2016 - VI ZR 167/17, Rn. 13). Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist (vgl. etwa BGH, Urteil vom 27.05.2003 - IX ZR 283/99; Urteil vom 26.01.2016 - II ZR 394/13, Rn. 20; Beschluss vom 09.11.2010 - VIII ZR 209/08; Beschluss vom 26.03.2019 - VI ZR 163/17, Rn. 13). 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 (BGH, Urteil vom 27.05.2003 - IX ZR 283/99; OLG Köln Urteil vom 12.03.2020 – 3 U 55/19, BeckRS 2020, 10284 Rn. 29, 30).

b) 44

Der Kläger hat vorliegend jedoch keinerlei tatsächlichen Anhaltspunkte für seine Behauptung vorgetragen, dass im Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut ist. Soweit er behauptet, die Abgasrückführung des Fahrzeugs sei über eine Prüfstanderkennung nur (vollständig) in Funktion, wenn sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) befinde, ist sein Vortrag widersprüchlich und offensichtlich ins Blaue hinein erfolgt, sodass der Vortrag als unsubstantiiert und unbeachtlich zu bewerten ist. 45

Denn der Kläger behauptet zunächst, in dem Fahrzeug sei eine Manipulationssoftware verbaut, die im Kern so funktioniere wie die des MN####. Sie erkenne aufgrund verschiedener technischer Vorrichtungen (Lenkwinkelerkennung, Temperaturerkennung oder Zeiterfassung) eine Prüfungssituation auf dem Rollenprüfstand nach dem NEFZ. Während dort die normalen Grenzwerte eingehalten würden, wäre dies im Straßenverkehr nicht der Fall. Im normalen Straßenverkehr werde die Abgasrückführung durch Abschaltvorrichtungen heruntergefahren bzw. ausgeschaltet und zwar insbesondere durch den Einsatz eines Thermofensters, das bewirke, dass die Abgasrückführung abgeschaltet oder zumindest eklatant verringert werde, wenn die Außentemperaturen nicht zwischen 20°C und 30°C lägen. Auf dem Prüfstand sei diese Temperatur jedoch stets gegeben, weshalb das „Thermofenster“ (dort) nie zu einer 46

Verschlechterung der Abgaswerte führe. Die Abgasrückführung werde um 45 % reduziert, wenn die Außentemperatur um 7°C erreicht bzw. unterschritten würde.

Diese Behauptungen stehen in einem nicht auflösbaren Widerspruch zueinander. Nur eines von beiden kann zutreffen, da die temperaturgesteuerte Reduzierung der Abgasrückführung – wie der Kläger selbst ausführt – gerade nicht prüfstandabhängig ist. Hierfür bedürfte es im Übrigen auch keiner Erkennung der Außentemperatur im Rahmen der Vorkonditionierung des Fahrzeugs. Es ist auch nicht klar, was nun eigentlich behauptet werden soll. Ob das Fahrzeug eine Umschaltlogik wie der MN#### oder ein Thermofenster oder beides beinhalten soll. Jedenfalls die in der Behauptung selbst liegende Verknüpfung einer Software wie beim MN#### die zugleich auf die temperaturabhängige Steuerung des „Thermofensters“ abstellt ist in sich widersprüchlich und führt zu keiner schlüssigen Darlegung einer unzulässigen Abschalteinrichtung. 47

Bereits aus der Klageschrift wird ersichtlich, dass der Kläger insoweit nicht differenziert, sondern aus dem Umstand, dass Fahrzeuge anderer Fahrzeugtypen und teilweise auch anderer Fahrzeughersteller von Rückrufen betroffen waren darauf schließt, dass auch der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeug über entsprechende Abschalteinrichtungen verfügen müsse. Dem steht aber bereits entgegen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug unstreitig bislang nicht Gegenstand eines Rückrufs des KBA war. Objektive Hinweise darauf, dass im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp gleichwohl unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut sind, trägt der Kläger nicht vor. Damit erfolgt sein Vorbringen zur vorsätzlichen Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung und zur Täuschung der Zulassungsbehörden und Verbraucher über deren Verwendung offensichtlich ins Blaue hinein. 48

c) 49

Soweit der Kläger behauptet, das Fahrzeug sei mit einem Thermofenster ausgestattet, das außerhalb des Temperaturbereichs von 20°C bis 30°C die Abgasrückführung reduziere, sind diese streitigen Anhaltspunkte aus der Luft gegriffen. Der Kläger hat den Ursprung dieser Behauptung auch auf den substantiierten Beklagtenvortrag hin nicht weiter spezifiziert. Der von der Beklagten vorgetragene Bereich des uneingeschränkten Betriebs des Abgasrückführungssystems zwischen -24°C und +70°C bewegt sich vollständig innerhalb des normalerweise zu erwartenden Bereichs, so dass insofern nicht von einer unzulässigen Abschalteinrichtung gesprochen werden kann (in Abgrenzung zu EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – Rs. C-693/18 -, ECLI:EU:C:2020:1040, wonach lediglich punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs zu beobachtenden Fahrbedingungen nicht für eine Zulässigkeit genügen; vgl. auch BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19 zur behaupteten Reduzierung der Abgasrückführung bei einstelligen positiven Außentemperaturen). 50

Gleiches gilt für den Vortrag einer angepassten AdBlue-Einspritzung und von drehzahlabhängigen Modifikationen des Emissionsverhaltens. Dies wird von dem Kläger pauschal behauptet ohne einen diesbezüglichen Anhaltspunkte vorzutragen und zu beweisen. Dies gilt ebenso für die übrigen „Abschalteinrichtungen“, wobei teilweise nicht einmal ersichtlich ist, in welcher Weise diese überhaupt Einfluss auf die Abgasbehandlung haben sollen (etwa hinsichtlich des onboard-Diagnose-Moduls). Letztlich ist der Vortrag spekulativ. 51

d) 52

53

Dafür spricht vorliegend auch die Tatsache, dass es bezüglich des streitgegenständlichen Fahrzeugs weder ein Einschreiten durch das Kraftfahrtbundesamt, noch einen (auf welcher Grundlage auch immer) verbindlichen Rückruf gegeben hat. Die vom Kläger angeführten Rückrufe beziehen sich auf andere Modelle der Beklagten.

Soweit der Kläger dagegen einwendet, die vom KBA vorgenommenen Untersuchungen des streitgegenständlichen Aggregats seien nicht aussagekräftig, ist der Vortrag des Klägers bereits in sich widersprüchlich. Denn zum einen behauptet er, das KBA habe lediglich Fahrzeuge untersucht, deren Start of Production (SOP) nach der 22. Kalenderwoche 2016 gewesen sei, weshalb sich dort auch keine Abschaltvorrichtung (wohl in Form der Zykluserkennung) habe nachweisen lassen, da eine solche ausweislich der Applikationsrichtlinie nicht mehr verbaut worden sei. Andererseits behauptet der Kläger, die vom KBA untersuchten Fahrzeuge hätten keine Abschalteinrichtung mehr enthalten, weil diese durch die Aufspielung des Software-Updates bereits wieder entfernt worden seien. Dies kann aber (auch nach dem Vortrag des Klägers) nur Fahrzeuge vor dem SOP KW 22/16 betreffen. Beide Behauptungen können also nicht richtig sein. Vielmehr stehen sie in einem unauflösbaren Widerspruch zueinander. 54

Ausweislich des Berichts der Untersuchungskommission „R“ ist es aber tatsächlich so, dass das KBA nicht nur damalige Neuwagen, sondern ausdrücklich auch eine Auswahl aus den in Deutschland im Zeitraum 2009 bis 2015 zugelassenen Diesel-Kraftfahrzeugen der Abgasstufen EURO 5 und EURO 6 untersucht hat (Anlage B 1 Seite 14). Dafür, dass diese Fahrzeuge alle bereits 2016 ein Software-Update aufgespielt bekommen hatten, durch die die vermeintlichen Abschalteinrichtungen vor der Untersuchung durch das KBA entfernt worden wäre, trägt der Kläger keinerlei Belege vor, noch sind solche anderweitig ersichtlich. Auch diese Behauptung erfolgt daher erkennbar ins Blaue hinein. 55

Gleiches gilt für den Vortrag des Klägers zur Kenntnis des KBA. Zum einen behauptet er, das KBA habe die vermeintliche „Vertuschung“ der Entfernung der Abschalteinrichtung durch Software-Updates „mitgetragen“ und des gebe bezüglich des Thermofensters ein „eilvernehmliches Vorgehen“ von KBA und Herstellern. Dies würde aber die Kenntnis des KBA von den Abschalteinrichtungen sowie dem Einbau und Funktionsweise einer temperaturgesteuerten Abgasreinigung (Thermofenster) voraussetzen. Andererseits behauptet der Kläger aber mit seinem letzten Schriftsatz auch, das KBA habe keine Kenntnis von den eingebauten Abschalteinrichtungen und der Funktionsweise der AGR. Auch dieser Vortrag ist mithin widersprüchlich und erfolgt ersichtlich ins Blaue hinein. 56

Der Vortrag des Klägers zur Kenntnis des KBA ist somit insgesamt widersprüchlich und letztlich unerheblich. Der allgemeine Hinweis auf eine vermeintliche Täuschung des KBA bleibt – im Gegensatz zur Darlegung der Beklagten zu den vom KBA vorgenommenen Prüfungen – reine Spekulation. 57

e) 58

Auch soweit der Kläger auf die Applikationsrichtlinie der Beklagten vom ###.###.2015 zum Motor KL#### Bezug nimmt, ist dem kein greifbarer tatsächlicher Anhaltspunkt für das Vorliegen einer Abschalteinrichtung zu entnehmen. 59

Der substantiierte Vortrag der Beklagten zur Applikationsrichtlinie KL#### ist nachvollziehbar. Denn dass die Beklagte sich vor dem Hintergrund der allgemeinen Verunsicherung entschied, auf Fahrkurven beim KL#### generell zu verzichten, ist noch kein Beleg dafür, dass vorher eine unerlaubte Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut war. 60

Die Beklagte hat vielmehr ausreichend dargelegt, dass die dort genannte Fahrkurve nichts mit der im Motor MN#### verbauten Abschaltvorrichtung zu tun hat. Laut Beklagtem diene sie beim KL#### SCR lediglich dazu, die hohe Abgasrückführung auch nach Erreichen der optimalen Betriebstemperatur aufrecht zu erhalten, ohne dass dies Auswirkungen auf die Einhaltung der vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte habe. Denn – wenn überhaupt – werde die optimale Temperatur von rund 200 Grad erst ganz am Ende des NEFZ erreicht. Dies wurde vom KBA auch im Rahmen der Überprüfung 2015/16 nicht beanstandet. Vielmehr wurde die Applikationsrichtlinie KL#### ausdrücklich im Einvernehmen mit dem KBA erstellt.

Der Kläger hat nicht dargelegt, warum dieser Vortrag der Beklagten unrichtig sein sollte und worin genau die vermeintlich unzulässige Abschaltvorrichtung bestehen soll (s.o.). Allein der Einsatz einer Fahrkurve auch in Motoren des Typs KL#### würde jedenfalls noch keinen greifbaren Anhaltspunkt für eine Abschaltvorrichtung darstellen (OLG Sachsen-Anhalt, U. v. 21.09.2020, 12 U 46/20), sondern es handelt sich zunächst nur um ein Erkenntnisinstrument ohne Auswirkung auf die Emissionen. 61

In Zusammenschau dieser Aspekte findet sich für den bloßen Verdacht des Klägers kein konkreter Anhaltspunkt. 62

2. 63

Auch zum behaupteten Vorsatz ist der Vortrag des Klägers unsubstantiiert. Insbesondere hat der Kläger nicht schlüssig dargelegt, dass das Handeln der Beklagten sittenwidrig und insoweit vorsätzlich ist. 64

Sittenwidrig ist eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (BGH, Urt. v. 28.06.2016, VI ZR 536/15, Rn. 16 – juris), d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Nicht jedes Streben nach Kostensenkung und Gewinnmaximierung stellt sich per se als verwerflich dar, sondern nur ein solches „um jeden Preis“ auch unter in Kauf genommenem Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften (OLG Köln, Beschl. v. 04.07.2019, 3 U 148/18, Rn. 6 a.E. – juris; vgl. auch OLG Stuttgart, Urt. v. 30.07.2019, 10 U 134/19, Rn. 76-91 – juris). Insoweit hat der Bundesgerichtshof und so auch die Kammer in den Fällen des sog. „VW-Abgasskandals“ entschieden, dass der Einsatz einer Software sittenwidrig ist, die keinerlei technischen Nutzen hat, sondern deren einziger Zweck es ist, unter Testbedingungen – und nur unter diesen Testbedingungen – günstigere Werte zu erzielen (BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19 – Rn. 16, juris). Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung kann nur als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften angesehen werden, mit der kein Kunde rechnen muss. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit resultiert hierbei aus der vorsätzlichen Täuschung durch den Hersteller, der ein mangelhaftes Produkt auf den Markt bringt. 65

Der Kläger hat einen entsprechenden Schädigungsvorsatz der Beklagten dagegen nicht hinreichend dargelegt. Denn hierfür genügt nicht, dass das Fahrzeug in objektiver Hinsicht mangelhaft war, weil das Emissionskontrollsystem objektiv unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 aufwies, und den Vertretungsorganen der Beklagten im Sinne des § 31 BGB die Funktionsweise des Emissionskontrollsystems bekannt war. Erforderlich ist vielmehr, dass die gesetzlichen Vertreter der Beklagten, deren Wissen sich die Beklagte entsprechend § 31 BGB zurechnen lassen muss, die Unzulässigkeit der Steuerung der Abgasrückführung im Emissionskontrollsystem des Motors bei Inverkehrbringen des Fahrzeugs erkannten oder 66

jedenfalls mit ihr rechnet und billigend in Kauf nahmen und die Funktionsweise des Emissionskontrollsystems deshalb bewusst verschleierten.

Der Vortrag des Klägers wird diesen Maßstäben in keinsten Weise gerecht. Er hat aus den bereits oben dargestellten Gründen schon nicht dargelegt, dass überhaupt eine unzureichende Abschalteneinrichtung vorliegt. Der Vortrag zur Kenntnis bzw. Unkenntnis des KBA lässt schon keine aktive Täuschungshandlung erkennen. Er ist aber vor allem in sich widersprüchlich und daher nicht geeignet, eine Sittenwidrigkeit darzulegen (s.o.).

Es kann des Weiteren offen bleiben, ob die Beklagte verpflichtet ist, zu den internen Entscheidungen bezüglich des Einsatzes der Steuerungssoftware substantiiert vorzutragen. Denn die Beklagte ist dieser sekundären Darlegungslast auch dadurch nachgekommen, dass sie vorgetragen hat, dass sie ihr Emissionskontrollsystem einschließlich der Steuerung der Abgasrückführung insbesondere im Hinblick auf einen erforderlichen Motorschutz für zulässig erachtet habe. Auch hat sie vorgetragen in welchen Temperaturbereichen die hiesige Abgasrückführung funktioniere. Es gibt keinen allgemeinen Erfahrungssatz dahingehend, dass ein Hersteller eines objektiv mangelhaft entwickelten und nicht zulassungsfähigen Produktes Vorrichtungen verwendet hat, um Zulassungsbehörden über die Mangelfreiheit des Produktes zu täuschen.

II.

Andere deliktische Ansprüche scheiden daher ebenfalls aus. Insbesondere besteht auch kein Anspruch gemäß § 823 i. v. m. 27 EG-FGV gegeben. Denn die vom Kläger geltend gemachten Forderungen sind schon nicht von § 27 EG-FGV a.F. als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB erfasst (BGH, U. v. 30.07.2020, VI ZR 5/20; OLG Sachsen-Anhalt, U. v. 21.09.2020, 12 U 46/20).

Ein Schutzgesetz liegt nur vor, wenn die Norm wenigstens auch die Interessen des Einzelnen gezielt schützen soll (BGH 66, 388, 390; 125, 366, 374 mN; NJW 2005, 2923 mN; Wilhelmi in: Erman, BGB, 15. Aufl. 2017, § 823 BGB, Rn. 157). Gemäß § 27 Abs. 2 S. 1 EG-FGV a.F. dürfen selbständige technische Einheiten oder Bauteile, die nach Artikel 19 der Richtlinie 2007/46/EG gekennzeichnet werden müssen, zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie den Anforderungen der in Anhang IV in Verbindung mit Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Rechtsakte genügen und entsprechend gekennzeichnet sind.

Zwar kann es sich bei § 27 EG-FGV a.F. um ein Schutzgesetz handeln, da hierdurch auch die Verhütung von Gefahren für Leib und Leben der Verwender dem Hersteller auferlegt wird (vgl. BGH, Urteil vom 09.11.1971 – VI ZR 58/70 –, Rn. 12; Urteil vom 11.12.1979 – VI ZR 141/78 –, Rn. 19). Allerdings trifft dies nicht auf alle von dieser Norm in Verbindung mit Anhang IV, Art. 3 Nr. 1 der Richtlinie 2007/46/EG erfassten Anforderungen im gleichen Maße zu. So dienen etwa die Regelungen des Spritzschutzsystems, der Beleuchtung des hinteren Kennzeichenschildes und dessen Anbringung oder der Recyclingfähigkeit nicht gezielt dem Schutz des Käufers des von der Typgenehmigung erfassten Produktes. Gleiches gilt auch für die Emissionswerte, die in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge Teil der Typgenehmigung sind. Diese Verordnung nimmt in ihren Erwägungsgründen 4 bis 7 auf die Ziele der Luftreinhaltung, der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte Bezug. In diesem Zusammenhang

sollte das Senken der Emissionen von Kraftfahrzeugen als Teil einer Gesamtstrategie angegangen werden. Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten sollte nach Erwägungsgrund 7 berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Anregung von Innovation, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Gewinn zusätzlicher Lebensjahre sie bringen und welche Gesamtwirkung sie auf die CO₂-Emissionen haben. Diesen Erwägungsgründen ist zu entnehmen, dass die Emissionsgrenzwerte nicht den Interessen des Einzelnen als Person sondern der Gesellschaft dienen. Zwar ist auch letztlich jeder Einzelne von Umweltbeeinträchtigungen betroffen; allerdings ist dies keine hinreichende Voraussetzung für die Annahme eines Schutzgesetzes. Vielmehr muss der Schutz gerade auch auf den Einzelnen als Individuum und nicht als Teil der Gesellschaft ausgelegt sein. Hieran fehlt es, wie aufgezeigt, bei den Emissionsgrenzwerten. Das mittelbare Interesse jedes Bürgers an der Einhaltung von umweltbezogenen Rechtsvorschriften wird durch die staatlichen Einrichtungen erfasst und kann durch die nach dem Umweltrechtsbehelfsgesetz zugelassenen Vereinigungen ausgeübt werden.

Es bedarf keiner Klärung, ob § 27 EG-FGV a.F. isoliert betrachtet allein hinsichtlich der Typgenehmigung ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB ist. Zwar kommt durchaus in Betracht, dass bspw. das Inverkehrbringen eines Fahrzeuges ohne Typgenehmigung eine Schutzgesetzverletzung darstellt. Allerdings hat der Kläger das Fahrzeug mit wirksamer Typgenehmigung erhalten und genutzt. Auch wenn die Typgenehmigung rechtswidrig erteilt worden wäre, bliebe sie gleichwohl wirksam. Dass dem Kläger ggf. die Nutzung seines Fahrzeuges untersagt wird, wenn er die vom Kraftfahrtbundesamt gemäß § 25 EG-FGV vorgegebenen Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen nicht – für ihn kostenlos – durchführen lässt, fällt nicht in den Schutzzweck der Norm. Denn § 25 Abs. 2 EG-FGV sieht ausdrücklich vor, dass auch nachträgliche Nebenbestimmungen zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit erlassen werden können. Dementsprechend stellt sich der Kläger selbst außerhalb des Schutzzwecks, wenn er die notwendigen und mit nur geringem Aufwand verbundenen Handlungen zur Erreichung der Vorschriftsmäßigkeit selbst nicht beisteuert. Ist das Fahrzeug jedoch in Erfüllung der Nebenbestimmung weiterhin von der EG-Typgenehmigung erfasst, so fällt jedenfalls der hier geltend gemachte Schaden nicht in den Schutzzweck der Norm. Das Risiko, vor dem § 27 EG-FGV a.F. schützen soll, umfasst nicht etwaige Beeinträchtigungen oder Schäden, die durch eine noch vorzunehmende Maßnahme zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit im Sinne von § 25 Abs. 2 EG-FGV eintreten können. 73

Gleiches gilt auch für die Kennzeichnung gemäß § 6 Abs. 2 EG-FGV i. V. m. Art. 19 der Richtlinie 2007/46/EG. Dieser ist kein weitergehender Schutz als der Typgenehmigung zu entnehmen. 74

Aus den dargestellten Gründen kommen auch Art. 4, 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht als Schutzgesetz in Betracht. 75

III. 76

Da dem Kläger ein Anspruch schon dem Grunde nach nicht zusteht, hat er auch keinen Anspruch auf Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Annahme der im Falle einer Rückabwicklung von dem Kläger geschuldeten Gegenleistung in Annahmeverzug befindet. Ebensowenig besteht ein Anspruch auf Feststellung der deliktischen Herkunft. Schließlich besteht auch kein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsverfolgungskosten oder Zinsen. 77

IV.	78
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 S. 1 ZPO.	79
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 und 2 ZPO.	80
Der Streitwert wird auf 17.372,74 € EUR festgesetzt.	81
Rechtsbehelfsbelehrung:	82
Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung für jeden zulässig, der durch dieses Urteil in seinen Rechten benachteiligt ist,	83
1. wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 600,00 EUR übersteigt oder	84
2. wenn die Berufung in dem Urteil durch das Landgericht zugelassen worden ist.	85
Die Berufung muss innerhalb einer Notfrist von einem Monat nach Zustellung dieses Urteils schriftlich bei dem Oberlandesgericht Köln, Reichenspergerplatz 1, 50670 Köln, eingegangen sein. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung des Urteils (Datum des Urteils, Geschäftsnummer und Parteien) gegen das die Berufung gerichtet wird, sowie die Erklärung, dass gegen dieses Urteil Berufung eingelegt werde, enthalten.	86
Die Berufung ist, sofern nicht bereits in der Berufungsschrift erfolgt, binnen zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils schriftlich gegenüber dem Oberlandesgericht Köln zu begründen.	87
Die Parteien müssen sich vor dem Oberlandesgericht Köln durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen, insbesondere müssen die Berufungs- und die Berufungsbegründungsschrift von einem solchen unterzeichnet sein.	88
Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.	89
Hinweis zum elektronischen Rechtsverkehr:	90
Die Einlegung ist auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts möglich. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet und mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 130a ZPO nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (BGBl. 2017 I, S. 3803) eingereicht werden. Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de .	91

			92
--	--	--	----