

Titel:

Keine Schadensersatzansprüche bei im Januar 2016 erworbenem, vom Abgasskandal betroffenen Fahrzeug (hier: Audi A6 Avant 2.0 TDI)

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

StGB § 263

Leitsätze:

1. Ein Zurechnungszusammenhang zwischen einem ursprünglich sittenwidrigen Verhalten der Herstellerin und dem späteren Erwerb des Gebrauchtwagens durch einen Käufer ist dann nicht mehr geben, wenn - wie hier - die Herstellerin zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs ausreichende Abwehrmaßnahmen zur Verhinderung eines weiteren Schadenseintritts getroffen hat. (Rn. 30)

(redaktioneller Leitsatz)

2. Auch ein (eventueller) Vorsatz der Beklagten ist entfallen, nachdem diese in einer Mitteilung vom 2. Oktober 2015 die Presse über die Dieselproblematik informiert und eine in zahlreichen Medien erwähnte Internetwebseite geschaltet hatte, über die sich die Fahrzeughalter informieren konnten, ob ihr konkretes Fahrzeug mit der fraglichen Software-Konfiguration ausgestattet ist. (Rn. 31) (redaktioneller Leitsatz)

3. Ebenso zu Kauf nach Bekanntwerden des Dieselskandals: OLG Frankfurt BeckRS 2019, 27981; OLG Saarbrücken, BeckRS 2019, 20813; OLG Stuttgart, BeckRS 2019, 21326; BeckRS 2019, 29977; OLG Köln, BeckRS 2019, 13405; OLG Braunschweig, BeckRS 2017, 147936; OLG Schleswig-Holstein, BeckRS 2019, 33012; OLG Koblenz, BeckRS 2019, 36722; BeckRS 2019, 32689; anders OLG Hamm, BeckRS 2019, 20495; OLG Oldenburg, BeckRS 2020, 280. (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Abschalteinrichtung, Erwerbszeitpunkt, Abgasskandal, Dieselmotor, Software, Schaden, Schadensersatzanspruch, Zurechnungszusammenhang, Vorsatz, EA 189

Vorinstanz:

LG Ingolstadt, Urteil vom 11.10.2019 – 31 O 2128/18

Rechtsmittelinstanz:

BGH Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 15.06.2021 – VI ZR 566/20

Weiterführende Hinweise:

Revision zugelassen

Fundstelle:

BeckRS 2020, 4669

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Ingolstadt vom 11.10.2019, Az. 31 O 2128/18, wird zurückgewiesen.

2. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

3. Das Urteil und das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Ingolstadt sind vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

4. Die Revision gegen dieses Urteil wird zugelassen.

Entscheidungsgründe

I.

1

Gegenstand des Rechtsstreits sind Ansprüche, die der Kläger gegen die Beklagte als Herstellerin eines Fahrzeugs geltend macht, in dessen Motor der Kennung EA 189 eine abgasbeeinflussende Software verbaut worden ist.

2

Der Kläger erwarb am 29.01.2016 vom A. Zentrum L. einen gebrauchten PKW Audi A6 Avant 2.0 TDI zum Preis von 31.000,00 Euro, Anlage K 1. Das Fahrzeug war über die A. Bank mit monatlichen Raten à 500 € finanziert. Eine Schlussrate von 9.043,33 € war zum 01.02.2020 fällig.

3

In dem Fahrzeug war eine Motorgerätesoftware verbaut, durch welche im Prüfstandlauf (NEFZ) bessere Stickoxidwerte (NOx) erzielt werden als im realen Fahrbetrieb. Das vom Kraftfahrtbundesamt genehmigte Software-Update wurde am 14.11.2016 aufgespielt.

4

Nach Bekanntwerden des „Abgasskandals“ schaltete die Beklagte im Herbst 2015 eine Internetwebseite, auf der sich Kunden mit Hilfe der Fahrzeug-Identifikationsnummer darüber informieren können, ob ihr Fahrzeug von der Manipulation betroffen ist. Dies wurde in den Medien auch bekannt gemacht.

5

Der Kläger ist der Auffassung, die Beklagte sei ihm zum Schadensersatz verpflichtet. Durch das Inverkehrbringen von Dieselmotoren unter Verschweigen der gesetzwidrigen Softwareprogrammierung habe sie den Kläger geschädigt. Die Beklagte habe sittenwidrig gehandelt.

6

Der Kläger hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er gewusst hätte, dass die Motorsteuerung manipuliert sei und der Wagen damit nicht die gesetzlichen Vorgaben einhalte. Bei den Informationen der Beklagten nach der ad-hoc Mitteilung vom 22.09.2015 sei lediglich von „Unregelmäßigkeiten“ die Rede gewesen, was eine gewisse Unerheblichkeit suggeriere.

7

Der Kläger habe einen wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen. Der Schaden berechne sich nach den vom Kläger bislang bezahlten Raten. Mit dem Feststellungsantrag werden die noch zu zahlenden Raten inklusive der Schlussrate geltend gemacht. Der Kaufpreis habe 31.000 € betragen, die im Rahmen des Darlehensvertrags zu zahlende Gesamtsumme belaufe sich auf 33.043,33 €.

8

Das Softwareupdate sei nicht geeignet, den Schaden zu beseitigen. Es seien konkrete negative Auswirkungen des Updates (erhöhte Kraftstoffverbrauchswerte, verringerte Motorleistung und Drehmoment sowie höhere Geräuschemissionen und erhöhter Verschleiß) zu befürchten. Die Grenzwerte würden weiterhin nicht eingehalten.

9

Es bestehe ein Schadensersatzanspruch nach §§ 826, 31 BGB sowie nach §§ 823 Abs. 2, 31 BGB iVm § 263 StGB. Deliktische Ansprüche seien mit dem Darlehensvertrag nicht abgetreten worden, so dass die Aktivlegitimation gegeben sei.

10

Die Beklagte ist der Auffassung, sie habe den Kläger nicht über Eigenschaften des Motors getäuscht. Die Beklagte habe den Motor nicht hergestellt. Es fehle an einer Täuschung und zudem jedenfalls an einer kausalen Erregung eines Irrtums bei dem Kläger, da dieser das Fahrzeug erst nach Bekanntwerden des Abgasskandals erworben habe. Er habe Kenntnis von der Betroffenheit des Fahrzeugs von der Dieseldiagnostik gehabt. Der Kläger habe auch keinen Schaden erlitten. Das Software-Update habe keinerlei negative Auswirkungen auf das Fahrzeug.

11

Wegen der festgestellten Tatsachen und weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils verwiesen, § 540 ZPO.

12

Das Landgericht hat den Kläger in der mündlichen Verhandlung vom 28.08.2019 angehört. Auf das Protokoll (Bl. 119 ff d.A.) wird verwiesen.

13

Das Landgericht hat die Klage mit Urteil vom 11.10.2019 abgewiesen mit der Begründung, das Gericht habe sich nach der Anhörung des Klägers nicht mit hinreichender Gewissheit die Überzeugung bilden können, dass der Kläger den PKW ohne Kenntnis seiner möglichen Betroffenheit vom „Dieselskandal“ erworben hat. Dem Kläger sei nicht der Nachweis gelungen, nicht den Kaufgegenstand erhalten zu haben, den er erwerben wollte.

14

Dagegen richtet sich die von dem Kläger eingelegte Berufung, mit der er seine erstinstanzlich gestellten Anträge vollumfänglich weiter verfolgt.

15

Das Gericht habe auf eine allgemeine Kenntnis vom „Dieselskandal“ abgestellt, und die individuelle Kenntnis des Klägers von der Betroffenheit des Fahrzeugs unbeachtet gelassen. Die ad-hoc Mitteilung vom 22.09.2015 richte sich an den Kapitalmarkt. Der Vorsatz der Beklagten entfalle auch nicht durch die Möglichkeit der Internetrecherche. Im übrigen wiederholt und vertieft er den Vortrag erster Instanz und stützt sich u.a. auf das Urteil des Oberlandesgerichts Hamm vom 10.09.2019, Az. 13 U 149/18 und das Protokoll der mündlichen Verhandlung des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 14.10.2019, Az. 7 U 85/19.

16

Der Kläger beantragte zuletzt,

Unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Ingolstadt vom 11.10.2019

1. die Beklagte zu verurteilen an den Kläger 21.000,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Audi A 6, Fahrzeug-ID-Nr. ...36 zu zahlen.

2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger alle künftigen fälligen Monatsraten in Höhe von jeweils € 500,00 und die zum 01.02.2020 fällige Schlussrate in Höhe von € 9.043,33 zur Finanzierung des in Ziffer 1 bezeichneten Fahrzeugs zu erstatten.

3. die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger € 1.474,89 an außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.10.2018 zu erstatten.

17

Die Beklagte beantragt die Zurückweisung der Berufung.

18

Die Berufung sei unbegründet, ein Schadensersatzanspruch bestehe nicht. Die Beklagte habe nach dem 22. September 2015 umfassende Aufklärung über ihre Website aber auch über die Medien geleistet. Eine Täuschungshandlung oder ein entsprechender Vorsatz der Beklagten sei ebenso wenig gegeben wie ein Irrtum des Klägers. Sie führt hierzu mehrere Entscheidungen von Oberlandesgerichten an.

19

Zudem fehle es auch an einem kausalen Schaden, weil dem Kläger bei dem finanzierten Fahrzeug ein verbrieftes Rückgaberecht zugestanden habe. Durch Zahlung der Schlussrate habe sich der Kläger bewusst für den Erwerb des Eigentums an dem Fahrzeug entschieden, die Umschaltlogik könne also dabei keine Rolle gespielt haben.

20

Hinsichtlich des Parteivortrags in der Berufung im Einzelnen wird auf die gewechselten Schriftsätze verwiesen.

21

Der Senat hat am 02.03.2020 mündlich verhandelt. Auf das Protokoll, Bl. 218 ff d.A., wird verwiesen.

II.

22

Die Berufung des Klägers ist zulässig, hat aber in der Sache keinen Erfolg.

23

Die Entscheidung des Landgerichts ist im Ergebnis zutreffend und hält den Berufungsangriffen des Klägers stand. Dem Kläger steht gegen die Beklagte bei der vorliegenden Fallkonstellation kein Schadensersatzanspruch zu. Vertragliche Ansprüche bestehen nicht. Die von dem Kläger aus Deliktsrecht begehrte Rückabwicklung des Kaufvertrages kommt hier nicht in Betracht.

24

1. Da ein Anspruch (s.u. 2.) nicht besteht, kann offen bleiben, ob die Tatsache, dass das Fahrzeug finanziert war und dem Kläger ein verbrieftes Rückgaberecht zustand, einem Anspruch entgegenstehen würde. Entscheidend für die - behauptete - Verwirklichung des Tatbestands des § 826 BGB bzw. der §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. 263 StGB ist der Zeitpunkt des Kaufes des Fahrzeugs. Die spätere Möglichkeit das Fahrzeug zurückzugeben, statt mit Zahlung der Schlussrate Eigentum zu erwerben, könnte allerdings im Rahmen der Kausalität zu berücksichtigen sein.

25

2. Es fehlt jedoch am Zurechnungszusammenhang und am Vorsatz der Beklagten, weil der Kläger das Fahrzeug deutlich nach Bekanntwerden des „Dieselskandals“ erworben hat.

26

Der Senat schließt sich bei den sog. Fällen „Kauf nach Bekanntwerden des Dieselskandals“ einer Vielzahl anderer obergerichtlicher Entscheidungen an, denen ähnliche Fallgestaltungen zugrundeliegen, so u.a. OLG Frankfurt, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 156/19; OLG Saarbrücken, Urteil vom 28.08.2019, Az. 2 U 94/18; OLG Stuttgart, Urteil vom 07.08.2019, 9 U 9/19; OLG Stuttgart, Urteil vom 26.11.2019, Az. 10 U 199/19; OLG Köln, Urteil vom 06.06.2019, Az. 24 U 5/19; OLG Dresden, Urteil vom 24.07.2019, Az. 9 U 2067/18; OLG Celle, Urteil vom 29.04.2019, Az. 7 U 159/19; OLG Braunschweig, Urteil vom 02.11.2017, Az. 7 U 69/17; OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 29.11.2019, Az. 1 U 32/19; OLG Koblenz, Urteil vom 25.10.2019, Az. 3 U 948/19.

27

Angesichts der Tatsache, dass es auch abweichende Entscheidungen von Oberlandesgerichten (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, Az. 13 U 149/18; OLG Stuttgart, Urteil vom 19.12.2019, Az. 7 U 85/19; OLG Oldenburg, Urteil vom 16.01.2020, Az. 14 U 166/19; Brandenburgisches OLG, Urteil vom 11.02.2020, Az. 3 U 89/19) gibt, denen der Senat allerdings nicht folgt, ist jedoch die Zulassung der Revision veranlasst (unten III.).

28

a. Ein Anspruch des Klägers nach § 826 BGB scheitert bereits daran, dass der Senat keinen Zurechnungszusammenhang zwischen dem Verhalten der Beklagten und dem Eintritt eines etwaigen Schadens beim Kläger sieht und zudem auch zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Erwerbs des Fahrzeugs, hier im Januar 2016, ein entsprechender Schädigungsvorsatz bei der Beklagten nicht (mehr) angenommen werden kann. Auf eine konkrete Kenntnis der Klagepartei, dass gerade der von ihr erworbene Wagen vom Abgasskandal betroffen war, kommt es damit nicht an.

29

(1) . Es kann dahinstehen, ob der Beklagten ein sittenwidriges Verhalten vorzuwerfen ist oder nicht.

30

Eine Ersatzpflicht setzt voraus, dass der Schaden, der hier in dem Abschluss des Kaufvertrages durch die Klagepartei zu sehen wäre, durch das zum Schadensersatz verpflichtende Ereignis, das hier in dem Inverkehrbringen eines Fahrzeuges mit einem Motor mit Software zur Unterscheidung des Fahr- und Prüfbetriebes läge, verursacht worden ist. In Fällen der mittelbaren Kausalität, in denen - wie hier - der Schaden erst durch ein Handeln des Geschädigten (mit-)verursacht wird, nämlich durch den Abschluss des Kaufvertrages, ist der Zurechnungszusammenhang nur gegeben, wenn die Handlung des Verletzten durch das haftungsbegründende Ereignis herausgefordert worden ist. Die Beweislast für die Herausforderung trägt der Geschädigte (Palandt/Grüneberg, 79. Aufl. 2020, Vorb. v. § 249, Rdnrn. 24, 41; speziell im Hinblick auf § 826: BGH, Urteil vom 20.02.1979, Az.: VI ZR 189/78). Ein Zurechnungszusammenhang ist u.a. dann nicht mehr gegeben, wenn - wie hier - der (potentielle) Schädiger zum maßgeblichen Zeitpunkt (Erwerb des

Fahrzeugs) ausreichende Abwehrmaßnahmen zur Verhinderung eines weiteren Schadenseintritts getroffen hat. Dies ist hier der Fall.

31

Der Vortrag der Beklagten zu Veröffentlichungen und Hinweisen seit Herbst 2015 wurden von der Klagepartei nicht bestritten, sie zieht daraus lediglich andere Schlussfolgerungen. Unstreitig (und gerichtsbekannt) hat die V. AG als Konzernmutter der Beklagten am 22. September 2015 eine an den Kapitalmarkt gerichtete ad hoc Mitteilung herausgegeben, in der sie über die Dieselpolitik informiert und mitteilte, dass „die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns vorhanden“ sei. Nachdem diese Ad-hoc-Mitteilung gemäß § 15 WpHG vom 22. September 2015 nicht von der Beklagten stammte, sondern von der Konzernmutter und sich an den Kapitalmarkt und nicht die allgemeine Öffentlichkeit richtete, dürfte sie noch nicht genügen, um die - unterstellte - Zurechenbarkeit und den - ebenfalls unterstellten - Vorsatz bei der Beklagten entfallen zu lassen. Hinzu kommt aber eine unmittelbar anschließende Information der Öffentlichkeit durch die Beklagte selbst: Sie hat in einer Mitteilung vom 2. Oktober 2015 die Presse über die Dieselpolitik informiert und eine in zahlreichen Medien erwähnte Internetwebseite geschaltet, über die sich die Fahrzeughalter informieren konnten, ob ihr konkretes Fahrzeug mit der fraglichen Software-Konfiguration ausgestattet ist. Bereits zu diesem Zeitpunkt war die Thematik Gegenstand einer sehr intensiven Berichterstattung in nahezu allen Zeitungen sowie Fernsehsendern und Onlinemedien in Deutschland, z.B. Bild, Spiegelonline, Süddeutsche Zeitung, Welt etc (Berufungserwiderung vom 19.02.2020, S. 9 ff = Bl. 170 ff d.A.). Die Berichterstattung erfolgte zwar überwiegend unter dem Stichwort „VW-Abgasskandal“, es wurde aber regelmäßig auch über die Betroffenheit der im Konzern hergestellten Fahrzeuge berichtet und auch über die Abfragemöglichkeit für Audi-Fahrzeuge. Auch die Händler und Vertriebspartner wurden von der Beklagten informiert.

32

Die Beklagte hat weiter vorgetragen, dass sie im Februar 2016 darüber hinaus die jeweiligen Halter informiert habe, was allerdings von der Klagepartei wohl bestritten („ist nicht geschehen“) wurde. Auf dieses Anschreiben kommt es aber ohnehin nicht an, weil der Kläger das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt schon erworben hatte.

33

Die Berichterstattung war auch nicht verharmlosend. Soweit die Klagepartei vorträgt, die sogenannte Dieselpolitik sei als marginales technisches Problem beschrieben worden, so mag dies für die ad-hoc Mitteilung zutreffen, nicht aber für die Berichterstattung im Folgenden. Aufgrund der Mitteilungen und der Presseberichterstattungen war bekannt, dass Millionen von Dieselfahrzeugen des V.konzerns und auch der Beklagten mit einer Technik ausgestattet war, die in unzulässiger Weise Abgaswerte auf dem Prüfstand verändert (Stichwort „Abgasskandal“). Zum Erwerbszeitpunkt war auch geklärt und allgemein publiziert, wie die Behörden die technische Einrichtung beurteilen und wie sie auf diese Problematik reagieren. Das Kraftfahrtbundesamt hat mit - ebenfalls veröffentlichtem - Bescheid vom 15.10.2015 gegenüber der Beklagten angeordnet, geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Ordnungsgemäßheit der Fahrzeuge zu ergreifen. Dass eine solche Maßnahme verbindlich ist und mithin auch Folgen für den jeweiligen Eigentümer des Fahrzeugs hat (nämlich dass sie vorgenommen werden müssen, und auch mit Konsequenzen zu rechnen ist, wenn man dies nicht machen lässt), liegt auf der Hand. Gegenteiliges kann auch den vorgelegten Mitteilungen und Erklärungen der Beklagten nicht entnommen werden.

34

Durch die Schaltung der Webseite (mit entsprechender Bekanntmachung), über die die individuelle Betroffenheit eines Fahrzeugs recherchierbar war, ermöglichte die Beklagte die konkrete Feststellung für individuelle Halter und Kunden noch im Jahr 2015. Aus Sicht des Senats hat die Beklagte damit ausreichend die Betroffenheit der von ihr produzierten und in Verkehr gebrachten Fahrzeuge vom Abgasskandal für die Allgemeinheit offen gelegt und sie hat damit auch vor dem hier maßgeblichen Zeitpunkt (Januar 2016) hinreichende Maßnahmen getroffen, um die weiteren Auswirkungen ihres - unterstellt - sittenwidrigen Verhaltens einzudämmen. Damit ist der Zurechnungszusammenhang in Bezug auf Schäden wegen nach Bekanntwerden der Diesel-Thematik verkaufter Fahrzeuge auf diese Weise unterbrochen worden, vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 26.11.2019, Az. 10 U 199/19 und OLG Celle, Urteil vom 29.04.2019, Az. 7 U 159/19 (die allerdings die - behauptete - Sittenwidrigkeit insgesamt entfallen lassen).

35

(2) Zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Kaufvertrages sieht der Senat auch keinen Schädigungsvorsatz der Beklagten, weil im Hinblick auf die Offenlegung der maßgeblichen Aspekte der Manipulation durch die Pressemitteilungen und die Informationen an die Halter von betroffenen Fahrzeugen nicht (mehr) davon ausgegangen werden kann, dass die Beklagte die Schädigung der Klagepartei in ihren Willen aufgenommen, für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen hat.

36

b. Angesichts der Ausführungen zu a. kommt ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB iVm § 263 StGB von vornherein nicht in Betracht, ohne dass es auf die übrigen Anspruchsvoraussetzungen ankäme.

37

c. Ein Schadensersatzanspruch besteht auch nicht wegen Verletzung eines Schutzgesetzes nach §§ 6, 27 EG-FGV, weil § 27 EG-FGV schon kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB ist. Insoweit folgt der Senat dem Oberlandesgericht Braunschweig in seiner Entscheidung vom 19.02.2019, 7 U 134/17.

38

f. Nachdem ein Schadensersatzanspruch der Klägerin nicht besteht, hat auch der Feststellungsantrag und der Antrag auf Erstattung außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten keinen Erfolg.

39

Nach alledem war die Berufung zurückzuweisen.

III.

40

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

41

Die Revision ist zuzulassen, da es mittlerweile oberlandesgerichtliche Entscheidungen gibt, die in vergleichbaren Sachverhaltskonstellationen (Erwerb nach Bekanntwerden des Abgasskandals) die Veröffentlichungen, Pressemitteilungen und Maßnahmen der Beklagten bzw. der Volkswagen AG nicht genügen lassen, um eine Haftung zu verneinen, sei es unter dem Gesichtspunkt der Zurechnung oder des Vorsatzes.