LG Aschaffenburg, Endurteil v. 31.03.2020 – 33 O 17/19

Titel:

Schadensersatz, Kaufvertrag, Fahrzeug, Annahmeverzug, Mangel, Sachmangel, Streitwert, PKW, Sicherheitsleistung, Darlegung, Gesamtschuldner, Anspruch, Klage, Zinsen, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, wesentlicher Mangel

Schlagworte:

Schadensersatz, Kaufvertrag, Fahrzeug, Annahmeverzug, Mangel, Sachmangel, Streitwert, PKW, Sicherheitsleistung, Darlegung, Gesamtschuldner, Anspruch, Klage, Zinsen, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, wesentlicher Mangel

Rechtsmittelinstanz:

OLG Bamberg, Urteil vom 19.05.2021 – 8 U 113/20

Fundstelle:

BeckRS 2020, 51490

Tenor

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf 36.640,44 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten um die Rückabwicklung des von der Beklagte zu 1) erworbenen PKW Mercedes Benz V 250d, welcher von der Beklagte zu 2) hergestellt wurde.

2
Am 19.10.2017 erwarb der Kläger bei der Beklagten zu 1) das Gebrauchtfahrzeug der Marke Mercedes-Benz, V 250 d, Fahrgestellnummer: …, zu einem Kaufpreis in Höhe von 42.500,00 €. Der Kaufpreis wurde am 30.10.2017 an die Beklagte zu 1) gezahlt und das Fahrzeug am gleichen Tag übergeben, wobei das Fahrzeug eine Laufleistung von 77.500 km hatte.

3
In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist der Motortyp OM 651 verbaut, welcher von der Beklagten zu 2) hergestellt wurde.

4
Die Kontrolle der Stickoxidemissionen erfolgte im streitgegenständlichen Fahrzeug über sogenannte Abgasrückführung. Bei der Abgasrückführung wird ein Teil des Abgases zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt und nimmt erneut an der Verbrennung teil. Die Abgasrückführung wird bei kühleren Temperaturen zurückgefahren, wobei zwischen den Parteien streitig ist, bei welchen Außentemperaturen die Abgasrückführung reduziert bzw. abgeschaltet wird (sogenanntes Thermofenster).

5
Das streitgegenständliche Fahrzeug unterliegt keinem bestandskräftigen Rückruf durch das Kraftfahrbundesamt.

6

Im Rahmen seiner Klageschrift vom 16.01.2019 erklärte der Kläger gegenüber der Beklagten zu 1) den Rücktritt vom Kaufvertrag und bot den Beklagten die Rückgabe des streitgegenständlichen Mercedes Benz an.

7
Der Kläger behauptet, dass er bezüglich des streitgegenständlichen Fahrzeugs großen Wert daraufgelegt habe, ein umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben. Dabei habe sich der Kaufentschluss des Klägers gerade auch auf die entsprechenden Werbemaßnahmen der Beklagten zu 2) begründet.

8
Der Kläger behauptet weiter, dass das streitgegenständliche Fahrzeug auf Grund des sogenannten „Thermofensters“ über eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne der Vorschrift des Artikels 3 Nummer 10 EG-VO 715/2007 darstelle. Die Abschalteinrichtungen, die in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut seien, würden sich unter anderem auf das Abgasrückführungssystem und auf den SCR-Katalysator auswirken. Sie würden dazu führen, dass die Systeme zu Beginn der Warmlaufphase und/oder bei tiefen Außentemperaturen abgeschaltet würden. Dadurch werde der Grad der Abgasrückführung reduziert bzw. die Zufuhr von Harnstofflösung verringert oder ganz ausgesetzt, wobei dies jeweils zur Folge habe, dass die Stickoxidemissionen erheblich ansteigen würden. Zudem würden die Einrichtungen dazu führen, dass das Abgasrückführungssystem und der Katalysator ab einer bestimmten Drehzahl reduziert oder in Gänze abgeschaltet würden, weshalb es bei höheren Drehzahlen, insbesondere dann, wenn geringere Last gefahren wird, zu einem erheblichen Anstieg der Stickoxidemissionen kommen würde.

9
Eine derartige, nach Ansicht des Klägers unzulässige, Abschaltevorrichtung stelle einen erheblichen Sachmangel nach § 434 BGB dar, weshalb der Kläger auch ohne Fristsetzung (unzumutbar) vom Kaufvertrag mit der Beklagten zu 1) zurücktreten könne.

10
Der Kläger behauptet weiter, der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von dem Einsatz dieser unzulässigen Abschalteeinrichtung gehabt, weshalb er der Ansicht ist, dass ihm die Beklagte auf Schadensersatz in Form der Rückabwicklung hafte. Das Verhalten der Beklagten zu 2) sei sittenwidrig.

11
Der Kläger beantragt zuletzt,

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klagepartei 34.360,44 €, die Beklagte zu
2. nebst Zinsen in Höhe von 3825,00 €, sowie weitere Zinsen aus 42.500,00 € in Höhe von 4% pro Jahr seit dem 01.02.2020, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Mercedes-Benz V 250 d mit der Fahrzeugidentifikationsnummer … zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagten mit der Annahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeuges zwei Wochen nach Rechtshängigkeit in Annahmeverzug befinden.

12
Die Beklagten beantragen jeweils:

13
Die Klage abzuweisen. 33 O 17/19 - Seite 4 - Die Beklagte zu 1) ist der Ansicht, dass an dem streitgegenständlichen Fahrzeug keine negative Abweichung der Istvon der Sollbeschaffenheit vorliege und somit auch kein Mangel bestehe.

14
Zudem läge, sofern man von einem Mangel ausgehen will, kein wesentlicher Mangel vor, der den Rücktritt vom Kaufvertrag rechtfertigen könnte, da mittels eines Software-Updates ausreichende Maßnahmen getroffen werden können.

15
Eine Unzumutbarkeit einer Fristsetzung zur Nacherfüllung bestehe ebenfalls entgegen der Ansicht des Klägers nicht.

16
Die Beklagte zu 2) behauptet, dass das in vorliegendem Fall im Mittelpunkt stehende sogenannte „Thermofenster“ mit einer -wie klägerseits behauptetenunzulässigen Abschaltevorrichtung nichts zu tun habe. Das Fahrzeug sei weder mangelhaft übergeben worden, noch liege eine Täuschung, sittenwidrige Schädigung oder sonstige Rechtsverletzung vor.

17
Insbesondere werde im streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässige Abschaltvorrichtung eingesetzt.

18
Die Beklagte behauptet insbesondere, dass dem streitgegenständlichen Fahrzeug keine Programmierung, keine Manipulationssoftware verwendet würde, die manipulativ so gestaltet worden wäre, dass auf der Straße unter Normalbetriebsbedingungen ein anderes Verhalten des Emissionskontrollsystems angestrebt werde, als auf dem Prüfstand.

19
Diesbezüglich sei der Vortrag des Klägers auch rein spekulativ, pauschal und unsubstantiiert.

20
Bereits die Tatbestandswirkung der für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp vorliegenden EG-Typengenehmigung stehe der Behauptung des Klägers einer angeblich mangelnden Rechtskonformität des Fahrzeugs entgegen zumal das Fahrzeug mit der Typengenehmigung übereinstimmen.

21
Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst deren Anlage Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

22
Die zulässige Klage ist unbegründet.

23
I. Die Klagepartei hat keinen Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages über den streitgegenständlichen PKW gegen die Beklagte zu 1) nach §§ 433, 434 Abs. 1, 437 Nr. 2, Nr. 3 BGB.

24
1. Die darlegungs- und beweisbelastete Klagepartei konnte bereits das Vorliegen eines Mangels zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses nicht substantiiert darlegen.

25
Die Behauptung der Klagepartei, es läge eine unzulässige Abschalteinrichtung vor, ist seitens der Beklagten (insbesondere der Beklagten zu 2)) umfangreich bestritten worden. Angesichts dessen stellt sich die Behauptung der Klagepartei als schlichte Mutmaßung und Behauptung ins Blaue hinein dar. Irgendwelche Tatsachen konkreter Art, die für einen Mangel bei Gefahrübergang sprechen, trägt der Kläger nicht vor.

26
Die Klagepartei ist als Anspruchssteller für die Darlegung des Sachmangels und für die Behauptung, ihr Fahrzeug verfüge über eine unzulässige Abschalteinrichtung darlegungs- und beweisbelastet.

27
Eine Partei genügt grundsätzlich ihrer Darlegungslast, wenn sie Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet sind, das geltend gemachte Recht als in ihrer Person entstanden erscheinen zu lassen (BGH, Beschluss vom 16.04.2015, Az. IX ZR 195/14). Einer Partei darf grundsätzlich nicht verwehrt werden, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Punkte zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann. Sie kann deshalb genötigt sein, eine von ihr nur vermutete Tatsache zu behaupten und unter Beweis zu stellen. Unzulässig wird ein solches prozessuales Vorgehen erst dort, wo die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist allerdings Zurückhaltung geboten; in der Regel wird sie nur beim Fehlen von

jeglichen tatsächlichen Anhaltspunkten gerechtfertigt werden können (BGH, Urt. v. 27.05.2003, Az. IX ZR 283/99).

28
So liegt der Fall bei der bloßen anlasslosen Behauptung, das Fahrzeug sei mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen (vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 28.09.2018 - 33 O 17/19 - Seite 6 - 20 U 95/18; OLG Oldenburg, Urteil vom 15.02.2019 - 2 U 156/18; OLG Celle, Beschluss vom 07.02.2019 - 7 U 263/18; OLG Köln, Beschluss, vom 07.03.2019 - 3 U 148/18).

29
2. Die Klagepartei trägt vorliegend keinerlei Anhaltspunkte vor, die ihre Behauptung stützen könnten. Ihr Vortrag ergeht sich indes in Mutmaßungen zu der pauschal als „Dieselskandal“ bezeichneten Diskussion um Dieselfahrzeuge seit Herbst 2015. Hinsichtlich des konkreten streitgegenständlichen Fahrzeugs trägt die Klagepartei keine Anhaltspunkte für eine solche, gezielt den NEFZ-Zyklus anhand eines engen Temperaturbereichs erkennende Funktion vor. Der klägerische Vortrag zur Art der Programmierung des Motorsteuergeräts des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist ohne greifbare Anhaltspunkte „ins Blaue hinein“ erfolgt.

30
Dem Gericht fehlen daher jegliche Anhaltspunkte, die dafür sprechen könnten, dass im Fahrzeug des Klägers eine unzulässige Manipulationssoftware verbaut worden sein könnte, weshalb das Gericht auch nicht gehalten war das klägerseits beantragte Sachverständigengutachten einzuholen.

31
Schließlich ist es nicht einmal zu einem bestandskräftigen Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes hinsichtlich des Fahrzeugs, das die Klagepartei erworben hat, gekommen. Dass das Kraftfahrtbundesamt den Rückruf angeordnet hat, dies hinsichtlich anderer Fahrzeuge als von der Klagepartei erworbene, lässt nicht den Schluss zu, dass ein Mangel an dem Fahrzeug der Klagepartei (unzulässige Abschalteinrichtung o.ä.) vorliegt.

32
Im Übrigen bedeutet selbst der Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes nicht, dass damit hinreichender Vortrag für einen Mangel vorliegt. Auch hier gilt, dass man aus Anordnungen des Kraftfahrtbundesamtes nicht darauf schließen kann, dass deshalb ein erheblicher Mangel an dem Fahrzeug vorliegt. (so auch LG Verden Urteil vom 26.09.2018 Az.: 8 O 32/18, betätigt durch OLG Celle Urteil vom 13.11.2019 Az.: 7 U 367/18)

33
Mithin hat die Klagepartei keine Ansprüche auf Rückabwicklung gegen die Beklagte zu 1).

34
II. Die Klagepartei hat auch keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß §§ 823 Abs. 2, 826 BGB gegen die Beklagte zu 2). Diesbezüglich ist zunächst auf die vorangegangenen Ausführungen zu verweisen, wonach die darlegungs- und beweisbelastete Klagepartei einen Anspruch nicht ausreichend schlüssig darlegen konnte und zudem aufgrund des klägerischen Vortrags „ins Blaue hinein“ kein Beweis über die vorgetragene Art der Programmierung des Motorsteuergeräts des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu erheben war.

35
2. Zudem kann anhand des Wortlautes auch nicht ohne Weiteres und eindeutig beantwortet werden, ob es sich bei der vorliegenden Funktionen der Abgasrückführung um eine Abschalteinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG handelt. Die Vorschrift ist derart unklar formuliert, dass es insoweit einer Auslegung der Norm bedarf. Daher ist das vom Kläger behauptete Verhalten der Beklagten zu 2) nicht als vorsätzliche sittenwidrige Schädigung bzw. als vorsätzliche Täuschung zu qualifizieren (so auch OLG Nürnberg Urteil vom 19.07.2019 Az.: 5 U 1670/18; LG Stuttgart Urteil vom 03.05.2019 Az.: 22 O 238/18).

36
Der Annahme vorsätzlichen sittenwidrigen oder täuschenden Verhaltens der Beklagten zu 2) steht hier entgegen, dass die zitierten Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 keineswegs so klar formuliert sind, dass sich die Verwendung einer temperaturabhängigen oder sonst variablen Abgasrückführung eindeutig als unzulässig darstellen müsste. Zu diesem Ergebnis ist auch der 5. Untersuchungsausschuss

gemäß Art. 44 des Grundgesetzes des Deutschen Bundestages (Drucksache 18/12900) gelangt. In den Schlussfolgerungen und Empfehlungen dieses Ausschusses (S. 536 ff. der zitierten Drucksache) wird die Auffassung des Ausschusses festgehalten, die in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufgeführten Ausnahmen vom Verbot von Abschalteinrichtungen seien nicht eindeutig definiert. Das europäische Recht ermögliche der Typgenehmigungsbehörde nicht in jedem Fall, zweifelsfrei festzustellen, ob eine genutzte Abschalteinrichtung zulässig sei oder nicht. Die Formulierung der Ausnahmen sei teilweise so weit, dass den Automobilherstellern ein weiter Einsatzspielraum verbleibe. Dies gelte insbesondere für die Ausnahme des Motorenschutzes, die den Herstellern die Definition weitreichender sog. Thermo-Fenster ermögliche. Letztlich bestimme der Hersteller durch seine Motorkonstruktion, wie häufig eine Abschalteinrichtung greifen müsse, damit die vorgegebene Lebensdauer des Motors erfüllt werden könne. Die europäischen Typgenehmigungsvorschriften müssten deshalb überarbeitet werden (vgl. dazu insgesamt OLG Nürnberg Urteil vom 19.07.2019 Az.: 5 U 1670/18).

37
Zudem ist davon auszugehen, dass die Beklagte zu 2), wie in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 vom 18.07.2008 in Art. 3 Nr. 9 vorgeschrieben, zur Erlangung der EGTypgenehmigung Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems einschließlich seines Funktionierens bei niedrigen Temperaturen nebst Beschreibung etwaiger Auswirkungen auf die Emissionen gemacht hat, so dass dem Kraftfahrtbundesamt bei Erteilung der Typgenehmigung die Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführungsrate bekannt gewesen sein muss, von ihm jedoch - offensichtlich - nicht beanstandet worden ist. Auch dies zeigt, dass die vom Kläger angeführte Auslegungung nicht als zwingend angesehen werden kann. Zugleich und vor allem stellt dies ein wesentliches Argument gegen die Annahme eines sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten bei dem In-Verkehr-Bringen des streitgegenständlichen Fahrzeuges dar. Jedenfalls konnte die Beklagte durchaus annehmen, dass die von ihr gewählte Steuerung der Abgasrückführung jedenfalls dem Grunde nach nicht zu beanstanden sei, weil sie ansonsten vom Kraftfahrt-Bundesamt eben beanstandet worden wäre. (vgl. OLG Nürnberg Urteil vom 19.07.2019 Az.: 5 U 1670/18; LG Stuttgart Urteil vom 03.05.2019 Az.: 22 O 238/18).

38
Selbst wenn man mangels gegenteiliger Darlegung der Beklagten zu 2) unterstellen wollte, sie habe bei der Konstruktion des streitgegenständlichen Fahrzeuges nicht die damals bereits verfügbaren bestmöglichen Technologien eingesetzt, um eine höhere - und vor allem durchgehend hohe - Abgasrückführungsrate und damit durchgängig geringere StickoxidEmissionen zu ermöglichen, gilt doch, dass die Einstufung einer temperaturabhängigen Abgasrückführungssteuerung als „unzulässige Abschalteinrichtung“ aufgrund der damals geltenden Bestimmungen nicht derart eindeutig war, dass eine andere Auffassung kaum vertretbar erschiene und daraus der Schluss gezogen werden müsste, die Beklagte habe die Unerlaubtheit ihres Vorgehens erkannt und folglich die Typgenehmigungsbehörde - und letztlich auch die Käufer - täuschen wollen (vgl. OLG Nürnberg Urteil vom 19.07.2019 Az.: 5 U 1670/18; LG Stuttgart Urteil vom 03.05.2019 Az.: 22 O 238/18).

39
Mithin bestehen unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Ansprüche des Klägers auf Schadenersatz nach den §§ 826, 823 BGB gegen die Beklagte zu 2).

40
III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.