

Titel:

Schadensersatz, Marke, Kaufvertrag, Darlehensvertrag, Abtretung, Fahrzeug, Schadensersatzanspruch, Streitwertfestsetzung, Bank, Pflichtverletzung, Herausgabe, Sicherheitsleistung, Form, Rechtsverfolgung, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, ins Blaue hinein

Schlagworte:

Schadensersatz, Marke, Kaufvertrag, Darlehensvertrag, Abtretung, Fahrzeug, Schadensersatzanspruch, Streitwertfestsetzung, Bank, Pflichtverletzung, Herausgabe, Sicherheitsleistung, Form, Rechtsverfolgung, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, ins Blaue hinein

Rechtsmittelinstanzen:

LG Landshut, Berichtigungsbeschluss vom 13.11.2020 – 72 O 4001/19

OLG München, Hinweisbeschluss vom 07.04.2021 – 20 U 6394/20

OLG München, Beschluss vom 19.05.2021 – 20 U 6394/20

BGH Karlsruhe, Urteil vom 29.02.2024 – VII ZR 626/21

Fundstelle:

BeckRS 2020, 63960

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

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

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf 47.775,42 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um Ansprüche im Rahmen des sog. Diesel-Abgas-Skandals.

2

Der Kläger erwarb mit verbindlicher Bestellung vom 10.03.2016 in Wackersdorf das streitgegenständliche Fahrzeug vom Typ Audi A7 Sportback S line 3.0 TDI mit 200 kW zu einem Kaufpreis von 57.500 €. Das Fahrzeug wies als Gebrauchtfahrzeug zu diesem Zeitpunkt einen Kilometerstand von 28.600 km auf. Zur Zeit der mündlichen Verhandlung am 10.09.2020 wies das streitgegenständliche Fahrzeug einen Kilometerstand von 83.615 km auf.

3

In dem Fahrzeug ist ein V6-Dieselmotor 3.0 TDI vom Typ EA 897 der Schadstoffklasse Euro 6 verbaut, der federführend von der Beklagten entwickelt wurde.

4

Das Fahrzeug verfügt über zwei Technologien zur Reduktion des Stickstoffausstoßes (NOx). Zum einen kommt ein SCR-Katalysator, der mit Ad-Blue, einer künstlichen Harnstofflösung, betrieben wird, zum Einsatz, zum anderen die sog. Abgasrückführung.

5

Fahrzeuge des Typs Audi A7 sind jedenfalls von zwei Rückrufen des Kraftfahrtbundesamts vom Januar und Juni 2018 betroffen. Nach der Pressemitteilung des KBA vom 23.01.2020 betrifft der erstgenannte Rückruf

eine Motoraufwärmfunktion, die nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ anspringt, während im realen Verkehr die NOx-Schadstoffminderung unterbleibt.

6

Die Klagepartei behauptet, dass auch im streitgegenständlichen Fahrzeug, ebenso wie in den Modellen mit dem Motorentyp EA 189, eine Manipulationssoftware installiert sei, die zwischen Prüfstands- und Straßenbetrieb unterscheide, so dass im Prüfstandsbetrieb eine optimierte Abgasaufbereitung mit weniger Stickoxidausstoß aktiviert werde. Insbesondere werde im Testzyklus eine sog. „Aufheizstrategie“ als besondere Schalt-Einstellung des Getriebes ausgelöst, um den Schadstoffausstoß zu reduzieren. Hinsichtlich des SCR-Katalysators sei der Tank zu klein bemessen, um die volle Wirkung des Katalysators abzurufen. Zur Vermeidung des Verbrauchs größerer Mengen von „AdBlue“ sei dessen Verbrauch zudem per Manipulationssoftware für den Straßenbetrieb gedrosselt.

7

Die Klagepartei ist der Ansicht, die Beklagte habe durch den Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form einer Manipulationssoftware über die Einhaltung der gesetzlichen EURO-Abgaswerte getäuscht und den Käufer damit in sittenwidriger Weise geschädigt. Der Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug sei daher rückabzuwickeln.

8

Die Klagepartei beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 47.775,42 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 4% seit dem 10.03.2016 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Abtretung des Herausgabe- und Übereignungsanspruchs bzgl. des Fahrzeugs der Marke Audi vom Typ A7 3.0 TDI Sportback Quattro mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) – nebst 2 Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft gegenüber der Audi Bank aus dem Darlehensvertrag vom 15.03.2016 welchen der Kläger mit der Audi Bank hinsichtlich des vorgenannten Fahrzeugs geschlossen hat.

Hilfsweise:

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs der Marke Audi vom Typ A7 3.0 TDI Sportback Quattro mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) – durch die Beklagte resultieren.

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in dem vorgenannten Klageantrag zu 1) genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.

4. Die Beklagte wird verurteilt, dem Kläger die durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 297,50 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen sowie von weiteren Kosten in Höhe von EUR 1.953,98 freizustellen.

9

Die Beklagte beantragt,

Klageabweisung

10

Die Beklagte behauptet, das Fahrzeug der Klagepartei sei technisch sicher und auch uneingeschränkt gebrauchstauglich. Hervorzuheben sei, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nicht von der im September 2015 bekannt gewordenen sog. „Diesel-Thematik“ betroffen sei. Die Motorsteuerungsgerätesoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs verfüge nicht über die bei Fahrzeugen mit 1,2 Liter, 1,6 Liter und 2,0 Liter Motoren des Typs EA-189 enthaltene Umschaltlogik, die dauerhaft zwischen dem Betrieb auf dem Prüfstand und dem Betrieb auf der Straße unterscheide und die Abgasrückführung unter Prüfstandbedingungen optimiere. Daher stütze die Klagepartei ihr Begehren auf unsubstantiierte Behauptungen. Es liege schon keine Handlung der Beklagten vor, die als Täuschung oder sittenwidrige Schädigung zu qualifizieren wäre.

11

Überdies, selbst wenn man der Beklagten trotz des unsubstantiierten Vortrags der Klagepartei eine Täuschung anlasten würde, wäre diese jedenfalls nicht kausal für den Kaufvertragsschluss über das streitgegenständliche Fahrzeug gewesen. Schließlich sei der Klagepartei auch keinerlei Schaden entstanden.

12

Für das weitere Vorbringen der Parteien wird Bezug genommen auf deren wechselseitige Schriftsätze samt Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 10.09.2020.

Entscheidungsgründe

A.

13

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet.

I.

14

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht Landshut örtlich zuständig gem. § 32 ZPO, da der Wohnort des Klägers zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Landgerichtsbezirk Landshut lag.

II.

15

Die Klage ist unbegründet.

16

1. Dem Kläger steht gegen die Beklagte unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Schadensersatz zu.

17

Insbesondere ist eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung nach § 826 BGB zu verneinen. Eine Täuschung in sittenwidriger Weise wurde durch die Klagepartei nicht ausreichend substantiiert dargelegt.

18

a) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflichtverletzung und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (vgl. BGH, Urteil v. 28.6.2016 – VI ZR 516/15). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (vgl. Staudinger/ Oechsler, BGB 2014., § 826 Rn. 31).

19

b) Nach diesen Maßstäben wäre eine Sittenwidrigkeit zu bejahen, wenn der klägerische Vortrag ausreichende Anhaltspunkte dafür ergäbe, dass die Beklagte über die für die Zulassung des streitgegenständlichen Fahrzeugs entscheidenden Schadstoffwerte bewusst und gewollt getäuscht hätte, indem sie eine Technik verwendet hätte, die gezielt zwischen dem Prüfstandsbetrieb und dem Straßenbetrieb des Fahrzeugs unterscheidet und im Prüfungsbetrieb für einen geringeren Schadstoffausstoß sorgt. Dies wurde höchstrichterlich für die Fahrzeuge mit dem Motortyp EA 189 entschieden, bei denen unstreitig eine derartige Manipulationssoftware eingesetzt wurde (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19).

20

Für die Behauptung der Klagepartei, auch das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine solche Manipulationssoftware, bestehen jedoch nach dem klägerischen Vortrag keine hinreichenden Anhaltspunkte. Die Behauptungen werden pauschal und „ins Blaue hinein“ aufgestellt, ohne dass ausreichende Tatsachengrundlagen vorgetragen werden. Eine Beweiserhebung würde daher auf einen unzulässigen Ausforschungsbeweis hinauslaufen.

21

aa) Grundsätzlich ist bei der Annahme einer „ins Blaue hinein“ aufgestellten Behauptung Zurückhaltung geboten. Die Annahme eines willkürlichen Sachvortrags kommt nur im Ausnahmefall in Betracht, da es einer Partei durchaus möglich sein muss, im Zivilprozess Tatsachen zu behaupten, über die sie keine genaue Kenntnis haben kann, die sie aber nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält (vgl. etwa BeckOK-ZPO/ von Selle, Ed. 34, § 138 ZPO Rdnr. 32 m.w.N.). Sie kann deshalb genötigt sein, eine von ihr nur vermutete Tatsache zu behaupten und unter Beweis zu stellen (so auch OLG Nürnberg, Urteil vom 07.06.2019 – 5 U 1670/18; LG Stuttgart, Urteil vom 03.05.2019 – 22 O 238/18). Eine zivilprozessual unzulässige Ausforschung ist aber dann gegeben, wenn eine Partei ohne greifbaren Anhaltspunkt für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ Behauptungen aufstellt (vgl. etwa BGH NJW-RR 2003, 69; BGH NJW-RR 2002, 1419). Dies ist dann der Fall, wenn jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkt für den Einsatz einer Manipulationssoftware entsprechend der Ausstattung des Motortyps EA 189 im klägerischen Fahrzeug fehlt, was auch im hier zu entscheidenden Fall anzunehmen ist (vgl. hierzu u. a. OLG Brandenburg, Hinweisbeschluss v. 20.04.2020 – 1 U 103/19 OLG Koblenz, Urteil v. 18.06.2019 – 3 U 416/19).

22

bb) Diese Voraussetzungen sind hier jedoch erfüllt, da Anhaltspunkte für den Einsatz einer Umschaltlogik entsprechend der Ausstattung des Motortyps EA 189 im Fahrzeug des Klägers völlig fehlen (vgl. ähnlich OLG Koblenz, Urteil vom 18.06.2019 – 3 U 416/19; OLG Köln, Beschluss vom 04.07.2019 – 3 U 148/18; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 -10 U 134/19; OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019 – 5 U 1670/18; OLG Köln, Beschluss vom 19.09.2016 – 22 W 57/16).

23

Von dem sog. Abgasskandal sind in erster Linie Fahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, Skoda und Seat betroffen, in denen der von VW entwickelte und hergestellte Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut ist. Dabei geht es um Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Größen 2,0 Liter, 1,6 Liter und 1,2 Liter Hubraum, die als Vierzylinder und Dreizylinder hergestellt worden sind und für die das Kraftfahrtbundesamt mit Bescheid vom 14. Oktober 2015 eine unzulässige Motorsteuerungssoftware nachgewiesen und einen verbindlichen Rückruf angeordnet hat. Der Audi A 6 des Klägers ist indessen unstreitig nicht mit einem Dieselmotor der Baureihe EA 189 EU 5 ausgestattet, sondern enthält einen Motor vom Typ EA 897 mit einem 3.0 l Hubraum. Anders als bei den Fahrzeugen mit Motoren der Baureihe EA 189 EU 5 richtet sich der Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes über das Emissionsverhalten vom 14. Oktober 2015, mit dem eine unzulässige Abschalteinrichtung festgestellt und der Rückruf angeordnet worden ist, aber nicht gegen Motoren dieser Bauserie.

24

Vergleichbare Feststellungen hinsichtlich der Verwendung einer Manipulationssoftware wie im Fall des Motortyps EA 189 gibt es zu Audi-Motoren der hier streitbefangenen Baureihe EA 897 EU 6 nicht. Die von dem Kläger in Bezug genommene Rechtsprechung zur Verwendung einer Umschaltlogik in den Motoren der Baureihe EA 189 kann für den Streitfall insofern keine Aussagekraft haben. Soweit hier klägerseits Parallelen zu anderen Fahrzeugmodellen und Baureihen gezogen werden, ist dies kein hinreichender Sachvortrag, sondern beruht auf Vermutungen und Verdachtsäußerungen. Konkrete Anhaltspunkte, die über einen Generalverdacht hinausgehen, werden hierzu nicht genannt.

25

cc) Insbesondere können auch die Ausführungen zu einer manipulierenden „Aufheizstrategie“ unter Verweis auf den Rückruf des Kraftfahrtbundesamts vom Januar 2018 im hier zu entscheidenden Fall nicht als hinreichender Anknüpfungspunkt angesehen werden. Zwar lässt sich aus der Pressemitteilung vom 23.01.2018 (Anlage K10c) entnehmen, dass das Kraftfahrtbundesamt bei bestimmten Modellen der Beklagten eine Motoraufwärmfunktion festgestellt hat, die nahezu nur im Prüfungszyklus anspringt, während diese NOx-Schadstoffminderung im realen Verkehr unterbleibt, was für eine Täuschung in sittenwidriger Weise durch Einsatz einer manipulierenden Technik sprechen könnte. Wie sich aber aus der Tabelle des Kraftfahrtbundesamtes zu den betroffenen Fahrzeugvarianten (Anlage K27) ergibt, war von dem Rückruf im Januar das streitgegenständliche Fahrzeug als Audi A7 mit 200 kW und dem Motorkennbuchstaben CRT nicht betroffen. Betroffen waren vielmehr nur Fahrzeuge des Modells A7 mit den Motorkennbuchstaben CKV und CVU. Für das streitgegenständliche Fahrzeug lässt sich daher aus dem Rückruf nichts ableiten.

26

dd) Auch der Verweis auf den Rückruf vom Juni 2018, von dem das streitgegenständliche Fahrzeug ausweislich der genannten Tabelle tatsächlich betroffen war, reicht nicht als Anhaltspunkt für ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten aus. Aus der diesbezüglichen Presseerklärung vom 06.06.2018 (Anlage K10e) ergibt sich gerade nicht, dass dem Rückruf eine Einrichtung in den betroffenen Fahrzeugen zugrunde liegt, die eine Täuschung über Schadstoffwerte durch bewusst unterschiedliche Funktionsweisen des Motors/Fahrzeugs im Prüfstands- und im Straßenbetrieb zum Ziel hat. Vielmehr verweist die Erklärung nur sehr allgemein auf möglicherweise erhöhte Stickstoffwerte durch eine, vom Kraftfahrtbundesamt als unzulässig eingestufte, Abschalteinrichtung.

27

Die Beklagte trägt hierzu vor, der Rückruf betreffe einzig die Arbeitsweise des SCR-Katalysators, wenn der Harnstoff (AdBlue) nur noch für eine voraussichtliche Restreichweite von 2.400 km ausreiche (aktive Restreichweiten-Warnung), nicht aber den Emissionsausstoß des Fahrzeugs bei vollere AdBlue-Tank. Eine Auseinandersetzung mit diesem Vortrag erfolgt von Seiten der Klagepartei nicht. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, von einem anderen Hintergrund dieses Rückrufes auszugehen, und insbesondere keine relevanten Anhaltspunkte für ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten.

28

ee) Ebenso werden für die klägerische Behauptung, der Verbrauch von AdBlue sei durch eine Manipulationssoftware für den Straßenbetrieb gedrosselt, keine hinreichenden Tatsachengrundlagen vorgetragen. Es liegt wiederum nur eine pauschale Behauptung vor, die ins Blaue hinein aufgestellt wird. Dass diesbezüglich Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes vorliegen, wurde schon gar nicht vorgetragen.

29

b) Eine relevante Täuschungshandlung ergibt sich auch nicht aus der klägerischen Behauptung, dass der AdBlue-Tank zu klein bemessen sei, um die volle Wirkung des Katalysators abzurufen. Denn selbst wenn dies zutreffen sollte, ergibt sich daraus nicht, dass die Beklagte hierdurch über Schadstoffwerte im Prüfstandsbetrieb im Vergleich zum Straßenbetrieb getäuscht hat. Vielmehr würde sich hieraus in beiden Situationen dieselbe Wirkung ergeben. Ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten lässt sich daraus nicht ableiten.

30

2. Weitere, das klägerische Begehren stützende Anspruchsgrundlagen sind nicht ersichtlich. Vor dem Hintergrund des fehlenden sittenwidrigen, täuschenden Verhaltens der Beklagten bleibt auch kein Raum für eine deliktische Haftung aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 StGB. Der mit der Klage geltend gemachte Schadensersatzanspruch lässt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV herleiten, denn mit der ganz h.M. ist bereits der Schutzgesetzcharakter der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. von Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 zu verneinen (vgl. OLG Braunschweig, Urt. v. 19.02.2019 – 7 U 134/17; OLG München, Beschluss v. 29.08.2019 – 8 U 1449/19).

31

Die Klage war daher in den Haupt- und Nebenforderungen abzuweisen.

B.

32

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO.

33

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1, 2 ZPO.

C.

34

Die Streitwertfestsetzung folgt aus §§ 48 Abs. 1 GKG, 3 ZPO. Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs hat keinen eigenständigen wirtschaftlichen Wert (vgl. BGH, NJW-RR 2010, 1295 f.).