OLG Bamberg, Urteil v. 21.04.2021 – 8 U 246/20

Titel:

Keine Rückabwicklungs- und Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Motor EA 288 (Dieselskandal)

Normenketten:

BGB § 123, § 134, § 142, § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2, § 812 Abs. 1 S. 1 Alt. 1, § 826
EG-FGV § 27

Leitsätze:

1. Zu - jeweils verneinten - (Schadensersatz-)Ansprüchen von Käufern eines Fahrzeugs, in das ein Diesel-Motor des Typs EA 288 eingebaut ist, vgl. auch OLG Koblenz BeckRS 2020, 6348; OLG Brandenburg BeckRS 2020, 10519; BeckRS 2020, 41726; OLG München BeckRS 2020, 1062; BeckRS 2020, 49213; OLG Frankfurt BeckRS 2020, 2626; BeckRS 2020, 46880; OLG Zweibrücken BeckRS 2020, 47034; OLG Köln BeckRS 2019, 50034; wie hier a.A.: OLG Celle BeckRS 2020, 19389; LG München I BeckRS 2020, 19602; LG Offenburg BeckRS 2021, 187; LG Aachen BeckRS 2021, 3360; BeckRS 2021, 10842; LG Traunstein BeckRS 2021, 18986. (redaktioneller Leitsatz)
2. Der selbstständigen Vertragshändlerin ist ein etwaiges arglistiges Fehlverhalten von Mitarbeitern der Herstellerin des Motors des Typs EA 288 (Euro 6) unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zuzurechnen. (Rn. 4) (redaktioneller Leitsatz)
3. Indem der Käufer von einem – bei Abschluss des Kaufvertrages als Option vereinbarten – verbrieften Rückgaberecht Gebrauch macht, bringt er zum Ausdruck, dass er Rechte aus dem Kaufvertrag ausüben will, was einen noch nicht in ein Rückabwicklungsschuldverhältnis umgewandelten Kaufvertrag voraussetzt, sodass sich der Käufer in einen unauflösbaren Widerspruch setzen würde, wenn er zeitgleich einen Rücktritt vom Kaufvertrag bzw. dessen wirksame Anfechtung geltend machen würde. (Rn. 9) (redaktioneller Leitsatz)
4. Einer rechtlichen Auseinandersetzung mit vom Käufer behaupteten Abschalteinrichtungen (hier: Thermofenster, dem Steuergerät Engine Control Unit oder Electronic Control Module, „Aufwärmstrategie“, On-Board-Diagnosesystem, Ladebeginn der Batterie erst 20 Minuten nach Fahrzeugstart, Einstellungen zur AdBlue-Zufuhr, dem Getriebe und der Schaltung) bedarf es nicht, wenn das Bundesministerium für Verkehr und das Kraftfahrt-Bundesamt auf zahlreiche Amtsanfragen von deutschen Gerichten mitteilen, dass bei Motoren des Typs EA 288 eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht festzustellen sei und nicht vorliege, da dann die gleichlautende Einschätzung durch die Herstellerin zum Zeitpunkt des Kaufvertrages auch aus heutiger Sicht nicht beanstandet werden kann. (Rn. 15 und 21) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 288, unzulässige Abschalteinrichtung, Vertragshändlerin, sittenwidriges Verhalten, Thermofenster, Kraftfahrt-Bundesamt, Gewährleistungsrechte, verbrieftes Rückgaberecht, Aufwärmstrategie

Vorinstanz:

LG Würzburg, Endurteil vom 18.08.2020 – 23 O 817/20

Rechtsmittelinstanz:

BGH vom -- – VIII ZR 128/21

Tenor

I. Die Berufung des Klägers gegen das Endurteil des Landgerichts Würzburg vom 18.08.2020, Az. 23 O 817/20, wird zurückgewiesen.

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

III. Dieses Urteil und das in Ziffer I. genannte Urteil des Landgerichts Würzburg sind vorläufig vollstreckbar.

IV. Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

A.

1
Von der Darstellung des Tatbestandes wird nach § 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 S. 1 ZPO abgesehen.

B.

2
Die Berufung des Klägers ist zulässig. In der Sache hat die Berufung indes keinen Erfolg.

I.

3
Der Kläger hat keinen Anspruch gegen die Beklagte zu 1) auf Rückzahlung des beim Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs entrichteten Kaufpreises (Zug um Zug gegen Nutzungsersatz und Rückkaufpreis aus verbrieftem Rückgaberecht).

4
1. Der Kläger hat keinen Anspruch gegen die Beklagte zu 1) auf Rückzahlung des Kaufpreises gem. §§ 812 Abs. 1 S. 1 Alt. 1, 142, 123 BGB. Die vom Kläger primär erklärte Anfechtung des Kaufvertrags wegen arglistiger Täuschung greift nicht durch. Ein arglistiges Verschweigen des Vorhandenseins der unzulässigen Abschalteinrichtung durch die Beklagte zu 1) behauptet der Kläger nicht. Anders als der Kläger meint, ist der Beklagten zu 1) als selbständiger Vertragshändlerin ein etwaiges arglistiges Fehlverhalten von Mitarbeitern der Beklagten zu 2) als Herstellerin des Motors des Typs EA 288 (Euro 6) unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zuzurechnen. Insbesondere ist die Beklagte zu 2) im Rechtsverhältnis des Klägers zur Beklagten zu 1) Dritte i.S.v. § 123 Abs. 2 BGB (vgl. BGH, Beschluss vom 09.06.2020, Az. VIII ZR 315/19, Rn. 17, juris).

5
2. Der Fahrzeugkaufvertrag vom 25.09.2017 ist nicht gem. § 134 BGB i.V.m. § 27 EG-FGV nichtig. Die Vorschrift des § 27 EG-FGV ist kein Verbotsgesetz im Sinne von § 134 BGB (OLG Koblenz, Urteil vom 8.02.2021, Az. 12 U 471/20, Rn. 67, beckonline; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 30.11.2020, Az. 4 U 105/19, Rn. 32, juris; OLG Hamm, Urteil vom 1.04.2020, Az. 30 U 33/19, Rn. 61, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 10.03.2021, Az. 17 U 21/19, Rn. 71, juris).

6
3. Soweit der Kläger mit anwaltlichem Schreiben vom 25.09.2019 den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt hat, dies „wegen Unzumutbarkeit einer Nacherfüllung i.S.d. § 440 BGB“ ohne Fristsetzung, vermag er sein Klageziel ebenfalls nicht zu erreichen.

7
Es steht dem allerdings, anders als das Landgericht gemeint hat, nicht die Einrede der Verjährung entgegen. Maßgeblich ist die zweijährige Verjährungsfrist nach §§ 438 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 4, 218 BGB. Der Rücktritt wurde am letzten Tag dieser Frist „vorab per Fax“ erklärt (vgl. Anlage K 51; BGH NJW 07,674).

8
Allerdings weist das klagegegenständliche Fahrzeug nicht den vom Kläger behaupteten Mangel auf. Dabei kann es dahinstehen, was es mit den (behauptet eingebauten) Thermofenstern, dem Steuergerät Engine Control Unit oder Electronic Control Module, welches zwischen den Scheibenwischern unter der Frontscheibe sitzen soll, der vom Kläger als „Aufwärmstrategie“ bezeichneten Umstände, die „auffällig“ sein sollen, dem On-Board-Diagnosesystem, dem Umstand, dass die Batterie erst 20 Minuten nach Fahrzeugstart zu laden beginne, der beanstandeten Einstellung zur AdBlue-Zufuhr, dem Getriebe und der Schaltung auf sich hat. Die Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB fehlte deshalb nicht, weil die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde (§ 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) - anders als bei den Motoren des Typs EA 189 - (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, Az. VIII ZR 225/17) - nicht besteht und somit bei Gefahrübergang der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr gewährleistet war. Dies ergibt sich aus den Stellungnahmen des KBA auf zahlreiche Amtsanfragen von deutschen Gerichten, die die Beklagte zu 2) (auszugsweise) vorgelegt hat.

9
4. Außerdem stellt sich das Verhalten des Klägers nach Anfechtung des Kaufvertrags (und Rücktritt) als widersprüchlich insoweit dar, als er das streitgegenständliche Fahrzeug unter Ausübung seines verbrieften Rückgaberechts unter den Bedingungen dieser Vereinbarung im September 2020 an die Beklagte zu 1) zurückgegeben hat. Dem verbrieften Rückgaberecht liegt eine Vereinbarung zwischen der Beklagten zu 1) als Verkäuferin und dem Kläger zugrunde, wonach sich die Verkäuferin zum Rückkauf des Fahrzeugs zu einem bestimmten Preis zum Zeitpunkt der Fälligkeit der Schlussrate verpflichtet hatte. Die Beklagte zu 1) hatte sich mit Urkunde vom 19.05.2017, also bereits im Zuge der Beantragung einer Finanzierung, zur Rückzahlung der Schlussrate aus dem Darlehen des Klägers bei der X. Bank verpflichtet. Bei dem verbrieften Rückgaberecht handelt es sich um ein Erfüllungssurrogat betreffend der Schlussrate. Die Beklagte zu 1) hatte es dem Kläger als Teil der vertraglichen Vereinbarungen angeboten und der Kläger diese Vereinbarung gewünscht bzw. unterzeichnet. Aus ihr ergibt sich eine Option, keine Verpflichtung des Klägers. Indem der Kläger nun von diesem verbrieften Rückgaberecht im September 2020 Gebrauch gemacht hat, hat er zum Ausdruck gebracht, dass er Rechte aus dem mit einem Finanzierungsvertrag verbundenen Kaufvertrag und den den Kaufvertrag mit der Beklagten zu 1) flankierenden Vereinbarungen ausüben will. Aus dem von ihm mit der Berufungsbegründung vorgelegten Verkaufsangebot an die Beklagte zu 1) vom 28.09.2020 ergibt sich explizit, dass die „Rückgabe gemäß dem verbrieften Rückgaberecht vom 19.05.2017“ erfolgt. Diese Vereinbarung setzt dann aber einen noch nicht in ein Rückabwicklungsschuldverhältnis umgewandelten Kaufvertrag voraus, weil sonst ein „Rückkauf“ in Ermangelung eines „Kaufs“ keinerlei Sinn macht. Indem der Kläger Rechte aus einer mit dem Kaufvertrag verbundenen und seine Rechte aus dem Kaufvertrag voraussetzenden Vereinbarung herleitet, setzt er sich selbst in einen unauflösbaren Widerspruch zu den von ihm am 25.09.2019 abgegebenen Erklärungen, wenn er nicht den Fortbestand des Kaufvertrags vom 25.09.2017 (vorsorglich) bestätigt.

10
Daran ändert auch nichts der Umstand, dass er sich in seinem Verkaufsangebot an die Beklagte zu 1) vom 28.09.2020 (vorgelegt mit der Berufungsbegründung) „seine Ansprüche aufgrund des Abgasskandals“ vorbehalten hat und zusätzlich vermerken ließ, dass Ansprüche, die Zusammenhang mit diesem stehen, nicht (an die Beklagte zu 1)) abgetreten werden. Jedenfalls mit dem zweiten handschriftlich auf dem Verkaufsangebot des Klägers eingefügten Satz ist klar, dass nur die Ansprüche gegen den Hersteller des Motors behandelt und ausgenommen sind.

II.

11
Der Kläger hat auch keinen Anspruch gegen die Beklagte zu 2) auf Schadensersatz.

12
1. Die erhobenen Feststellungsklagen (Hauptantrag und Hilfsantrag 2b) erweisen sich im Lichte der höchstrichterlichen Entscheidungen bereits als unzulässig. Da das Fahrzeug mittlerweile zurückgegeben (der Kläger spricht insoweit von einer „Veräußerung“) ist, lässt sich der Schaden, soweit entstanden, beziffern. Für einen künftigen/weiteren Schaden wäre die Darstellung eines Schadensereignisses mit noch nicht abgeschlossener Schadensentwicklung erforderlich. Es müssten die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs vorliegen, also ein haftungsrechtlich relevanter Eingriff gegeben sein, der zu möglichen künftigen Schäden führen kann (BGH, Urteil vom 30.07.2020, Az. VI ZR 397/19, Rdnr. 29). Dazu ist nichts Substantielles - trotz Hinweises des Senats auf die mögliche Unzulässigkeit - vorgebracht.

13
2. Die nun zusätzlich hilfsweise gegen die Beklagte zu 2) erhobene Klage auf Leistung von Schadensersatz ist zwar zulässig (der Senat geht davon aus, dass Zinsen ab 29.09.2020 nur aus einem Betrag von 19.219,38 Euro gefordert werden, Nutzungsersatz aber nicht abgezogen werden soll), aber unbegründet.

14
Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB im Hinblick darauf, dass die Beklagte den Motor EA 288 in den Verkehr gebracht hat, der in das streitgegenständliche Fahrzeug X. eingebaut ist.

15

Es kann dabei erneut dahinstehen, was es mit den (behauptet eingebauten) Thermofenstern, dem Steuergerät Engine Control Unit oder Electronic Control Module, welches zwischen den Scheibenwischern unter der Frontscheibe sitzen soll, der vom Kläger als „Aufwärmstrategie“ bezeichneten Umstände, die „auffällig“ sein sollen, dem On-Board-Diagnosesystem, dem Umstand, dass die Batterie erst 20 Minuten nach Fahrzeugstart zu laden beginne, der beanstandeten Einstellung zur AdBlue-Zufuhr, dem Getriebe und der Schaltung auf sich hat.

16
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 Pflicht verletzt 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. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020, Az. VI ZR 5/20, juris, Rn. 29).

17
Nach diesen Maßstäben kann das Verhalten eines Fahrzeugherstellers eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung begründen, wenn dieser aufgrund einer grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch in großer Stückzahl Fahrzeuge in Verkehr gebracht hat, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgaswerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19, juris Rn. 16).

18
So liegt der Fall vorliegend nicht.

19
Für den streitgegenständlichen Motor hat das Bundesministerium für Verkehr und das Kraftfahrtbundesamt (KBA) nach dem substantiierten Vorbringen der Beklagten zu 2) keinen Rückruf angeordnet bzw. die Androhung auch nur als möglich in Aussicht gestellt. Der Kläger hat nicht behauptet, jedenfalls keinen Beweis dafür angetreten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug von einem Rückruf wegen Verwendung einer unzulässigen Umschaltsoftware betroffen sei.

20
Die Beklagte hat substantiiert vorgetragen, dass sich nach dem Bericht der Untersuchungskommission „V.“, die vom BMVI in Auftrag gegeben worden ist, Hinweise, die Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 seien ebenfalls von Abgasmanipulationen betroffen (wie etwa die des Typs EA 189), als unbegründet erwiesen haben. Aus dem von der Beklagten vorgelegten und in der Existenz/Authentizität nicht bestrittenen Bericht ist insbesondere zu entnehmen, dass keine weiteren Fahrzeuge als die mit Motoren des Typs EA 189 ausgestatteten festgestellt wurden. Der hiergegen eingebrachte Hinweis des Klägers, die „KBA-Prüfung [sei] unerheblich“ (Seite 53 der Klage) überzeugt den Senat nicht, denn bei dieser Behörde handelt es sich gerade um jene, von der die als drohend behauptete Stilllegungsandrohung bzw. Stilllegungsanordnung kommen soll.

21
Wenn nun das Bundesministerium für Verkehr und das Kraftfahrtbundesamt ganz im Gegenteil meint, und dies auch auf zahlreiche Amtsanfragen von deutschen Gerichten in dem hiesigen Rechtsstreit ähnlich gelagerten Fällen (vgl. z.B. E-Mail an LG Bielefeld vom 16.03.2020, Anlage B 4; Schreiben an OLG München vom 25.01.2021, Landgericht Berlin vom 01.02.2021, u.a., Anlage zu Berufungserwiderung), dass bei Motoren des Typs EA 288 eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht festzustellen sei und nicht vorliege, so kann die gleichlautende Einschätzung durch die Beklagte zu 2) zum Zeitpunkt des Kaufvertrages auch aus heutiger Sicht nicht beanstandet werden. Die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde (KBA, § 5 Abs. 1 Fahrzeug-

Zulassungsverordnung - FZV) besteht nicht und damit auch keine Gefahr für einen weiteren (ungestörten) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr. Die Vorstände der Beklagten zu 2), so sie überhaupt in die Entscheidungen über die Steuerung des Motors eingebunden waren bzw. Kenntnis von der gerügten Steuerung (u.a.) des Motors hatten, haben die Lage also zutreffend beurteilt. Dass die Beklagte eine Schädigung der Motorennutzer billigend in Kauf genommen haben soll, schließt der Senat damit aus.

III.

22
Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

23
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 544 Abs. 2, 713 ZPO.

24
Gründe für eine Zulassung der Revision gemäß § 543 ZPO liegen nicht vor.