LG Schweinfurt, Endurteil v. 01.03.2021 – 23 O 701/20

Titel:

Keine Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Motor EA 288 (hier: Seat Ateca 2.0 TDI XCELLENCE 4Drive)

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826
StGB § 263
EG-FGV § 6, § 27
VO (EG) 715/2007 Art. 5

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; BeckRS 2020, 51829; BeckRS 2021, 42727; BeckRS 2021, 40443; OLG Frankfurt BeckRS 2020, 2626; BeckRS 2020, 46880; OLG Zweibrücken BeckRS 2020, 47034; OLG Köln BeckRS 2019, 50034; OLG Bamberg BeckRS 2020, 51271; BeckRS 2021, 19821; BeckRS 2021, 18115; BeckRS 2021, 18113; BeckRS 2021, 28926; BeckRS 2021, 44005; OLG Stuttgart BeckRS 2021, 3447; BeckRS 2020, 51258; OLG Dresden BeckRS 2020, 51343; OLG Celle BeckRS 2020, 44504; OLG Schleswig BeckRS 2020, 43698; BeckRS 2020, 44782; LG Saarbrücken BeckRS 2021, 8349; LG Düsseldorf BeckRS 2020, 37645; aA: OLG Celle BeckRS 2020, 19389; OLG Naumburg BeckRS 2021, 880; OLG Köln BeckRS 2021, 2388; LG München I BeckRS 2020, 19602; BeckRS 2020, 28259; BeckRS 2021, 42025; LG Offenburg BeckRS 2021, 187; LG Aachen BeckRS 2021, 3360; BeckRS 2021, 10842; LG Traunstein BeckRS 2021, 18986; LG Dortmund BeckRS 2021, 7892; LG Darmstadt BeckRS 2020, 39387; LG Karlsruhe BeckRS 2020, 42138. (redaktioneller Leitsatz)
2. Eine Behauptung, die Motorsteuerungssoftware erkenne, wenn das Fahrzeug im Prüfstandlauf betrieben werde und generiere allein dort eine Abgasreinigung, durch welche die Euro-6-Grenzwerte eingehalten werden, während diese Werte im realen Fahrbetrieb nicht erreicht würden, erfolgt "ins Blaue hinein", wenn die Partei keinerlei konkrete Indizien für die Richtigkeit ihrer Behauptung aufzeigt, wie zB publizierte behördliche oder sonstige Untersuchungen zum Fahrzeug, eigene Ermittlungen und Untersuchungen, einen behördlich angeordneten Rückruf für das Fahrzeug oder die jeweilige Serie, sonstige Verlautbarungen oder Maßnahmen des KBA. (Rn. 23 – 24) (redaktioneller Leitsatz)
3. Ein Thermofenster, welches sowohl auf dem NEFZ-Prüfstand als auch im realen Straßenverkehr in gleicher Weise funktioniert, sieht sich nicht dem Vorwurf eines manipulativen Vorgehens ausgesetzt. (Rn. 29) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 288, unzulässige Abschalteinrichtung, arglistige Täuschung, Thermofenster, sittenwidrig, KBA, NEFZ-Prüfstand, Motorsteuerungssoftware, Rückruf

Rechtsmittelinstanz:

OLG Bamberg, Urteil vom 14.07.2021 – 8 U 37/21

Tenor

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits hat der Kläger zu tragen.

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf 26.024,17 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Der Kläger begehrt von der Beklagten die wirtschaftliche Rückabwicklung eines Pkw-Kaufs wegen einer behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtung des Pkw-Motors.

2
Der Kläger erwarb im Februar 2018 bei der Firma Autohaus in einen Seat Ateca 2.0 TDI Xcellence 4Drive für 30.600 €. In diesem Seat ist ein von der Beklagten entwickelter Dieselmotor vom Typ EA 288 verbaut.

3
Die Abgasreinigung des Dieselmotors EA 288 erfolgt über die Abgasrückführung. Dabei wird ein Teil der Abgase wieder der Verbrennung im Motor zugeführt, was zu einer Verringerung der Stickoxidemissionen (NOx-Emissionen) führt. Der Umfang der Abgasrückführung und damit die Wirksamkeitsgrad der NOx-Reduktion hängt dabei insbesondere von der Umgebungstemperatur ab, so dass je nach Temperatur auf Grund einer geringeren Abgasrückführung gegebenenfalls höhere Emissionswerte erzeugt werden als dies bei anderen Umgebungstemperaturen der Fall ist (sog. Thermofenster).

4
Der Seat Ateca des Klägers ist nicht von einem Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) betroffen.

5
Der Kläger ließ die Beklagte vorgerichtlich mit anwaltlichem Schriftsatz vom 01.07.2020 unter Fristsetzung bis zum 15.07.2020 vergeblich auffordern, ihre Schadensersatzpflicht gegenüber dem Kläger für den Fahrzeugkauf anzuerkennen.

6
Der Kläger behauptet, im von der Beklagten entwickelten Dieselmotor seines Seat sei eine illegale Motorsteuerungssoftware verbaut, die den NOx-Ausstoß im Prüfstandbetrieb m Rahmen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) optimiere. Die Software des Autos erkennen, ob das Fahrzeug einer Abgasprüfung auf dem Prüfstand unterzogen werden und reduziere in diesem Fall den Abgasausstoß so weit, dass die Euro-6-Grenzwerte für das NOx im Testbetrieb eingehalten würden; im realen Straßenverkehr würden diese Werte hingegen um ein Vielfaches überschritten werden. Technisch rufe die verwendete Steuerungssoftware im Prüfstandbetrieb ein anderes Motorprogramm (sog. „Modus 1“) auf es im Normalbetrieb (dort: „Modus 2“) der Fall sei. Dies führe dazu, dass der Seat in die Schadstoffklasse Euro-6 eingruppiert worden sei, obgleich dieser die maßgeblichen NOx-Grenzwerte im normalen Fährbetrieb ohne die Manipulation nicht einhalte. Vor diesem Hintergrund gebe es bereits Pflichtrückrufe des KBA, etwa bzgl. eines VW T6. Insgesamt lägen erhebliche Indizien vor, dass die Beklagte in den Dieselmotoren EA 288 eine Abschalteinrichtung verbaut habe.

7
Der Kläger meint, das Vorgehen der Beklagten sei vorsätzlich sittenwidrig. Die Beklagte habe bewusst die Käufer der Fahrzeuge mit dem Dieselmotor EA 288 wider besseres Wissen getäuscht, um auch eine kostenaufwändigere Lösung des Abgasreinigung zu vermeiden. Das hätten einzelne Vorstandsmitglieder der Beklagten gewusst. Aus diesem Grund schulde die Beklagte dem Kläger die wirtschaftliche Rückabwicklung des Kaufs, denn die Manipulationssoftware habe Einfluss auf die Kaufentscheidung der Klagepartei gehabt. Die mit dem Seat zurückgelegte Fahrstrecke lasse er sich unter Zugrundlegung einer zu erwartenden Lebenslaufleistung von 300.000 km anrechnen.

8
Der Kläger beantragt wie folgt:

„1. Die Beklagte wird verurteilt, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke Seat mit der Fahrgestellnummer …13 an die Klagepartei den Kaufpreis in Höhe von 30.600,00 Euro abzüglich eines Nutzungsentschädigungsbetrages in Höhe von 4.575,83 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 26.024,17 Euro seit dem 16.07.2020 zu bezahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs gemäß vorstehender Ziffer 1. in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten des außergerichtlichen Vorgehens in Höhe von 1.358,86 Euro freizustellen.“

9
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

10
Sie ist der Auffassung, es liege gerade keine unzulässige Abschalteinrichtung vor. Dies habe der Untersuchungsbericht des KBA aus dem April 2016 (Anlage BI) ebenso festgehalten wie auch eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 12.09.2019 (Anlage B2) nochmals bestätigt. Unabhängig vom Bezug auf den hiesigen Rechtsstreit gebe es auch keinen Rückruf des KBA für Fahrzeuge des Modells T6 wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen; dort sei nur ein Teil der Fahrzeuge allein auf Grund einer Konformitätsabweichung von einer Maßnahme des KBA betroffen.

11
Mit Beschluss vom 29.01.2021 hat das Gericht mit Zustimmung der Parteien gemäß § 128 Abs. 2 ZPO in das schriftliche Verfahren übergeleitet.

Entscheidungsgründe

12
Die zulässige Klage hat keinen Erfolg.

A.

13
Die Klage ist unbegründet.

14
Der Kläger hat unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt gegenüber der Beklagten Anspruch auf wirtschaftliche Rückabwicklung des im Februar 2018 mit der Firma Autohaus in geschlossenen Kaufvertrags über einen Seat Ateca 2.0 TDI Xcellence 4Drive.

15
I. Vertragliche Ansprüche bestehen zwischen den Parteien nicht, da der Kläger den Seat Ateca nicht von der Beklagten, sondern von dem Autohaus R. Streit e.K. erworben hat.

16
II. Der Kläger hat aber auch keine deliktischen Ansprüche gegen die Beklagte, namentlich aus § 826 BGB. Denn der Kläger hat entgegen der ihn treffenden Darlegungs- und Beweislast (siehe Wagner, in: Münchener Kommentar zum BGB, 8. Auflage 2020, § 826 Rdnr. 55 m.w.N.) die Voraussetzungen eines solchen Anspruchs schon nicht hinreichend substantiiert dargetan.

17
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, das heißt mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. 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 (vgl. statt aller BGH, NJW 2019, 2164 [2165] oder NJW 2017, 250 [252]). Bei der Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, um die Bewertung des Verhaltens als verwerflich zu rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben {BGH, NJW 2017, 250 [252]). 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 {BGH, NJW 2019, 2164 [2165] m.w.N.).

18

Gemessen an diesen Anforderungen kann dem klägerischen Sachvortrag kein sittenwidriges Verhalten der Beklagten entnommen werden.

19
1. Eine Haftung der Beklagten folgt nicht aus dem Gesichtspunkt, dass in dem Motor EA 288 eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut wäre. Dem Sachvortrag des Klägers fehlte namentlich zu der dem zu Grunde liegenden Behauptung einer Zykluserkennung/Prüfstanderkennung jedwede Substanz. Der diesbezügliche Sachvortrag bot keinen Anlass zur Durchführung einer Beweisaufnahme, da er ersichtlich „ins Blaue hinein“ oder „aufs Geratewohl“ erfolgt ist.

20
Eine Beweiserhebung zu dieser substanzarmen Behauptung hätte zu einer reinen Ausforschung geführt, die nur im Ausnahmefall in Betracht kommt. Denn zwar kann einer Partei es nicht verwehrt werden, im Zivilprozess Tatsachen zu behaupten, über die sie weder genaue Kenntnis hat noch eine solche erlangen kann, die sie aber nach Lage der Dinge gleichwohl für wahrscheinlich hält {BGH, NJW-RR 2003, 69 [70]; NJW 1995, 2111 [2112]). Indes entspricht es der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Bamberg (Beschluss vom 31.03.2020, Az. 3 U 57/19, BeckRS 2020, 9901 - in Auseinandersetzung mit der aktuellen Rspr. des BGH, NJW 2020, 1740), dass jedenfalls dann keine Beweisaufnahme geboten ist, wenn die zum Beweis gestellte Behauptung für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhaltes ohne greifbare Anhaltspunkte willkürlich aufgestellt worden ist.

21
Diese Voraussetzungen liegen bzgl. der Behauptung, im Seat Ateca sei eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form einer Prüfstanderkennungssoftware verbaut, hiervor.

22
Der Kläger hat vorgetragen, die Software regele die Abgasrückführung bei einem Fahrzeugbetrieb im NEFZ-Testzyklus in einer gegenüber dem Normalbetrieb im Straßenverkehr abweichenden Art und Weise; die Motorsteuerungssoftware erkenne, wenn das Fahrzeug im Prüfstandlauf betriebe werde und generiere allein dort eine Abgasreinigung, durch welche die Euro-6-Grenzwerte eingehalten werden, während diese Werte im realen Fährbetrieb nicht erreicht werden würden.

23
Für die Richtigkeit dieser Behauptung hat er allerdings nicht den geringsten greifbaren Anhaltspunkt vorgetragen. Konkrete Indizien für die Richtigkeit seiner Behauptungen hat der Kläger nicht aufgezeigt.

24
Derartige Indizien könnten sich etwa aus publizierten behördlichen oder sonstigen Untersuchungen zum streitgegenständlichen Fahrzeug ergeben, aus eigenen Ermittlungen und Untersuchungen des Klägers, aus einem behördlich angeordneten Rückruf für den Seat Ateca, aus Verlautbarungen oder Maßnahmen des KBA und vielem mehr.

25
Nichts dergleichen ist klägerseits dargelegt worden. Der Kläger hat keinen auf seinen Seat bezogenen Rückruf des KBA vorgetragen; auch ein auf die Fahrzeugbaureihe bezogenen Rückruf hat er nicht vorgetragen. Hingegen lässt der Vortrag eines Rückrufs in Bezug auf einen VW T6 weder einen Bezug zum hiesigen Fall erkennen, noch ist spezifisch ein Bezug solch einen Rückrufs wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung vorgetragen.

26
Den substanzarmen Behauptungen des Klägers steht demgegenüber das von der Beklagten vorgelegte Ergebnis der Untersuchung des KBA vom April 2016 (Anlage BI) sowie die Stellungnahme des BMVI gemäß Anlage B2 entgegen, wonach am Motor EA 288 gerade keine dem Motor EA 189 vergleichbare Unregelmäßigkeit hat feststellen werden können. Dieser Umstand nimmt der vom Kläger aufgestellten Behauptung gleichermaßen die Substanz (vgl. OLG Braunschweig, Beschluss vom 04.11.2019, Az. 7 U 363/18, BeckRS 2019, 38719). Bedeutungslos ist hingegen, welche Abgaswerte der Seat im realen Fährbetrieb aufweist (sog. Real Driving Emissions bzw. RDE). Dies gilt deshalb, weil erst ab der Abgasnorm Euro-6d-TEMP Fahrzeuge überhaupt außerhalb des unter normierten Bedingungen stattfindenden Prüfstandlaufs NEFZ auch im Rahmen einer RDE-Fahrt bestimmte Abgaswerte einzuhalten haben; der Seat Ateca des Klägers weist diese Abgasnorm aber nicht auf, so dass eine Grenzwertüberschreitung im

realen Fährbetrieb nicht einmal eine indizielle Bedeutung für das Vorliegen einer Abschalteinrichtung hat (vgl. nur OLG Stuttgart, Urteil vom 16.06.2020, Az. 16a U 228/19, BeckRS 2020, 16010; OLG Celle, Urteil vom 13.11.2019, Az. 7 U 367/18, BeckRS 2019, 29587; LG Stuttgart, Urteil vom 19.06.2020, Az. 19 O 223/19, BeckRS 2020, 13252).

27
2. Soweit der im Seat des Klägers verbaute Motor der Beklagten die Abgasrückführung je nach Temperaturfenster unterschiedlich betreibe (sog. Thermofenster), stellt dies keine Abschalteinrichtung dar.

28
Hier gilt zum einen, dass ein „Thermofenster“ gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 Buchst, a) der VO (EG) 715/2007 nicht grundsätzlich verboten, sondern jedenfalls dann zulässig ist, „wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“. Das heißt, bei Abschalteinrichtungen, die vom Grundsatz her im normalen Fährbetrieb in gleicher Weise arbeiten wie auf dem Prüfstand, kann ohne konkrete Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres angenommen werden, dass die Beklagte bzw. deren Verantwortliche in dem Bewusstsein gehandelt haben, möglicherweise eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Jedenfalls solange Gesichtspunkte des Motor- bzw. Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, scheidet solch eine Annahme aus (vgl. OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 31.03.2020, Az. 3 U 57/19, BeckRS 2020, 9901; OLG Brandenburg, Urteil vom 19.12.2019, Az. 5 U 103/18, BeckRS 2019, 33351; OLG Frankfurt a.M., Urteil vom 13.11.2019, Az. 13 U 274/18, BeckRS 2019, 29281, sowie Hinweisbeschluss vom 17.2.2020, Az. 12 U 353/19, BeckRS 2020, 2626; OLG Stuttgart, NZV 2019, 579 [583]). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Kriterien, aus denen sich eine aus Bauteilschutzgesichtspunkten zulässige Abschaltvorrichtung ergibt, nicht eindeutig bestimmt und in Rechtsprechung wie Literatur umstritten sind (vgl. dazu umf. OLG Brandenburg, Urteil vom 19.12.2019, Az. 5 U 103/18, BeckRS 2019, 33351 oder OLG Nürnberg, Endurteil vom 19.07.2019, Az. 5 U 1670/18, BeckRS 2019, 19559). Zu dieser Einschätzung ist auch die vom BMVI eingesetzte Untersuchungskommission Volkswagen gelangt. Danach liegt ein Gesetzesverstoß durch die von allen Autoherstellern eingesetzten Thermofenster angesichts der „Unschärfe“ der Regelung jedenfalls nicht eindeutig vor (Bericht gemäß Anlage BI, S. 123). Vor diesem Hintergrund kommt ein sittenwidriges Handeln der Beklagten nur unter der Voraussetzung in Betracht, dass sie vorsätzlich und in einer besonders verwerflichen Art und Weise diese rechtliche Grauzone überschritten hat (so auch OLG Bamberg, Frankfurt a.M. und Stuttgart wie zuvor). Greifbare Anhaltspunkte (vgl. zuvor) für ein solches vorsätzliches und in einer besonders verwerflichen Art und Weise erfolgte Überschreiten dieser rechtlichen Grauzone lassen sich den Vortrag des Klägers allerdings nicht entnehmen. Aus diesen Gründen bestehen schon Zweifel daran, dass ein Thermofenster eine Abschaltvorrichtung im Sinne der vom BMVI sowie von der Rechtsprechung überwiegend als unklar eingestuften Vorschrift des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 entspricht. Ist damit bereits ein Gesetzesverstoß der Beklagten fraglich, ist schon gar nichts für ein vorsätzliches Überschreiten der Beklagten des Anwendungsbereichs der Norm erkennbar.

29
Zum anderen verschleiert eine temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung das tatsächliche Abgasverhalten des Fahrzeugs des Klägers im Straßenverkehr auch gar nicht, weil das Thermofenster sowohl auf dem NEFZ-Prüfstand als auch im realen Straßenverkehr in gleicher Weise funktioniert, so dass auch aus diesem Grund der Vorwurf eines manipulativen Vorgehens gegen die Beklagte nicht erhoben werden kann.

30
III. Der Kläger hat gegen die Beklagte überdies keinen Anspruch nach §§ 823 Abs. 2, 31 BGB in Verbindung mit § 263 Abs. 1 StGB, da hierfür keine hinreichende Anhaltspunkte für einen Vorsatz und für eine Täuschungshandlung der Beklagten gegeben sind.

31
Eine relevante Täuschungshandlung liegt nämlich nur dann vor, wenn der Täter eine bewusst unwahre Erklärung abgibt. Demgegenüber fehlt der erforderliche Täuschungswille bei demjenigen, der seine unrichtigen Behauptungen für wahr hält {OLG Frankfurt a.M., Hinweisbeschluss vom 17.2.2020, Az. 12 U 353/19, BeckRS 2020, 2626).

32

Aus den dargestellten Gründen fehlen belastbare Anhaltspunkte für solch ein Bewusstsein bei der Beklagten.

33
IV. Gleiches gilt für den Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV, denn auch dieser setzt Vorsatz zumindest im Hinblick auf die Unzulässigkeit der Abschalteinrichtung voraus, ohne die das Schutzgesetz nicht verletzt ist.

34
Im Übrigen kommt §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV kein Schutzgesetzcharakter zu Gunsten eines Autokäufers zu {BGH, NJW 2020,1962 [1971]).

B.

35
Die Nebenentscheidungen folgen wegen der Kosten aus § 91 Abs. 1 S. 1 ZPO und hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit aus § 709 S. 1 und 2 ZPO.

C.

36
Der Streitwert ist gemäß §§ 63 Abs. 2, 48 GKG in Verbindung mit § 3 ZPO festgesetzt worden. Hierbei sind weder dem Feststellungsantrag zu 2.) ein eigenständiger Wert zugemessen worden {OLG Naumburg, NJW-RR 2012, 1213 [LS]) noch dem Antrag zu 3.) als Nebenforderung im Sinne des § 43 Abs. 1 GKG.