OLG Bamberg, Endurteil v. 20.12.2021 – 4 U 115/19

Titel:

Keine Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Motor EA 288

Normenketten:

BGB § 826

Art. 3 Nr. 10 i. V. m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007

§ 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG

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; BeckRS 2021, 45189; 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; OLG Celle BeckRS 2020, 50800; LG Saarbrücken BeckRS 2021, 8349; LG Düsseldorf BeckRS 2020, 37645; LG Schweinfurt BeckRS 2021, 45007; 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. Allein aus dem Umstand, dass auch bei Motoren des Typs EA 288 in den Motorsteuerungsgeräten eine Fahrkurve hinterlegt ist, ergibt sich nicht, dass diese auch emissionsrelevant wäre. (Rn. 13) (redaktioneller Leitsatz)

3. Es ist allgemein bekannt, dass der Straßenbetrieb mit der Prüfstandsituation nicht vergleichbar ist; dies gilt sowohl hinsichtlich der angegebenen Kraftstoffverbräuche als auch hinsichtlich der Grenzwerte für Emissionen. (Rn. 15) (redaktioneller Leitsatz)

4. Das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen ist nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. (Rn. 17) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 288, unzulässige Abschalteinrichtung, arglistige Täuschung, sittenwidrig, Thermofenster, Fahrkurvenerkennung, Prüfstandsituation, OBD, KBA

Vorinstanz:

LG Coburg, Endurteil vom 19.03.2019 – 25 O 366/18

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Coburg vom 19.03.2019, Az. 25 O 366/18, wird zurückgewiesen.

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

3. Dieses Urteil und das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Coburg ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

(abgekürzt gem. § 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO)

1
Die gemäß §§ 511 ff. ZPO zulässige Berufung des Klägers ist unbegründet, weil ihm keine Ansprüche gegen die Beklagte zustehen.

2
1. Die Tatbestandsvoraussetzungen für eine sittenwidrige Schädigung gem. § 826 BGB hat der Kläger nicht hinreichend vorgetragen.

3
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 (BGH, Urt. v. 30.07.2020 - VI ZR 5/20, Rn. 29, zitiert - wie auch die folgenden Urteile - nach juris).

4
Der Behauptung des Klägers, das streitgegenständliche Fahrzeug sei mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung wie bei den EA 189-Motoren ausgestattet, fehlt es an Substanz. Im Hinblick auf das Thermofenster fehlt es an der Sittenwidrigkeit. Die Behauptung, das Fahrzeug enthalte weitere unzulässige Abschalteinrichtungen, ist unsubstantiiert.

5
Andere Anspruchsgrundlagen greifen ebenfalls nicht.

6
a) Dafür, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit dem Motor EA 288 eine Abschalteinrichtung aufweist, die mit derjenigen des Motors EA 189 identisch ist bzw. dieser entspricht (Umschaltlogik/Akustikfunktion), zeigt der Klägervortrag keine hinreichenden Anhaltspunkte auf. Solche sind auch sonst nicht ersichtlich.

7
(1) Zwar ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich - wie hier der Kläger - nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann. Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten; in der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vgl. BGH, Beschluss vom 28.01.2020, Az. VIII ZR 57/19, Rdnr. 8). Gleichwohl ist von dem Kläger zu fordern, dass er greifbare Umstände anführt, auf die er den Verdacht gründet, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen auf. Greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung sind jedenfalls nicht erst dann gegeben, wenn das KBA eine Rückrufaktion angeordnet hat (BGH a.a.O., Rdnr. 10, 13).

8
(2) Auch bei eingehender Auseinandersetzung mit dem klägerischen Sachvortrag unter Beachtung dieser vom BGH aufgestellten Maßstäbe verbleibt es bei der Bewertung, dass der Klägervortrag konkrete Anhaltspunkte dafür, dass das streitgegenständliche Fahrzeug eine Abschalteinrichtung aufweist, die mit derjenigen des Motors EA 189 identisch ist bzw. dieser entspricht, nicht aufzeigt und diese auch sonst nicht ersichtlich sind.

9
Ein Rückruf des KBA liegt für das streitgegenständliche Fahrzeug unstreitig nicht vor.

10
Soweit der Kläger zur Funktionsweise der Umschaltlogik vorträgt, betreffen die Ausführungen lediglich den Motor EA 189. Warum diese Ausführungen auf den Motor EA 288 und das streitgegenständliche Fahrzeug übertragbar sein sollen, wird nicht substantiiert dargelegt, sondern lediglich vermutet, da es sich um das Nachfolgemodell handele. Dies reicht nicht aus.

11
aa) Der Kläger trägt insoweit vor, bei allen EA 189-Fahrzeugen sei die sog. „Akustikfunktion“ (= Prüfstandsmodus) auch auf die EA 288 Fahrzeuge übertragen worden. Der Kläger beruft sich insoweit insbesondere auf die „Applikationsanweisung Diesel, Fahrkurven EA 288 NSK“ (Bl. 33 d.A.), in der ausgeführt wird:

„Anwendungsbeschreibung:

NSK: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zur Erkennung des Precon und des NEFZ um die Abgasnachbehandlungsevents (DeNOx-/DESOx-Events) nur streckengesteuert zu platzieren. Im normalen Fahrbetrieb strecken- und eladungsgesteuerte Platzierung der Events; Beladungssteuerung als führende Größe“.

12
Dies führt im vorliegenden Verfahren bereits deswegen nicht zum Ziel, da das klägerische Fahrzeug, wie der Kläger mittlerweile selbst ausführt (Bl. 324 d.A.), weder über einen NOx-Speicherkatalysator (NSK) noch über einen SCR-Kathalysator verfügt.

13
bb) Soweit der Kläger vorträgt, dass sich aus dem Anschreiben der Beklagten an das KBA vom 21.12.2015 (Bl. 27 ff. d.A.) ergebe, dass auch bei Motoren des Typs EA 288 in den Motorsteuerungsgeräten eine Fahrkurve hinterlegt sei, ergibt sich allein hieraus ebenfalls nicht, dass diese auch emissionsrelevant gewesen wäre (was in diesem Schreiben selbst in Abrede gestellt wird).

14
Bei einer Funktion ohne Einfluss auf die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte liegt nach den normativen Vorgaben (Art. 3 Nr. 10 i. V. m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007) keine Abschalteinrichtung vor. Entscheidend ist, ob beim Erkennen des Prüfstandes die Abgasreinigung grenzwertrelevant optimiert wird (OLG Stuttgart, Urteil vom 04. Mai 2021 - 16a U 202/19 -, Rn. 56, juris).

15
Etwas anderes ergibt sich auch nicht unter Berücksichtigung der nunmehr in der Berufungsinstanz vorgelegten Messungen der DUH (Bl. 327 ff. d.A.). Die Tatsache, dass ein Fahrzeug im normalen Fahrbetrieb höhere Emissionen aufweist als im - für die Überprüfung der Einhaltung der Werte der Norm maßgeblichen - NEFZ, begründet ebenfalls keinen Anhaltspunkt, sondern ist vielmehr allgemein bekannt. Die für die Einhaltung der relevanten, im sog. NEFZ-Verfahren gemessenen Werte entsprechen grundsätzlich, auch ohne unzulässige Beeinflussung des Messverfahrens, nicht den im Rahmen des tatsächlichen Gebrauchs des Fahrzeugs anfallenden Emissionswerten (so auch OLG München, Endurteil vom 05.09.2019 - 14 U 416/19, BeckRS 2019, 26072 Rn. 168). Es ist allgemein bekannt, dass der Straßenbetrieb mit der Prüfstandsituation nicht vergleichbar ist. Dies gilt sowohl hinsichtlich der angegebenen Kraftstoffverbräuche als auch hinsichtlich der Grenzwerte für Emissionen. Auf dem Prüfstand wird eine bestimmte „ideale“, nicht der Praxis entsprechende Situation vorgegeben, etwa hinsichtlich der Umgebungstemperatur, der Kraftentfaltung (Beschleunigung und Geschwindigkeit) oder der Abschaltung der Klimaanlage, sodass der erzielte Wert zwar zu einer relativen Vergleichbarkeit unter den verschiedenen Fahrzeugfabrikaten und -modellen führen mag, absolut genommen aber jeweils nicht mit dem Straßenbetrieb übereinstimmt (OLG Stuttgart, Beschluss vom 14.12.2020 - 16a U 155/19 -, Rn. 59 - 60, juris).

16
b) Die Klägerin kann sich auch nicht auf das Vorhandensein eines Thermofensters berufen, um einen Anspruch aus § 826 BGB zu begründen.

17

(1) Das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen ist nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. Dies gilt auch dann, wenn mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt wird. Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist nur gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 - VI ZR 433/19, Rn. 16). So setzt die Annahme von Sittenwidrigkeit in diesen Fällen jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (BGH, Urteil vom 20.07.2021 - VI ZR 1154/20, Rn. 13). Nach der von der Klagepartei beschriebenen Funktionsweise des Thermofensters unterscheidet die im streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Sie weist keine Funktion auf, die bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert, sondern arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Dies reicht für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben. Dabei kann zugunsten der Klägerin in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unterstellt werden, dass eine derartige temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist. Der darin liegende Gesetzesverstoß wäre für sich genommen aber noch nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 - VI ZR 433/19, Rn. 16; Urt. v. 16.09.2021 - VII ZR 190/20, Rn. 16 m.w.N.). Bei Implementierung des Thermofensters erfolgt auch nach dem Vortrag des Klägers die Abgasreinigung im Grundsatz auf dem Prüfstand und im realen Betrieb in gleicher Weise; es liegt damit gerade kein System der Prüfstandserkennung vor (BGH, Urt. v. 16.09.2021 - VII ZR 190/20, Rn. 19).

18
Hinreichende Anhaltspunkte für eine Vergleichbarkeit der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems mit einer Prüfstanderkennungssoftware lassen sich dem klägerischen Vortrag nicht entnehmen.

19
c) Der seitens der Beklagten bestrittene weitere Vortrag des Klägers, die Beklagte habe nach Installation des Software-Updates in Bezug auf das On-Board-Diagnosesystem (OBD) erneut getäuscht, zeitigt ebenfalls nicht die geltend gemachten Ansprüche. Unabhängig davon, ob - wie der Kläger offenbar meint - das OBD-System selbst überhaupt eine Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 darstellen kann, obwohl es unstreitig die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems selbst weder aktiviert, verändert, verzögert noch deaktiviert (vgl. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007), ist ein auf die Programmierung des OBD gestützter Anspruch ausgeschlossen, soweit dieses im normalen Straßenverkehr sowie im Rahmen der Abgasuntersuchung und der Inspektion keine Fehlfunktion des Abgassystems anzeigt.

20
d) Der Vortrag, die Beklagte habe im Typgenehmigungsverfahren zur Ausgestaltung der Abschalteinrichtungen gegenüber dem KBA unzureichende Angaben gemacht, kann der Berufung nicht zum Erfolg verhelfen. Denn selbst aus einer unterbliebenen Offenlegung der genauen Wirkungsweise der - zu Gunsten der Klagepartei unterstellt unzulässigen - Abschalteinrichtungen gegenüber dem KBA würden keine Anhaltspunkte folgen, dass für die Beklagte tätige Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden (BGH, Beschluss vom 29.09.2021 - VII ZR 126/21, Rn. 20). Selbst wenn die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren - erforderliche - Angaben zu den Einzelheiten der Abgasrückführung unterlassen haben sollte, wäre die Typgenehmigungsbehörde nach dem Amtsermittlungsgrundsatz gemäß § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG gehalten gewesen, diese zu erfragen, um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung zu prüfen. Allerdings gibt es bereits für ein derartiges Unterlassen keine Anhaltspunkte.

21
e) Zudem sind auch die subjektiven Haftungsvoraussetzungen nicht schlüssig dargelegt. Der Kläger hat jedenfalls ein vorsätzliches Handeln der Beklagten nicht offengelegt. Sofern die Klagepartei zur Behauptung der unzulässigen Abschalteinrichtung auf den von den EA 189-Motoren bekannten Sachverhalt verweist, genügt dies nicht zur Darlegung des Vorsatzes der Beklagten, denn es handelt sich dabei um eine andere Motorenbaureihe. Die Ausführungen des Klägers beziehen sich auf die Baureihe der EA 189-Motoren und sind nicht ohne weiteres auf die Nachfolgemotoren der EA 288-Generation übertragbar. Da die Klagepartei bereits keine hinreichenden Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer Abschalteinrichtung auch bei den Motoren der Baureihe EA 288 vorbringt, konnte sie auch keine substantiellen Anhaltspunkte für ein vorsätzliches Handeln der Beklagten behaupten.

22
f) Abschließend ist festzustellen, dass hinsichtlich des klägerischen Fahrzeuges - anders als bei den Fahrzeugen mit EA 189-Motor zu keinem Zeitpunkt die konkrete Gefahr einer Zulassungsentziehung oder Betriebsuntersagung bestand, weil ein behördliches Einschreiten seitens des KBA hier nicht erfolgt ist und auch nicht drohte. Es ist daher auch nicht erkennbar - wie bereits das Landgericht richtig ausgeführt hat -, inwiefern der Vertragsschluss über das konkrete Fahrzeug für die Klägerin überhaupt nachteilig gewesen sein soll.

23
2. Der Klagepartei steht auch kein Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO 715/2007/EG zu. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. Art. 5 VO 715/2007/EG stellen keine Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB dar, weil das Interesse, vor der Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit geschützt zu werden, nicht im Aufgabenbereich dieser Normen liegt (BGH, Urteil v. 30.07.2020, Az. VI ZR 5/20 und Urteil v. 16.09.2021 - VII ZR 190/20).

III.

24
Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision (vgl. § 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und 3 ZPO) liegen nicht vor. Über klärungsfähige und -bedürftige Rechtsfragen hat der Senat nicht zu befinden. Er beabsichtigt eine einzelfallbezogene Entscheidung auf der Grundlage der nach gesicherter höchstrichterlicher Rechtsprechung berufungsrechtlich nicht zu beanstandenden erstinstanzlichen Feststellungen. Eine mündliche Verhandlung ist nicht geboten (vgl. § 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO). Anhaltspunkte dafür, dass in einer solchen neue, im Berufungsverfahren zuzulassende Erkenntnisse gewonnen werden könnten, die zu einer anderen Beurteilung führten, bestehen nicht.

25
Für die zweite Instanz beruht die Kostenentscheidung auf § 92 Abs. 1, § 97 Abs. 1 ZPO.

26
Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Nr. 10 Satz 2, § 713 ZPO.