

Titel:

Keine Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Motor EA 288 (hier: VW Golf Sportsvan 2.0 TDI)

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

ZPO § 522 Abs. 2

EG-FGV § 6, § 27

VO (EG) 715/2007 Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2

Leitsätze:

1. Zu – jeweils verneint – (Schadensersatz-)Ansprüchen von Käufern eines Fahrzeugs, in das ein Diesel-Motor des Typs EA 288 eingebaut ist, vgl. auch BGH BeckRS 2022, 11891; BeckRS 2022, 18404; OLG Koblenz BeckRS 2020, 6348; OLG München BeckRS 2022, 18805; BeckRS 2022, 23390; OLG Bamberg BeckRS 2022, 18709; BeckRS 2022, 25139 sowie BeckRS 2021, 55750 mit zahlreichen weiteren Nachweisen (auch zur aA) im dortigen Leitsatz 1. (redaktioneller Leitsatz)
2. Für eine sittenwidrige Erschleichung der Betriebserlaubnis bestehen keine Anhaltspunkte, wenn der Umstand, dass die Regeneration des NOx-Speicherkatalysators auf dem Prüfstand zeitgesteuert, im realen Fahrbetrieb demgegenüber beladungs- bzw. streckengesteuert erfolge, mit dem Kraft-Bundesamt abgestimmt war. (Rn. 8) (redaktioneller Leitsatz)
3. Vortrag zu Abgasmessungen, die außerhalb des NEFZ bei Fahrzeugen mit Motoren der Baureihe EA 288 durchgeführt wurden, ist nicht geeignet, eine Substantiierung des Vorbringens zum Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen herbeizuführen. (Rn. 11) (redaktioneller Leitsatz)
4. Ist ein Fahrzeugtyp nicht von einer Rückrufaktion des Kraftfahrt-Bundesamts wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen betroffen, stellt dies ein ganz erhebliches Indiz dafür dar, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen vorliegen. (Rn. 13) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 288, unzulässige Abschalteinrichtung, arglistige Täuschung, sittenwidrig, Thermofenster, Fahrkurvenerkennung, Regeneration des NOx-Speicherkatalysators, (kein) Rückrufbescheid, Konformitätsabweichung

Vorinstanz:

LG Memmingen, Endurteil vom 21.06.2021 – 22 O 1926/20

Rechtsmittelinstanz:

OLG München, Beschluss vom 18.10.2021 – 24 U 4613/21

Tenor

Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Memmingen vom 21.06.2021, Az. 22 O 1926/20, durch Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

Hierzu besteht Gelegenheit zur Stellungnahme binnen drei Wochen nach Zustellung dieses Hinweises.

Entscheidungsgründe

I.

1

Die Klägerin erwarb laut Rechnung vom 15.01.2015 bei der E. S. GmbH einen Neuwagen VW Golf Sportsvan 2.0 TDI als EU-Reimport zum Kaufpreis von 27.420 €. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Motor der Baureihe EA 288 mit NOx-Speicherkatalysator (Schadstoffklasse Euro 6) verbaut. Für das Fahrzeug erging kein Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts wegen Vorliegens einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Das Fahrzeug hatte am 31.05.2021 eine Laufleistung von 87.614 km.

2

Die Klägerin hat im Verfahren vor dem Landgericht Memmingen geltend gemacht, das Fahrzeug sei mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen versehen. Das Landgericht hat ihre im Hauptantrag auf Zahlung von 27.420 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs gerichtete Klage mit dem angegriffenen Urteil vom 21.06.2021 abgewiesen. Mit ihrer form- und fristgerecht eingelegten Berufung verfolgt die Klägerin ihren Antrag aus dem erstinstanzlichen Verfahren weiter, wobei sie die Höhe der in Abzug zu bringenden Nutzungsentschädigung ins Ermessen des Gerichts stellt.

II.

3

Der Senat ist einstimmig der Auffassung, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt und weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordern. Die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung ist nicht geboten.

4

1. Ein Anspruch der Klägerin aus § 826 BGB (vorsätzliche sittenwidrige Schädigung) besteht nicht.

5

a) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Beschlüsse vom 19.01.2021 - VI ZR 433/19 – juris Rn. 13 bis 19 und vom 09.03.2021 - VI ZR 889/20 – juris Rn. 27 f.) wäre Voraussetzung für einen Anspruch der Klägerin aus § 826 BGB, dass die Beklagte in Fahrzeugen des von der Klägerin erworbenen Typs eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut und diesen Umstand dem KBA als für die Typgenehmigung zuständiger Behörde verschwiegen hat, um sich die begehrte Typgenehmigung zu erschleichen. Selbst wenn die Beklagte also in den Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs eine nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut haben sollte, genügt dies nicht dafür, dass die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 826 BGB bestehen. 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 war. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit wäre nur gerechtfertigt, wenn weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. Die Annahme objektiver Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass die handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Für diese Voraussetzung trägt nach den allgemeinen Grundsätzen die Klägerin als Anspruchstellerin die Beweislast.

6

b) Die Klägerin behauptet eine Manipulation der Abgasreinigung des streitgegenständlichen Fahrzeugs in zweifacher Hinsicht. Der Motor verfüge über eine „Zykluserkennung/ Fahrkurvenerkennung“, welche die Regeneration des NOx-Speicherkatalysators auf dem Prüfstand manipulierte; außerdem bestehe ein sogenanntes „Thermofenster“. Alle Behauptungen belegen auch unter Berücksichtigung des Vorbringens in der Berufungsbegründung keine objektive Sittenwidrigkeit im dargelegten Sinne.

7

aa) Die Behauptung der Klägerin, im streitgegenständlichen Motor der Baureihe EA 288 sei eine „Zykluserkennung“ wie bei der Baureihe EA 189 hinterlegt, ist keineswegs unstreitig. Die Beklagte hat vielmehr bestritten, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug jemals eine Fahrkurven-/Zykluserkennung hinterlegt gewesen sei, die Einfluss auf die abgasbehandelnden Bauteile genommen habe. Die Klägerin beruft sich für ihre Behauptung auf Auszüge aus der internen „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288“ der Beklagten vom 18.11.2015 (siehe Anl. BK1). Aus der von der Klägerin nicht vorgelegten Seite 2 der Applikationsrichtlinien (siehe Anlage B7) ergibt sich allerdings, dass die „angehängten Unterlagen zu Applikationsrichtlinien für Serien- und Neuprojekte EA 288 sowie Freigabevorgaben für EA 288 Projekte [...] inhaltlich mit den Zulassungsbehörden (KBA) und dem

Rechtswesen vereinbart“ sind. Für eine bewusste Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamts über Abschalteinrichtungen (Zyklus-/Fahrkurvenerkennung) zu diesem Zeitpunkt - nach Bekanntwerden des den Motortyp EA 189 betreffenden Abgasskandals im September 2015 - ergibt sich aus der Entscheidungsvorlage nichts. Dass insoweit eine Abstimmung mit dem Kraftfahrt-Bundesamt erfolgte, wird ferner durch das von der Beklagten als Anlage B5 vorgelegte Schreiben an das Kraftfahrt-Bundesamt vom 29.12.2015 bestätigt.

8

bb) Auch soweit die Klägerin geltend macht, es stelle eine unzulässige Abschalteinrichtung dar, dass die Regeneration des NOx-Speicherkatalysators auf dem Prüfstand zeitgesteuert, im realen Fahrbetrieb demgegenüber beladungs- bzw. streckengesteuert erfolge, ergibt sich aus den Applikationsrichtlinien (Anlage B7, Seite 4), dass dieses Vorgehen mit dem Kraft-Bundesamt abgestimmt war. Für eine sittenwidrige Erschleichung der Betriebserlaubnis bestehen auch insoweit keine Anhaltspunkte.

9

Außerdem handelt es sich bei dieser Strategie aus Sicht des Senats nicht um eine unzulässige Abschalteinrichtung. Durch die im NEFZ vorgegebene streckengesteuerte Platzierung von Abgasnachbehandlungsevents soll sichergestellt werden, dass während der zeitlich begrenzten Testphase nicht mehr Abgasnachbehandlungsevents eintreten, als im Durchschnitt des späteren Dauerbetriebs. Eine unzulässige Abgasmanipulation ist hierin nicht zu sehen. Zumindest kann der Beklagten nicht zum Vorwurf gemacht werden, sie habe hierdurch in sittenwidriger Weise den Abgasausstoß manipuliert.

10

cc) Auch bezüglich des beanstandeten „Thermofensters“ fehlt es an ausreichendem Vortrag zu einem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten. Wie bereits ausgeführt wurde, ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19 – juris) das Verhalten der für einen Kraftfahrzeugsteller handelnden Personen nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben (vgl. hierzu zuletzt auch den VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs, Pressemitteilung 173/2021). Weitere hinzutretende Umstände, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen, sind nicht ersichtlich. Insbesondere bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte das Kraftfahrt-Bundesamt im Typgenehmigungsverfahren über bestimmte Tatsachen im Zusammenhang mit dem „Thermofenster“ getäuscht haben könnte. Dagegen spricht, dass dem Kraftfahrt-Bundesamt (wie dem Senat in mehreren KBA-Anfragen im Zuge der Bearbeitung von „Dieselverfahren“ bestätigt wurde) bekannt war, dass Dieselmotoren mit einer „außenlufttemperaturgeführten Korrektur der Abgasrückführungs-Rate“ versehen sind, und es dementsprechend Prüfungen hierzu durchführt.

11

c) Der Vortrag der Klägerin zu Abgasmessungen, die außerhalb des NEFZ bei Fahrzeugen mit Motoren der Baureihe EA 288 durchgeführt wurden, ist nicht geeignet, eine Substantiierung des Vorbringens zum behaupteten Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen herbeizuführen. Dies gilt im Grundsatz schon deshalb, weil die Werte des NOx-Ausstoßes während des Fahrbetriebs außerhalb des NEFZ für die Erteilung der Typgenehmigung nicht maßgeblich sind. Ob und inwieweit ein exorbitant höherer NOx-Ausstoß außerhalb des NEFZ ein Indiz für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung darstellen kann, bedarf im vorliegenden Fall keiner Erörterung, weil die Klägerin hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs (VW Golf 2.0 TDI, Schadstoffklasse Euro 6) einen derartigen exorbitant erhöhten NOx-Ausstoß nicht dargelegt hat. Sie beruft sich insoweit auf Messungen bei einem AUDI A3 mit einem Motor der Baureihe EA 288 der Schadstoffklasse Euro 5 (Anlage K 13). Rückschlüsse auf den NOx-Ausstoß des streitgegenständlichen Fahrzeugs können hieraus nicht gezogen werden.

12

d) Der Äußerung des Markus Heitz vom 11.03.2021 (Anlage BK2) sind hinsichtlich des Vorliegens einer unzulässigen Abschalteinrichtung keine Ergebnisse zu entnehmen. Das Gutachten des Dr. P. (Anlage BK3) betrifft einen Motor der Schadstoffklasse Euro 5 und ist deshalb für das vorliegende Verfahren nicht aussagekräftig.

13

Der Umstand, dass der streitgegenständliche Fahrzeugtyp unstreitig nicht von einer Rückrufaktion des Kraftfahrt-Bundesamts wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen betroffen ist, stellt aus Sicht des Senats ein ganz erhebliches Indiz dafür dar, dass die von der Klägerin behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtungen nicht vorliegen. Der von der Klägerin genannte Rückruf wegen Konformitätsabweichung (Rückruf 23Z7, KBA Referenznr. ...10) bei einem VW 24 U 4613/21 - Seite 5 - T6 betrifft ausdrücklich nicht den Verdacht einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Vielmehr hat das Kraftfahrt-Bundesamt - wie dem Senat aus einem den VW T6 betreffenden Verfahren bekannt ist - in einem Schreiben vom 19.11.2018 ausdrücklich mitgeteilt, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt wurden.

14

e) Gegen das behauptete Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung und eine dahingehende sittenwidrige Erschleichung der Typgenehmigung spricht außerdem, dass das Kraftfahrt-Bundesamt in Gerichtsverfahren die amtliche Auskunft erteilte, bei Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 288 seien keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt worden (vgl. die Beispiele in den Beklagtenanlagen). Dem Senat ist aus seiner umfangreichen Befassung mit „Dieselklagen“ keine KBA-Auskunft bekannt, in der eine unzulässige Abschalteinrichtung bei einem Motor der Baureihe EA 288 bestätigt wurde. Dies entspricht dem Ergebnis des Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ (Anlage B1, dort Seite 12), wonach sich Hinweise, die aktuell laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 (Euro 6) seien von Abgasmanipulationen betroffen, auf der Grundlage der Untersuchung als unbegründet erwiesen haben.

15

Vor diesem Hintergrund hat das Landgericht das Vorbringen der Klägerin zu angeblich doch vorhandenen unzulässigen Abschalteinrichtungen zu Recht als unschlüssig angesehen.

16

f) Das Fehlen eines Rückrufbescheids ist insbesondere auch hinsichtlich einer etwaigen Schadensfeststellung und der Feststellung eines etwaigen Schädigungsvorsatzes auf Seiten der Beklagten von Bedeutung. Der 15. Zivilsenat des Oberlandesgerichts München hat dazu in seinem Urteil vom 14.04.2021 (15 U 3584/20 – juris Rn. 79-81), eine vergleichbare Fallkonstellation betreffend, aus Sicht des Senats im Kern zutreffend ausgeführt wie folgt:

„Im Übrigen liegt auch kein Schaden vor. Diesen hat der BGH in den EA189-Verfahren maßgeblich auf die drohende Betriebsbeschränkung oder -untersagung aufgrund des KBA-Rückrufbescheids gestützt. Abgestellt wurde darauf, dass das Fahrzeug im Zeitpunkt des Erwerbs für die Zwecke des Käufers nicht voll brauchbar gewesen sei, weil es einen verdeckten Sachmangel aufgewiesen habe, der zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung hätte führen können. Für einen solchen Sachmangel gibt es vorliegend jedoch gerade keine Anhaltspunkte. Wenn der Kläger behauptet, im Motor EA 288 sei eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut, welche die erteilte Genehmigung in Frage stelle (und welche offensichtlich nach der Vorstellung des Klägers vom KBA im Rahmen der Untersuchungen stets übersehen wurde), und hierzu Sachverständigenbeweis anbietet, übersieht er, dass das KBA die für einen eventuellen Rückruf des Fahrzeugs oder Widerruf der Typgenehmigung maßgebliche Behörde ist. Das (abstrakte) Risiko eines Widerrufs kann mit Null bezeichnet werden, wenn die zuständige Behörde nach (mehrfacher) tatsächlich durchgeführter, sorgfältiger Prüfung keine unzulässige Abschaltvorrichtung festzustellen vermag.“

17

Dies gilt auch im Fall der Klägerin.

18

Ansprüche der Klägerin aus § 823 Abs. 2, § 31 BGB, § 263 StGB scheiden mangels Täuschung und zudem deswegen aus, weil es an der erforderlichen Stoffgleichheit zwischen dem auf Seiten der Klägerin erlittenen Vermögensschaden und dem von der Beklagten vermeintlich erstrebten Vermögensvorteil fehlt (vgl. BGH Urteil vom 30. 07. 2020 - VI ZR 5/20 - juris).

19

2. Die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 831 BGB sind nicht erfüllt, da eine unerlaubte Handlung eines Verrichtungsgehilfen nicht festgestellt werden kann.

20

3. Ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder i. V. m. Bestimmungen der VO (EG) 715/2007 besteht nicht. Wie der Bundesgerichtshof in seinen Urteilen vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19 – juris Rn. 76) und vom 30.07.2020 (VI ZR 5/20 – Rn. 11) ausgeführt hat, liegt das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, weder im Aufgabenbereich der §§ 6 I, 27 I EG-FGV noch des Art. 5 VO (EG) 715/2007. Sie stellen damit keine Schutzgesetze i. S. v. § 823 Abs. 2 BGB dar.

21

4. Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 19.01.2021, Az. VI ZR 433/19, Rn. 16, 17; Pressemitteilung Nr. 126/2021 zu dem noch nicht veröffentlichten Urteil vom 13.07.2021, Az. VI ZR 128/20) kommt es bei Diesel-Fällen außerhalb des Motortyps EA 189 darauf an, ob die Klagepartei substantiiert behauptet hatte, dass die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren unzutreffende Angaben über die Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems gemacht hatte. Eine einheitliche Entscheidung zu einem bestimmten Motortyp ist demnach nicht geboten und auch gar nicht möglich, da die Entscheidung vom Vorliegen eines substantiierten Vortrags im Einzelfall abhängt.

22

5. Der Senat beabsichtigt, den Streitwert für das Berufungsverfahren in Anwendung der §§ 47, 48 GKG auf 17.809,29 € festzusetzen. Der Senat geht dabei von einem Kaufpreis des Fahrzeugs von 27.420 € und einer davon in Abzug zu bringenden Nutzungsentschädigung von 9.610,71 € ($87.614 \text{ km} \cdot 0,3505 / 250.000 \text{ km} = 0,3505 \times 27.420 \text{ €} = 9.610,71 \text{ €}$) aus.

23

Da die Berufung keine Aussicht auf Erfolg hat, sollte auch aus Kostengesichtspunkten - Ersparung zweier Gerichtsgebühren gemäß Nr. 1222 KV-GKG - ihre Rücknahme erwogen werden.