LG Coburg, Endurteil v. 23.12.2021 – 24 O 186/21

Titel:

Keine sittenwidrige Schädigung des Erwerbers eines Opel-Diesel-Fahrzeugs (hier: Opel Typ Zafira-C 2.0 CDTI Tourer)

Normenkette:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

Leitsätze:

1. Vgl. zu Diesel-Fahrzeugen von Opel: OLG München BeckRS 2021, 52557; BeckRS 2021, 52562; OLG Bamberg BeckRS 2021, 52538; OLG Schleswig BeckRS 2022, 8917; OLG Frankfurt BeckRS 2022, 10556; OLG Köln BeckRS 2022, 12855; OLG Koblenz BeckRS 2022, 10605; LG Landshut BeckRS 2021, 53844; LG Memmingen BeckRS 2022, 12853. (redaktioneller Leitsatz)
2. Nachdem sich die Opel AG Ende 2015 und Anfang 2016 durch Pressemitteilungen an die Öffentlichkeit gewandt und potentielle Käufer betroffener Fahrzeuge über eine Verbesserung des Emissionsverhaltens durch eine freiwillige Software-Kalibrierung informiert hatte, war nicht mehr damit zu rechnen, dass potentielle Käufer von gebrauchten Opel-Fahrzeugen mit Dieselmotoren die Erfüllung der maßgeblichen Abgasvorgaben noch als selbstverständlich voraussetzen würden. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)
3. Für Typengenehmigungsverfahren vor dem 1.9.2018 gab es keine Rechtsauffassung, die von der Unzulässigkeit eines parametergesteuerten Emissionskontrollsystems (hier: Anpassung der Zufuhr von AdBlue je nach Umgebungstemperatur, Geschwindigkeit, Motordrehzahl und Luftdruck) ausging. (Rn. 20 – 21) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Opel, unzulässige Abschalteinrichtung, sittenwidrig, Pressemitteilung, freiwillige Software-Kalibrierung, Anpassung der Zufuhr von AdBlue, Umgebungstemperatur, Geschwindigkeit, Luftdruck

Rechtsmittelinstanz:

OLG Bamberg, Beschluss vom 02.08.2022 – 10 U 15/22

Fundstelle:

BeckRS 2021, 56066

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 bis 11.08.2021 auf 24.379,99 € und ab 12.08.2021 auf 21.539,89 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Der Kläger verlangt Schadensersatz wegen des Kaufs eines nach seinem Vortrag vom sogenannten „Abgasskandal“ betroffenen Dieselfahrzeugs.

2
Der Kläger erwarb mit Kaufvertrag vom … bei der … einen gebrauchten Pkw Opel Zafira Tourer Business Innovation 2.0 CDTI, Fahrzeugidentifikationsnummer: …, zum Kaufpreis von 24.379,99 €. Diesbezüglich wird auf die Anlage K 1 verwiesen.

3
In dem Fahrzeug ist ein Motor der Baureihe 2.0 CDTI der Abgasnorm EU6 verbaut. Es verfügt über einen SCR-Katalysator. Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am … wies es eine Laufleistung von 70.697 Kilometer auf.

4
Das Kraftfahrbundesamt (KBA) rief den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp im Oktober 2018 wegen der Parametrierung des Emissionskontrollsystems zurück.

5
Bereits Ende 2015 kündigte die Beklagte an, das Emissionskontrollsystem von Dieselmotoren mit SCR-Katalysator durch ein Software-Update zu verbessern und stellte Serviceaktionen - auch für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp - in Aussicht. Auf die entsprechenden Pressemitteilungen der Beklagten vom 15.12.2015, vom 29.03.2016 und vom 25.04.2016 (Anlagen B 6, B 7 und B 8) wird verwiesen. Anfang 2016 stellte die Beklagte dem KBA eine softwarebasierte Optimierung des Emissionskontrollsystems vor, welche dieses am 09.02.2018 genehmigte. Auf den entsprechenden Freigabebescheid (Anlage B 9) wird verwiesen. Der Kläger ließ das Software-Update am 13.02.2020 aufspielen.

6
Der Kläger behauptet, das Fahrzeug verfüge über mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen. Ab einer Geschwindigkeit von 140 km/h nehme die Motorsteuerung eine Reduzierung der Harnstoffdosierung vor, ab 145 km/h werde die Emissionskontrolle vollständig deaktiviert. Eine Reduzierung trete daneben auch dann ein, wenn die Motordrehzahl 2.400 Umdrehungen pro Minute erreiche oder wenn der Luftdruck einen Wert von 915 hPa erreiche. Zudem setze die Abgasreinigung bei Umgebungstemperaturen von mehr als 30 Grad und weniger als 20 Grad Celsius aus bzw. werde stark verringert. Die Abschalteinrichtungen dienten dazu, den vorgeschriebenen Grenzwerte von 80 mg/km Stickoxid in der Prüfstandssituation einzuhalten, nicht jedoch im realen Fahrbetrieb.

7
Die Beklagte habe diese Einschränkung der Abgasnachbehandlung bewusst verschwiegen und dies auch im Genehmigungsverfahren nicht ausdrücklich offengelegt. Die Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten von den Abschalteinrichtungen gewusst und eine Schädigung der späteren Erwerber billigend in Kauf genommen. Diese Täuschung sei auch kausal für den Kauf des Klägers geworden.

8
Der Kläger beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 21.539,89 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 15. Dezember 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Opel vom Typ Zafira-C 2.0 CDTI Tourer mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) … nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief. und Serviceheft.

Hilfsweise:

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke Opel vom Typ Zafira-C 2.0 CDTI Tourer mit der. Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) … resultieren.

9
Weiter beantragt der Kläger:

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.

4. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.

5. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung i. H. v. EUR 1.899,24 freizustellen.

10
Die Beklagte beantragt

die Klageabweisung.

11
Die Beklagte rügt die örtliche Zuständigkeit des Gerichts. Die Beklagte behauptet, das Emissionskontrollsystem des streitgegenständlichen Fahrzeugs enthalte keine Prüfzyklus- oder Prüfstandserkennung. Der vorgegebene Grenzwert von 80 mg/km Stickoxid werde sowohl auf dem Prüfstand als auch im realen Straßenverkehr eingehalten. Das AGR-System werde zwar durch äußere Einflüsse wie Motordrehzahl, Geschwindigkeit, Luftdruck und Umgebungstemperatur gesteuert. Dies diene aber lediglich dem störungsfreien Betrieb und dem Schutz vor Schäden.

12
Die Beklagte vertritt die Ansicht, jedenfalls zum Zeitpunkt des Kaufs durch den Kläger sei ihr kein sittenwidriges Verhalten mehr vorzuwerfen, da sie bis hierhin alles Erforderliche getan habe, um negative Folgen für die Käufer wie den Kläger abzuwenden.

Entscheidungsgründe

A.

13
Die Klage ist zulässig.

14
Das Landgericht Coburg ist örtlich zuständig für die Entscheidung des Rechtsstreits. Eröffnet ist der besondere Gerichtsstand der unerlaubten Handlung gemäß § 32 ZPO. Danach ist dasjenige Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Handlung begangen wurde. Begehungsort im Sinne dieser Vorschrift ist nicht nur der Handlungsort als der Ort, an dem das schadensbegründende Ereignis veranlasst wurde, sondern auch der Erfolgsort, an dem das Schadensereignis eingetreten ist. Dieser Ort liegt für den zur Begründung des zivilrechtlichen Schadensersatzanspruchs - jedenfalls auch am Ort der aufgrund einer Täuschung veranlassten Verfügung aus dem klägerischen Vermögen und damit am Wohnort des Klägers als dem Ort des belegenen Vermögens (vgl. OLG Braunschweig, Beschluss vom 30.09.2020 - 1 AR 24/20).

B.

15
Die Klage ist unbegründet.

I.

16
1. Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch aus §§ 826, 31, 249 Abs. 1 BGB bzw. §§ 826, 831, 249 Abs. 1 BGB auf Zahlung von Schadenersatz Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu.

17
Voraussetzung eines Anspruchs nach § 826 BGB ist die vorsätzliche, gegen die guten Sitten verstößende Zufügung eines Schadens gegenüber einem anderen. 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 (st. Rspr., vgl. BGH, Beschluss vom 19.01.2021 - VI ZR 433/19, ZIP 2021, 297, 298 mwN.). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es 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, Urteil vom 07.05.2019 - VI ZR 512/17, BB 2019, 1549, 1550 mwN.). Fallen die erste potenziell schadensursächliche Handlung und der Eintritt des Schadens zeitlich auseinander, ist der Bewertung eines schädigenden Verhaltens als (nicht) sittenwidrig das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Schadens bei dem konkreten Geschädigten zugrunde zu legen (BGH, Beschluss vom 09.03.2021 - VI ZR 889/20, MDR 2021, 483).

18
a) Aus den von der Beklagten vorgelegten Pressemitteilungen (Anlagen B 6, B 7 und B 8) geht hervor, dass sich die Beklagte Ende 2015 und Anfang 2016 an die Öffentlichkeit wandte und potentielle Käufer betroffener Fahrzeuge über eine Verbesserung des Emissionsverhaltens durch eine freiwillige Software-Kalibrierung informierte. Damit war nicht mehr damit zu rechnen, dass potentielle Käufer von gebrauchten Opel-Fahrzeugen mit Dieselmotoren die Erfüllung der maßgeblichen Abgasvorgaben noch als selbstverständlich voraussetzen würden (OLG Nürnberg, Beschluss vom 19.04.2021 - 2 U 355721; OLG München, Beschluss vom 17.06.2021 - 21 U 1860/21). Zwar kann ein Software-Update im Nachhinein einen ungewollten Vertragsschluss nicht zu einem gewollten verändern (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, WM 2020, 1078, 1085 f.). Erfolgt der Hinweis jedoch vor Vertragsschluss, ist bereits das Merkmal der Sittenwidrigkeit betroffen und kann - wie hier - entfallen. Auf die Frage des Rückrufbescheids im Oktober 2018 sowie die Gründe hierfür kommt es nach alledem nicht mehr maßgeblich an.

19
b) Des Weiteren genügt das Vorliegen einer - unterstellt - unzulässigen Abschalteinrichtung nicht zur Bejahung eines sittenwidrigen Verhaltens des Fahrzeugherstellers. Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist nur dann gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Von Bedeutung ist dies bezüglich insbesondere, ob die Motorsteuerung das Emissionsverhalten danach steuert, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrzeugbetrieb befindet (BGH, Beschluss vom 19.01.2021 - VI ZR 433/19, a.a.O., S. 298 f.).

20
Das ist aber nach dem klägerischen Vortrag nicht der Fall. Danach soll der SCR-Katalysator die Zufuhr von AdBlue je nach Umgebungstemperatur, Geschwindigkeit, Motordrehzahl und Luftdruck anpassen. Das bedeutet aber, dass der Stickstoffausstoß in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise geregelt wird (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 30.08.2021 - 8 U 222/20; OLG Koblenz, Beschluss vom 05.08.2021 - 10 U 490/21). Bei dieser Sachlage ist der Vorwurf der besonderen Verwerflichkeit nur dann gerechtfertigt, wenn die Beklagte im Typengenehmigungsverfahren unzutreffende Angaben über die Arbeitsweise des Emissionsverhaltens gemacht hätte. Wie die Beklagte aber vorgetragen hat, gab es zum Zeitpunkt der Entwicklung und Produktion des streitgegenständlichen Emissionssystems keine Rechtsauffassung, die Von der Unzulässigkeit eines parametergesteuerten Emissionskontrollsystems ausging. Daher ist - auch bei Annahme einer unzulässigen Abschalteinrichtung - davon auszugehen, dass die verantwortlichen Organe der Beklagten eine vertretbare Gesetzesauslegung in Betracht gezogen haben. Entgegenstehende Anhaltspunkte hat der Kläger nicht vorgetragen.

21
Vielmehr wurde eine Verpflichtung zur Offenlegung der Emissionsstrategien erst durch die Verordnung (EU) Nr. 2016/646 festgelegt, die erst für Typengenehmigungsverfahren ab 01.09.2018 gilt. Wurden entsprechende Angaben im Rahmen der Typengenehmigung aber nicht erwartet, kann die Nichtangabe keinen Hinweis darauf liefern, dass die Verantwortlichen der Beklagten im Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden (OLG München, Beschluss vom 08.03.2021 - 17 U 6806/20). Aus dessen später tatsächlich angeordneten Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps durch das KBA folgt daher nicht, dass die Beklagte schon zum Zeitpunkt des Typengenehmigungsverfahrens pflichtwidrig falsche Angaben zum Emissionskontrollsystem gemacht hätte (vgl. OLG Koblenz, a.a.O.).

22
2. Dem Kläger steht auch kein Anspruch aus §§ 823 Abs. 2 i.V.m. 263 StGB gegen die Beklagte zu. Diesbezüglich fehlt es an der Stoffgleichheit zwischen Vermögenseinbuße des Klägers und den erstrebten Vermögensvorteilen für die Beklagte (vgl. BGH, Urteil vom 30.07.2020 - VI ZR 5/20).

23

3. Ferner scheidet ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG aus. Das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, liegt nicht im Regelungsbereich des Art. 5 VO 715/2007/EG (BGH, Urteil vom 30.07.2020 - VI ZR 5/20).

II.

24
Aus den gleichen Gründen ist auch der Hilfsantrag des Klägers auf Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten unbegründet.

III.

25
Die gelten gemachten Nebenforderungen teilen das Schicksal des Hauptsacheanspruchs.

26
Dies gilt sowohl für die gelten gemachten Zinsen wie auch für die begehrte Zahlung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Auch die Anträge auf Feststellung des Annahmeverzugs und der vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten bleiben ohne Erfolg.

C.

27
Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 Satz 1, 2 ZPO.