

Titel:

Sittenwidrigkeit, Schädigungsvorsatz, Abschaltanlage, Thermofenster, Darlegungslast, Prüfstandserkennung, Vermögensschaden

Schlagworte:

Sittenwidrigkeit, Schädigungsvorsatz, Abschaltanlage, Thermofenster, Darlegungslast, Prüfstandserkennung, Vermögensschaden

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 23.05.2022 – 5 U 2955/21

OLG Nürnberg, Beschluss vom 15.07.2022 – 5 U 2955/21

BGH, Urteil vom 18.02.2025 – VIa ZR 1203/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist für die Beklagte gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 29.224,58 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um Rückabwicklung eines Kaufvertrages.

2

Die Klagepartei erwarb am 14.09.2016 zum Kaufpreis von 35.000,- € bei der Firma ... in ... als Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand von 11.073 km (EZ.: 26.11.2015) den Pkw Mercedes-Benz Vito Tourer 116d, FIN: ...

3

Das Fahrzeug verfügt über einen Dieselmotor Typ OM 651.

4

Für das streitgegenständliche Fahrzeug liegt ein verpflichtender Rückruf vor. Das vom Kraftfahrtbundesamt freigegebene Update ließ der Kläger am 18.12.2018 aufspielen.

5

Zum 08.07.2021 betrug der Kilometerstand 83.009 km.

6

Die Klagepartei forderte die Beklagte am 17.08.2020 zur Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf, was die Beklagte am 27.08.2020 ablehnte.

7

Die Klagepartei trägt vor, dass der streitgegenständliche Motor bundesweit in einer Vielzahl von Fällen vom Kraftfahrt-Bundesamt wegen des Einbaus illegaler Abschaltanlagen zurückgerufen worden sei.

8

Die Klagepartei hätte, so behauptet sie, das Fahrzeug nicht erworben, wenn sie von den Manipulationen und deren Folgen für ihr Fahrzeug gewusst hätte.

9

Die Klagepartei geht davon aus, dass in ihrem Fahrzeug unzulässige Abschaltvorrichtungen in Form eines Thermofensters, einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, manipuliertes OBD-System und Weitere (Bit 13, Bit 14, Bit 15, „Slipguard“) verwendet worden seien.

10

Zudem sei eine Aufwärmstrategie installiert und nach 1200 Sekunden würde der Motor von einem „sauberen“ Modus in einen „dreckigen“ umschalten.

11

Weiterhin sei eine Lenkwinkelerkennung eingebaut, um die Prüfstandsituation zu erkennen.

12

Es sei eine Prüfstandserkennung gegeben.

13

Das Fahrzeug sei nicht zulassungsfähig gewesen. Ihm drohe die Stilllegung.

14

Die Klagepartei ist der Auffassung, dass das Fahrzeug auch nach Vornahme des Softwareupdates mangelhaft bliebe.

15

Der Kläger stützt seinen Anspruch auf §§ 826, 31 BGB sowie § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB, § 823 Abs. 2 i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 EG-FGV und § 831 BGB.

16

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, Zug um Zug gegen Übereignung und Rückgabe des Fahrzeugs Mercedes Benz Vito 116d mit der Fahrgestellnummer ... an die Klagepartei 35.000,- € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 28.08.2020 abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 5.775,42 € zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 28.08.2020 mit der Rücknahme des in Klageantrag Ziffer 1. bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ihres Rechtsanwaltes ... in Höhe von 1.825,14 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit freizustellen.

17

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

18

Das Fahrzeug verfüge über eine wirksame EG-Typgenehmigung und könne uneingeschränkt genutzt werden. Es halte die festgelegten Emissionsgrenzwerte für Stickoxide (NOx) im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests ein.

19

Die Beklagte geht davon aus, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässige Abschaltvorrichtung aktiv sei. Der Kläger habe dies noch nicht einmal substantiiert vorgetragen.

20

Der Vortrag der Klagepartei betreffe teilweise Fahrzeuge der Marke Audi und VW, habe aber mit den Fahrzeugen der Beklagten nichts zu tun.

21

Im vorliegenden Fall habe es keine Prüfstandsmanipulation gegeben. Es sei keine manipulative Umschaltlogik verbaut, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße.

22

Die Beklagte beruft sich auf die Tatbestandswirkung der EG-Typgenehmigung. Das streitgegenständliche Fahrzeug halte die gesetzlichen Grenzwerte für NOx-Emissionen ein.

23

Das Fahrzeug sei im Zeitpunkt des Gefahrübergangs nicht mangelhaft gewesen.

24

Deliktische Ansprüche würden bereits deshalb ausscheiden, weil die Beklagte bei der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs im Hinblick auf dessen NOx-Emissionen einer vertretbaren Rechtsauffassung gefolgt sei, so dass für Vorsatz oder Sittenwidrigkeit von vorneherein kein Raum sei. Es sei auch unerheblich, ob das Fahrzeug von einem Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) betroffen sei. Die Beklagte habe nicht vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt.

25

Zum weiteren Parteivortrag wird ergänzend Bezug genommen auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen.

26

Das Gericht hat am 08.07.2021 mündlich zur Sache verhandelt. Es wird auf das Protokoll der öffentlichen Sitzung vom 08.07.2021 Bezug genommen.

27

Das Gericht hat keinen Beweis erhoben.

Entscheidungsgründe

28

Die zulässige Klage ist unbegründet.

A.

29

Ob der klägerische Vortrag, wie beklagtenseits geltend gemacht, bereits unsubstantiiert ist, kann dahinstehen, da der geltend gemachte Anspruch gegen die Beklagte unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt besteht.

I. -§ 826 BGB-

30

Ein Schadensersatzanspruch gem. § 826 BGB besteht nicht. Aus dem Vorhandensein einer temperatur- und betriebszustandsabhängigen Steuerung des Ausmaßes der Abgasrückführung resultiert der geltend gemachte Anspruch nicht (so auch OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, 5 U 1670/18, für den Motortyp OM 651). Das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen ist nicht bereits deswegen als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp auf Grund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, abrufbar in juris, zum Motor von Daimler OM 651).

31

1. Ein Anspruch würde voraussetzen, dass die Beklagte beim In-Verkehr-Bringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs konkludent darüber getäuscht hat, dass der Einsatz des Fahrzeuges entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist, weil tatsächlich eine verbotene Abschalteinrichtung eingebaut gewesen wäre mit der Folge, dass der Widerruf der Typgenehmigung drohte (OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, 5 U 1670/18). Das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs unter bewusstem Verschweigen einer – bekanntermaßen – gesetzwidrigen Motorsteuerungsprogrammierung stellt nämlich eine Täuschung dar, das der Hersteller mit dem Inverkehrbringen konkludent die Erklärung abgibt, der Einsatz des Fahrzeugs sei im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig. Der Schaden des Fahrzeugkäufers besteht darin, dass ihm der Entzug der Betriebserlaubnis und damit die Stilllegung des Fahrzeugs droht, wobei der Schaden bereits mit dem Erwerb des Fahrzeugs eingetreten ist (OLG Nürnberg, Hinweis gem. § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19, zum Motortyp OM 651).

32

2. Das Verhalten der Beklagten müsste sich zudem als sittenwidrig darstellen. Ein Verhalten ist objektiv sittenwidrig, wenn es nach Inhalt und Gesamtcharakter, welcher durch eine zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, mithin mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Nicht ausreichend ist hingegen, dass das Verhalten gesetzes- oder vertragswidrig ist, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Zweck, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann, gegeben sein. Nach allgemeiner Auffassung in Rechtsprechung und Literatur führt ein Gesetzesverstoß nicht zwingend zum Vorliegen der Sittenwidrigkeit, vielmehr muss die relevante Norm Ausdruck einer sittlichen Wertung und nicht wertneutral sein. Für das Urteil der Sittenwidrigkeit genügt damit nicht jedweder Verstoß, sondern es muss sich im Einklang mit den Vorstellungen des historischen Gesetzgebers und der aufbauenden Rechtsprechung um „Auswüchse“, d.h. um „Extremfälle“, handeln (Bamberger/Roth/Hau/Posseck-Förster, beck-online-Kommentar zum BGB, 49. Edition, 01.02.2019, § 826 BGB, Rn 15).

33

Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist nur gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen.

34

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 Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, abrufbar in juris, zum Motor von Daimler OM 651).

35

Für das Vorliegen eines Schädigungsvorsatzes ist auf den Zeitpunkt des Inverkehrbringens des konkreten Fahrzeugs durch die Beklagte abzustellen; der heutige Meinungsstand ist insofern irrelevant (OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19).

36

3. Diese Voraussetzungen sind jedoch vorliegend nicht gegeben.

37

a) Die Einstufung der temperaturabhängigen Abgasrückführungssteuerung als unzulässige Abschalteinrichtung war auf Grund der geltenden Bestimmungen nicht derart eindeutig, dass eine andere Auffassung kaum vertretbar erschiene. Damit kann nicht geschlussfolgert werden, dass die Beklagte die etwaige Unerlaubtheit ihres Vorgehens erkannt hätte und somit die Typgenehmigungsbehörde und damit auch die Käufer hätte täuschen wollen (so auch OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 29.05.2020, 5 U 4360/19, zum Motortyp OM 651; OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19). Es fehlt damit am notwendigen Schädigungsvorsatz, da dieser das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstoßes, verbunden mit einer zumindest billigenden Inkaufnahme desselben erfordert (OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19).

38

b) Die maßgeblichen Vorschriften der EG-Verordnung waren keineswegs so klar formuliert, dass die Verwendung einer temperaturabhängigen oder sonst variablen Abgasrückführung eindeutig als unzulässig darstellen müsste (OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19). Das OLG Nürnberg verweist hierzu insbesondere auf die Schlussfolgerungen und Empfehlungen des 5. Untersuchungsausschusses nach Art. 44 des Grundgesetzes des Deutschen Bundestages (Drucksache 18/12900), wo es u.a. heißt, dass die Ausnahmen und Verbote zu Abschalteinrichtungen nicht eindeutig definiert seien; das europäische Recht ermögliche der Typgenehmigungsbehörde nicht in jedem Fall, zweifelsfrei festzustellen, ob eine genutzte Abschalteinrichtung zulässig sei oder nicht. Auch sei die Formulierung teilweise so weit, dass den Automobilherstellern ein weiterer Einsatzspielraum verbleibe, was insbesondere für die Ausnahme des Motorenschutzes gelte. Diese ermögliche den Herstellern die Definition weitreichender sog. Thermofenster.

39

c) Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Beklagte, wie in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 vom 18.07.2008 in Art. 3 Nummer 9 vorgeschrieben, zur Erlangung der EG-Typgenehmigung Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems einschließlich seines Funktionierens bei niedrigeren Temperaturen nebst Beschreibung etwaiger Auswirkungen auf die Emission gemacht hat, sodass dem Kraftfahrtbundesamt bei Erteilung der Typgenehmigung die Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführungsrate bekannt gewesen sein muss, von ihm aber offensichtlich nicht beanstandet worden ist. Es ist davon auszugehen, dass es Kraftfahrtbundesamt dann, wenn es hinsichtlich der Zulässigkeit der unter anderem temperaturabhängig gesteuerten Abgasrückführung Bedenken gehegt hätte, die Typgenehmigung nicht oder nicht ohne weiteres erteilt hätte. Es ist nicht ersichtlich, dass den verantwortlichen Personen auf Seiten der Beklagten gleichwohl bewusst gewesen sein sollte, dass die von Ihnen gewählte Steuerung der Abgasrückführung unzulässig sein sollte (OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19).

40

d) Auch bei Vorliegen einer Forderung zur Motorsteuerungsänderung seitens des Kraftfahrtbundesamtes ändert sich hieran nichts (so auch OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19; OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 29.05.2020, 5 U 4360/19).

41

e) Ebenfalls keine Änderung ergibt sich unter Berücksichtigung der Tatsache des Vorliegens eines Softwareupdates. Hieraus kann nicht der Schluss auf einen ursprünglich vorliegenden Schädigungsvorsatz gezogen werden (so auch OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19; OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 29.05.2020, 5 U 4360/19).

42

f) Zudem stellen der Einbau und das Verschweigen der unzulässigen Abschalteinrichtung kein sittenwidriges Verhalten der Beklagten gegenüber der Klagepartei dar. Für eine sittenwidrige Handlung der Beklagten im Sinne des § 826 BGB fehlt es zumindest an der besonderen Verwerflichkeit gerade gegenüber der Klagepartei. Das Sittenwidrigkeitsurteil über ein bestimmtes Verhalten des Schädigers ist immer in Bezug auf die Person des Geschädigten zu treffen.

43

Die einschlägigen europarechtlichen Bestimmungen, gegen welche die Beklagte verstoßen haben soll (Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 EUVO 715/2007), sind kein Ausdruck einer sittlichen Gesinnung, sondern stellen sich vielmehr als Regelungen zum Schutz der Umwelt dar. Daneben soll die EU-VO 715/2007 der Harmonisierung der nationalen Regelungen und damit der Stärkung des Binnenmarktes dienen (vgl. insbesondere: Präambel Ziffer (1)). Mit den vorgenannten Vorschriften soll somit zuvörderst eine Reduzierung der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen zur Minimierung der Umweltbelastung erzielt werden. Damit ist keine sittliche Wertung verbunden. Schließlich ist zu beachten, dass die Abschalteinrichtung lediglich unter Laborbedingungen zum Einsatz kommt, während eine Auswirkung im tatsächlichen Fahrbetrieb nicht gegeben ist. Somit wirkt sich die vorhandene Abschalteinrichtung nicht zum Nachteil der Klagepartei aus, da diese während der Benutzung des Fahrzeugs im Alltag nicht aktiviert wird. Die Folgen der verletzten Vorschriften betreffen daher allein den Schadstoffausstoß für die Messfahrten unter Laborbedingungen, während diese Vorschriften keine Wirkungen für den Schadstoffausstoß im realen Fahrbetrieb zeitigen.

44

g) Schließlich würde die Anerkennung des geltend gemachten Schadensersatzanspruchs dazu führen, dass die vertragsrechtlichen Risikozuweisungen unterlaufen würden. Der Klagepartei stehen gegenüber seinem Kaufvertragspartner bei einer unterstellten Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs grundsätzlich Gewährleistungsansprüche gemäß § 437 BGB zu. Diese sind als Ausdruck der vertraglichen Risikozuweisung vorrangig gegenüber dem nur hilfsweisen deliktischen Schutz des Vermögens gemäß § 826 BGB. Nachdem das Deliktsrecht insofern nur subsidiär zur Anwendung gelangt, würde mit der Bejahung der Haftung gemäß § 826 BGB die vertragliche Risikozuweisung konterkariert werden, da der Verkäufer bei tatsächlich vorliegender Mangelhaftigkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs voraussichtlich wiederum Regress bei der Beklagten nehmen könnte. Dieses Dreiecksverhältnis mit der Notwendigkeit der Geltendmachung der gegenüber dem jeweiligen Vertragspartner bestehenden

Ansprüche würde durch die Annahme einer Direkthaftung der Beklagten gegenüber der Klagepartei außer Kraft gesetzt, ohne dass hierfür ein sachlicher Grund ersichtlich ist.

45

h) Letztlich liegt auch kein Schaden vor, da nicht, jedenfalls nicht hinreichend konkret, erkennbar ist, dass dem Fahrzeug die Entziehung der Betriebserlaubnis drohen würde (so auch OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19; OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 29.05.2020, 5 U 4360/19).

46

i) Das Gericht kann sich insofern auch nicht den Ausführungen des Landgerichts Stuttgart im Urteil vom 17.01.2019, Az. 23 O 178/18, abrufbar in juris, anschließen (so auch OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, 5 U 1670/18; OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 13.02.2020, 5 U 3382/19).

47

j) Insgesamt liegen daher die Voraussetzungen des § 826 BGB nicht vor. Ein Anspruch gem. § 826 BGB ist nach alledem nicht gegeben.

III. -§§ 823 Abs. 2 BGB, 263 StGB-

48

Ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB besteht aus den genannten Gründen ebenfalls nicht (so auch OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 29.05.2020, 5 U 4360/19).

49

Eine erforderliche vorsätzliche Täuschung kann nicht angenommen werden.

IV. -§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV

50

Auch ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ist nicht gegeben.

51

1. Eine Schadensersatzpflicht scheidet aus, da das harmonisierte Typengenehmigungsrecht, insbesondere die Vorschriften über die Übereinstimmungsbescheinigung, keine Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB darstellen.

52

Eine Norm ist nur dann ein Schutzgesetz i.S.v. § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie nach ihrem Zweck und Inhalt zumindest auch den Schutz des Einzelnen oder einzelner Personengruppen gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts bezweckt. Dabei kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz wegen der behaupteten Verletzung zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personengruppen gewollt oder jedenfalls auch gewollt hat (vgl. BGH, NJW 2015, 2737 ff.; NJW 2012, 1800 ff.).

53

Das Europäische Typengenehmigungsrecht sowie die Vorschriften über die Übereinstimmungsbescheinigung sind im Interesse der Allgemeinheit erlassen worden, bezwecken aber keinen individuellen Vermögensschutz des einzelnen Fahrzeugherstellers.

54

Die für die Anwendung des § 823 Abs. 2 BGB erforderliche drittschützende Wirkung zugunsten des Klägers liegt damit nicht vor.

55

Die Bestimmungen der EG-FGV sind damit keine Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (vgl. auch OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 25.05.2020, 5 U 3385/19, zum Motortyp OM 651).

56

2. Zudem liegt auch kein Verstoß gegen § 27 EG-FGV vor, da das Fahrzeug bei Abschluss des Kaufvertrages unstreitig mit einer formell gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen war (vgl. auch OLG Nürnberg, Hinweis nach § 522 ZPO vom 25.05.2020, 5 U 3385/19).

V. -§ 831 BGB-

57

Voraussetzung wäre die Verwirklichung des Tatbestandes des § 263 StGB. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen hierzu entsprechend Bezug genommen. Auch ein Anspruch aus § 831 BGB ist demnach nicht gegeben.

VI. -Prüfstandserkennung/Abgasmanipulation-

58

Ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB bzw. § 823 Abs. 2 BGB, § 263 StGB im Hinblick auf den Vortrag der Klagepartei zum Vorliegen einer Prüfstandserkennung bzw. Abgasmanipulation ist nicht gegeben. Die Darstellung des Klägers lehnt sich an den sog. VW-Abgasskandal mit dem Dieselmotor EA189 an, welcher die Beklagte entgegengetreten ist und die Verwendung einer den Prüfstandsbetrieb erkennenden Motorsteuerung in ihren Fahrzeugen in Abrede gestellt hat.

59

Im Hinblick auf die ins Feld geführte „Aufwärmstrategie“ und die „Lenkwinkelerkennung“ werden diese nicht bei Fahrzeugen der Beklagten, sondern bei solchen der Marke Audi diskutiert.

60

Ein Sachverständigengutachten zur Behauptung der Klagepartei, dass hier ein dem EA189-Motor vergleichbarer Fall vorliege, die Motorsteuerung also so programmiert gewesen sei, dass sie den Fahrzeugbetrieb auf einem Prüfstand erkenne und die Abgasbehandlung so steuere, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte für den Stickoxid-Ausstoß eingehalten würden, ist nicht angezeigt.

61

Zwar darf der Kläger im Rechtsstreit auch solche Tatsachen behaupten, über deren Vorliegen er kein sicheres Wissen hat und ein solches auch nicht erlangen kann. Eine Partei kann deshalb genötigt sein, eine von ihr nur vermutete Tatsache zu behaupten und unter Beweis zu stellen (BGH, NJW-RR 2015, 829). Allerdings ist ein solches prozessuales Vorgehen dann unzulässig, wenn die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhaltes willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt, was nur dann angenommen werden darf, wenn es an jeglichen tatsächlichen Anhaltspunkten für die Richtigkeit der betreffenden Behauptung fehlt (BGH, NJW-RR 2015, 829; BGH, NJW-RR 2004, 337).

62

Insofern fehlt es an jeglichen tatsächlichen Anhaltspunkten dafür, dass eine vergleichbare Steuerung wie beim EA189-Motor des ... gegeben ist. Der Kläger hat solche nicht aufgezeigt oder diese sind auch sonst in keiner Weise erkennbar (zum Ganzen: OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, 5 U 1670/18).

VII. -Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung-

63

Das Gericht ist der Überzeugung, dass es der Klagepartei hier bereits nicht gelungen ist, substantiiert und in einer einer Beweisaufnahme zugänglichen Art und Weise darzutun, dass es sich bei der monierten Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung tatsächlich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der oben aufgezeigten Grundsätze („Thermofenster“) handelt.

64

Die Beklagte stellt nicht in Abrede, dass sich in dem Pkw der Klagepartei eine Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung befindet. Sie hat aber substantiiert und nachvollziehbar dargelegt, dass diese Kühlmittel-Temperatur-Regelung in beiden Fallgruppen, also sowohl auf dem Prüfstand, als auch im Straßenbetrieb aktiviert sei. Die Aktivierung sei auch unverzichtbar, um den Motor vor Beschädigungen zu schützen („Gefahr der Versottung in Gestalt der Kondensation von Abgasbestandteilen an den zu kühlenden Innenwänden des abgasrückführenden Rohres“). Ein Verstoß gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 läge somit unter keinem Gesichtspunkt vor. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 würde nur solche

Konstruktionsteile „pönalisieren“, die ausdrücklich zwischen dem Betrieb auf dem Prüfstand und dem normalen Fahrzeugbetrieb auf der Straße unterscheiden. Die hier verwendete „Technik“ erzeugt hingegen auf dem Prüfstand und im Straßenbetrieb in gleicher Weise niedrige Kühlmitteltemperaturen und hiermit verbunden niedrigere Motortemperaturen. Es liegt somit entgegen den rein pauschalen Behauptungen der Klagepartei gerade kein Mechanismus vor, der erkennt, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im Straßenbetrieb betrieben wird.

65

Spätestens auf Grund dieses substantiierten und nachvollziehbaren Vortrages der Beklagten, der über deren Darlegungslast erheblich hinausgehen dürfte, wäre es an der Klagepartei gewesen, substantiiert darzulegen und zu beweisen, dass es sich bei der von der Beklagten verwendeten Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung um eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 handelt; dass das entsprechende Konstruktionsteil (bzw. die entsprechende Software) also in seiner Wirkungsweise zwischen dem Betrieb auf dem Prüfstand und dem normalen Straßenbetrieb unterscheidet und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems insoweit im normalen Fahrzeugbetrieb verringert wird (Stickoxidausstoß).

66

Entgegen der Auffassung der Klagepartei kamen zu ihren Gunsten nicht die Grundsätze der sogenannten sekundären Darlegungs-/Behauptungslast zum tragen. Zwar trifft den Bestreitenden nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs eine sekundäre Darlegungslast dann, wenn die beweisbelastete Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen hat, während der Gegner alle wesentlichen Tatsachen kennt und ihm detaillierte Angaben zuzumuten sind. Für die Frage der Zumutbarkeit ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Beibringungsgrundsatz nicht ausgehöhlt werden darf, nachdem es zunächst dem Beweisbelasteten obliegt, die ihm günstigen Umstände in der erforderlichen Tiefe darzulegen. Die Grundsätze der sekundären Darlegungslast reduzieren nicht bereits die allgemeinen Anforderungen an die Substantiierung der primären Darlegung des Anspruchstellers auf die allgemeine Behauptung der maßgebenden Tatbestandsmerkmale. Dem Autohersteller ist es grundsätzlich nicht zuzumuten, auf die bloße pauschale Behauptung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung hin im Einzelnen darlegen zu müssen, welche konkreten Abschalteneinrichtungen ein bestimmter Motor enthält und warum diese gegebenenfalls für notwendig gehalten werden, um den Motor vor Beschädigungen oder Unfällen zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Eine solche Sichtweise würde den Beibringungsgrundsatz aushöhlen und dem beklagten Autohersteller eine der Zivilprozessordnung fremde allgemeine Aufklärungspflicht auferlegen. Vorliegend fehlt es somit bereits an der Grundlage für die Anwendung des Rechtsinstituts der sekundären Behauptungslast, der klägerischen Darlegung der konkreten Betroffenheit des im Streit stehenden Fahrzeugs, so dass die Forderung der Klagepartei nach einer Offenlegung der sich aus dem internen Unternehmensbereich der Beklagten ergebenden technischen Daten betreffend das Emissionsverhalten des Fahrzeugs zu einer rechtlich nicht gebotenen Umkehr der Darlegungslast führen würde.

67

Die Klagepartei traf somit die volle Darlegungs- und Beweislast. Dieser ist sie auch nach der Überzeugung des Gerichts nicht gerecht geworden. Der Vortrag der Klagepartei stellt sich im Ergebnis als Behauptung ins Blaue hinein dar. Entscheidend ist hierbei, dass es der Klagepartei nicht gelingt darzulegen, aufgrund welcher Untersuchungen bzw. Feststellungen hinsichtlich ihres Pkw sich ergeben haben soll, dass die in diesem vorhandene Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung tatsächlich eine Unterscheidung zwischen dem Betrieb auf dem Prüfstand und dem normalen Straßenbetrieb trifft und somit als unzulässig im Sinne der VO (EG) 715/2007 angesehen werden muss. Die Klagepartei belässt es vielmehr bei der nicht ausreichenden Berufung auf Berichte in der Presse, pauschalen Behauptungen bzw. Vermutungen und nicht relevanten Verweisen auf die von dem Volkswagenkonzern verwendete sogenannte „Schummelsoftware“ in dem Motor EA 189. Dies genügt den Anforderungen an einen substantiierten Sachvortrag nicht. Bei der Beklagten ist die individuelle technische Konfiguration von der jeweils verbauten Motorvariante und teilweise sogar vom Absatzmarkt für die betreffenden Fahrzeuge abhängig. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus den weiteren Ausführungen der Klagepartei, dass das System so konditioniert sei, dass das Fahrzeug sehr wohl zwischen dem Prüfstand und dem allgemeinen Straßenbetrieb unterscheide und es infolge dessen zu unterschiedlichen Abgasrückführungen komme. Sie ist wiederum aber nicht in der Lage belastbar darzutun,

wer dies (und wie) in dem betroffenen Fahrzeug tatsächlich festgestellt haben will. Bei genauerer Betrachtung stellen sich die entsprechenden Behauptungen der Klagepartei vielmehr ebenfalls als rein pauschale Behauptungen ins Blaue hinein dar. Der Sachverhalt soll erst durch ein Sachverständigengutachten ermittelt werden. Dies stellt einen unzulässigen Ausforschungsbeweis dar (Zöller/Greger, ZPO, 32. Aufl., § vor § 284, Rn. 8d).

68

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung kann somit hier schon nicht als unzulässige Abschaltvorrichtung angesehen werden.

69

Unabhängig von den obigen Ausführungen des Gerichts wäre aber vorliegend keinesfalls von einer entsprechenden sittenwidrigen Handlung der Beklagten auszugehen. Das Gericht verweist insoweit vollumfänglich auf die Ausführungen bezüglich des in dem Pkw der Klagepartei ebenfalls vorhandenen „Thermofensters“. Auch im Falle der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung wäre es an der Klagepartei gewesen darzulegen und zu beweisen, dass auf Seiten der Beklagten die Erkenntnis eines möglichen Gesetzesverstößes (EG) 715/2007) zumindest in Form eines billigen Inkaufnehmens vorhanden war (zur Darlegungs- und Beweislast siehe Palandt/Sprau, BGB, 78. Auflage, § 826 Rn. 8). Diesbezüglicher belastbarer Vortrag ist von Seiten der Klagepartei ebenfalls nicht erfolgt. Die Beklagte hat vielmehr wiederum substantiiert und nachvollziehbar dargetan, weshalb sie keinerlei Bedenken gegen die Zulässigkeit der von ihr verwendeten Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung hegen musste.

70

Unter Berücksichtigung der dargelegten, aus den Gesamtumständen erkennbaren Bewusstseinslage der Beklagten fehlt es daher mangels feststellbaren sittenwidrigen Handelns bereits in subjektiver Hinsicht an der Tatbestandsmäßigkeit im Sinne des § 826 BGB.

71

Eine Haftung der Beklagten aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB ist ebenfalls nicht gegeben. So fehlt es zumindest am Vorsatz. Wie oben bereits mehrfach ausgeführt, stellt die Annahme der Beklagten, dass es sich bei der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nicht um unzulässige Abschalteinrichtungen handelt, jedenfalls zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs eine zulässige Auslegung des Gesetzes dar, so dass die Verantwortlichen nicht mit dem Vorsatz handelten, die Klägerin über eine Eigenschaft des Fahrzeugs zu täuschen und ihr dadurch einen Vermögensschaden zuzufügen.

(so auch: OLG Koblenz Urt. v. 18.5.2020 – 12 U 2149/19, BeckRS 2020, 9935 Rn. 25-34, beck-online)

B.

72

Ein Anspruch auf Zinsen, Feststellung von Annahmeverzug und Ersatz der vorgerichtlichen Anwaltskosten ist schon mangels Hauptsacheanspruchs nicht gegeben.

C.

73

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 91 Abs. 1 S. 1 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1, S. 2 ZPO.