LG Coburg, Endurteil v. 23.03.2021 – 11 O 548/20

Titel:

Schadensersatz, Fahrzeug, Kaufpreis, Rechtsanwaltskosten, Eingruppierung, PKW, Herausgabe, Widerspruch, Schadenersatz, Kenntnis, Feststellungsinteresse, Zustimmung, Auflagen, Schutzgesetz, vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, kein Anspruch, Kausalitätsnachweis, Parteivernehmung, Täuschung, Kaufmotive, innerstädtische Fahrverbote, Beweislast, Rückrufverfahren

Schlagworte:

Schadensersatz, Fahrzeug, Kaufpreis, Rechtsanwaltskosten, Eingruppierung, PKW, Herausgabe, Widerspruch, Schadenersatz, Kenntnis, Feststellungsinteresse, Zustimmung, Auflagen, Schutzgesetz, vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, kein Anspruch, Kausalitätsnachweis, Parteivernehmung, Täuschung, Kaufmotive, innerstädtische Fahrverbote, Beweislast, Rückrufverfahren

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Urteil vom 29.09.2021 – 8 U 52/21
BGH, Urteil vom 25.06.2025 – VIa ZR 449/21

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.

3. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1
Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen des Kaufs eines nach dem Vortrag des Klägers vom sogenannten „Abgasskandal“ betroffenen Dieselfahrzeugs.

2
Die Kläger erwarb am 29.10.2015 bei der Firma ...; … einen Pkw BMW X1 XDRIVE 18D mit einem Kilomerterstand von 31.500 km zum Kaufpreis von 33.950,00 EUR (Anlage KA2).

3
In dem Fahrzeug ist ein Motor mit der internen Typenbezeichnung der Beklagten „N47“, Abgasnorm Euro 5 verbaut, der von der Beklagten entwickelt und hergestellt wurde. Der Kaufpreis wurde vom Kläger über einen Kredit finanziert.

4
Die nach Bekanntwerden der bei den Motoren der V. AG der Baureihe EA189 vorliegenden Softwareprogrammierung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beim KBA in Auftrag gegebenen Untersuchungen zu Motoren verschiedener Hersteller und Motortypen zur Prüfung möglicher unzulässiger Abschalteinrichtungen erstreckte sich auch Fahrzeuge der Beklagten. Zu den untersuchten Fahrzeugen gehört auch ein Fahrzeug mit dem streitgegenständlichen Grundmotor N47 der Emissionsklassen EU5. Ergebnis der Untersuchung war, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt werden konnten (Bericht der Untersuchungskommission, Anlage KC3).

5
Der Kläger behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien Abschalteinrichtung verbaut, die im Sinne von Artikel 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringere. Insbesondere sei eine unzulässige temperaturgesteuerte Abschaltvorrichtung (sogenanntes „Thermofenster“) verbaut. Zudem komme eine Fahrzykluserkennung zum Einsatz. Diese nehme Einfluss auf die Abgasreinigung und führe dazu, dass das Fahrzeug nur im

Prüfstand die Abgasreinigung so steuere, dass die relevanten Abgaswerte eingehalten würden, während dies im realen Straßenverkehr nicht der Fall sei. In der Folge würden die Grenzwerte, insbeondere für NOx, außerhalb des NEFZ massiv überschritten. Eine weitere Manipulation des Motors liege darin, dass die sogenannte On-Board-Diagnose (OBD) so programmiert sei, dass das System keine Fehler der Abgasreinigung feststelle, obwohl objektiv gesehen die Werte der NOx-Sonden einen deutlich zu hohen Wert zeigten.

6
Der Kläger meint, die Beklagte habe ihre Kunden vorgespiegelt, dass das Fahrzeug bzw. dessen Motor den gesetzlichen Vorschriften entspreche und mangelfrei sei. Der Kläger trägt vor, in Kenntnis der unzulässigen Abschalteinrichtungen hätte er das Fahrzeug nicht gekauft. Er habe ein wertstabiles, technisch einwandfreies Fahrzeug erwerben wollen, welches verhältnismäßig schadstoffarm sei. Der Kläger habe „hohe Anforderungen an Sparsamkeit, Umweltfreundlichkeit und den Wiederverkaufswert des Fahrzeugs“ gehabt und sei von uneinigeschränkter Nutzbarkeit über die übliche Nutzungsdauer und einer entsprechend der Typgenehmigung erfolgenden Einstufung in die EURO-Norm ausgegangen. Die Beklagte habe hingegen vom Einbau der Abschalteinrichtungen in das streitgegenständliche Fahrzeug Kenntnis gehabt, ihr Vorstand sei in die entsprechenden Vorgänge eingeweiht gewesen. Nach Auffassung des Klägers hafte die Beklagte daher unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung gemäß § 826 BGB beziehungsweise aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB bzw. RL 2007/46/EG, VO 715/2007, §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV. Der Schaden des Klägers bestehe im Abschluss des für ihn nachteiligen Vertrages, so dass die Beklagte im Wege der Naturalrestitution verpflichtet sei, ihn so zu stellen, wie er ohne Vertragsschluss gestanden hätte.

7
Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 30.280,72 nebst Zinsen aus Euro 30.280,72 hieraus in Höhe von 5 % Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 10.08.2020 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typs BMW X1, …

2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 6.451,43 Deliktszinsen zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typs BMW X1, …

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Antrag genannten Fahrzeugs seit dem 27.07.2020 in Verzug befindet.

4. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von Euro 1.698,13 vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

8
Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

9
Die Beklagte ist der Auffassung, dass der Kläger schon nicht hinreichend substantiiert vorgetragen habe, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut sei. Hierfür gäbe es keine greifbaren Anhaltspunkte, zumal das Fahrzeug von keinerlei belastenden Bescheiden des Kraftfahrtbundesamtes, insbesondere nicht von einem Rückruf, betroffen sei. Für das Fahrzeug existiere auch kein „freiwilliges“ Softwareupdate. Der Kläger müsse nach der obergerichtlichen Rechtsprechung jedenfalls greifbare Anhaltspunkte dafür vortragen, dass der streitgegenständliche Motor von einer Abschalteinrichtung betroffen sei. Derartige Anknüpfungstatsachen seien bei den streitgegenständlichen Motor nicht gegeben bzw. vorgetragen. Hierbei sei auch zu berücksichtigen, dass in der vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebenen Untersuchung für den streitgegenständlichen Motor gerade keine unzulässigen Manipulationen bei der Abgasbehandlung festgestellt worden seien. Die Beklagte führt aus, der streitgegenständliche Motor enthalte keine unzulässigen Abschalteinrichtungen. Das Fahrzeug sei voll funktionsfähig und mit einer wirksamen EG-Typgenehmigung versehen. Ein wirtschaftlich nachteiliger Vertragsabschluss liege daher bereits nicht vor.

Die Beklagte habe den Kläger mithin auch nicht über verkehrswesentliche Eigenschaften des Fahrzeuges oder über dessen Umweltfreundlichkeit getäuscht. Die vorgetragenen Motive und (Fehl-)Vorstellungen des Klägers beim Kauf des Fahrzeugs bestreitet die Beklagte.

10
Hinsichtlich des weiteren Sachvortrags der Parteien wird auf die wechselseitig eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen sowie die Sitzungsniederschrift vom 05.03.2021 Bezug genommen. Das Gericht hat den Kläger informatorisch angehört. Hinsichtlich des Ergebnisses wird ebenfalls auf die Sitzungsniederschrift vom 05.03.2021 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

11
Die zulässige Klage ist unbegründet.

I.

12
Das Landgericht Coburg ist örtlich und sachlich zuständig. Ob bezüglich des Feststellungsantrages das erforderliche Feststellungsinteresse vorliegt, kann angesichts der vollumfänglichen Unbegründetheit der Klage dahinstehen.

II. Hauptantrag

13
Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Schadenersatz aus §§ 826, 31, 249 Abs. 1 BGB bzw. aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz zu. Es kann vorliegend dahingestellt bleiben, ob es sich bei den klägerseits vorgetragenen technischen Eigenschaften der Motorsteuerung jeweils um unzulässige Abschalteinrichtungen im Sinne des Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung EG Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.06.2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge handelt. Insbesondere bedarf es keiner Entscheidung, ob der Sachvortrag der Klägerseite – auch im Hinblick darauf, dass er im Widerspruch zu den Ergebnissen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ steht – weiterer Substantiierung bedurft hätte.

14
Es fehlt vorliegend nämlich bereits an der von dem Kläger zu beweisenden Kausalität des Verhaltens der Beklagten für den von ihm behaupteten Schaden, welcher im Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs liegen soll. Für die Kausalität besteht nämlich kein Anscheinsbeweis, keine Beweislastumkehr oder sonstige Beweiserleichterung, sondern es gilt der Beweismaßstab des § 286 ZPO (vgl. BGH, NJW 2007, 2693 Rdnr. 41; NJW-RR 2013, 1451; Palandt, BGB, 78. Auflage 2019, § 826 Rdnr. 18). Insbesondere kommen dem Geschädigten im Rahmen des § 826 BGB bzw. im Rahmen sonstiger deliktischer Haftung nicht die Beweiserleichterungen zugute, die bei Ansprüchen wegen der Verletzung vertraglicher Hinweis- oder Beratungspflichten gelten (OLG München, Urteil vom 27.04.2020, 21 U 3683/19; Landgericht Coburg, Urteil vom 19.11.2020, 21 O 289/20).

15
Unter Zugrundelegung dieses Maßstabes hat der Kläger nicht bewiesen, dass er das in Rede stehende Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er von den von ihm als unzulässig bezeichneten technischen Einrichtungen der Motorsteuerung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses Kenntnis gehabt hätte. Der Kläger lässt zwar vortragen, in Kenntnis der behauptet unzulässigen Abschalteinrichtungen hätte er das Fahrzeug nicht gekauft. Die Beklagte, die hierüber über keine eigenen Erkenntnisse verfügt, hat jedoch zulässigerweise die Kaufmotive bzw. die Vorstellungen des Klägers beim Erwerb des Fahrzeuges bestritten. Der Kläger hat zum Beweis der Tatsache, dass er das Fahrzeug in Kenntnis der behaupteten technischen Vorrichtungen nicht gekauft hätte, seine Vernehmung als Partei angeboten. Mangels Zustimmung des Gegners war eine Parteivernehmung nach § 447 ZPO aber nicht zulässig.

16

Das Gericht hat den Kläger allerdings hierzu informatorisch angehört, um sich einen persönlichen Eindruck zu verschaffen und die individuellen Erklärungen des Klägers bei der Beurteilung der Kausalität berücksichtigen zu können (OLG München, Urteil vom 27.04.2020, 21 U 3683/19).

17
Der Kläger führte hierbei aus, er fahre mit seiner Frau oft nach Stuttgart bzw. Hamburg. Dort gebe es das Problem, dass sogenannte Umweltmessungen stattfänden und Umweltzonen eingerichtet seien. Er habe sich letztlich für das streitgegenständliche Fahrzeug entschieden und sein Vorgängerfahrzeug, einen Diesel der Euro-Norm 4 abgeschafft, weil er befürchtet habe, dass er irgendwann nicht mehr in die Städte hineinfahren dürfe. Der Verkäufer des streitgegenständlichen Fahrzeuges habe seinerzeit empfohlen, anstelle des ehemaligen Euro-4-Fahrzeuges ein neueres Fahrzeug, das die Auflagen in den Städten erfülle, anzuschaffen. Der Verkäufer habe damals gesagt, mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei man „sicher für die Zukunft“, wobei hiermit die angesprochenen Fahrverbote gemeint gewesen seien. Das sei der Grund gewesen, das Fahrzeug zu kaufen, Nachdem nunmehr von innerstädtischen Fahrverboten teilweise schon Fahrzeuge der Euro-Norm 6 betroffen seien, fürchte der Kläger, mit seinem Fahrzeug bald nicht mehr in Innenstädte fahren zu dürfen.

18
Unter Zugrundelegung dieser Angaben des Klägers ist der Nachweis der Kausalität einer behaupteten Täuschung der Beklagten über behauptet unzulässiger Abschalteinrichtungen für den Vertragsschluss zur Überzeugung des Gerichts nicht geführt. Die in der Klageschrift geschilderten technischen Einrichtungen hätten zur Überzeugung des Gerichts für die Willensbildung des Klägers im Zusammenhang mit dem Abschluss des Kaufvertrages möglicherweise gar keine maßgebliche oder gar überwiegende Rolle gespielt. In der Klageschrift wird, offenbar mit Mustertextbaustein ohne Individualbezug, vorgetragen, der Kläger habe „hohe Anforderungen an Sparsamkeit, Umweltfreundlichkeit und den Wiederverkaufswert des Fahrzeuges“ gehabt und sei davon ausgegangen, er erwerbe ein Fahrzeug, das die gesetzlichen Schadstoffgrenzen unter allen normalen Fahrbedingungen jedenfalls im Mittel einhalte. Nach den Angaben des Klägers im Rahmen informatorischer Anhörung spielten bei der Kaufentscheidung hingegen gerade die in den letzten Jahren in deutschen Innenstädten verhängten Fahrverbote für Kraftfahrzeuge einer bestimmten Emissionsklasse eine Rolle. Der Kläger hatte aufgrund behaupteter Äußerungen des Verkäufers, Firma … die Erwartung, er könne mit einem Fahrzeug der Abgasnorm Euro 5 auch in Zukunft ohne Einschränkungen in Innenstädte fahren. Die Erwartung, bezüglich solcher Fahrverbote „sicher für die Zukunft“ zu sein, sei der Grund gewesen, das Vorgängerfahrzeug abzuschaffen und das streitgegenständliche Fahrzeug zu kaufen. Die Erwartung des Klägers hat sich – nachdem gerichtsbekannt Euro-5 Fahrzeuge jedenfalls temporär bestimmte Innenstadtbereich mancher Städte nicht befahren dürfen – nicht erfüllt. Es ist daher jedenfalls nicht fernliegend, dass gerade dieser Umstand dazu geführt hat, dass der Kläger nunmehr seine damalige Kaufentscheidung in Frage stellt. Innerstädtische Fahrverbote für Fahrzeuge einer bestimmten Abgasnorm sind aber gerade nicht auf von Klägerseite behaupteten technischen Einrichtungen des konkreten Fahrzeugs zurückzuführen, sondern darauf, dass der Motor (nur) der Abgasnorm Euro 5 zugehört. Mit anderen Worten: Dass der Kaufgegenstand für den Kläger möglicherweise nicht voll brauchbar ist und es sich bei dem Kaufvertrag dann um einen für den Kläger nachteiligen Vertrag handelte, beruht nicht auf – behaupteten – Täuschungen der Beklagten, sondern auf der dem Kläger im Jahr 2015 gegebenen Information, mit einem Euro-5 Fahrzeug auch in der Zukunft „sicher“ zu sein. Diese vom Verkäufer stammende Information ist der Beklagten aber nicht zuzurechnen.

19
Davon, dass der Kläger das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn ihm die von ihm behaupteten technischen Einrichtungen der Motorsteuerung bekannt gewesen wären, kann sich das Gericht aufgrund dieses Vorbringens jedenfalls nicht mit der erforderlichen Sicherheit überzeugen. Von den in der Klageschrift geschilderten Kaufmotiven war in der informatorischen Anhörung des Klägers keine Rede. Es ist nach dem Vorbringen des Klägers jedenfalls nicht auszuschließen, dass die beschriebenen technischen Einrichtungen für ihn keine besondere Relevanz gehabt hätten, sofern nur das Fahrzeug aufgrund seiner Eingruppierung in die Schadstoffklasse Euro 5 nicht von innerstädtischen Fahrverboten erfasst ist. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass das Fahrzeug von keinerlei belastenden Bescheiden des KBA betroffen ist. Der Kläger lässt zwar unsubstantiiert und ohne Beweisantritt zu „von der Beklagten angebotenen/im amtlichen Rückruf angeordneten Softwareupdates“ vortragen. Es handelt sich aber ersichtlich um Vorbringen, welches keinen Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug hat. Es wird noch nicht einmal differenziert zwischen

einem amtlichen Rückruf und einem „freiwilligen“ Update. Angesichts des Vortrags der Beklagten, es gebe weder behördliche noch freiwillige Rückrufe, der Tatsache, dass der Kläger selbst im Rahmen informatorischer Anhörung angab, dass es hinsichtlich der Motorsteuerung kein Update gegeben habe und angesichts der diesbezüglichen Beweisfälligkeit des Klägers ist davon auszugehen, dass das Fahrzeug keinen Rückrufen unterliegt.

20
Auch unter Berücksichtigung des schriftsätzlichen Vortrags des Klägers, es drohe ihm das Risiko des Entzugs der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs, kann nicht angenommen werden, der Kläger hätte das Fahrzeug in Kenntnis behaupteter Abschalteinrichtungen nicht gekauft, da dieses Risiko zur Überzeugung des Gerichts bei dem streitgegenständlichen Motor gerade nicht besteht, jedenfalls aber nicht ausreichend dargetan ist. Der Motortyp war bereits Gegenstand behördlicher Überprüfung durch unabhängige Gutachter. Entsprechend dem Ergebnis dieser Überprüfungen wurden keinerlei belastenden Bescheide des Kraftfahrbundesamtes erlassen. Dass solche in Zukunft zu erwarten seien, ist jedenfalls vor dem Hintergrund der behördlich bereits durchgeführten Überprüfungen nicht schlüssig dargetan. Im übrigen wäre zu berücksichtigen, dass statt der unbedingten und endgültigen Stillegung des Fahrzeuges bei Vorliegen der klägerseits behaupteten Eigenschaften des Fahrzeugs ohnehin von Seiten der zuständigen Behörden eine technische Nachbesserung als milderes Mittel zur Herstellung eines gesetzeskonformen Zustandes in Betracht gezogen werden müsste (OLG München, a.a.O.)

21
In der Gesamtschau aller Umstände kann das Gericht damit keine Überzeugung gewinnen, dass für den Kläger die Kenntnis von der Betroffenheit des Fahrzeugs von den behaupteten technischen Einrichtungen eine relevante Bedeutung für seinen Kaufentschluss gehabt hätte, ihn mithin vom Erwerb des Wagens abgehalten hätte, den er bis heute nutzt. Behördliche oder „freiwillige“ Rückrufe gibt es nicht. Einschränkungen aufgrund innerstädtischer Fahrverbote sind der Beklagten nicht zuzurechnen. Der Kausalitätsnachweis ist mithin nicht geführt.

22
Aufgrund der Angaben des Klägers im Rahmen informatorischer Anhörung bestand auch kein Erfordernis der Anordnung einer Parteivernehmung nach § 448 ZPO. Unabhängig von der Frage, ob die Voraussetzung einer „gewissen Wahrscheinlichkeit“ für die zu beweisende Tatsache (sog. Anbeweis) vorliegend überhaupt angenommen werden könnte, war eine Vernehmung jedenfalls im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung unter Berücksichtigung des zu erwartenden Überzeugungswertes der Aussage vor dem Hintergrund bereits durchgeführter informatorischer Anhörung nicht anzuordnen.

III. Annahmeverzug, Nebenforderungen

23
Im Hinblick auf obiger Ausführungen besteht auch kein Anspruch auf Zinsen, kein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten und auch der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges ist unbegründet.

IV. Nebenentscheidungen

24
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 Satz 1 und 2 ZPO.