

Titel:

Schadensersatzanspruch, Sittenwidrigkeit, Abschaltvorrichtung, Thermofenster, Beweislast, Täuschung, Annahmeverzug

Schlagworte:

Schadensersatzanspruch, Sittenwidrigkeit, Abschaltvorrichtung, Thermofenster, Beweislast, Täuschung, Annahmeverzug

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 26.11.2021 – 3 U 350/21

OLG Bamberg, Beschluss vom 10.01.2022 – 3 U 350/21

BGH, Urteil vom 13.08.2025 – VIa ZR 200/22

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 31.434,00 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger macht im Zusammenhang mit dem sog. „VW-Abgasskandal“ wegen eines PKW-Kaufs Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte als Herstellerin des in das Fahrzeug verbauten Motors geltend.

2

Der Kläger erwarb am 24.03.2017 bei der ... in ... einen Pkw ... (Neuwagen) zum Preis von 40.300,00 € (Anlage K 1). Das Fahrzeug ist mit dem von der Beklagten entwickelten und hergestellten Dieselmotor ... ausgestattet. Bei diesem handelt es sich um das Nachfolgemodell des ebenfalls von der Beklagten entwickelten und hergestellten Motors

3

Das Fahrzeug verfügt über eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC). Das Fahrzeug durfte im Straßenverkehr genutzt werden und wurde von dem Kläger auch genutzt. Maßnahmen seitens des Kraftfahrt-Bundesamtes sind in Hinblick auf diesen Motortyp bislang nicht ergriffen worden, insbesondere existiert für das streitgegenständliche Fahrzeug kein amtlicher Rückrufbescheid. Die EG-Typengenehmigung ist bislang nicht entzogen.

4

Am 24.08.2021 hatte das Fahrzeug der Klägers einen Kilometerstand von 70.420 km (Sitzungsniederschrift vom 26.08.2021, Seite 2/Bl. 250 d.A. Band II).

5

Der Kläger behauptet, der Dieselmotor des streitgegenständlichen Fahrzeugs verfüge über eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der VO (EG) 715/2007.

6

Die von der Beklagten entwickelte und verbaute Software steuere die Abgasrückführung in verschiedenen Modi. Anhand des Lenkwinkels, der Temperatur und der Zeiterfassung erkenne das Fahrzeug, ob der Prüflauf nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfahren werde und aktiviere einen

speziellen Betriebsmodus, wodurch auf dem Prüfstand geringere Kohlenstoffdioxid- und Stickoxidwerte gemessen würden als unter den realen Fahrbedingungen im Straßenverkehr.

7

Die Motorsteuerungssoftware erfasse hierbei die Umgebungstemperatur, wobei bei Temperaturen außerhalb des Bereiches 20° bis 30° Celsius die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems sinke und so die Stickoxide stiegen. Dies führe zu einer Erhöhung der Emissionen über das zulässige Maß hinaus.

8

Auch wirke sich diese Abschaltvorrichtung auf den SCR-Katalysator aus, so dass durch die Software auch die Zufuhr von Harnstofflösung („Adblue“) im normalen Fahrbetrieb verringert oder ganz ausgesetzt werde und wiederum Stickoxidemissionen erheblich anstiegen und die Voraussetzungen des Schadstoffausstoß für die einschlägige EG-Typengenehmigung nicht eingehalten würden.

9

Weiterhin schalte die Software ab einer bestimmten Drehzahl die Abgasreinigung und den SCR-Katalysator vollständig ab bzw. reduziere dessen Leistung, sodass es in der Folge zu einem unzulässigen Anstieg der Stickoxidemissionen komme.

10

Die Beklagte habe diese Einschränkung der Abgasnachbehandlung bewusst verschwiegen und dies auch im Genehmigungsverfahren nicht ausdrücklich offengelegt.

11

Der Kläger meint, der Einsatz der oben genannten Mechanismen stelle eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Er hätte das streitgegenständliche Fahrzeug nie erworben, wenn er gewusst hätte, dass das Fahrzeug nicht den gesetzlichen Vorschriften entspricht, vollständig mangelfrei ist und ohne spätere zusätzliche Maßnahmen am Straßenverkehr teilnehmen kann, da Zulassung und Typengenehmigung erschlichen worden seien.

12

Da die Beklagte das streitgegenständliche Fahrzeug in den Verkehr gebracht und dabei die gesetzeswidrige Softwareprogrammierung verschwiegen habe, stehe ihm insbesondere aus §§ 826, 31 BGB ein Schadensersatzanspruch zu. Der Kläger sei so zu stellen, als hätte er den Kaufvertrag nicht geschlossen. Folglich habe der Kläger einen Anspruch gegen die Beklagte auf Rückzahlung des Kaufpreises unter Abzug der Nutzungen und gegen Rückgabe des Pkws.

13

Der Kläger beantragte zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 31.434,00 € nebst Zinsen aus Euro 31.434,00 hieraus in Höhe von 5% Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 03.03.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des PKW Typs ..., FIN:
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 6.302,26 Deliktzinsen zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des Pkw Typs ..., FIN:
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Antrag 1. Genannten Fahrzeugs sei dem 03.03.2021 in Verzug befindet.
4. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerpartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von Euro 1.873,06 vorgerichtliche Anwaltskosten freizustellen.

14

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

15

Die Beklagte trägt vor, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer sog. Umschaltlogik zum Einsatz komme. Hierbei sei neben den Tests im Labor auch der reale Fahrbetrieb getestet worden. Insoweit sei das Ergebnis von KBA-Felduntersuchungen bestätigt worden. Hieran ändere auch die Fahrkurvenerkennung nichts, welche an sich nicht unzulässig sei und bereits seit dem Jahr 2016 nicht mehr zur Verwendung käme.

16

Die Beklagte behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug halte die Emissionsgrenzwerte der Abgasnorm EURO 6 ein. Die Abgasrückführung sei im streitgegenständlichen Fahrzeug im Bereich zwischen -24° C bis +70° C vollständig aktiv und nicht etwa gemindert. Der Einsatz des im ... Motor applizierten Thermofensters sei die einzige Möglichkeit, gewisse Bauteile vor Schäden zu schützen. Die Verwendung von Thermofenstern entspreche dem Stand der Wissenschaft und Technik.

17

Die Beklagte trägt weiter vor, dass die „AdBlue Versorgung“ unabhängig davon, ob sich das streitgegenständliche Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im realen Straßenbetrieb befinde, gleich sei. Zudem sei in dem Fahrzeug schon kein SCR-Katalysator mit AdBlue-Einspritzung verbaut. Die Behauptungen der Klägersseite würden ins Blaue hinein erfolgen.

18

Für die Annahme einer sittenwidrigen Schädigung im Sinne des § 826 BGB gebe es daher keine Grundlage. Der Vortrag der Klagepartei hierzu sei bereits unsubstantiiert. Selbst wenn der Einsatz von Thermofenstern gegen europarechtliche Vorgaben verstoßen sollte, begründe eine unzutreffende rechtliche Bewertung von Ausnahmetatbeständen auf Beklagtenseite noch keine Sittenwidrigkeit.

19

Hinsichtlich der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen, auf die Sitzungsniederschrift vom 26.08.2021 (Bl. 249 ff. der Akte) sowie auf den sonstigen Akteninhalt Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

20

Die zulässige Klage hat in der Sache keinen Erfolg.

I.

21

Dem Kläger stehen gegen die Beklagte keine Ansprüche auf Zahlung von Schadensersatz auf Grundlage deliktischer Normen zu und folglich auch kein Anspruch auf Deliktzinsen (§§ 826 Abs. 1 BGB; 823 Abs. 2 BGB iVm 263 StGB bzw. der insoweit weiter denkbaren §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007). Vertragliche Ansprüche scheiden ebenfalls aus, da die Beklagten nicht Vertragspartnerin des Klägers ist.

22

1. Zwar kann im Inverkehrbringen eines Motors, der mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen ist, grundsätzlich eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung liegen, da dies dazu führen kann, dass der Widerruf der Typengenehmigung oder zumindest die Stilllegung des konkreten Fahrzeugs droht. Mit der Inverkehrgabe bringt der Hersteller jedenfalls konkludent zum Ausdruck, dass das Fahrzeug entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, d.h. über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei der Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannter, konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Dies setzt voraus, dass nicht nur die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, sondern auch, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typengenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen Kraftfahrtbundesamtes erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortbestand einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich nicht entspricht. Auch dies bestätigt der Hersteller mit der Inverkehrgabe zumindest konkludent (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19).

23

Im vorliegenden Fall hat der Kläger eine Vielzahl von unterschiedlich ausgeprägten, in der öffentlichen Kritik stehender vermeintlicher Abschaltvorrichtungen aufgeführt, jedoch ohne einen hinreichend konkreten Bezug zu dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug herzustellen. Lediglich soweit der Kläger in spezifizierter Form darauf verweist, dass die Beklagte in ihren Fahrzeugen ein Thermofenster verwende, das sie in sittenwidriger Weise auch in dem hier in Rede stehenden Fahrzeug verbaut habe, und er hieraus den rechtlichen Schluss herleitet, dass es sich insoweit um eine unzulässige Abschaltvorrichtung i. S. d. VO (EG) Nr. 715/2007 handelt, ist sein Sachvortrag in tatsächlicher Hinsicht hinreichend bestimmt (OLG Koblenz (12. Zivilsenat), Urteil vom 06.01.2020 – 12 U 1408/18). Der Kläger hat nicht substantiiert vorgetragen, dass der Motor des streitgegenständlichen PKWs über eine Software entsprechend derjenigen, die in dem Motor ... verbaut ist, und damit über eine illegale Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1, 2 VO (EG) 715/2007 verfügt und die Beklagte damit ein Verhalten (bewusstes Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, dessen technische Gegebenheiten objektiv einer Zulassung des Fahrzeugs entgegenstehen) gezeigt hat, dass auf Klägerseite durch Abschluss eines so nicht gewünschten, wirtschaftlich nachteiligen Vertrages einen subjektiven Schaden verursacht hat (§ 826 Abs. 1 BGB), dass zudem Täuschungscharakter hatte (§ 823 Abs. 2 BGB iVm § 263 Abs. 1 StGB) bzw. dass ein Verstoß gegen europarechtliche Normen (deren drittschützenden Charakter unterstellt) vorliegt (§ 823 Abs. 2 BGB iVm §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007). Folglich war dem Sachvortrag des Klägers zum Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form einer Software der Motorsteuerung mangels Substanz nicht durch Beweiserhebung nachzugehen.

24

2. Grundsätzlich ist es einer Partei nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Punkte zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann. Sie kann deshalb im Einzelfall genötigt sein, eine von ihr nur vermutete Tatsache zu behaupten und unter Beweis zu stellen. Unzulässig wird ein solches Vorgehen aber dann, wenn die Parteien ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts oder die Richtigkeit ihres Vortrags willkürlich Vermutungen „aus Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ anstellt (vgl. etwa BGH, Beschluss vom 16.04.2015 – IX ZR 195/14). So liegt der Fall jedoch hier. Zu dem Sachvortrag des Klägers gibt es keinerlei greifbaren Anhaltspunkte. Hinsichtlich seines Vortrages zu der technischen Funktionsweise der Abgasrückführung und der Erkennung des Prüfstandes sowie dem daran anschließenden unterschiedlichen Wirkungsgrad der Abgasreinigung im Realbetrieb und auf dem Prüfstand des NEFZ beruft sich der Kläger im wesentlichen auf mediale Berichterstattung zu diesem Thema oder Urteile anderer Gerichte. Doch allein der Umstand, dass bei Testungen im Realbetrieb ggf. eine Abweichung der Abgaswerte festgestellt wurde, ist jedoch grundsätzlich irrelevant. Denn es ist allgemein bekannt, dass die realen Abgaswerte nicht unter dem durch die VO (EG) 715/2007 festgelegten Bedingungen zustande kommen und dementsprechend deutlich abweichen können, diese Diskrepanz war dem Ordnungsgeber ausweislich des Erwägungsgrundes Nr. 15 der VO (EG) 715/2007 auch bekannt, in dem dieser ein Bedürfnis für neue Messverfahren formuliert hat. Vor diesem Hintergrund ist auch die Beurteilung der Untersuchungskommission, dass ein Schadstoffausstoß unauffällig sei, nachvollziehbar (vgl. zum Ganzen etwa OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 09.03.2020 – 16a U 296/19). Hinzu kommt, dass die Beklagte das Vorliegen einer illegalen Abschaltvorrichtung insoweit substantiiert in Abrede stellt und dass dem Kläger eine Kenntniserlangung ansonsten nicht unmöglich erscheint, beispielsweise durch Einholung außerprozessualer technischer Stellungnahmen, sodass sich insgesamt der Sachvortrag des Klägers als bloße willkürliche Vermutung „aufs Geratewohl“ bzw. „ins Blaue hinein“ darstellt. Das konkrete Modell des Klägers ist in keinem der von dem Kläger in Bezug genommenen Berichte ausdrücklich erwähnt. Allein die Tatsache, dass die Beklagte in anderen Modellen (möglicherweise) unzulässige Abschaltvorrichtungen verwendet haben könnte, begründet aus prozessualer Sicht keinen „Generalverdacht“ zu deren Lasten, den diese widerlegen müsste. Für eine Beweislastumkehr ist bei der streitgegenständlichen Sachlage kein Raum (so auch OLG München, Beschluss vom 18. Oktober 2019 – 21 U 3241/19 –, juris). Im vorliegenden Fall hat der Kläger eine Vielzahl von unterschiedlich ausgeprägten, in der öffentlichen Kritik stehenden Abschaltvorrichtungen aufgeführt, jedoch ohne einen hinreichend konkreten Bezug zu dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug herzustellen. Lediglich soweit der Kläger in spezifizierter Form darauf verweist, dass die Beklagte in ihren Fahrzeugen ein Thermofenster verwende, das sie in sittenwidriger Weise auch in dem hier in Rede stehenden Fahrzeug verbaut habe, und er hieraus den rechtlichen Schluss herleitet, dass es sich insoweit um eine unzulässige Abschaltvorrichtung i. S. d. VO (EG) Nr. 715/2007

handelt, ist sein Sachvortrag in tatsächlicher Hinsicht hinreichend bestimmt (OLG Koblenz (12. Zivilsenat), Urteil vom 06.01.2020 – 12 U 1408/18).

25

3. Soweit von der Klagepartei vorgetragen wird, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über ein sogenanntes „Thermofenster“, kann aus Sicht des Gerichts letztlich dahingestellt bleiben, ob diese Abschaltvorrichtung unzulässig im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 217/2007 ist, sich die Beklagte somit auf den Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 S. 1 a) VO (EG) 217/2007 berufen kann. Zuletzt kann der Kläger keinen Schadensersatzanspruch aus der Implementierung eines Thermofensters beim Softwareupdate herleiten. Der Kläger hat vorgetragen, dass innerhalb eines definierten Bereichs der Umgebungstemperatur (außerhalb von 10- 32° C) die Abgasnachbereitung eingestellt und – aus seiner Sicht – ein Zustand hervorgerufen werde, der zu einem von den öffentlich-rechtlichen Emissionsvorschriften nicht gedeckten Abgasausstoß führe. Unabhängig von der Frage, ob die Implementierung eines solchen Thermofensters in tatsächlicher Hinsicht objektiv mit den (unions-)rechtlichen Vorschriften vereinbar ist, stellt sich das Inverkehrbringen eines solchermaßen konzipierten Fahrzeugs subjektiv jedenfalls nicht als sittenwidrige Handlung der Beklagten i. S. d. § 826 BGB dar. Inzwischen ist höchstrichterlich entschieden, dass das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen ist nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren ist, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris). Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist nur gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Konkrete Anhaltspunkte für ein sittenwidriges Handeln sind nicht ausreichend vorgetragen.

26

4. Der Kläger hat gegen die Beklagte auch keine Ansprüche nach § 826 Abs. 1 BGB, § 831 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB und §§ 4, 6, 25, 27 EG-FGV. Eine Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB iVm § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 scheidet bereits mangels drittschützendem Charakter der Normen aus (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19 und BGH, Urteil vom 30.7.2020 – VI ZR 5/20).

27

5. Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges (§§ 256 Abs. 1 ZPO, 293 ff. BGB) ist schon deshalb unbegründet, weil sich die Beklagte mangels Hauptanspruchs nicht im Verzug der Annahme befindet. Aus dem gleichen Grund war auch der Antrag Ziffer 2. der Klage abzulehnen.

II.

28

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

29

Die Entscheidung hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit ist § 708 Nr. 11, 711 ZPO zu entnehmen.