

Titel:

Thermofenster, Sittenwidrigkeit, Abgasrückführung, Prüfstandmodus, Abschaltvorrichtungen, Beweisaufnahme

Schlagworte:

Thermofenster, Sittenwidrigkeit, Abgasrückführung, Prüfstandmodus, Abschaltvorrichtungen, Beweisaufnahme

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 04.08.2022 – 5 U 2773/21

OLG Nürnberg, Beschluss vom 22.09.2022 – 5 U 2773/21

BGH, Urteil vom 23.09.2025 – VIa ZR 1628/22

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.

Tatbestand

1

Der Kläger nimmt die Beklagte wegen deliktischer Produktmanipulation auf Schadenersatz Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges in Anspruch.

2

Der Kläger erwarb am 29.03.2016 das im Klageantrag näher bezeichnete Fahrzeug Mercedes-Benz C220 BLUETEC von der ... in ... zu einem Kaufpreis von 28.800,00 € brutto und einem Kilometerstand von 44.900. Zum Zeitpunkt Schluss der mündlichen Verhandlung betrug die Laufleistung des Fahrzeugs 85.025 km.

3

Im Fahrzeug ist ein Motor des Typs OM651 eingebaut.

4

Für das Fahrzeug wurde keine Rückrufaktion angeordnet.

5

Der Klägervertreter hat die Beklagte mit Schreiben vom 30.10.2019 zur Rücknahme des Fahrzeugs aufgefordert. Dem kam die Beklagte nicht nach.

6

Die Klagepartei trägt vor, das Fahrzeug sei mit einer Software ausgestattet, die den Stickoxidausstoß im Prüfstandbetrieb optimiere. Nur aufgrund dieser Software, die erkenne, ob das Fahrzeug einem Prüfstandtest unterzogen werde oder sich auf der Straße befinde und entsprechend das „Verhaltens“ des Motors in Bezug auf die Abgase verändere, halte der Motor während des Prüfstandtests die gesetzlich vorgegebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte ein. Unter realen Straßenbedingungen im Straßenverkehr werde das Fahrzeug anderweitig, nämlich mit einer geringeren Abgasrückführungsrate betrieben und die im Prüfstand erzielten Stickoxidwerte würden überschritten.

7

Der streitgegenständliche Motor verfüge über ein sogenanntes Thermofenster und über eine Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung.

8

Bei dem Thermofenster handle sich um einen Temperaturrahmen, in dem die Abgasreinigung bestmöglich funktioniere. Außerhalb des von den Herstellern festgelegten Fensters werde die Abgasreinigung heruntergefahren oder sogar ganz ausgeschaltet.

9

Die Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung sei ebenfalls eine Abschaltvorrichtung, die im wesentlichen nur dann funktioniere, wenn sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde, da sie anhand von prüfstandbezogenen Parametern aktiviert werde. Diese Regelung Sorge dafür, dass der gesamte Kühlmittelkreislauf und damit auch das Motoröl sich langsamer erwärmen, als ohne Regelung. So würden weniger Stickoxide ausgestoßen. Auf der Straße ohne den Einsatz, erhöhe sich der Ausstoß hingegen. Es könne daher von einer Kühlmittel-Umschaltlogik gesprochen werden.

10

Darüber hinaus nutze ... noch weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen die anhand verschiedener Parameter erkennen würden, ob sich ein Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde. In diesem Zeitraum sorgten sie für eine optimal funktionierende Abgasreinigung. Sobald das Fahrzeug den Prüfstand verlasse werde dagegen der dreckige Modus geschaltet.

11

Der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von dieser Ausstattung des Fahrzeugs gehabt und gehandelt, um unter anderem den Umsatz zu steigern und die Produktionskosten zu senken.

12

Hinsichtlich des weiteren Vortrags und der technischen Einzelheiten wird auf den schriftsätzlichen Vortrag der Klägerseite verwiesen.

13

Die Klagepartei meint, dass die Beklagte sie vorsätzlich sittenwidrig geschädigt habe. Sie macht Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung, insbesondere aus § 826 BGB und § 831 BGB geltend.

14

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Mercedes-Benz C220 BLUETEC mit der Fahrgestellnummer ... an die Klagepartei 28.800,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit 01.11.2019 abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 3.218,88 € zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 01.11.2019 mit der Rücknahme des in Klageantrag Ziffer 1 bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ihres Rechtsanwaltes ... in Höhe von 1.872,35 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz Rechtsfähigkeit freizustellen.

15

Die Beklagte beantragt,

Klageabweisung.

16

Die Beklagte bestreitet, dass das Fahrzeug über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfüge. Es fehle an einer sittenwidrigen Handlung der Beklagten, insbesondere habe diese die Klagepartei nicht getäuscht. Der Klagepartei sei auch kein Schaden entstanden. Jedenfalls fehle es an einem Schädigungsvorsatz der Beklagten. Die Beklagte ist insbesondere der Ansicht, dass die Klage bereits unsubstantiiert sei, da es an jeglichem konkreten Sachverhalt zum streitgegenständlichen Fahrzeug fehle. Der klägerische Vortrag lasse nicht erkennen, welchen konkreten Vorwurf der Kläger gegenüber der Beklagten erhebe oder welche konkrete Funktion in dem streitgegenständlichen Fahrzeug er für unzulässig halte. Die Klageschrift bleibe durchweg pauschal und werde in dieser Form für sämtliche Fahrzeuge der Beklagten verwendet. Dies zeige

sich bereits in der knapp 5-seitigen Einleitung, die Ausführungen zu allerlei – hier nicht streitgegenständlichen – Motoren enthalte. Der Kläger trage zu Abschaltvorrichtungen pauschal vor, ohne Anhaltspunkte dafür zu haben, ob hiervon tatsächlich etwas auf das streitgegenständliche Fahrzeug zutreffe. Der Kläger habe darüber hinaus keinerlei Anhaltspunkte für das Vorliegen der subjektiven Tatbestandsmerkmale der geltend gemachten Anspruchsgrundlagen. Diese würden offensichtlich ins Blaue hinein behauptet. Die Beklagte erhebt im Übrigen die Einrede der Verjährung.

17

Hinsichtlich des weiteren Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 10.05.2021 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

18

Die zulässige Klage ist unbegründet.

19

1. Die Klage ist nicht begründet, da ein Anspruch aus § 826 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB bzw. § 831 BGB oder auch aus sonstigen Anspruchsgrundlagen nicht besteht.

20

Die hier erforderliche sittenwidrige Schädigung (§ 826 BGB) bzw. ein Betrug (§ 263 StGB) liegen nämlich nach dem Klägervortrag nicht vor.

a) Zum sogenannten Thermofenster:

21

Nach dem Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 19.01.2021 (Az. VI ZR 433/19) liegt kein objektiv sittenwidriges Handeln des Herstellers bei Dieselmotoren mit Thermofenster vor.

22

Im vorgenannten Beschluss führt der Bundesgerichtshof bezogen auf ein Neufahrzeug des Typs Mercedes Benz C22 CDI, ausgestattet mit einem Dieselmotor der Baureihe OM651, das keinem Rückruf durch das KBA unterliegt und damit mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug vergleichbar ist aus, dass das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Person nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren ist, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausstattet und in den Verkehr gebracht hat. Dies gilt nach der Rechtsprechung des BGHs auch, wenn mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt wird. Der objektive Tatbestand der sittenwidrigen Entschädigung ist dann gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Person als besonders verwerflich erscheinen lassen. Die Annahme der objektiven 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 zu nehmen.

23

Der Sachverhalt ist auch nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen, die dem Urteil des BGH vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19, BeckRS 2020, 10555) zugrunde liegt. Beim Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems, wie im zu entscheidenden Fall, fehlt es an einem mit der Fallkonstellation des EA189-Motors vergleichbaren arglistigen Vorgehens des Automobilherstellers. Die im streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte temperaturbeeinflusste Steuerung der streitgegenständlichen Abgasrückführung unterscheidet nämlich nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Sie weist keine Funktion auf, die bei erkanntem Prüfstandbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert, sondern arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Umständen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand etc. vgl. Art. 5 Abs. 3 a) der Verordnung 715/2007/EG in Verbindung mit Art. 3 Nummer 1 und 6,

Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18.07.2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28.07.2008, Seite 1 ff.) in Verbindung mit Abs. 5.3.1 und Anhang 4 Abs. 5.3.1, Abs. 6.1.1 der UN/ECE-Regelung Nummer 83 (ABl. L 375 vom 27.12.2006, Seite. 246 ff.)) entspricht die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand, (vergleiche dazu oben genannte Entscheidung des BGH, Beschluss vom 19.01.2021, Aktenzeichen VI ZR 433/19).

24

Der Verwendung des Thermofenster stellt damit bereits kein objektiv sittenwidriges Verhalten der Beklagten dar.

25

b) Soweit die Klagepartei vorträgt, dass der ... für Millionen Dieselfahrzeuge Softwareprogramme, die die Abgasrückführung außerhalb des Prüfstands reduzieren oder völlig ausschalten zum Einsatz bringe, ist dieser Vortrag völlig unsubstantiiert. Hier wird in keiner Weise ein konkreter Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug bzw. streitgegenständlichen Motortyp hergestellt.

c) Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung:

26

Insoweit trägt die Klagepartei vor, dass es sich hierbei um eine Abgasreinigungstechnik handle, die im wesentlichen nur dann funktioniere, wenn sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde, da sie anhand von prüfstandsbezogenen Parametern aktiviert werde. Diese Regelung solle dafür sorgen, dass der gesamte Kühlmittelkreislauf und damit auch das Motoröl sich langsamer erwärmen, als ohne Regelung. So würden weniger Stickoxide ausgestoßen. Auf der Straße ohne den Einsatz, erhöhe sich der Ausstoß hingegen. Es könne daher von einer Kühlmittel-Umschaltlogik gesprochen werden.

27

Der Klagevortrag enthält insoweit keinen konkreten einer Beweisaufnahme zugänglichen Sachvortrag dahingehend, dass hier eine Umschaltlogik verbaut wäre, die in ihrer Funktionsweise der im EA189-Motor der ... verbauten Technik ähnele oder dieser vergleichbar wäre. Er behauptet insoweit gerade keinen Umschaltmechanismus, der zwischen dem Prüfstand und dem normalen Fahrbetrieb unterscheidet und aufgrund einer verbauten Software bei Erkennung des Prüfstandes automatisch und ausschließlich ein bestimmtes Programm fährt, das die Kühlung der Abgase bei der Abgasrückführung nur im Prüfstandbetrieb, nicht im normalen Straßenbetrieb nach sich zieht. Mit anderen Worten auch bei dem unterstellten Verbau der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ist es nach dem klägerischen Vortrag nicht so, dass aufgrund dieser Regelung hier die Kühlung der Abgase für die Abgasrückführung ausschließlich im Prüfstandmodus gefahren wird, vielmehr ist nach dem klägerischen Vortrag davon auszugehen, dass diese Software auch im normalen Fahrbetrieb zum Tragen kommt. Damit liegt bereits nach dem klägerischen Vortrag eine Umschaltlogik, die zu einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung führen könnte, nicht vor. Ein genauerer, einer Beweisaufnahme zugänglicher Sachvortrag, aufgrund welcher konkreten Mechanismen dies geschehe wird nicht im Ansatz vorgebracht. Dieser Vortrag stellt einen Vortrag „ins Blaue“ hinein dar und führt auch nach den Kriterien der BGH-Rechtsprechung (Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19) noch nicht zu einer sekundären Darlegungslast der Beklagtenseite.

d) Weitere Abschaltvorrichtungen

28

Soweit die Klagepartei weitere Abschaltvorrichtungen behauptet wird hier lediglich pauschal behauptet, dass diese anhand verschiedener Parameter erkennen würden, ob sich ein Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde und dann für diesen Zeitraum für eine optimale funktionierende Abgasreinigung sorgen würden. Sobald das Fahrzeug den Prüfstand verlasse werde dagegen in den dreckigen Modus geschaltet. Ein genauerer, einer Beweisaufnahme zugänglicher Sachvortrag, aufgrund welcher konkreten Mechanismen dies geschehe wird nicht im Ansatz vorgebracht. Dieser Vortrag stellt einen Vortrag „ins Blaue“ hinein dar und führt auch nach den Kriterien der BGH-Rechtsprechung (Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19) noch nicht zu einer sekundären Darlegungslast der Beklagtenseite.

II.

29

Die Kostenentscheidung erging gemäß § 91 ZPO.

30

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.