

Titel:

Vortrag ins Blaue hinein, Ausforschungsbeweis, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Rückruf durch Behörde, Prozessuale Unzulässigkeit

Schlagworte:

Vortrag ins Blaue hinein, Ausforschungsbeweis, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Rückruf durch Behörde, Prozessuale Unzulässigkeit

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 08.02.2022 – 3 U 362/21

OLG Bamberg, Beschluss vom 21.03.2022 – 3 U 362/21

BGH, Urteil vom 23.09.2025 – VIa ZR 544/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert wird auf 49.579,97 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Kauf eines von der Beklagten hergestellten gebrauchten Pkws mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Rückabwicklung des Kaufs geltend.

2

Die Klagepartei erwarb das streitgegenständliche Fahrzeug der Marke ... Erstzulassungsdatum: 16.10.2014, Abgasnorm Euro 6, von einem nicht am Rechtsstreit beteiligten Händler mit Rechnung vom 23.11.2017 zu einem Kaufpreis von 56.400,38 €. Das Fahrzeug war gebraucht und wies im Zeitpunkt der Übergabe an den Kläger einen km-Stand von 35.874 km auf. Im Fahrzeug ist ein Motor mit der internen Typbezeichnung der Beklagten „...“ (in der Applikation ... verbaut).

3

Das Kraftfahrtbundesamt hat keinen Bescheid in Bezug auf das Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs erlassen.

4

Die Klägerin trägt im Wesentlichen vor:

5

Das streitgegenständliche Fahrzeug sei mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen. Diese unzulässige Abschalteinrichtung diene dazu, die Schadstoffausstöße des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Testbedingungen so zu optimieren, dass – nur unter den Testbedingungen – die Grenzwerte eingehalten werden würden. Unter normalen Umständen emittiere das Fahrzeug erheblich mehr Schadstoffe. Unabhängige Messungen unterschiedlichster Stellen würden deutlich machen, dass Fahrzeuge der Beklagten und auch das streitgegenständliche Fahrzeug teils erhebliche Abweichungen der Schadstoffemission zwischen Prüfstand und Realbetrieb aufweisen würden. Das streitgegenständliche Fahrzeug, wie viele andere Fahrzeuge der Beklagten mit vergleichbarem Motor, halte unter den Bedingungen des NEFZ Zyklus die gesetzlichen Grenzwerte ein, außerhalb, d.h. unter anderen Testzyklen auf dem Prüfstand oder im Realbetrieb, würden jedoch die Grenzwerte massiv überschreiten. Anders als durch die Verwendung von Abschalteinrichtungen sei dies nicht möglich.

6

Die offensichtlichste Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug stelle das so genannte „Thermofenster“ dar. Vereinfacht gesagt messe das Fahrzeug die Außentemperatur mittels Sonden und optimiere die Emissionsstrategie so, dass sie bei Temperaturen zwischen 20 und 30°C (den genormten Temperaturen für die NEFZ Prüfung) optimal zu 100 % funktioniere und der NOx-Ausstoß unter diesen Bedingungen, minimiert werde. Unter anderen Temperaturbedingungen hätte die Beklagte andere Aspekte in den Vordergrund gestellt gehabt (schnelleres Ansprechverhalten des Motors, geringerer Kraftstoffverbrauch, höhere Motorleistung, mehr Fahrkomfort usw.) und die Schadstoffwerte bewusst außer Acht gelassen. Die Abgasrückführung werde nur in einem Temperaturbereich zwischen +17 und + 33° C zu 100 % vorgenommen. (Also 3°C über und unter der genormten NEFZ-Temperatur). Über + 33°C Außentemperatur werde die Abgasrückführung vollständig deaktiviert, ebenso wie unter – 11 °C. Zwischen – 11 °C und + 17 °C werde die Abgasrückführung temperaturabhängig iterativ reduziert.

7

Neben dem Thermofenster fänden sich noch weitere Abschalteinrichtungen im Fahrzeug der Beklagten, die als so genanntes „hard cycle beating“ zu werten sind. Hierbei handele es sich um relativ „plumpe“ Abschalteinrichtungen, die Faktoren erkennen, die im NEFZ Zyklus genormt sind bzw. nur zu bestimmten Werten vorkommen. „Hard cycle beating“ bedeute nun, dass die Funktionsweise der Emissionsstrategie gerade so optimiert werde, dass sie unter diesen Umständen optimal funktioniere und eine optimale Reinigungswirkung erzielt werde. Außerhalb dieser Umstände seien die Emissionswerte zu Gunsten anderer Werte wie Motorleistung, Verbrauch, Komfort, Agilität usw. deutlich schlechter. Hinsichtlich der weiteren Ausführungen diesbezüglich wird auf Seiten 26 ff. der Klageschrift Bezug genommen. Auch die Onboard-Diagnose-Einheit sei manipuliert. Die Beklagte habe die OBD-Systeme in ihren mit Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugen so programmiert, dass diese Systeme keine Fehler der Abgasreinigung feststellen würde, obwohl objektiv gesehen die Werte der NOx-Sonden einen deutlich zu hohen Wert ausgegeben hätten, der bei einem zulässig konstruierten Fahrzeug nur durch einen Fehler der Abgasreinigung zu erklären wäre.

8

Die Klagepartei sei zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses davon ausgegangen, ein wertstabiles, technisch einwandfreies Fahrzeug zu erwerben, welches nicht über eine illegale Abschalteinrichtung verfügt und die gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte unter allen normalen Fahrbedingungen jedenfalls im Mittel einhält und bestenfalls unter Extrembedingungen geringfügig überschreitet. Die Klagepartei wollte insbesondere ein verhältnismäßig schadstoffarmes Fahrzeug erwerben, weshalb sie nicht zuletzt aufgrund der Werbung der Beklagten das streitgegenständliche Fahrzeug auswählte. Hätte die Klagepartei von der Manipulation Kenntnis gehabt, hätte sie den streitgegenständlichen Wagen nicht erworben.

9

Der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs habe zum 23.08.2021 99.834 km betragen.

10

Der Kläger ist der Ansicht, dass die Beklagte insbesondere aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung sowie weiterer deliktischer Anspruchsgrundlagen im Wege des Schadensersatzes auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung hafte. Weiter habe die Beklagte auch Deliktzinsen zu zahlen.

11

Die Klagepartei hat zunächst Zahlung in Höhe von 49.579,97 € begehrt. In der mündlichen Verhandlung hat sie aufgrund der Weiternutzung des Fahrzeugs den Klageantrag in Höhe von 951,98 € für teilweise erledigt erklärt. Die Beklagtenseite hat sich der Erledigungserklärung nicht angeschlossen.

12

Die Klägerseite beantragt zuletzt:

I. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 48.627,99 nebst Zinsen aus Euro 49.579,97 hieraus in Höhe von 5 % Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 13.04.2021 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typs ...

II. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 7.565,38 Deliktzinsen zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW ...

III. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Antrag I genannten Fahrzeugs seit dem 13.04.2021 in Verzug befindet.

IV. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von Euro 2.306,82 vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

13

Die Beklagtenseite beantragt,

die Klage abzuweisen.

14

Die Beklagtenseite trägt im Wesentlichen vor:

15

Die Klagepartei führe „als Grundlage“ für die von ihr aufgestellten Manipulationsvorwürfe lediglich wahllos zusammengestellte Messergebnisse an. Konkrete und greifbare Anhaltspunkte für die Behauptung, dass die Beklagte die Klagepartei tatsächlich durch Verbau einer unzulässigen Abschaltseinrichtung betrogen und geschädigt habe, lägen nicht vor. Das klägerische Fahrzeug sei weder „manipuliert“ noch sei im Fahrzeug eine unzulässige „Abschaltseinrichtung“ verbaut, noch habe das klägerische Fahrzeug (oder drohen diesem) Zulassungsprobleme gleich welcher Art, Insofern sei auch die Behauptung, dass ein Schaden – noch dazu durch die Beklagte – entstanden sei, unzutreffend und werde bestritten. Das streitgegenständliche Fahrzeug habe zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens durch die Beklagte den damals geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprochen. Entgegen der Darstellung der Klagepartei sei für sämtliche Motoren (... und ... die von der Klagepartei angesprochen werden würden, von der zuständigen Aufsichtsbehörde nach eigenen Untersuchungen die hiesigen Vorwürfe widerlegt worden. Bereits die Untersuchungskommission ... habe keine Anhaltspunkte dafür gesehen, dass die Beklagte unzulässige Abschaltseinrichtungen verbaut habe. Auch die Behauptung, im streitgegenständlichen Fahrzeug sei ein „illegales Thermofenster“ verbaut, sei nicht nur unzutreffend, sondern erfolge augenscheinlich in Unkenntnis der Funktionsweise des streitgegenständlichen Motors mit der Abgasstufe EURO 6. Beim streitgegenständlichen Fahrzeug übernehme die Funktion der klassischen Abgasreinigung in dem Sinne, dass entstandene Stickoxide gefiltert oder (sehr vereinfacht gesprochen) anderweitig „beseitigt“ werden könnten der NOx-Katalysator in Kombination mit einem SCR-System. Die von der Klagepartei angesprochene Abgasrückführung diene ausschließlich dazu, von vorne herein das Entstehen von Partikeln sowie NOx durch eine optimale Verbrennung bestmöglich zu verhindern. Neben verbesserter Einspritzung und Aufladung funktioniere dies so, dass ein Teil des Abgases wieder in den Brennraum geleitet werde, um dort eine möglichst ideale Verbrennung zu erreichen, ohne dass eine wesentliche Menge an Stickoxiden und Partikeln (Ruß) entstehe. Die Menge des Abgases, die in den Motor (gesteuert über ein Ventil und gegebenenfalls gekühlt durch einen Kühler) rückgeführt werde, um eine möglichst optimale Verbrennung zu erreichen, sei jedoch in jedem Betriebszustand individuell und unterliege neben technischen Grenzen auch physikalischen Limits. Das Fahrzeug versuche in sämtlichen Betriebszuständen – unabhängig von einer Prüfstandsituation – unterschiedlichste Parameter so gut als möglich zu mischen. Hierbei sei es eben auch eine Notwendigkeit, die sog. Abgasrückführungsrate anzupassen. Hierbei gebe es Betriebszustände – auch auf dem Prüfstand – bei der diese Rate höher oder niedriger – sogar Null – sei (und auch sein müsse). Insofern liege bereits keine „Abschaltvorrichtung“ im Sinne der Verordnung vor.

16

Unabhängig von den jeweiligen Fahrzeugen, den Motoren, der Abgasstufe und der jeweiligen Technik würden die Klägervorteiler ins Blaue hinein (hier auf Seite 39 f. der Klage) einfach pauschal irgendwelche Werte vortragen, die nichts mit dem hiesigen Fahrzeug zu tun hätten. Die Werte würden – unstreitig – aus ... stammen. Es handele sich jedenfalls nicht um Kennfelder der Beklagten oder des streitgegenständlichen Fahrzeuges oder Motors, so-dass diese hierzu auch keine Stellungnahme abgeben könne, zumal fraglich ist, was eigentlich mit „unter anderem in Fahrzeugen der Beklagten“ gemeint sei. Die Motorsteuerung regle nicht nach der Außentemperatur und es gebe nicht den einen „Temperaturbereich“ in dem eine AGR-Rate konstant sei, erst recht nicht „100 %“. Dass die Zahlen nichts mit dem Fahrzeug zu tun hätten, sei alleine daran ersichtlich, dass in diesem Zusammenhang vermeintliche Parameter zu einer Abschaltung von AdBlue vorgetragen würden, obwohl das Fahrzeug nicht über ein SCR-System verfüge.

17

Ergänzend wird zu den Einzelheiten des weiteren Sachvortrags sowie insbesondere den vertretenen Rechtsauffassungen der Parteien und den diesbezüglich ausgetauschten Argumenten auf die zur Akte genommenen Schriftsätze nebst den zugehörigen Anlagen Bezug genommen.

18

Zum Verlauf und Inhalt der mündlichen Verhandlung vom 17.05.2021 wird auf die Sitzungsniederschrift Bezug genommen (Bl. 331 ff.). Beweis wurde nicht erhoben.

Entscheidungsgründe

I.

19

Die zulässige Klage ist unbegründet.

20

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten keinen Anspruch auf Zahlung von Schadenersatz sowie auf Feststellung der Teilerledigung hinsichtlich des für, erledigt erklärten Betrags gemäß §§ 826, 31 BGB, da es an dem Nachweis der hierzu erforderlichen Sachverhaltsvoraussetzungen fehlt.

21

Die Klägerin hat bereits nicht substantiiert dargelegt, dass der im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute Motor über unzulässige Abschaltvorrichtungen verfügt. Die Behauptungen zu sämtlichen Abschaltvorrichtungen stellen sich als Behauptungen „ins Blaue hinein“ dar und die angebotenen Beweismittel sind unzulässige Ausforschungsbeweise, denen nicht nachzugehen war. Die Klägerin stützt ihre Behauptungen lediglich auf Vortrag zu anderen nicht mit dem streitgegenständlichen Fahrzeugtyp identische Fahrzeugtypen sowie auf seitens von Dritten durchgeführten Messungen zu solchen anderen Fahrzeugtypen, wobei die Messungen offensichtlich im Alltagsbetrieb durchgeführt wurden. Ein amtlicher Rückruf für das streitgegenständliche Fahrzeug und für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp existiert nicht, auch hat das Kraftfahrtbundesamt bei dem streitgegenständlichen Fahrzeugtyp bislang trotz Prüfung keine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt hat.

22

Das OLG Bamberg führt in seinem Urteil vom 29.09.2020, Az. 5 U 469/19 in einem gleich gelagerten Verfahren aus:

„Soweit der Kläger behauptet, dass der in seinem Fahrzeug verbaute Motor über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfüge, so dass bei der Überprüfung der Abgaswerte auf einem Prüfstand zum Nachweis der gesetzlichen Voraussetzungen für die öffentlich-rechtliche Zulassung durch die verwendete Software ein anderer Betriebsmodus eingeschaltet werde, als bei Normalbetrieb, da nur so die gesetzlich geforderten Grenzwerte, welche für die Erteilung der öffentlich-rechtlichen Zulassung eingehalten werden müssen, erreicht würden, was bei normalem Betrieb im Verkehr nicht der Fall sei, und so die Zulassung zum öffentlichen Verkehr erschlichen worden sei, handelt es sich um einen rechtsmissbräuchlichen und damit prozessual unzulässigen „Vortrag ins Blaue hinein“. Die dafür angebotenen Beweise sind unzulässige Ausforschungsbeweise. Dies stellt ein willkürliches Vorgehen dar, das rechtsmissbräuchlich und deshalb prozessual unzulässig ist.

Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruches ist bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat. Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisaufnahme einzutreten und dabei gegebenenfalls den benannten Zeugen oder einem Sachverständigen die Streitfragen zu unterbreiten (vergleiche BGH, NJW 2020, 1740 mit vielen Rechtsprechungsnachweisen). Weiter ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, diese aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich nur auf

vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann. Eine Behauptung ist jedoch dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „auf das Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlichen Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vergleiche BGH a.a.O.). Unter Zugrundelegung dieser Rechtsgrundsätze stellt der oben dargestellte Vortrag des Klägers eine Behauptung „ins Blaue hinein“ dar. Der Kläger trägt keinerlei konkrete Anhaltspunkte vor, weshalb er, der Auffassung ist, dass in dem Motor seines Fahrzeuges eine unzulässige Abschalteinrichtung in Bezug auf den Umfang des mengenmäßigen Abgasausstoßes während des Betriebs auf einem Prüfstand verbaut ist, sowie dass die öffentlich-rechtliche Zulassung zum Betrieb des Motors im Verkehr erschlichen worden ist, obwohl die dazu erforderliche Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nicht gegeben war. Der Kläger trägt nicht vor, dass vom Kraftfahrtbundesamt ein Rückruf der Fahrzeuge des Typs ... angeordnet wurde, weil die gesetzlich geforderten Abgasgrenzwerte für die Zulassung zum Verkehr tatsächlich nicht eingehalten werden und die Zulassung zum öffentlichen Verkehr durch das Kraftfahrtbundesamt aufgrund der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung für den normalen Betrieb während des Prüfzyklus auf dem Prüfstand gesetzeswidrig erschlichen wurde. Es wird auch nicht vorgetragen, dass überhaupt ein Rückruf dieses Fahrzeugtyps oder andere Maßnahmen angeordnet wurden, weil die Abgaswerte im täglichen Betrieb die gesetzlich vorgegebenen Werte nicht einhalten. Vielmehr ergibt sich aus der Bundestagsdrucksache 19/1535, dass das Kraftfahrtbundesamt Fahrzeuge dieses Typs selbst geprüft und keine Beanstandungen ausgesprochen hat. Die vorgelegten Messungen und Berichte der Bundesumwelthilfe sowie der anderen Organisationen sind nicht ausreichend, um zu belegen, dass in dem Motor eine unzulässige Abschalteinrichtung in Bezug auf die Erreichung der Zulassung zum öffentlichen Verkehr vorliegt. Diese Messungen beziehen sich offensichtlich auf die Nutzung des Fahrzeuges beim täglichen Gebrauch im öffentlichen Verkehr. Dass diese Werte stets von den im Prüfzyklus gemessenen Werten abweichen, ist allgemein bekannt. Aus diesen so ermittelten Werten lässt sich nicht entnehmen und der Schluss ziehen, dass durch Manipulation des Prüfvorganges die Abgaswerte entgegen den rechtlichen Anforderungen reduziert wurden, so dass die öffentlich-rechtliche Zulassung erschlichen wurde. Es liegt auch kein Vortrag vor, dass wegen der Manipulation der Prüfergebnisse der Abgaswerte von Behörden gegenüber der Beklagten Beanstandungen ausgesprochen wurden oder Maßnahmen zur Reduzierung der Mengenwerte des Abgasausstoßes bis zum Erreichen der gesetzlichen Grenze ergriffen wurden. Der Kläger trägt auch nicht vor, dass deshalb von ihm entweder durch das Kraftfahrtbundesamt oder durch die Beklagte gefordert wurde, sein Fahrzeug in eine Werkstatt zu bringen, damit die dazu erforderliche Softwareänderung des Motors vorgenommen wird, damit geringere Abgasgrenzwerte eingehalten werden. Der Vortrag des Klägers stellt letztendlich nur darauf ab, dass bei ... bei einem Motor eine solche rechtswidrige Abschalteinrichtung verwendet wurde, um zu behaupten, dass dies auch bei allen Dieselmotoren der Beklagten der Fall sein muss. Dies ist ein Behaupten „ins Blaue hinein“, bei dem die angebotenen Beweismittel der Ausforschung dienen und letztendlich überhaupt erst so die Tatsachengrundlage für den geltend gemachten Anspruch liefern sollen, da ansonsten keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen des behaupteten Sachverhalts vorliegen. Ein solches Vorgehen ist willkürlich und wegen Rechtsmissbrauchs unbeachtlich (vergleiche BGH NJW-RR 09, 1236; 13,9; BGH WM 15, 1562).“

23

Diese zutreffenden und auf den vorliegenden Rechtsstreit übertragbaren Feststellungen macht sich das Gericht zu eigen. Greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen von unzulässigen Abschalteinrichtungen im streitgegenständlichen Fahrzeug werden klägerseits nicht vorgebracht.

24

Hinsichtlich eines etwaigen „Thermofensters“ gilt zudem, dass diesbezüglich der Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nur gerechtfertigt wäre, wenn zu einem etwaigen Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen (vgl. BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19). Ausreichende Anhaltspunkte für solche Umstände hat die Klagepartei bereits nicht aufgezeigt.

25

Die Klage war insgesamt abzuweisen.

II.

26

Mangels Erfolgs in der Hauptsache sind außergerichtliche Rechtsanwaltskosten ebenfalls nicht erstattungsfähig und auch ein Annahmeverzug war nicht festzustellen.

III.

27

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

28

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit richtet sich nach § 709 S. 1, 2 ZPO.

29

Für den Streitwert hat das Gericht die Hauptforderung auf Rückzahlung des Kaufpreises eingestellt. Die geforderten Deliktzinsen waren nicht zu berücksichtigen, da sie als Nebenforderungen nicht streitwerterhöhend wirken.