OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss v. 29.11.2021 – 5 U 2458/21

Titel:

Kaufpreisrückerstattung, Nutzungsentschädigung, Abschalteinrichtung, Sittenwidrige Schädigung, Typgenehmigung, Emissionskontrollsystem, Berufung

Schlagworte:

Kaufpreisrückerstattung, Nutzungsentschädigung, Abschalteinrichtung, Sittenwidrige Schädigung, Typgenehmigung, Emissionskontrollsystem, Berufung

Vorinstanz:

LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 24.06.2021 – 10 O 8252/20

Tenor

Der Senat beabsichtigt, die Berufung des Klägers gegen das Endurteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 24.06.2021, Az. 10 O 8252/20, durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat und auch die übrigen Voraussetzungen des § 522 Abs. 2 ZPO erfüllt sind.

Entscheidungsgründe

1
Der Kläger hat mit Vertrag vom 13.07.2016 bei einem selbständigen Autohändler in N… ein gebrauchtes Kraftfahrzeug Mercedes Benz CLS 220 BlueTec, Erstzulassung 20.03.2015, zum Preis von 42.721,00 € erworben. Er fordert von der Beklagten als Herstellerin des Fahrzeuges Erstattung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges.

2
Zur Begründung hat er erstinstanzlich geltend gemacht, die Beklagte habe in dem Fahrzeug vorsätzlich unzulässige Abschalteinrichtungen i.S.d. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingebaut und ihn damit in sittenwidriger Weise geschädigt. Es handele sich dabei um eine sog. Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, die die Beklagte im Genehmigungsverfahren dem Kraftfahrt-Bundesamt nicht vorgestellt habe, um ein Thermofenster der Abgasrückführung sowie um weitere Funktionen mit den Bezeichnungen Bit 13, Bit 14, Bit 15 und Slipguard. Diese Funktionen führten dazu, dass im realen Fahrzeugbetrieb die Grenzwerte für die Stickoxid-Emission nicht eingehalten würden. Deshalb entspreche das Fahrzeug objektiv nicht den Vorschriften und sei nicht genehmigungsfähig. Der Kläger müsse befürchten, dass die zuständige Behörde Maßnahmen ergreife, auch wenn bislang ein Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeugmodell noch nicht erfolgt sei.

3
Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten und hat geltend gemacht, das Fahrzeug sei in Übereinstimmung mit einer bestandskräftigen EG-Typgenehmigung produziert worden; es weise keine unzulässigen Abschalteinrichtungen auf, insbesondere keine Funktion des Emissionskontrollsystems, die in Abhängigkeit von der Erkennung eines Prüfstandbetriebes die Wirkung des Emissionskontrollsystems beeinflusse. Die vorhandenen Einrichtungen zur Emissionskontrolle seien nach Auffassung der Beklagten sämtlich zulässig, sie arbeiteten auf dem Prüfstand nicht anders als unter vergleichbaren Umständen im wirklichen Straßenverkehr und seien vom Kraftfahrt-Bundesamt auch nicht beanstandet worden. Das gelte insbesondere für die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, das sog. Thermofenster der Abgasrückführung sowie die Steuerung des SCR-Systems. Die übrigen vom Kläger angeführten Funktionen (Bit 13 bis Bit 15, Slipguard) gebe es in dem Fahrzeug nicht.

4
Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

5

Mit der Berufung macht der Kläger in erster Linie geltend, das Landgericht habe die KühlmittelSolltemperatur-Regelung nicht zutreffend bewertet, die bereits zu Verurteilungen der Beklagten geführt habe. Zu Unrecht habe es auch einen Vorsatz der Beklagten verneint.

6
Das Rechtsmittel des Klägers hat offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Zu Recht hat das Landgericht die Klage ohne Beweisaufnahme abgewiesen.

7
1) Weder hinsichtlich des sog. Thermofensters der Abgasrückführung noch hinsichtlich der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung behauptet der Kläger, dass es sich um Funktionen handele, die im realen Straßenverkehr unter vergleichbaren Bedingungen anders – und weniger wirksam – arbeiteten als in der Prüfungssituation selbst. Im Gegenteil räumt er ausdrücklich ein, dass beide Funktionen, deren Vorhandensein in seinem Fahrzeug nicht streitig ist, im wirklichen Straßenverkehr auch dann in Tätigkeit treten, wenn dort die Bedingungen der Emissionsprüfung verwirklicht sind. Er beanstandet vielmehr, dass dieses tatsächlich häufig nicht der Fall sei und deshalb im wirklichen Verkehr die EmissionsGrenzwerte sehr häufig überschritten würden. Auch bezüglich der vom Kläger angeführten SCR-Strategie behauptet er nicht ein unterschiedliches Funktionieren in Abhängigkeit von der Erkennung eines Prüfstandes, sondern rügt – unter Bezugnahme auf Auskünfte der Bundesregierung – die Bedingungen für die Umschaltung zwischen den beiden Dosierungsmodi für die Harnstoff-Einspritzung, konkret, dass in den wirksameren Füllstandsmodus erst nach einem Motorneustart zurückgeschaltet werden könne.

8
Nach den vom Bundesgerichtshof aufgestellten Abgrenzungsgrundsätzen, an denen sich auch die Rechtsprechung des Senats orientiert, sind deshalb bezüglich der aufgeführten drei Einrichtungen, selbst wenn diese – obgleich im vorliegenden Fall vom Kraftfahrt-Bundesamt nicht beanstandet – als nicht zulässige Abschalteinrichtungen zu werten sein sollten, die Voraussetzungen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte nicht per se, also allein aufgrund der Funktion selbst, erfüllt (siehe nur BGH, NJW 2021, 921, sowie MDR 2021, 483).

9
2) Bezüglich der übrigen vom Kläger behaupteten Abschalteinrichtungen (Bit 13, Bit 14, Bit 15, Slipguard), liegen prozessual nicht beachtliche Behauptungen “ins Blaue hinein“ vor. Der Kläger hat keine Anhaltspunkte dafür aufgezeigt, dass diese Funktionen in dem streitgegenständlichen Fahrzeugmodell vorhanden sein könnten. Sie sind, soweit bekannt, in Dieselfahrzeugen der Beklagten, die für den deutschen Markt bestimmt waren, auch zu keinem Zeitpunkt festgestellt worden.

10
3) Der Senat hat bereits wiederholt zu sämtlichen der vorbeschriebenen drei Funktionen entschieden, dass bei unterstellter Unzulässigkeit ein vorsätzliches Handeln der Beklagten nicht angenommen werden kann.

11
Hinsichtlich des sog. Thermofensters der Abgasrückführung folgt dies insbesondere daraus, dass eine derartige von der Außentemperatur abhängige Steuerung der Intensität der Abgasrückführung zum Zeitpunkt der Erteilung der Typgenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeugmodell von den Genehmigungsbehörden als technisch gerechtfertigt und deshalb zulässig angesehen wurde; dass die Beklagte die Temperaturabhängigkeit im Typgenehmigungsverfahren angezeigt hatte, wird vom Kläger nicht in Zweifel gezogen. Die Gesetzeslage konnte jedenfalls zum damaligen Zeitpunkt auch keineswegs als so eindeutig angesehen werden, dass sich die Unzulässigkeit der Funktion geradezu aufdrängen musste und hieraus auf einen Vorsatz der Beklagten geschlossen werden könnte. Einer solchen Annahme stünde zudem die ständige Genehmigungspraxis der Typgenehmigungsbehörden entgegen. Diese vom Senat in ständiger Rechtsprechung vertretene Auffassung, die von zahlreichen Oberlandesgerichten geteilt wird, hat der BGH gebilligt (Urteil vom 16.09.2021, VII ZR 190/20). Auf die heutige Sicht, die von einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshof vom 17.12.2020 (C-693/18) beeinflusst ist, kann es für die Beurteilung des Vorsatzes nicht ankommen.

12
Sollten die Angaben der Beklagten zur Steuerung der Abgasrückführung im Hinblick auf Art. 3 Abs. 9 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ungenügend gewesen sein, wäre darin noch keine Täuschung der

Genehmigungsbehörde zu sehen. Diese wäre vielmehr verpflichtet gewesen, eine Ergänzung der unvollständigen Angaben von der Beklagten zu fordern, um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung zu prüfen (BGH, a.a.O.).

13
Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung wird, wie allgemein bekannt, vom KraftfahrtBundesamt nicht generell beanstandet, sondern nur unter bestimmten Voraussetzungen, die im streitgegenständlichen Fahrzeugmodell ersichtlich, weil nicht zurückgerufen, nicht verwirklicht sind. Unabhängig hiervon, also auch in den Fällen eines auf diese Regelung gestützten Rückrufes, hat der Senat ein vorsätzliches Handeln der Beklagten im Hinblick auf die Unzulässigkeit bereits wiederholt verneint. Auch wenn die von der Klagepartei ausführlich dargestellten Schaltbedingungen für die Aktivierung der Solltemperatur-Absenkung unter Betriebsbedingungen, die von denen der gesetzlichen Emissionsprüfung abweichen, mehr oder weniger häufig nicht erfüllt sein sollten, ändert dies nichts daran, dass die Funktion auch im Realbetrieb geeignet ist, durch Verlängerung der Warmlaufphase des Motors nach einem Kaltstart, wenn auch nur für einen begrenzten Zeitraum, die Stickoxid-Emissionen zu senken.

14
Dies dient dem vom Gesetzgeber mit der Emissionsregulierung verfolgten Ziel der Verringerung der Stickoxid-Emissionen im innerstädtischen Verkehr bei hoher Verkehrsdichte nach einem Kaltstart. Dass die Regelung gleichwohl nicht zulässig sein sollte, musste sich der Beklagten keineswegs aufdrängen (zu dieser Argumentation siehe beispielsweise Urteil des Senats vom 17.06.2021, 5 U 2780/19). Die Übertragbarkeit der Aussagen des vom Kläger zitierten Sachverständigen Dr. M… H… auf das streitgegenständliche Fahrzeugmodell, das nach der Euro 6 – Norm zugelassen ist, ist bereits fraglich; im Übrigen erwähnt der Sachverständige selbst, dass die von ihm analysierte Motorsteuerung des Motors OM 651 (Euro 5) bei Euro 6 – Fahrzeugen in ähnlicher Weise vorhanden sei, jedoch bei „höherer Motorlast“. Das relativiert jedenfalls für Euro 6 – Fahrzeuge die Annahme des Sachverständigen, die Schwachlast-Bedingungen des NEFZ, unter denen die KühlmittelSolltemperatur-Regelung arbeite, würden im Realverkehr nicht erfüllt. Die abweichende Auffassung des 8. Zivilsenats des OLG Naumburg, die im Übrigen ein von einem Rückruf erfasstes Fahrzeug betrifft, ist durch die zwischenzeitlich ergangene Rechtsprechung des BGH überholt.

15
Schließlich ist eine vorsätzliche Verwendung einer nicht zulässigen Einrichtung in der Gestaltung der SCR-Steuerung jedenfalls im streitgegenständlichen Modell, das nicht beanstandet worden ist, nicht erkennbar. Die für bestimmte Modelle ausgesprochene Beanstandung des Kraftfahrt-Bundesamtes stützt sich darauf, dass der von ihm als weniger effizient angesehene Online-Modus für die Harnstoff-Dosierung auch dann noch verwendet werde, wenn nach Meinung der Behörde bereits eine Rückschaltung in den effizienteren Füllstands-Modus möglich wäre. Ersichtlich sind die Umschaltbedingungen im streitgegenständlichen Modell so gestaltet, dass die Behörde keinen Anlass zur Kritik gesehen hatte. Unabhängig hiervon, also mit Geltung auch für Rückruffälle, hat der Senat bereits wiederholt entschieden, dass er die vor einer Reihe von Jahren gewählte Steuerung nicht als offensichtlich unzulässig einstufe, selbst wenn aufgrund der Weiterentwicklung des SCRSystems heute eine im Hinblick auf die Stickoxid-Reduzierung wirksamere Gestaltung möglich wäre. Das mit der Verwendung der unterschiedlichen Betriebsmodi verfolgte Ziel, das Entweichen von giftigem und stark riechendem Ammoniak aus dem Auspuff (sog. AmmoniakSchlupf) zu vermeiden, wird auch vom Kraftfahrt-Bundesamt grundsätzlich als technisch gerechtfertigt angesehen, wie sich aus einer Veröffentlichung zur Wirksamkeit von SoftwareUpdates zur Reduzierung von Stickoxiden bei Dieselmotoren vom 10.01.2020 (abrufbar unter www.kba.de) ergibt. Der Senat hat in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen, dass es für die Reduktionsleistung des SCR-Systems keine gesetzlichen Vorgaben gibt oder gab, sieht man von der Bestimmung ab, dass nach einem Kaltstart bei -7° Celsius innerhalb von 400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Arbeiten ausreichend hohe Temperatur erreicht sein müsse (etwa im Urteil vom 16.08.2021, 5 U 413/20).

16
Nach alledem wird die Berufung des Klägers ohne Erfolg bleiben müssen. Der Senat regt an, die Rücknahme des Rechtsmittels zur Kostenersparnis in Erwägung zu ziehen.

17
Der Kläger kann zu diesem Hinweis binnen dreier Wochen nach Zustellung schriftsätzlich Stellung nehmen.