

Titel:

Keine Haftung von Audi für den entwickelten, hergestellten und eingebauten 3,0-Liter-Motor (hier: Audi SQ5 3.0 I TDI quattro)

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

VO (EG) Nr. 715/2007 Art. 5 Abs. 2

ZPO § 291

Leitsätze:

1. Vgl. zu 3,0 Liter-Motoren von Audi mit unterschiedlichen Ergebnissen auch: BGH BeckRS 2021, 37683; BeckRS 2021, 41003; LG Kempten BeckRS 2022, 28679; OLG Bamberg BeckRS 2022, 28703 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1) sowie OLG Brandenburg BeckRS 2021, 52227 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1). (redaktioneller Leitsatz)
2. Bei dem Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (sog. Thermofenster) fehlt es an einem arglistigen Vorgehen des Automobilherstellers, das die Qualifikation seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)
3. Die Tatsache, dass in Fahrzeugen, die nicht von einem amtlichen Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts betroffen sind, keine unzulässige Abschaltvorrichtung installiert ist, ist aufgrund der Vielzahl von verschiedenen Gerichten eingeholten amtlichen Auskünften des Kraftfahrt-Bundesamts gerichtsbekannt. (Rn. 30) (redaktioneller Leitsatz)
4. Unterliegt ein Fahrzeug keinem amtlichen Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts, hat der Käufer nicht mit einem Entzug der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs zu rechnen, so dass es auch an einem möglichen Schaden fehlt. (Rn. 32) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Audi AG, 3.0 I V6 Dieselmotor, EA896 Gen2BiTurbo, Schadensersatz, unzulässige Abschaltvorrichtung, Thermofenster, (kein) Rückruf, amtliche Auskunft des KBA, Fahrverhaltenserkennung

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.
4. Der Streitwert wird auf 22.840,35 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger begehrt im Zusammenhang mit dem sogenannten VW/Audi-Abgasskandal im Rahmen eines Schadensersatzanspruchs die Rückabwicklung eines Pkw-Kaufvertrags.

2

Der Kläger kaufte am 21.09.2017 bei dem Autohaus S. GmbH in M. einen gebrauchten Pkw Audi SQ5, 3.0 I TDI quattro, 230 KW (= 313 PS) zum Kaufpreis von 34.000,00 €. Die Erstzulassung des Fahrzeugs war am 03.12.2013. Das Fahrzeug wies zum Zeitpunkt des Kaufs einen Kilometerstand von 107.578 km auf. Zur Finanzierung des Fahrzeugs schloss der Kläger mit der A3. Bank ein Darlehen in Höhe von 25.942,91 € ab. Das Darlehen ist vollständig bezahlt.

3

Die Beklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter V-TDI-Motor der Baureihe EA896 Gen2BiTurbo verbaut.

4

Für den Fahrzeugtyp wurde die Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit der Schadstoffklasse Euro 5 erteilt.

5

Im Fahrzeug ist ein sog. Thermofenster installiert.

6

Einen amtlichen Rückruf für das Fahrzeug durch das Kraftfahrt-Bundesamt gab es nicht.

7

Der aktuelle Kilometerstand zum 16.12.2021, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht, wurde nicht mitgeteilt.

8

Der Kläger ist der Auffassung, dass in seinem Fahrzeug unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut seien, um die geltenden Abgasnormen zu umgehen. Insoweit behauptet er in der Replik vom 19.11.2021 das Vorhandensein verschiedener unzulässiger Abschalteinrichtungen, u. a. eine Aufwärmstrategie, die eine Prüfstandsituation erkenne und in einen Fahrmodus mit weniger Schadstoffausstoß schalte, ein sog. Thermofenster, eine Softwarefunktion, bei der die Motorsteuerung nach 1200 Sekunden in den schmutzigen Abgasmodus wechsele, eine Fahrverhaltenserkennung, eine Akustikfunktion, durch deren Aktivierung die Einspritzstrategie und die AGR-Rate die Stickoxidemission vermindere. Die Manipulationen hätten zur Folge, dass die für die Zulassung des Fahrzeugs einzuhaltenden Schadstoffwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten würden. Die tatsächlichen Schadstoffwerte des Fahrzeugs im normalen Fahrbetrieb würden erheblich oberhalb der gesetzlichen Vorgaben für eine Zulassung liegen. Das Fahrzeug des Klägers entspreche daher nicht den in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Werten. Das Fahrzeug hätte aufgrund der massiv erhöhten Emissionen nicht in die Abgasnorm Euro 5 eingestuft werden dürfen. Die Zulassung des Fahrzeugs sei von der Beklagten erschlichen worden.

9

Der Vorstand der Beklagten sei bereits im Jahr 2010 auf die Problematik im Zusammenhang mit der Abschalteinrichtung in Kenntnis gesetzt worden. Durch den Einbau der unzulässigen Abschalteinrichtungen habe die Beklagte den Kläger vorsätzlich sittenwidrig und betrügerisch geschädigt. Bei Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis hätte der Kläger den Vertrag nicht geschlossen. Die Beklagte müsse daher die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des PKWs erstatte.

10

Die Klage wurde am 08.09.2021 zugestellt.

11

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 22.840,35 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen, Zugum-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Pkw Audi SQ5 3.0 TDI, FIN:

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1. genannten Pkw im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, der Klagepartei die, durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen, vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.375,88 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5%- Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

12

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

13

Die Beklagte ist der Auffassung, dass dem Kläger kein Schadensersatzanspruch zustehe. Sie trägt vor, dass in dem Fahrzeug keine unzulässigen Abschaltseinrichtungen verbaut seien. Das sog. Thermofenster stelle keine unzulässige Abschaltseinrichtung dar. Es sei aus technischen Gründen notwendig. Die Einrichtung sei auch dem Kraftfahrt-Bundesamt als Zulassungsbehörde zum Zeitpunkt der Erteilung der Typgenehmigung bekannt gewesen und unbeanstandet geblieben.

14

Das Kraftfahrt-Bundesamt habe den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp auf das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung untersucht und nach mehrmonatiger Prüfung mitgeteilt, dass es keinen Rückrufbescheid wegen des Emissionsverhaltens des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps erlassen wird. Damit habe das Kraftfahrt-Bundesamt das Nichtvorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung bestätigt. Es gebe deshalb auch keinen amtlichen Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts.

15

Es habe keine Täuschung oder ein sonstiges sittenwidriges Verhalten von Seiten der Beklagten gegeben.

16

Hinsichtlich des weiteren Sachvortrags der Parteien im Einzelnen wird auf die gewechselten umfangreichen Schriftsätze sowie die vorgelegten Unterlagen Bezug genommen.

17

Das Gericht hat durch Beschluss vom 22.11.2021 mit Zustimmung beider Parteien die Durchführung des schriftlichen Verfahrens gemäß § 128 Abs. 2 ZPO angeordnet und als Zeitpunkt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht und bis zu dem Schriftsätze eingereicht werden können, den 16.12.2021 bestimmt. -

Entscheidungsgründe

I.

18

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht Kempten (Allgäu) sachlich gemäß §§ 23, 71 Abs. 1 GVG und unter dem Gesichtspunkt einer behaupteten unerlaubten Handlung auch örtlich gemäß § 32 ZPO zuständig.

II.

19

Die Klage ist jedoch nicht begründet.

20

1. Dem Kläger stehen die geltend gemachten deliktischen Schadensersatzansprüche nicht zu.

21

Die Voraussetzungen für einen Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 823 Abs. 2 BGB sind nicht erfüllt.

22

Der Kläger hat weder ausreichend dargelegt, dass in seinem Fahrzeug unzulässige Abschaltseinrichtungen verbaut sind, noch dass die Beklagte in irgendeiner Weise hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs vorsätzlich sittenwidrig und/oder betrügerisch gehandelt hätte.

23

a) Selbst wenn hinsichtlich des im Fahrzeug installierten sog. Thermofensters unterstellt wird, dass eine derartige temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung als unzulässige Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG zu qualifizieren ist (vgl. zu Art. 5 der Verordnung 715/2007/EG auch EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, Celex-Nr. 62018CJ0693), wäre der darin liegende Gesetzesverstoß nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 19.01.2021 (Az. VI ZR 433/19, BeckRS 2021, 847), der sich das Gericht vollumfänglich anschließt, auch unter Berücksichtigung einer damit einhergehenden Gewinnerzielungsabsicht der Beklagten für sich genommen

nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedürfte es vielmehr weiterer Umstände.

24

Der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems ist nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen, die dem Senatsurteil vom 25. Mai 2020 (VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179) zugrunde liegt und in der der Senat das Verhalten des beklagten Automobilherstellers gegenüber dem klagenden Fahrzeugkäufer als sittenwidrig qualifiziert hat.

25

Bei dem Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems wie im vorliegenden Fall fehlt es an einem derartigen arglistigen Vorgehen des beklagten Automobilherstellers, das die Qualifikation seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde. Die im streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung unterscheidet nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Sie weist keine Funktion auf, die bei erkanntem Prüfstandsbetrieb 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 Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand, etc., vgl. Art. 5 Abs. 3 a) der Verordnung 715/2007/EG i.V.m. Art. 3 Nr. 1 und 6, Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28. Juli 2008, S. 1 ff.) in Verbindung mit Abs. 5.3.1 und Anhang 4 Abs. 5.3.1, Abs. 6.1.1 der UN/ECERegelung Nr. 83 (ABl. L 375 vom 27. Dezember 2006, S. 246 ff.)) entspricht die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand.

26

Bei dieser Sachlage wäre der Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nur gerechtfertigt, wenn zu dem - hier unterstellten - Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt. Dabei trägt die Darlegungs- und Beweislast für diese Voraussetzung nach allgemeinen Grundsätzen der Kläger als Anspruchsteller (vgl. Senatsurteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 35).

27

Derartige greifbare Anhaltspunkte sind vorliegend von der Klagepartei nicht ansatzweise vorgetragen worden.

28

b) Soweit der Kläger behauptet, dass im Fahrzeug weitere unzulässige Abschalteinrichtungen vorhanden seien, liegt ebenfalls kein ausreichender Sachvortrag vor.

29

Unstreitig gab es für das Fahrzeug keinen amtlichen Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts.

30

Das Gericht hat auch bereits in der Verfügung vom 28.10.2021 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Tatsache, dass in Fahrzeugen, die nicht von einem amtlichen Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts betroffen sind, keine unzulässige Abschalteinrichtung installiert ist, aufgrund einer Vielzahl sowohl vom Gericht selbst eingeholter amtlicher Auskünfte des Kraftfahrt-Bundesamts als auch von in Parallelverfahren vorgelegten amtlichen Auskünften des Kraftfahrt-Bundesamts mittlerweile gerichtsbekannt ist. Es bedarf daher insoweit gemäß § 291 ZPO keines Beweises mehr.

31

Wenn in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschalteinrichtung vorhanden wäre, hätte ein verpflichtender Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts erfolgen müssen, wie mittlerweile ebenfalls aufgrund von amtlichen Auskünften des Kraftfahrt-Bundesamts gerichtsbekannt ist.

32

Es ist zudem auch nicht davon auszugehen, dass dem Kraftfahrt-Bundesamt die behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen, die seit längerem über verschiedenste Medienberichte verbreitet werden, unbekannt geblieben sind oder dass das Kraftfahrt-Bundesamt trotz Kenntnis einfach untätig geblieben ist. Da vorliegend das streitgegenständliche Fahrzeug keinem amtlichen Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts unterliegt, hat der Kläger auch nicht mit einem Entzug der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs zu rechnen. Es fehlt daher auch an einem möglichen Schaden.

33

2. Ein Schadensersatzanspruch des Klägers aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV scheidet bereits deshalb aus, da diese Regelung jedenfalls bezogen auf die hier relevante Abgasregelung kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB ist. § 27 Abs. 1 EG-FGV dient insoweit nicht dem Schutz des Vermögens eines Pkw-Käufers. Sie dient vielmehr dem Erreichen gesamtgesellschaftlicher Ziele, nämlich der Weiterentwicklung des Binnenmarkts durch Harmonisierung der technischen Vorschriften über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen sowie der Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus (OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019 - 7 U 134/17, Rzn. 137 ff.; vgl. auch BGH, Urteil vom 30.07.2020 - VI ZR 5/20, m.w.N.).

III.

34

Mangels eines Schadensersatzanspruchs besteht auch kein Anspruch auf Verzugszinsen sowie auf Zahlung von außergerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten. Ebenfalls ist der Feststellungsantrag unbegründet.

IV.

35

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

36

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 S. 1, 2 ZPO.