

Titel:

Kein Schadensersatz wegen angeblicher Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen

Normenkette:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1

Leitsätze:

1. Das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einem Thermofenster ist nicht als sittenwidrige Handlung zu bewerten. Denn bei einer die Abgasreinigung (Abgasrückführung und Abgasnachbehandlung) beeinflussenden Motorsteuerungssoftware, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeitet wie auf dem Prüfstand, und bei der Gesichtspunkte des Motorrespektive Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, kann bei Fehlen jedweder konkreter Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen bei dem beklagten Hersteller in dem Bewusstsein gehandelt haben, möglicherweise eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden. (Rn. 22) (redaktioneller Leitsatz)

2. Die bloße Prüfstanderkennung genügt zur Begründung einer sittenwidrigen Schädigung nach § 826 BGB nicht, solange dies keine unterschiedlichen Auswirkungen auf das Emissionsverhalten des Motors im Prüfstand einerseits und im realen Fahrbetrieb andererseits hat, ebenso wenig der bloße Umstand einer etwaigen Täuschung im Prüfmodus, wenn auch im realen Betrieb die Grenzwerte eingehalten werden. Denn das sittenwidrige Gepräge ergibt sich gerade erst aus der Diskrepanz zwischen beidem und nicht bereits aus einer etwaigen Täuschung an sich, selbst wenn das Prüfergebnis damit verfälscht würde. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

EA 288, Abgasskandal, Thermofenster, Zykluserkennung, Prüfstanderkennung

Rechtsmittelinstanz:

OLG München, Hinweisbeschluss vom 16.05.2023 – 34 U 285/23 e

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

III. Das Urteil ist für die Beklagte gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss:

Der Streitwert wird auf 18.727,96 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klagepartei begehrt von der beklagten Partei Schadensersatz mit der Behauptung, dass ein von ihr erworbenes Fahrzeug vom „Abgasskandal“ betroffen sei.

2

Die Klagepartei bestellte am 29.01.2015 bei der Firma Autohaus B. G. GmbH, S. Straße 25, 8. G., ein Gebrauchtfahrzeug VW Golf VII Highline 2.0 TDI 110 kW, Fahrzeugidentifikationsnummer ...39, zu einem Kaufpreis von 25.900,00 € und mit einem Kilometerstand von 8.641 km; das Fahrzeug wurde durch ein Darlehen finanziert und am 27.12.2015 übergeben (Anlage K 1). Die Klagepartei leistete Zinsen in Höhe von 1.755,03 €. Das Kraftfahrzeug wurde von der beklagten Partei in Verkehr gebracht. Darin ist ein von der beklagten Partei entwickelter und hergestellter Motor des Typs EA 288 eingebaut. Es unterliegt der Euro-6-

Norm. Die Erstzulassung erfolgte am 24.06.2014 (Anlage K 2). Für das Fahrzeug wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine Typgenehmigung erteilt.

3

Mit Rechtsanwaltsschreiben vom 09.11.2020 (Anlage K 9) forderte die Klagepartei die beklagte Partei unter Fristsetzung bis zum 16.11.2020 zur Rückabwicklung auf.

4

Zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 204.204 km auf.

5

Die Klagepartei trägt vor, im Fahrzeug seien mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut. Dies ergebe sich insbesondere daraus, dass die Staatsanwaltschaft Braunschweig im Rahmen der Verhängung eines Bußgelds gegen die V. AG und die Staatsanwaltschaft München im Rahmen der Verhängung eines Bußgelds gegen die A. AG explizit neben dem Motor EA 189 auch den Motor EA 288 aufführten (Anlagen K 6, K 7, K 8). Da es sich bei dem Motor EA 288 um den Nachfolge-Motor des Typs EA 189 handele, sei genau auf die bekannte illegale Motorsteuerungssoftware aufgebaut worden und das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer illegalen Abschalteinrichtung ausgeliefert worden. Das in dem Fahrzeug verbaute Thermofenster sei unzulässig. Des Weiteren seien eine Fahrkurvenerkennung/Zykluserkennung (Erkennung des NEFZ) eine zeitbasierte Prüfstanderkennung, eine unzulässige Lenkwinkelerkennung, eine Motorhaubenerkennung sowie eine weitere unzulässige Abschalteinrichtung verbaut, die die AGR-Rate (Akustikfunktion) manipulierte; zudem verwende das Fahrzeug eine unzulässige Aufwärmstrategie. Eine weitere unzulässige Abschalteinrichtung aktiviere bzw. deaktiviere die Abgasrückführung bei bestimmten Drehzahl- und Drehmomentbereichen. Schließlich sei das OnBoard-Diagnosesystem (OBD) manipuliert worden. Die Klagepartei habe den streitgegenständlichen Pkw in der Fehlvorstellung erworben, dass es sich um ein ordnungsgemäß genehmigtes und verkehrsfähiges Fahrzeug handele. Bei Kenntnis von der unzulässigen Abschalteinrichtung hätte die Klagepartei das Fahrzeug nicht gekauft.

6

Eine eventuelle Nutzungsentschädigung sei auf Basis einer Gesamtleistung von 500.000 km zu berechnen.

7

Die Klagepartei ist der Ansicht, aufgrund Inverkehrbringens der Dieselmotoren unter Verschweigen einer gesetzeswidrigen Software-Programmierung durch die beklagte Partei stünden der Klagepartei gegen diese Schadensersatzansprüche aus § 826 BGB i.V. m. § 31 BGB, § 823 Abs. 2, § 31 BGB i.V. m. § 263 StGB sowie aus § 823 Abs. 2 BGB i.V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu. Die beklagte Partei habe sittenwidrig gehandelt. Täuschungshandlung und Irrtumserregung müsse sich die beklagte Partei auch zurechnen lassen. Der Vorstand der beklagten Partei habe Kenntnis vom Einsatz der Abschalteinrichtung gehabt. Die beklagte Partei treffe eine sekundäre Darlegungslast. Auch ohne Kenntnis des Vorstands sei über § 831 BGB eine Haftung der beklagten Partei für ihre Mitarbeiter gegeben.

8

Mit Klageschrift vom 09.11.2021 hatte die Klagepartei Zahlung von 18.727,96 € zzgl. Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.11.2020 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs verlangt. In der mündlichen Verhandlung vom 23.09.2022 hat die Klagepartei diesen Antrag geändert und den Rechtsstreit im Übrigen für erledigt erklärt. Die beklagte Partei hat der teilweisen Erledigterklärung nicht zugestimmt.

9

Die Klagepartei beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei € 17.346,72 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.11.2020 zu bezahlen, ZugumZug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Golf Highline, FIN: ...39.

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, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.680,28 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten seit dem 17.11.2020 freizustellen.

10

Die beklagte Partei beantragt

Klageabweisung.

11

Die Beklagte trägt vor, es drohe keine Stilllegung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. In diesem sei keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut. Dies habe das Kraftfahrt-Bundesamt wiederholt bestätigt (Anlage B 15, B 16, B 17, B 18, B 40). Das Kraftfahrt-Bundesamt habe Hinweise überprüft, die Motoren der Baureihe EA 288 (Euro 6) seien wie die Motoren der Baureihe EA 189 von Abgasmanipulationen betroffen, und habe festgestellt, dass sich diese Hinweise als unbegründet erwiesen hätten (Anlage B 1, dort Seite 12; Anlage B 2; Anlage B 3). Es komme keine manipulative Umschaltlogik, keine unzulässige Fahrkurvenerkennung (Zykluserkennung) und kein unzulässiges Thermofenster zum Einsatz. Das Vorhandensein einer Fahrkurvenerkennung allein begründe ohnehin nach der geltenden Rechtslage keine unzulässige Abschalteinrichtung, wenn diese keine Emissionsminderungen bewirke, die erforderlich seien, um die gesetzlichen Grenzwerte im Prüfzyklus einzuhalten. Das OBD-System sei nicht manipuliert worden, ebenso wenig liege eine Akustikfunktion, eine Aufwärmfunktion, eine Lenkwinkelerkennung, eine Motorhaubenerkennung oder eine zeitbasierte Prüfstanderkennung vor. Die Ausführungen zur Aktivierung der Abgasrückführung bei bestimmten Drehzahl- und Drehmomentbereichen und zur Deaktivierung ab gewissen Grenzen seien unsubstantiiert.

12

Die temperaturabhängige Abgasrückführung („Thermofenster“) werde in sämtlichen in der EU produzierten Dieselfahrzeugen eingesetzt, sei technisch-physikalisch unverzichtbar und in der konkreten Ausgestaltung von dem jeweiligen Stand der Technik abhängig. Eine Abgasrückführung, die in allen Temperaturbereichen identisch wäre, könne zu plötzlichen, gegebenenfalls erheblichen, auch durch Wartungen nicht vermeidbaren Motorschäden und Risiken für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs führen. Deshalb sei der Einsatz von Thermofenstern zum Schutz des Motors und des sicheren Fahrzeugbetriebs technisch erforderlich und notwendiger Bestandteil eines jeden Dieselfahrzeugs. Aus rechtlicher Sicht stelle ein Thermofenster entweder schon keine Abschalteinrichtung dar oder sei jedenfalls rechtlich zulässig. Deshalb habe auch das KBA den Vorwurf eines unzulässigen Thermofensters bereits überprüft und zugunsten der Beklagten verneint.

13

Der Sachvortrag der Klagepartei erfolge „ins Blaue hinein“ und rechtfertige insbesondere keine Beweiserhebung. Die beklagte Partei bestreitet, der Motortyp EA 288 sei lediglich eine Umkonstruktion des Motortyps EA 189 und baue auf der illegalen Motorsteuerungssoftware auf; diese Behauptung sei unsubstantiiert. Der Klagepartei sei auch kein Schaden entstanden. Zudem sei eine Nutzungsentschädigung unter Zugrundelegung einer Gesamtfahrleistung von maximal 250.000 km zu berechnen.

14

Die beklagte Partei ist der Ansicht, vor diesem Hintergrund liege weder eine Täuschung noch eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung vor. Zudem liege keine Verletzung der §§ 6, 27 EG-FGV vor, welche auch keinen individualschützenden Charakter hätten. Die beklagte Partei treffe keine sekundäre Darlegungslast. Die beklagte Partei befinde sich nicht im Annahmeverzug. Es bestehe auch kein Zinsanspruch.

15

Hinsichtlich des übrigen Sach- und Streitstands wird Bezug genommen auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 23.09.2022.

Entscheidungsgründe

16

Die Klage ist zulässig, jedoch unbegründet.

A.

17

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht München II sachlich und örtlich zuständig.

B.

18

Die Klage ist jedoch unbegründet. Der Klagepartei stehen die behaupteten Ansprüche gegen die beklagte Partei nicht zu.

19

I. Ein Schadensersatzanspruch der Klagepartei gegen die beklagte Partei ergibt sich nicht aus § 826 BGB, weil ihr von der beklagten Partei nicht in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich ein Schaden zugefügt worden ist.

20

Zwar kann nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs im Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen ist, eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung zu sehen sein, wenn hierdurch der Widerruf der Typengenehmigung oder zumindest die Stilllegung des konkreten Fahrzeugs droht (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19, hinsichtlich des Vorgängermotors EA 189).

21

Die Klagepartei ist bezüglich des unstreitig verbauten Thermofensters der Ansicht, dass dieses eine unzulässige Abschalteinrichtung darstelle. Des Weiteren behauptet die Klagepartei das Vorliegen verschiedener anderer unzulässiger Abschalteinrichtungen.

22

1. Das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit einem Thermofenster ist jedoch nicht als sittenwidrige Handlung zu bewerten. Denn bei einer die Abgasreinigung (Abgasrückführung und Abgasnachbehandlung) beeinflussenden Motorsteuerungssoftware, wie hier dem Thermofenster, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeitet wie auf dem Prüfstand, und bei der Gesichtspunkte des Motorrespektive Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft angeführt werden können, kann bei Fehlen jedweder konkreter Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen bei der beklagten Partei in dem Bewusstsein gehandelt haben, möglicherweise eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden; vielmehr muss bei dieser Sachlage auch bei Unterstellung des Vorliegens einer objektiv unzulässigen Abschalteinrichtung eine möglicherweise falsche, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und -anwendung durch die Organe der beklagten Partei in Betracht gezogen werden (OLG München, Beschluss vom 10.02.2020, Az. 3 U 7524/19; siehe auch BGH, Urteil vom 16.09.2021, Az. VII ZR 190/20). Eine Sittenwidrigkeit käme daher hier nur in Betracht, wenn über die bloße Kenntnis von der Verwendung einer Software mit der in Rede stehenden Funktionsweise im streitgegenständlichen Motor hinaus zugleich auch Anhaltspunkte dafür erkennbar wären, dass dies von Seiten der beklagten Partei in dem Bewusstsein geschah, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen, und dieser Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen wurde (ebenda). Solche Anhaltspunkte liegen jedoch nicht vor.

23

2. Soweit sich die Klagepartei darauf stützt, die beklagte Partei habe das mit dem Dieselmotor EA288 ausgestattete Fahrzeug mit Zykluserkennungen und verschiedenen anderen Abschalteinrichtungen in Verkehr gebracht, erfolgen diese Behauptungen pauschal und ersichtlich „ins Blaue hinein“. Eine Beweiserhebung über diese Behauptungen der Klagepartei liefe auf einen in der ZPO nicht vorgesehenen Ausforschungsbeweis hinaus. Angesichts des Bestreitens der beklagten Partei hätte sich die Klagepartei auch nicht mit diesem pauschalen Vortrag begnügen dürfen. Es kann auch nicht außer Acht gelassen werden, dass das KraftfahrtBundesamt beim streitgegenständlichen Fahrzeugtyp bis zum heutigen Tag keinerlei Maßnahmen in Richtung „unzulässige Abschalteinrichtung“ unternommen hat; wenn aber eine zuständige kompetente Behörde sich in Kenntnis der aufgekommenen Diskussion nach Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht zu Maßnahmen veranlasst sieht, kann – zeitlich vorangehend – bei den Verantwortlichen der beklagten Partei auch kein vorsätzlicher Gesetzesverstoß unterstellt werden (OLG München, Beschluss vom 16.03.2020, Az. 3 U 7524/19).

24

Das KBA hat unbestritten umfangreiche Felduntersuchungen durchgeführt und keine Anhaltspunkte für Abgasmanipulationen festgestellt. Auch eine Rückrufaktion seitens des KBA ist im Hinblick auf den Motor EA 288 bislang nicht erfolgt, jedenfalls nicht bezogen auf den hier streitgegenständlichen PKW. Ein Schaden kann daher nicht begründet werden, denn es bestand nicht einmal abstrakt das Risiko einer Nichtbenutzbarkeit, da weder ein Widerruf der Typgenehmigung noch eine Stilllegung des Fahrzeugs drohte; es kann daher nicht von einem wirtschaftlich nachteiligen Vertragsschluss ausgegangen werden (OLG München, Urteil vom 15.06.2021, Az. 9 U 5466/20).

25

Die bloße Prüfstanderkennung, zumal es für diese, wie von der beklagten Partei aufgezeigt, nachvollziehbare Gründe gibt, genügt zur Begründung einer sittenwidrigen Schädigung nach § 826 BGB nicht, solange dies keine unterschiedlichen Auswirkungen auf das Emissionsverhalten des Motors im Prüfstand einerseits und im realen Fahrbetrieb andererseits hat, ebenso wenig der bloße Umstand einer etwaigen Täuschung im Prüfmodus, wenn auch im realen Betrieb die Grenzwerte eingehalten werden. Denn das sittenwidrige Gepräge ergibt sich gerade erst aus der Diskrepanz zwischen beidem und nicht bereits aus einer etwaigen Täuschung an sich, selbst wenn das Prüfergebnis damit verfälscht würde (ebenda).

26

Eine etwaige Täuschung des KBA durch die beklagte Partei im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens für den hier streitgegenständlichen Motor EA 288 könnte zwar als „weiterer besonderer Umstand“ eine Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB begründen, eine solche Täuschung liegt jedoch entgegen der Behauptung der Klagepartei nicht vor. Nach dem unbestrittenen Vortrag der beklagten Partei hat diese dem KBA die Fahrkurvenerkennung in EA 288-Fahrzeugen und die hieran geknüpften Funktionen im Herbst 2015 vorgestellt und dabei unterstrichen, dass die Fahrkurvenerkennung, anders als die Fahrkurvenerkennung in EA 189-Fahrzeugen, nicht erforderlich ist, um die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Es liegt daher schon begrifflich keine unzulässige Abschalteinrichtung vor. Dies nahm das KBA offenbar zum Anlass, um den EA 288-Motor eingehend zu untersuchen. Eine unzulässige Abschalteinrichtung konnte das KBA dabei nicht feststellen und hat auch die Fahrkurvenerkennung nicht als solche bewertet. Da von Seiten der beklagten Partei offen mit dem KBA kommuniziert wurde, lässt sich daraus keine vorsätzliche, sittenwidrige Schädigung begründen (ebenda).

27

3. Im Übrigen liegt auch kein Schaden vor. Der Bundesgerichtshof hat den Schaden in den Verfahren zum Motor EA 189 maßgeblich auf die drohende Betriebsbeschränkung oder untersagung aufgrund des Rückrufbescheids des Kraftfahrt-Bundesamtes gestützt und dabei darauf abgestellt, dass das Fahrzeug im Zeitpunkt des Erwerbs für die Zwecke des Käufers nicht voll brauchbar gewesen sei, weil es einen verdeckten Sachmangel aufgewiesen habe, der zu einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung hätte führen können (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19). Für einen solchen Sachmangel gibt es vorliegend jedoch gerade keine Anhaltspunkte, denn das Kraftfahrt-Bundesamt als die für einen eventuellen Rückruf des Fahrzeugs oder Widerruf der Typgenehmigung maßgebliche Behörde hat nach (mehrfacher) tatsächlich durchgeführter, sorgfältiger Prüfung keine unzulässige Abschaltvorrichtung festzustellen vermocht, weshalb das (abstrakte) Risiko eines Widerrufs mit Null bezeichnet werden kann (OLG München, Urteil vom 14.04.2021, Az. 15 U 3584/20).

28

II. Die Klagepartei hat auch keinen Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V. m. §§ 6, 27 EG-FGV, da diese Vorschriften nicht vor ungewollten Verbindlichkeiten schützen sollen (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19).

29

Auch im Hinblick auf die Schlussanträge des Generalanwalts Rantos in der Rechtssache C100/21 kommt ein Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V. m. §§ 6, 27 EG-FGV nicht in Betracht, da es insofern jedenfalls an dem erforderlichen Verschulden der beklagten Partei fehlt (OLG München, Beschluss vom 07.09.2022, Aktenzeichen 35 U 8121/21). Eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB setzt schuldhaftes Handeln im Hinblick auf die Verletzung des Schutzgesetzes voraus (Grüneberg/Sprau, BGB, 81. Aufl. 2022, § 823 Rn. 61). Da das KBA die Verwendung von Thermofenstern bisher nicht als unzulässige Abschalteinrichtung eingestuft

und eine solche Verwendung daher nicht moniert hat, durfte die beklagte Partei davon ausgehen, dass dies auch weiterhin der Fall sein wird. Ein zumindest fahrlässiges Handeln der beklagten Partei liegt vorliegend daher nicht vor.

30

III. Der Klagepartei steht auch kein Anspruch gemäß §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 StGB zu, da bei einem Gebrauchtwagenkauf der erstrebte Vermögensvorteil und der eingetretene Vermögensnachteil nicht durch dieselbe Vermögensverfügung vermittelt werden (OLG München, Urteil vom 14.04.2021, Az. 15 U 3584/20).

31

Die Klage war daher abzuweisen.

C.

32

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 91 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

D.

33

Eine Aussetzung nach § 148 ZPO war aus den unter B. II. aufgeführten Gründen nicht anzuordnen.