LG Ingolstadt, Endurteil v. 08.04.2022 – 63 O 3192/21 Die

Titel:

Schadensersatz, Fahrzeug, Annahmeverzug, Streitwert, Rechtsanwaltskosten, Rechtsverfolgungskosten, Software, Kilometerstand, Haftung, Herausgabe, Klage, Sicherheitsleistung, Anspruch, Voraussetzungen, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, Klageabweisung, unzulässige Abschalteinrichtung

Schlagworte:

Schadensersatz, Fahrzeug, Annahmeverzug, Streitwert, Rechtsanwaltskosten, Rechtsverfolgungskosten, Software, Kilometerstand, Haftung, Herausgabe, Klage, Sicherheitsleistung, Anspruch, Voraussetzungen, Zug um Zug, Kosten des Rechtsstreits, vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, Klageabweisung, unzulässige Abschalteinrichtung

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Beschluss vom 12.09.2022 – 35 U 2834/22

BGH, Beschluss vom 17.07.2023 – VIa ZR 1457/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

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

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

Tatbestand

1
Die Klagepartei begehrt Rückzahlung des Kaufpreises für ein angeblich mit unzulässigen Abschalteinrichtungen versehenes Fahrzeug nebst Zinsen, Zug-um-Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs an die Beklagte.

2
Die Klagepartei erwarb am 12.03.2018 von der Autohaus M2. S3. GmbH in Pf. den streitgegenständlichen PKW Audi A4 2.0 TDI, 140 kW, Schadstoffklasse EURO 6, Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) …, als Gebrauchtwagen zum Kaufpreis von 24.815,01 € brutto.

3
Das Fahrzeug wies bei der Auslieferung an die Klagepartei am 16.03.2018 einen Kilometerstand von 37.400 km, am 29.12.2021 (Klageschrift) einen Kilometerstand von ca. 88.700 und am 18.03.2022 (Tag der mündlichen Verhandlung) einen Kilometerstand von 96.778 km auf.

4
Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten Dieselmotor der Baureihe EA 288 ausgestattet. Bei der Baureihe EA 288 handelt es sich um die Nachfolgebaureihe zu der vom sog. „Abgasskandal“ betroffenen Baureihe EA 189. Betreffend die Baureihe EA 288 gibt es – anders als betreffend die Baureihe EA 189 – keinen Bescheid des Kraftfahrtbundesamts bzw. einer anderen zuständigen Genehmigungsbehörde, der das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung feststellt. Das Fahrzeug ist dementsprechend auch von keiner Maßnahme betroffen und unterliegt auch keinem verpflichtenden Rückruf. Seitens des Kraftfahrtbundesamtes wurde im Rahmen amtlicher Auskünfte mitgeteilt, dass in Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 288 keine unzulässigen Abschalteinrichtungen vorhanden seien. Das Fahrzeug ist mit einem SCR-Katalysator ausgestattet. In der Fahrzeugsoftware zur Motorsteuerung / Abgasnachbehandlung ist ein sog. Thermofenster implementiert.

5

Die Klagepartei behauptet im wesentlichen, das Fahrzeug sei vom sog. „Abgasskandal“ betroffen. Es sei mit illegalen Abschalteinrichtungen versehen, um im Falle eines Abgastests die zulässigen Abgaswerte zu erreichen. Auch das in der Baureihe EA 288 vorhandene sog. Thermofenster sei als unzulässige Abschalteinrichtung einzuordnen. Die Klagepartei habe darauf vertraut, dass das Fahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen entspreche. Anhaltspunkte für das Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen bei den EA-288-Motoren ergäben sich zudem aus Unterlagen der Beklagten zu den EA-288-Motoren.

6
Im Termin zur mündlichen Verhandlung am 18.03.2022 hat die Klagepartei die abzuziehende Nutzungsentschädigung (vgl. Ziffer 1 der Klageanträge), die sie im Rahmen der Klageschrift noch mit der Formel „24.815,01 EUR x gefahrene Kilometer: (350.000 km – 37.400 km)“ beschrieben hatte, nunmehr auf 4.713,58 € beziffert, ohne hierzu weitere prozessuale Erklärungen abzugeben.

7
Die Klagepartei beantragt zuletzt,

1. an die Klagepartei 24.815,01 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 4.713,58 EUR, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Audi A4 2.0 TDI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) …, nebst Fahrzeugschlüssel;

2. die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.375,88 EUR freizuhalten;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges Audi A4 2.0 TDI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) …, in Annahmeverzug befindet;

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Audi A4 2.0 TDI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) …, mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

8
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

9
Die Beklagte trägt im wesentlichen vor, dass der Motor des Fahrzeugs keine unzulässige Abschalteinrichtung enthalte. Der Vortrag der Klagepartei zum angeblichen Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung sei unsubstantiierter Vortrag „ins Blaue“. Für sämtliche Fahrzeuge des Motortyps EA 288 der Marken Volkswagen, Audi, Seat und Skoda existiere kein amtlicher Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) im Zusammenhang mit ihrem Emissionsverhalten, insbesondere nicht wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Vielmehr habe das Kraftfahrtbundesamt den streitgegenständlichen Motortyp EA 288 eingehend überprüft und bereits im Jahr 2016 festgestellt, dass dort keine unzulässige Abschalteinrichtung, insbesondere nicht die aus den EA 189-Motoren bekannte Umschaltlogik, zum Einsatz komme. Das Thermofenster stelle keine unzulässige Abschalteinrichtung dar.

10
Das Gericht hat mündlich zur Sache verhandelt. Insoweit wird auf das Protokoll der Sitzung des Landgerichts Ingolstadt vom 18.03.2022 Bezug genommen. Hinsichtlich des übrigen Vorbringens der Parteien sowie zur Ergänzung, Vertiefung und Vervollständigung wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

A.

11

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet

12
I. Die Klage ist zulässig. Die örtliche Zuständigkeit des Gerichts folgt aus § 32 ZPO.

13
II. Die Klage ist aber unbegründet. Die Klagepartei hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises nebst Zinsen, auch nicht Zug-um-Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs und Anrechnung einer Nutzungsentschädigung.

14
Der Klagepartei stehen die geltend gemachten Ansprüche gegen die Beklagte unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zu. Die tatsächlichen Voraussetzungen einer mangels vertraglicher Beziehung zwischen den Parteien allein denkbaren deliktischen Haftung der Beklagten sind von der Klagepartei nicht schlüssig vorgetragen.

15
Aus diesem Grund befindet sich die Beklagte auch nicht mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug. Die Klagepartei hat deswegen auch keinen Anspruch auf Erstattung angefallener außergerichtlicher Anwaltskosten.

16
1. Ein Anspruch nach § 826 BGB besteht nicht. Nach § 826 BGB ist zum Schadensersatz verpflichtet, wer einem anderen in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zufügt. Die Klagepartei hat die Voraussetzungen des von ihr geltend gemachten Anspruchs nach § 826 BGB nicht schlüssig vorgetragen.

17
Sowohl der Vortrag der Klagepartei, das Fahrzeug sei mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet, als auch der Vortrag der Klagepartei, das Fahrzeug enthalte ein unzulässiges Thermofenster, begründen keine Ansprüche gegen die Beklagte, weil er als unsubstantiierter Vortrag „ins Blaue hinein“ anzusehen ist bzw. weil die Klagepartei den Vorsatz der Beklagten nicht dargelegt hat.

18
a) Die Klagepartei bringt vor, der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs enthalte illegale Abschalteinrichtungen. Hierzu verweist die Klagepartei auf die Funktionsweise einer Software, die den Schadstoffausstoß gezielt manipuliere, in dem sie erkenne, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand oder im allgemeinen Straßenverkehr betrieben werde, und bei einer Fahrzeugnutzung auf einem Prüfstand den Schadstoffausstoß zur gezielten Veränderung des Prüfergebnisses durch Umschaltung auf einen hierfür programmierten Modus verringere.

19
Die Klagepartei verkennt dabei, dass es auch begründet zulässige Zykluserkennungen und Abschalteinrichtungen geben kann. Dieser Sachvortrag weist daher keine Substanz auf und ist willkürlich aus der Luft gegriffen. Er rechtfertigt daher nicht die Veranlassung einer Beweisaufnahme (vgl. dazu auch OLG Koblenz, Urt. v.18.06.2019, Az. 3 U 416/19 m.w.N.). Grundsätzlich ist bei der Annahme einer „ins Blaue hinein“ aufgestellten Behauptung Zurückhaltung geboten. Die Annahme eines willkürlichen Sachvortrags kommt nur im Ausnahmefall in Betracht. Es muss einer Partei möglich sein, im Zivilprozess Tatsachen zu behaupten, über die sie keine genaue Kenntnis haben kann, die sie aber nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält. Eine zivilprozessual unzulässige Ausforschung ist aber dann gegeben, wenn eine Partei ohne greifbaren Anhaltspunkt für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ Behauptungen aufstellt und jegliche tatsächlichen Anhaltspunkte für diese Behauptung fehlen (vgl. etwa BGH NJW-RR 2003, 69, 70).

20
Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben, da jeglicher tatsächliche Anhaltspunkt für den Einsatz einer unzulässigen Manipulationssoftware, wie z.B. aus den EA-189-Motoren bekannt, in dem EA-288-Motor im Fahrzeug der Klagepartei fehlt.

21

aa) Der Vortrag der Klagepartei beschränkt sich insgesamt darauf, pauschal verschiedene Abschalteinrichtungen ins Feld zu führen und deren Unzulässigkeit zu behaupten. Hierin liegt kein hinreichender Sachvortrag.

22
Insbesondere stellt der Vortrag der Klagepartei zu einem angeblich wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen erfolgten Rückruf des Fahrzeugtyps VW T6 2.0 TDI Euro 6, ausgestattet mit einem Motor des Typs EA 288, ersichtlich ungezielten und widersprüchlichen Vortrag ins Blaue dar. Tatsächlich war der Fahrzeugtyp VW T6 2.0 l Diesel Euro 6, wie dem Gericht aus einem entsprechenden anderen Verfahren bekannt ist, von einer Konformitätsabweichung bzw. Nichtkonformität im Zusammenhang mit der Regeneration des Dieselpartikelfilters erfasst, wobei das Kraftfahrtbundesamt mit diesbezüglicher Freigabebestätigung vom 19.11.2018 erklärte, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt worden seien. Letzteres steht im Einklang mit dem von der Klagepartei selbst vorgelegten Auszug aus der Rückrufdatenbank des KBA (Anlage K3), der für den Fahrzeugtyp VW T6 2.0 TDI Euro 6 ausdrücklich und ausschließlich eine Konformitätsabweichung benennt.

23
Es kann auch nicht ohne weiteres der Schluss gezogen werden, dass eine bestimmte illegale Manipulationssoftware vorhanden ist, weil die Vorgängergeneration über eine solche verfügt hat (vgl. dazu auch OLG Köln, Beschluss vom04.07.2019, Az.3 U 148/18). Es gibt keinen Erfahrungssatz, der einen Generalverdacht gegenüber sämtlichen Dieselmotoren eines Konzerns begründen kann.

24
Dagegen spricht auch, dass das Kraftfahrtbundesamt eine Rückrufaktion für den streitgegenständlichen Motor nicht angeordnet hat.

25
bb) Soweit sich die Klagepartei auf ein Dokument „Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288“ der Beklagten vom 18.11.2015 bezieht, ergeben sich hieraus keine Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Die vorbezeichnete Entscheidungsvorlage der Beklagten vom 18.11.2015 (Anlage B7) benennt bestimmte Zielwerte im NEFZ sowie in anderen Prüfzyklen und sodann bestimmte Applikationsanweisungen. Eine unzulässige Abschalteinrichtung ist daraus aber nicht ersichtlich. Auch daraus, dass es dort auf Seite 5 unter „Applikationsanweisungen Diesel“ heißt: „SCR Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Erkennung des Precon und NEFZ, um die Umschaltung der Rohemissionsbedatung (AGR-High/Low) streckengesteuert auszulösen (bis Erreichung SCR-Arbeitstemperatur und OBD-Schwellwert)“, folgt nicht ohne weiteres das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung; denn weiter heißt es: „Fahrkurven dürfen nicht zur Einhaltung der Emissions- und OBD-Grenzwerte genutzt werden“. Vielmehr legt die von der Beklagten vorgelegte „Information zu so genannter Akustikfunktion“ (Anlage B5) dar, dass die in der Software des Motors EA 288 hinterlegten Fahrkurven nicht zu einer Optimierung der NOx – Emissionen im Prüfstandbetrieb, wie beim EA 189, genutzt wurden. Zudem ist zu sehen, dass trotz Vorlage dieser Unterlagen an das KBA dort bis heute keine unzulässige Abschalteinrichtung festgestellt bzw. ein entsprechender Rückrufbescheid erlassen worden wäre. cc)

26
Auch aus einer möglichen Überschreitung der Grenzwerte auf der Straße folgt ebenfalls nicht das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Es ist gerichtsbekannt, dass Emissionswerte wie auch Kraftstoffverbrauch branchenweit im normalen Fahrbetrieb höher sind als im NEFZ-Prüfzyklus. Der NEFZ-Prüfuyklus soll insofern vor allem ein Vergleichbarkeit verschiedener Fahrzeugmodelle und Motoren gewährleisten. Dies war auch der Grund für die Einführung anderer, normalbetriebsähnlicherer Prüfzyklen wie RDE und WLTP. In diesem Zusammenhang ist ferner der Vortrag der Beklagten zu berücksichtigen, wonach hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs bzw. der streitgegenständlichen Motorenbaureihe kein Rückruf vorliege. Schließlich hat die Beklagte vorgetragen, dass der streitgegenständliche Fahrzeugtyp einschließlich des Motors nach Bekanntwerden des Abgasskandals beim KBA vorgestellt und untersucht worden sei und dass es gleichwohl zur Anordnung eines Rückrufs nicht gekommen sei. Auch dies hat die Klagepartei nicht substantiiert widerlegt.

27

Nach alledem liegen die strengen Anforderungen eines rechtsmissbräuchlichen und damit unzureichenden Sachvortrags vor (vgl. dazu auch OLG Koblenz, Urt. v. 18.06.2019, Az.3 U 416/19 m.w.N.).

28
b) Der Vorwurf der Klagepartei, das Fahrzeug sei mit einem als unzulässige Abschalteinrichtung anzusehenden sog. Thermofenster ausgestattet, begründet ebenfalls keinen Anspruch aus § 826 BGB gegen die Beklagte.

29
Die Frage, ob es sich bei dem konkreten Thermofenster des streitgegenständlichen Fahrzeugs um eine unzulässige Abschalteinrichtung handelt, kann im Ergebnis dahinstehen. Selbst wenn das Thermofenster eine unzulässige Abschalteinrichtung sein sollte, geht damit keine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung einher. Thermofenster sind allgemein anerkannte und von sämtlichen Herstellern eingesetzte technische Einrichtungen. Sie werden branchenweit bei allen Dieselmotoren eingesetzt. Ihr Zweck besteht darin, eine „Versottung“ zu verhindern. Sie dienen daher dem Motorschutz und können auch zulässig sein. Nicht jedes Thermofenster stellt zwingend eine unzulässige Abschalteinrichtung dar. Von der Manipulationssoftware beim Motortyp EA 189 unterscheidet sich das von den Klägern behauptete Thermofenster zudem grundlegend. Beim Thermofenster handelt es sich anders als bei der Manipulationssoftware der EA-189-Motoren nicht um eine Programmierung zum Erkennen des Betriebs des Fahrzeugs auf dem Prüfstand. Das Thermofenster arbeitet gleichermaßen im Straßenbetrieb und auf dem Prüfstand.

30
Schließlich fehlt es in diesem Zusammenhang an einer Darlegung der subjektiven

31
Haftungsvoraussetzungen. Das bloße Vorhandensein einer (behaupteten) objektiv unzulässigen Abschalteinrichtung allein ist nicht geeignet, Ansprüche der Klagepartei aus § 826 BGB zu begründen. Ein Schädigungsvorsatz kann nur dann angenommen werden, wenn über die bloße Kenntnis von dem Einbau einer Einrichtung mit der in Rede stehenden Funktionsweise in den streitgegenständlichen Motor hinaus zugleich auch Anhaltspunkte dafür erkennbar wären, dass dies von Seiten der Beklagten in dem Bewusstsein geschah, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen, und dieser Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen wurde. Jedoch ist weder ersichtlich noch von der Klagepartei dargelegt, dass die Beklagte mit der Unzulässigkeit des eingesetzten Thermofensters gerechnet hätte. Ein Thermofenster kann durchaus zulässig sein. Bei der gegebenen Sachlage kann – anders als beim Einsatz einer versteckten Software – nicht ohne weiteres von einem vorsätzlichen Rechtsverstoß ausgegangen werden. Im vorliegenden Fall kann insofern bei Fehlen jeglicher konkreten Anhaltspunkte ein Vorsatz der Beklagten nicht ohne weiteres unterstellt werden. Vielmehr kann dann eine möglicherweise falsche, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und -anwendung durch die Organe der Beklagten in Betracht gezogen werden. Eine Verkennung der Rechtslage begründet aber selbst im Falle eines fahrlässigen oder gar grob fahrlässigen Handelns keinen Schädigungsvorsatz.

32
2. Mangels Anspruchs in der Hauptsache liegt kein Annahmeverzug vor bzw. ist auch der Antrag der Klagepartei, vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten zu erstatten, unbegründet.

C.

33
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO.

D.

34
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.