

Titel:

Sittenwidrigkeit, Abschaltvorrichtung, Kraftfahrt-Bundesamt, Unzulässigkeit, Fahrzeugwerb, Sittenwidrige Schädigung, Berufungsrücknahme, Sachmängel, Sachverständigenbeweis, Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung, Inverkehrbringen, Unternehmerische Entscheidung, Fristgerechte Berufung, Substantiierung, Schadensfeststellung, Vorsätzliche sittenwidrige Schädigung, Rücknahme der Berufung, Gelegenheit zur Stellungnahme, Gerichtsgebühren, Typgenehmigung

Schlagworte:

Sittenwidrigkeit, Abschaltvorrichtung, Thermofenster, Fahrkurvenerkennung, Schadensfeststellung, Täuschung, Zulassung der Revision

Vorinstanz:

LG Memmingen, Endurteil vom 11.04.2022 – 25 O 1310/21

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Beschluss vom 11.07.2022 – 24 U 2879/22

BGH Karlsruhe, Beschluss vom 13.11.2023 – VIa ZR 1179/22

Fundstelle:

BeckRS 2022, 53561

Tenor

Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Memmingen vom 11.04.2022, Az. 25 O 1310/21, durch Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

Hierzu besteht Gelegenheit zur Stellungnahme binnen drei Wochen nach Zustellung dieses Hinweises.

Entscheidungsgründe

I.

1

Der Kläger erwarb laut Rechnung vom 01.03.2016 bei der K. Maschinen GmbH einen Gebrauchtwagen VW T6 Caravelle 2,0 TDI mit einer Laufleistung von 20 km zum Kaufpreis von 41.150 €. In dem Fahrzeug ist ein Dieselmotor der Baureihe EA 288 (Schadstoffklasse Euro 6) verbaut. Der Motor ist mit einem SCR-Katalysator versehen. Herstellerin des Motors ist die Beklagte. Das Fahrzeug ist von keinem amtlichen Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts wegen Vorliegens einer unzulässigen Abschaltvorrichtung betroffen. Es hatte am 21.02.2022 eine Laufleistung von 94.655 km.

2

Der Kläger macht geltend, bei seinem Fahrzeug kämen unzulässige Abschaltvorrichtungen zum Einsatz. Er nahm die Beklagte vor dem Landgericht Memmingen auf Zahlung von 28.168,37 € Zug-um-Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs in Anspruch. Mit dem angegriffenen Urteil vom 11.04.2022 wies das Landgericht die Klage ab. Der Kläger hat gegen das Urteil form- und fristgerecht Berufung eingelegt. Er verfolgt den ursprünglichen Klageantrag weiter.

II.

3

Der Senat ist einstimmig der Auffassung, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt und weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordern. Die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung ist nicht geboten.

4

1. Ein Anspruch des Klägers aus § 826 BGB (vorsätzliche sittenwidrige Schädigung) besteht nicht.

5

a) Selbst wenn die Beklagte in den Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs eine nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut haben sollte, genügt dies nicht dafür, dass die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 826 BGB bestehen. Wie der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 19.01.2021, Az. VI ZR 433/19, entschieden hat, ist das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems („Thermofenster“) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. Dies gilt auch dann, wenn mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt war. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit wäre nur gerechtfertigt, wenn weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. Die Annahme objektiver Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass die handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und diesen Umstand der für die Typgenehmigung zuständigen Behörde verschwiegen haben, um die begehrte Typgenehmigung zu erschleichen. Für diese Voraussetzung trägt nach den allgemeinen Grundsätzen der Kläger als Anspruchsteller die Beweislast (a.a.O., Rn. 16, 17). Fehlt es an dem Bewusstsein der handelnden Personen, eine unzulässige Umschaltvorrichtung zu verwenden, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (BGH Urteil vom 15.09.2021 – VII ZR 2/21 Rdnr. 12).

6

b) Dem Vortrag des Klägers zu entnehmen, dass er eine Manipulation der Abgasreinigung des streitgegenständlichen Fahrzeugs in zweifacher Hinsicht behauptet. Es bestehe ein sogenanntes „Thermofenster“. Außerdem verfüge der Motor über eine „Fahrkurvenerkennung“, die den SCR-Katalysator manipuliere.

7

aa) Bezüglich des beanstandeten „Thermofensters“ fehlt es an einem ausreichenden Vortrag zu einem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten. Wie oben dargelegt, ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19 – juris) das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. Weitere hinzutretende Umstände, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen, sind nicht ersichtlich. Insbesondere bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte das Kraftfahrt-Bundesamt im Typgenehmigungsverfahren über bestimmte Tatsachen im Zusammenhang mit dem „Thermofenster“ getäuscht haben könnte. Der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat z.B. mit Urteilen vom 16.09.2021 – wie zuvor der VI. Zivilsenat – entschieden, dass allein das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit „Thermofenster“ keinen Anspruch aus § 826 BGB begründet.

8

bb) Auch hinsichtlich der Fahrkurvenerkennung und der behaupteten Manipulation des SCR-Katalysators ist der Vorwurf einer sittenwidrigen Schädigung nicht hinreichend dargelegt.

9

Die Behauptung des Klägers, im streitgegenständlichen Motor der Baureihe EA 288 komme eine „Zykluserkennung“ bzw. „Fahrkurvenerkennung“ wie bei der Baureihe EA 189 zum Einsatz, ist nicht unstrittig. Die Beklagte hat vielmehr ausdrücklich bestritten, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug eine Fahrkurven-/Zykluserkennung zum Einsatz komme, die in unzulässiger Weise Einfluss auf die Abgasnachbehandlung nehme (vgl. Klageerwiderung Seite 11 = Bl. 76 d.A.). Der Kläger kann sich für seine gegenteilige Behauptung nicht auf die interne „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288“ der Beklagten vom 18.11.2015 berufen (vgl. Seite 10 der Berufungsbegründung). Die Applikationsrichtlinien, die von der Beklagten in vollständiger Form als Anlage B7 vorgelegt wurden, sind dem Senat aus einer Vielzahl von Verfahren im Rahmen des sog. Dieselskandals

bekannt. Aus dem Text der Applikationsrichtlinien selbst (dort Seite 2) ergibt sich, dass die „angehängten Unterlagen zu Applikationsrichtlinien für Serien- und Neuprojekte EA 288 sowie Freigabevorgaben für EA 288 Projekte [...] inhaltlich mit den Zulassungsbehörden (KBA) und dem Rechtswesen vereinbart“ sind.

10

Das Vorbringen des Klägers, sein Fahrzeug sei mit einer Fahrkurvenerkennung versehen, die den SCR-Katalysator manipuliere, reicht vor diesem Hintergrund nicht aus, um einen Anspruch nach § 826 BGB zu begründen. Selbst wenn in dem Fahrzeug eine Fahrkurvenerkennung vorhanden (gewesen) sein sollte, fehlt es an der für einen Anspruch aus § 826 BGB erforderlichen Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten im Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs durch den Kläger (21.04.2016). Für eine bewusste Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamts über Abschaltvorrichtungen (Zyklus-/Fahrkurvenerkennung) zu diesem Zeitpunkt – nach Bekanntwerden des den Motortyp EA 189 betreffenden Abgasskandals im September 2015 – bestehen keine Anhaltspunkte. Nachdem aus S. 2 der Applikationsrichtlinien vom 18.11.2015 zu entnehmen ist, dass jedenfalls zu diesem Zeitpunkt das KBA über deren Inhalt informiert war, kann eine bewusste Täuschung des KBA über Abschaltvorrichtungen (Fahrzykluserkennung) zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs (Fahrzeugerwerb am 01.03.2016) nicht nachgewiesen werden. Auch soweit der Kläger geltend macht, mittels der Prüfstandserkennung werde in unzulässiger Weise auf den SCR-Katalysator eingewirkt, ergibt sich aus den Applikationsrichtlinien (Anlage B7, Seite 5), dass dieses Vorgehen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt abgestimmt war. Zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs hatte die Beklagte die vom Kläger beanstandeten Funktionen gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt offengelegt. Da die Beurteilung eines schädigenden Verhaltens als sittenwidrig eine Gesamtwürdigung des Verhaltens des Schädigers voraussetzt, ist spätestens mit diesen Angaben gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt, das dadurch in die Lage versetzt wurde, eigene Überprüfungen durchzuführen, der Vorwurf der Sittenwidrigkeit entfallen (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 08.12.2020 – VI ZR 244/20 – juris).

11

Im Ergebnis fehlt es somit jedenfalls an einer Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamts und dementsprechend am Bewusstsein der handelnden Personen, eine unzulässige Umschaltvorrichtung zu verwenden.

12

cc) Der Vortrag des Klägers zu Abgasmessungen, die außerhalb des NEFZ bei Fahrzeugen mit Motoren der Baureihe EA 288 durchgeführt wurden, ist nicht geeignet, eine Substantiierung des Vorbringens zum behaupteten Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen herbeizuführen.

13

Dies gilt im Grundsatz schon deshalb, weil die Werte des NO_x-Ausstoßes während des Fahrbetriebs außerhalb des NEFZ für die Erteilung der Typgenehmigung nicht maßgeblich sind.

14

Den (im Internet einsehbaren) Messberichten der DUH ist zu entnehmen, dass die DUH beim VW T6 Transporter 2.0 TDI (Euro 6) im Fahrbetrieb auf der Straße NO_x-Werte von 118 mg/km gemessen hat. Dieser Messwert unterschreitet den auf dem Prüfstand einzuhaltenden Grenzwert, der beim VW T6 Transporter 2.0 TDI bei 125 mg/km liegt. Siehe hierzu:

(https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/dieselgate/EKI/2021-07-12_Tabelle_PEMS-Messungen_bis_Juli_2021.pdf).

15

Vor diesem Hintergrund erschließt sich dem Senat nicht, weshalb sich der Kläger getäuscht und geschädigt sieht.

16

dd) Der Umstand, dass der streitgegenständliche Fahrzeugtyp nicht von einer Rückrufaktion des KBA betroffen ist, stellt aus Sicht des Senats ein ganz erhebliches Indiz dafür dar, dass die vom Kläger behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen (Fahrzykluserkennung) nicht vorliegen.

17

Die von der Beklagten angeführten Feststellungen im Untersuchungsbericht vom April 2016 (Anlage B1, Seite 12), stützen die Einschätzung, dass die Untersuchung der aktuellen Baureihe des Motors EA 288 keine Hinweise auf das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen (Fahrzykluserkennung) ergeben hat.

Der Kläger ist zudem dem Vorbringen der Beklagtenseite nicht substantiiert entgegengetreten, dass das KBA in Gerichtsverfahren bereits mehrfach die amtliche Auskunft erteilt, dass bei Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 288 keine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt wurde (vgl. die beispielhaft vorgelegten Auskünfte in den Beklagtenanlagen). Dem Senat ist aus seiner umfangreichen Befassung mit „Dieselklagen“ keine KBA-Auskunft bekannt, in der eine unzulässige Abschaltvorrichtung bei einem Motor der Baureihe EA 288 bestätigt wurde.

18

Der vom Kläger genannte Rückruf wegen Konformitätsabweichung (Rückruf 23Z7, KBA Referenznr. 7710) bei einem VW T6 betrifft ausdrücklich nicht den Verdacht einer unzulässigen Abschaltvorrichtung. Vielmehr hat das Kraftfahrt-Bundesamt – wie dem Senat aus einem den VW T6 betreffenden Verfahren bekannt ist – in einem Schreiben vom 19.11.2018 ausdrücklich mitgeteilt, dass auch hier keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt wurden.

19

ee) Das Fehlen eines Rückrufbescheids ist insbesondere auch hinsichtlich einer etwaigen Schadensfeststellung und der Feststellung eines etwaigen Schädigungsvorsatzes auf Seiten der Beklagten von Bedeutung. Der 15. Zivilsenat des Oberlandesgerichts München hat dazu in seinem Urteil vom 14.04.2021 (15 U 3584/20 – juris Rn. 79-81) eine vergleichbare Fallkonstellation betreffend, aus Sicht des Senats im Kern zutreffend ausgeführt wie folgt:

„Im Übrigen liegt auch kein Schaden vor. Diesen hat der BGH in den EA189Verfahren maßgeblich auf die drohende Betriebsbeschränkung oder untersagung aufgrund des KBA-Rückrufbescheids gestützt. Abgestellt wurde darauf, 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. Für einen solchen Sachmangel gibt es vorliegend jedoch gerade keine Anhaltspunkte. Wenn der Kläger behauptet, im Motor EA 288 sei eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut, welche die erteilte Genehmigung in Frage stelle (und welche offensichtlich nach der Vorstellung des Klägers vom KBA im Rahmen der Untersuchungen stets übersehen wurde), und hierzu Sachverständigenbeweis anbietet, übersieht er, dass das KBA die für einen eventuellen Rückruf des Fahrzeugs oder Widerruf der Typgenehmigung maßgebliche Behörde ist. Das (abstrakte) Risiko eines Widerrufs kann mit Null bezeichnet werden, wenn die zuständige Behörde nach (mehrfacher) tatsächlich durchgeführter, sorgfältiger Prüfung keine unzulässige Abschaltvorrichtung festzustellen vermag.“

20

Dies gilt in besonderer Weise für den Fall des Klägers, nachdem auch die DUH eine Überschreitung der Grenzwerte beim VW T6 nicht festgestellt hat.

21

2. Ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV wurde vom Landgericht ebenfalls zu Recht verneint. Wie der Bundesgerichtshof in seinen Urteilen vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19 – juris Rn. 76) und vom 30.07.2020 (VI ZR 5/20 – Rn. 11) ausgeführt hat, liegt das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, weder im Aufgabenbereich des §§ 6 I, 27 I EG-FGV noch des Art. 5 VO (EG) 715/2007. Sie stellen damit keine Schutzgesetze i. S. v. § 823 Abs. 2 BGB dar.

22

5. Ansprüche des Klägers aus § 823 Abs. 2, § 31 BGB, § 263 StGB scheiden mangels Täuschung aus.

23

5. Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 19.01.2021, Az. VI ZR 433/19, Rn. 16, 17; Urteil vom 13.07.2021, Az. VI ZR 128/20) kommt es bei Diesel-Fällen außerhalb des Motortyps EA 189 darauf an, ob die Klagepartei substantiiert behauptet hatte, dass die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren unzutreffende Angaben über die Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems gemacht hatte. Eine einheitliche Entscheidung zu einem bestimmten Motortyp ist demnach nicht geboten und auch gar nicht möglich, da die Entscheidung vom Vorliegen eines substantiierten Vortrags im Einzelfall abhängt.

24

Da die Berufung keine Aussicht auf Erfolg hat, legt das Gericht aus Kostengründen die Rücknahme der Berufung nahe. Im Falle der Berufungsrücknahme ermäßigen sich die Gerichtsgebühren von 4,0 auf 2,0 Gebühren (vgl. Nr. 1222 des Kostenverzeichnisses zum GKG).