

Titel:

Abgasmanipulation, Sittenwidrigkeit, Abschaltvorrichtung, Darlegungslast, Täuschung, Schadensersatzanspruch, Prüfstanderkennung

Schlagworte:

Abgasmanipulation, Sittenwidrigkeit, Abschaltvorrichtung, Darlegungslast, Täuschung, Schadensersatzanspruch, Prüfstanderkennung

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 27.06.2022 – 4 U 49/22

OLG Bamberg, Beschluss vom 02.02.2023 – 4 U 49/22

BGH, Urteil vom 23.04.2026 – VIa ZR 210/23

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.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 44.726,89 € festgesetzt.

Tatbestand

- Die Parteien streiten um Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Pkw im Rahmen der sog. Dieseldiagnostik.

1

Die Beklagte ist eine große Auto- und Motorenherstellerin, die u.a. den Dieselmotor mit der Bezeichnung EA 897 entwickelte und produzierte, der in zahlreichen von ihr produzierten und in den Verkehr gebrachten Fahrzeugserien inklusive dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut wurde. Die Klagepartei erwarb am 03.05.2016 das Gebrauchtfahrzeug Audi A6 Avant mit der Fahrzeug-Ident.-Nr. ..., zum Preis von 46.600 € brutto mit einem Kilometerstand von 26.813 km bei Übergabe (Anlage K A1). Das Fahrzeug verfügt über eine gültige Typgenehmigung nebst Zulassung und wird von der Klagepartei, welche der Beklagten eine Übergabe des Fahrzeugs angeboten hat, weiterhin genutzt. Zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung hat es einen Kilometerstand von 50.322 km. Mit Schreiben vom 10.05.2021 (Anlage K B1) forderte die Klagepartei die Beklagte zur Rückabwicklung im Rahmen des Schadensersatzes auf.

2

Die Klagepartei stützt ihr Begehren insbesondere auf § 826 Abs. 1 BGB und § 831 BGB. Sie meint, in dem Fahrzeug sei eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 eingebaut und behauptet, dass die Motorsteuerungssoftware so programmiert sei, dass sie erkenne, ob sich das Fahrzeug im NEFZ oder im regulären Fahrbetrieb befinde, wodurch auf dem Prüfstand geringere NOx-Werte erzielt würden. Folge des Vorgehens der Beklagten sei, dass die EG-Typgenehmigung erschlichen sei, ihr deshalb keine Legalisierungswirkung zukomme und mit einem Entzug der Zulassung zu rechnen sei. Die Klagepartei behauptet, die Beklagte habe auch vorsätzlich gehandelt. Soweit die Klagepartei beim Erwerb des Fahrzeugs Kenntnis davon gehabt hätte, dass in dem Fahrzeug unzulässige Abschaltvorrichtungen eingebaut worden sind, hätte sie das Fahrzeug nicht erworben.

3

Die Klagepartei beantragt,

I. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 44.726,89 nebst Zinsen aus Euro 44.726,89 hieraus in Höhe von 5% Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 24.05.2021 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typs Audi A6, FIN:

II. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Antrag I genannten Fahrzeugs seit dem 25.05.2021 in Verzug befindet.

III. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von Euro 2.162,23 vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

4

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

5

Zum Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen behauptet und meint die Beklagte wie folgt: Der Sachvortrag zu einer unzulässigen Abschalteinrichtung sei völlig pauschal, unsubstantiiert und erfolge ins Blaue hinein. Im Übrigen seien etwaige Motorsteuerungssysteme für den Motorschutz erforderlich.

6

Im Übrigen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen, das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 20.01.2022 und den sonstigen Akteninhalt Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

7

Die zulässige Klage hat in der Sache keinen Erfolg.

8

Der Klagepartei stehen gegen die Beklagte schon dem Grunde nach keine Ansprüche auf Schadensersatz auf Grundlage der in Betracht kommenden deliktischen Normen zu.

I.

9

Die Klagepartei hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz nach § 826 Abs. 1 BGB.

10

Die Voraussetzungen dieser Norm – wonach derjenige, der einem anderen in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zufügt, zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist – liegen nicht vor.

11

1. Der Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 kann im Einzelfall durchaus deliktische Schadensersatzansprüche begründen.

12

Voraussetzungen hierfür sind a) der Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 durch die Beklagte, als deliktisches Verhalten (bewusstes Inverkehrbringen eines Fahrzeugs dessen technische Gegebenheiten objektiv einer Zulassung des Fahrzeugs entgegenstehen und bei dem trotz Tatbestandswirkung des Verwaltungsakts der EG-Typengenehmigung das Erschleichen einer objektiv rechtswidrigen Genehmigung durch den Fahrzeughersteller vorliegt, als deren Folge mit Betriebsuntersagung oder dem Widerruf der erschlichenen Typengenehmigung zu rechnen ist), b) eine darauf beruhende Schädigung der Klagepartei, die regelmäßig darauf beruht, dass sie einen wirtschaftlich nachteiligen – weil für sie ungewünschten – Vertrag geschlossen hat, c) die Sittenwidrigkeit des Handels der Beklagten, einschließlich einem Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und d) ein Schädigungsvorsatz auf Seiten der Beklagten.

13

2. Diese Voraussetzungen hat die Klagepartei in Bezug auf das Vorliegen einer Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 bzw. in Bezug auf die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten nicht hinreichend dargetan:

14

Ein Anspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung, § 826 BGB, setzt zunächst ein objektiv sittenwidriges Verhalten voraus; mithin ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt.

15

Dies allein genügt aber noch nicht, um einen Anspruch nach § 826 BGB auszulösen. Hinzutreten muss eine nach der allgemeinen Geschäftsmoral und dem als „anständig“ Geltenden besondere Verwerflichkeit des in Frage stehenden Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (zum Ganzen Grüneberg, BGB, 81. Auflage, § 826 BGB Rn. 4 f. m.w.N.).

16

Für diesen objektiven Tatbestand der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung trägt regelmäßig der Anspruchsteller die volle Darlegungs- und Beweislast.

17

Nach den vorstehend aufgezeigten Maßstäben kommt eine Schadensersatzpflicht eines Fahrzeugherstellers gemäß § 826 BGB gegenüber Fahrzeugkäufern in Betracht, wenn die Zulassungsbehörden, die Öffentlichkeit und die Fahrzeugkäufer durch den gezielten Einbau einer genau hierfür programmierten Motorsteuerungssoftware im Interesse rücksichtslosen Gewinnstrebens und in Gleichgültigkeit gegenüber dem durch die gesetzliche Festlegung von Abgasgrenzwerten angestrebten Schutz von Umwelt und Gesundheit darüber getäuscht wurden, dass die Grenzwerte mittels einer im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung ausschließlich auf dem durch die Software erkannten Prüfstand eingehalten werden, infolge dieser Täuschung durch die zuständigen Behörden die EG-Übereinstimmungsbescheinigung erteilt wurde, und die ahnungslosen Fahrzeugkäufer mit einer Stilllegung ihrer Fahrzeuge bei Bekanntwerden des Sachverhalts – wie in Bezug auf den VW-Motor EA 189 im Raum stand – rechnen mussten (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19).

18

Dem Tatsachenvortrag der Klagepartei lässt sich ein dem Vorstehenden vergleichbarer Sachverhalt, der unter Anlegung der oben aufgezeigten strengen Maßstäbe den Tatbestand des § 826 BGB ausfüllen könnte, nicht entnehmen.

19

Die Klagpartei stützt den Anspruch aus § 826 BGB, dessen sie sich berührt, im Wesentlichen (Seiten 34 bis 44 der Klageschrift) auf den Einsatz von „Abgas-Strategien“, die Verwendung eines Thermofensters und weitere Abschalteinrichtungen „Hard Cycle Beating“.

20

Das behauptete Verhalten der Beklagten füllt bereits den objektiven Tatbestand des § 826 BGB nicht aus. Weder ist ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten, noch die erforderliche besondere Verwerflichkeit dargetan.

21

Eine unzulässige Abschalteinrichtung hat die Klagepartei nicht ausreichend dargelegt. Alleine die Bezugnahme auf einen nicht näher beschriebenen Rückruf hinsichtlich einer nicht näher beschriebenen Abschalteinrichtung genügt für einen substantiierten Klagevortrag nicht. Inwiefern das konkrete Fahrzeug des Klägers betroffen und was der Grund für den Rückruf war, wurde nicht hinreichend vorgetragen. Die bloße Behauptung, dass die Motorsteuerungssoftware so programmiert sei, dass sie erkenne, ob sich das Fahrzeug im NEFZ oder im regulären Fahrbetrieb befinde, wodurch auf dem Prüfstand geringere NOx-Werte erzielt würden, ist derart unsubstantiiert, dass auf dieser Grundlage weder eine rechtliche Wertung noch eine Beweisaufnahme auch nur im Ansatz erfolgen könnte. Zwar hat die Klagepartei mehrere Abschalteinrichtungen behauptet, doch erschließt sich die konkrete Funktionsweise daraus nicht nachvollziehbar. Insbesondere hat die Klagepartei keine nachvollziehbaren Beanstandungen ihr konkretes Fahrzeug betreffend vorgetragen. Vielmehr hat die Klagepartei ersichtlich völlig unabhängig von ihrem Fahrzeug zahlreiche Darlegungen vorgebracht, die im sogenannten „Diesel-Abgasskandal“, auch betreffend die Motorreihen anderer Hersteller, vielfach eine Rolle spielen, die aber im konkreten Fall an der Sache

vorbeigehen. Es ist nicht ersichtlich, worin konkret die Klage eine unzulässige Abschalteinrichtung sehen will. Welche konkrete Einrichtungen zum Zwecke der Reduktion von Emissionen auf dem Prüfstand und nicht aus anderen Gründen implementiert worden sein sollen und wie sich diese Einrichtungen zueinander verhalten oder zusammenwirken, lässt sich anhand dessen nicht beurteilen. Welche der behaupteten Einrichtungen zur Beeinflussung der Abgasrückführung auf welche Art und Weise und in welchem Ausmaß und Umfang auf die Abgasrückführung Einfluss nimmt, ferner weshalb davon ausgegangen wird, warum die jeweilige Funktionsweise ausschließlich zum Zwecke der Reduktion von Emissionen auf dem Prüfstand und nicht aus anderen Gründen implementiert worden sein soll, bleibt offen. Dass es der Klagepartei als Laie ohne Einblick in die technischen Funktionsabläufe mangels besseren Wissens freistehen kann, nur vermutete Tatsache zu behaupten und unter Beweis zu stellen, entbindet sie nicht von der Notwendigkeit die – wenn auch nur vermutete – konkrete Wirkweise der behaupteten Abschalteinrichtungen schlüssig mit einem Mindestmaß an Substanz darzustellen. Daran fehlt es.

22

Gerade unter Berücksichtigung der grundlegenden Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seiner Entscheidung vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) zum VW-Motor EA 189 kann, anders als die Klagepartei offenbar meint, nicht davon ausgegangen werden, dass jedwede Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung durch einen Autohersteller im Gewinninteresse und das Inverkehrbringen entsprechender Fahrzeuge ohne weiteres den Tatbestand der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung ausfüllt.

23

In dem der angeführten Entscheidung zugrundeliegenden Sachverhalt hatte die VW AG „auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch, langjährig und in Bezug auf den Dieselmotor der Baureihe EA 189 in siebenstelligen Stückzahlen in Deutschland Fahrzeuge in Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden“ (a.a.O., Rn 16). Hinsichtlich der zum Einsatz gelangten Software lag eine „aktive, im Hinblick auf dieses Ergebnis gewollte präzise Programmierung der Motorsteuerungssoftware zur Beeinflussung der Abgasrückführung“ vor (a.a.O., Rn 19).

24

Die besondere Verwerflichkeit ergab sich dabei daraus, dass Gewinnerzielung „auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung durch arglistige Täuschung der zuständigen Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde – des KBA (§ 2 Abs. 1 EG-FGV) –“ erreicht werden sollte, getragen von „einer Gesinnung ..., die sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig zeigt“ (a.a.O., Rn 23).

25

Hingegen stellen die pauschal behauptete Prüfstanderkennung und der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems („Thermofenster“) als solche kein derartiges arglistiges Vorgehen des beklagten Automobilherstellers dar, das die Qualifikation dieses Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris, Rn 18). Bei einer temperaturabhängigen Steuerung des Abgasrückführungssystems, die im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise funktioniert wie auf dem Prüfstand, handelt es sich um einen völlig anderen Sachverhalt, als bei einer Programmierung, von der die Abgaswerte anhand einer speziellen Prüfstanderkennung – wie beim Motor EA 189 – ausschließlich auf dem Prüfstand reduziert werden (s. auch OLG Bamberg, Beschluss vom 04.02.2021, 1 U 484/20). Das Element der Täuschung darüber, dass die Funktionsweise der Abgasrückführung auf dem Prüfstand dieselbe ist, wie im normalen Straßenbetrieb, fehlt insoweit.

26

Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der klägerische Fahrzeugtyp von einem Rückruf des Kraftfahrtbundesamts (KBA) betroffen gewesen ist.

27

Soweit auf dem Prüfstand wegen der insoweit gesetzlich vorgeschriebenen Umgebungstemperatur von 20 bis 30 Grad Celsius (Anhang III Ziff. 5.1.1. der RL 70/220/EWG) niedrigere Abgaswerte erzielt werden, als es bei abweichenden – insbesondere niedrigeren – Temperaturen im Straßenbetrieb der Fall ist, kann dies keine Haftung nach § 826 BGB begründen. Die (vormalige) Entscheidung des Gesetzgebers, Abgaswerte zuzulassender Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen ausschließlich unter Laborbedingungen und ausschließlich bei 20 bis 30 Grad Celsius zu messen, bringt zwangsläufig mit sich, dass abweichende Emissionswerte, die bei tieferen Temperaturen im normalen Straßenbetrieb entstehen, im Rahmen des Zulassungsverfahrens und bei der Ermittlung der maßgeblichen Schadstoffemissionen außer Betracht bleiben. Dass sich die Außentemperaturen zumindest in Mittel- und Nordeuropa überwiegend in einem Bereich unterhalb von 20 Grad Celsius bewegen, kann dem Gesetzgeber dabei nicht unbekannt gewesen sein. Ein besonders verwerfliches Verhalten der Autohersteller liegt deshalb selbst dann nicht vor, wenn das Abgaskontrollsystem so ausgerichtet wird, dass gerade im Temperaturbereich von 20 bis 30 Grad Celsius niedrigere – die Grenzwerte einhaltende – Emissionswerte erzielt werden.

28

Dass das vom Gesetzgeber vorgesehene Prüfverfahren fragwürdig sein könnte, sich zur Erreichung des angeblich angestrebten Ziels – Reduzierung der Schadstoffemissionen im normalen Straßenverkehr – möglicherweise nicht uneingeschränkt eignet, und unter Umständen erheblicher Nachbesserung bedarf, fällt nicht in die Verantwortlichkeit der Autohersteller.

29

Auch aus dem Urteil des EuGH vom 17. 12.2020 (C-693/18) lässt sich nichts zur Sittenwidrigkeit der Installation von Thermofenstern herleiten, weil die genannte Entscheidung sich nicht mit der Frage der Sittenwidrigkeit von Abschaltvorrichtungen befasst. In der genannten Entscheidung ging es – unter anderem – um „eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen“, wobei „eine solche Verbesserung punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs beobachtet werden“ konnte, und um die – vom EuGH bejahte – Einordnung einer derartigen Einrichtung als Abschaltvorrichtung.

30

In Anbetracht des Umstands, dass Temperaturen von 20 bis 30 Grad Celsius in Deutschland zwar bei weitem nicht ganzjährig, aber wiederum auch nicht nur vereinzelt vorkommen, erscheint aber bereits fraglich, ob es sich bei einem in diesem Temperaturbereich wirksamen Thermofenster um eine in diesem Sinn nur „punktuell“ im normalen Fahrbetrieb wirksame Einrichtung handelt. Zudem handelt es sich bei einem Thermofenster gerade nicht um eine Einrichtung, die „jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt“ (EuGH a.a.O.).

31

Die tatbestandlichen Voraussetzungen einer Haftung der Beklagten nach § 826 BGB sind nach alledem nicht hinreichend dargetan.

32

Hinzu kommt, dass konkreter Tatsachenvortrag, der sich gerade auf das Klägerfahrzeug und dessen Abgasverhalten bezieht, weitestgehend fehlt. Insbesondere soweit die Klagepartei – beispielhaft – eine Überschreitung zulässigen Emissionsgrenzwerte Schadstoffgrenzwerte behauptet, fehlt jeglicher Tatsachenvortrag dazu, welche konkreten erhöhten Emissionswerte im Straßenbetrieb ihres Fahrzeugs auftreten. Die als Anlage K C2 vorgelegten Messungen der Deutschen Umwelthilfe beziehen sich ersichtlich auf andere Fahrzeugmodelle und lassen ebenfalls keinen konkreten Bezug zum klägerischen Fahrzeug erkennen. Beim Abgasverhalten ihres Fahrzeugs im Straßenbetrieb handelt es sich aber um Tatsachen, über die die Klagepartei durchaus Kenntnisse erlangen könnte, etwa durch die vorprozessuale Einholung entsprechender technischer Stellungnahmen. Die pauschale Behauptung, die Abgaswerte im Straßenbetrieb seien erhöht und die Grenzwerte würden eingehalten, reicht deshalb nicht aus.

33

Der unzureichende Vortrag der Klagepartei ist nicht geeignet, die beantragten Beweiserhebungen, die auf dieser Grundlage eine Ausforschung darstellen würden, zu rechtfertigen oder eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten auszulösen.

34

3. Weiterhin ist das Gericht ist nicht überzeugt, dass der geringe Ausstoß von Stickoxiden beziehungsweise die Einhaltung von Stickoxidwerten und der geringe Kraftstoffverbrauch die tragende Motivation für die Kaufentscheidung der Klagepartei gewesen sein sollen.

35

Bei dem gegenständlichen Fahrzeug handelt es sich um ein nahezu zwei Tonnen (Leergewicht) schweres, hoch motorisiertes Fahrzeug der Mittelklasse mit einer Leistung von 217 PS. Es ist für das Gericht nur schwer nachvollziehbar, dass der Hauptgrund der Anschaffung nicht alleine die Tatsache gewesen sein soll, dass die Klagepartei schlichtweg ein leistungsstarkes Fahrzeug besitzen wollte.

II.

36

Der Klagepartei steht gegen die Beklagte auch kein Anspruch auf Schadensersatz nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 16 Abs. 1 UWG zu. Insoweit fehlt es angesichts der unstreitig zutreffenden Angaben der Beklagten über die im Prüfstand erzielten Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte bereits an unwahren Angaben im Sinne von § 16 Abs. 1 UWG.

III.

37

Schließlich scheiden Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007; § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB und § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sowie § 831 BGB bereits deshalb aus, weil auch insoweit der Vorsatz der Beklagten nicht hinreichend dargetan ist. Insoweit kann auf die obigen Ausführungen zum Bewusstsein der Rechtswidrigkeit Bezug genommen werden, die entsprechend gelten.

IV.

38

Mangels Hauptanspruchs hat die Klagepartei auch keinen Anspruch auf Zahlung von Zinsen und Erstattung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten und liegt der zur Feststellung begehrte Annahmeverzug nicht vor.

V.

39

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

40

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit richtet sich nach § 709 S. 1, 2 ZPO.