

Titel:

Keine Haftung von Audi für den entwickelten, hergestellten und gelieferten 3,0-Liter-Motor (hier: Porsche Cayenne Diesel)

Normenketten:

BGB § 199 Abs. 1, § 823 Abs. 2, § 826, § 852 S. 1

Fahrzeugemissionen-VO Art. 5 Abs. 2

Typgenehmigungsverfahren-RL Art. 18 Abs. 1

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

ZPO § 522 Abs. 2

Leitsätze:

1. Zu - jeweils verneinten - (Schadensersatz-)Ansprüchen von Käufern eines Porsche-Fahrzeugs, in das ein von Audi entwickelter Diesel-Motor eingebaut ist, vgl. auch BGH BeckRS 2021, 37683; OLG Düsseldorf BeckRS 2020, 40872; OLG Köln BeckRS 2021, 15099; BeckRS 2020, 25732; BeckRS 2020, 40871; OLG Karlsruhe BeckRS 2020, 37836; BeckRS 2021, 36362; OLG München BeckRS 2020, 41015; BeckRS 2020, 44392; BeckRS 2021, 7739; OLG Saarbrücken BeckRS 2021, 43028; OLG Hamm BeckRS 2020, 45663; BeckRS 2020, 40869; OLG Stuttgart BeckRS 2021, 33367; OLG Frankfurt am Main BeckRS 2020, 47639 sowie BeckRS 2021, 22882 mit weiteren Nachweisen in Leitsatz 1. (redaktioneller Leitsatz)

2. Damit eine unzulässige Abschalteinrichtung eine Haftung der Motorherstellerin wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB auslösen kann, müssen weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. (Rn. 14) (redaktioneller Leitsatz)

3. Ein Schadensersatzanspruch gegen die Motorherstellerin ergibt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO 715/2007/EG, da die Sonderpflicht, eine mit den (unions-)gesetzlichen Vorgaben konvergierende Übereinstimmungsbescheinigung auszugeben, nur den Fahrzeughersteller, nicht den Motorhersteller trifft. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)

4. Dem Motorhersteller, der seinen Vorteil (iSv § 852 BGB) bereits mit der Herstellung und Veräußerung des Motors realisiert hat, fließt im Zusammenhang mit dem Abschluss des ungewollten Kaufvertrags und dem hierauf beruhenden Vermögensschaden des geschädigten Fahrzeugerwerbers durch seine (des Motorherstellers) unerlaubte Handlung nichts – mehr – zu. (Rn. 30) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Porsche, Audi, 3,0 l V6 Dieselmotor, sittenwidrig, unzulässige Abschalteinrichtung, Übereinstimmungsbescheinigung, Motorhersteller, ungewollter Kaufvertrag, Restschadensersatzanspruch

Vorinstanz:

LG München I, Endurteil vom 18.11.2022 – 26 O 1734/22

Tenor

1. Die Klägerin wird darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts München I vom 18.11.2022, Az. 26 O 1734/22, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.
2. Hierzu besteht Gelegenheit zur Stellungnahme binnen drei Wochen nach Zustellung dieses Beschlusses.

Entscheidungsgründe

I.

1

Die Klägerin nimmt die beklagte Motorherstellerin, die nicht zugleich Fahrzeugherstellerin ist, wegen der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in einem Kraftfahrzeug auf Schadensersatz in Anspruch.

2

Die Klägerin erwarb am 05.08.2014 von dem Porsche Zentrum in München einen PKW Porsche Cayenne Diesel der P. AG, der mit einem 3.0 Liter Sechszylinder-Dieselmotor (EU6) ausgestattet ist, als Neuwagen zu einem Kaufpreis von 79.212,65 €. Die Beklagte ist die Herstellerin des streitgegenständlichen Motors, welchen sie auch entwickelte. Der PKW verfügt über einen SCR-Katalysator, in dem mittels AdBlue-Einspritzung NOx-Emissionen verringert werden.

3

Das Kraftfahrtbundesamt (im Folgenden: KBA) ordnete den Rückruf der mit diesem Motor versehenen Fahrzeuge an, da es sich bei der zur Motorsteuerung verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele. Der Rückrufbescheid betraf auch das streitgegenständliche Fahrzeug.

4

Das KBA, die Beklagte und die P. AG veröffentlichten in den Jahren 2017 und 2018 mehrfach Pressemitteilungen zu den erlassenen Rückrufen für verschiedene Fahrzeugmodelle mit V-TDI-Motor. Insbesondere veröffentlichte die Porsche AG am 28.07.2017 und am 27.10.2017 Pressemitteilungen, die konkret den Rückruf des P. Cayenne 3.0 V6 TDI (EU6) zum Gegenstand hatten.

5

Darüber hinaus setzte die P. AG die jeweiligen Fahrzeughalter des Typs Porsche Cayenne 3.0 V6 TDI (EU6) im September 2017 durch ein Schreiben davon in Kenntnis, dass Unregelmäßigkeiten im Bereich der Motorsteuerungssoftware festgestellt wurden. Darin wurden diese darauf hingewiesen, dass das KBA einen Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps erlassen hatte und die P. AG sich in der Abstimmung eines Software-Updates mit den Behörden befindet. Im Dezember 2017 versandte die P. Deutschland GmbH ein weiteres Schreiben, mit welchem die Fahrzeughalter sowohl von dem emissionsbedingten Rückruf als auch von dem Umstand in Kenntnis gesetzt wurden, dass für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp ein Software-Update zur Verfügung steht.

6

Ein von der Beklagten zur Verfügung gestelltes und vom KBA freigegebenes Software-Update wurde zwischenzeitlich auf das klägerische Fahrzeug aufgespielt.

7

Die Beklagte hat u.a. die Einrede der Verjährung erhoben.

8

Das Erstgericht hat die am 11.02.2022 beim Landgericht eingereichte Klage abgewiesen, da die Ansprüche der Klägerin verjährt seien und die Anwendung des § 852 BGB ausscheide.

9

Hiergegen wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufungsbegründung vom 20.02.2023 (Bl. 10/26 d. e-Akte).

II.

10

Der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerin gemäß § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO als unbegründet zurückzuweisen, da er einstimmig davon überzeugt ist, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat, die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Senats durch Urteil nicht erfordert und eine mündliche Verhandlung nicht geboten ist.

11

Die angefochtene Entscheidung des Erstgerichts ist richtig. Das Ersturteil beruht nicht auf einer Rechtsverletzung (§§ 513 Abs. 1, 546 ZPO). Vielmehr rechtfertigen die Tatsachen, die der Senat im Rahmen des durch § 529 ZPO festgelegten Prüfungsumfangs der Beurteilung des Streitstoffes zugrunde zu legen hat, keine andere Entscheidung. Die Ausführungen der Klägerin in der Berufungsbegründung vermögen dem Rechtsmittel nicht zum Erfolg zu verhelfen. Zur Begründung nimmt der Senat zunächst Bezug auf das ausführliche Ersturteil. Zu ergänzen ist Folgendes:

1. Kein Schadensersatzanspruch

12

a. Ein Schadensersatzanspruch nach §§ 826, 31 BGB bzw. §§ 826, 831 BGB scheitert daran, dass die Klägerin eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung der Beklagten nicht hinreichend substantiiert dargetan bzw. keine hinreichenden Anhaltspunkte hierfür vorgebracht hat.

13

Aus dem Vortrag der Klägerin und den dazugehörigen Anlagen ergibt sich kein objektiv sittenwidriges Verhalten der Beklagten in Bezug auf die behauptete Abschaltseinrichtung.

14

Denn damit eine unzulässige Abschaltseinrichtung eine Haftung der Beklagten wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB auslösen kann, müssen nach der mittlerweile gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Das Kriterium der Prüfstandsbezogenheit ist grundsätzlich geeignet, um zwischen nur unzulässigen Abschaltseinrichtungen und solchen, deren Implementierung die Kriterien einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung erfüllen können, zu unterscheiden (BGH, Beschluss vom 4. Mai 2022 – VII ZR 733/21 –, Rn. 17 -18, juris m. w. N.).

15

Mangels Darlegung weiterer Umstände, die ein verwerfliches Handeln belegen würden – die Darlegungs- und Beweislast liegt insoweit bei der Klägerin –, kommt ein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB nicht in Betracht.

16

b. Ein Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen die beklagte Motorherstellerin ergibt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO 715/2007/EG.

17

Zwar steht, wie der Bundesgerichtshof mit Urteilen von 26. Juni 2023 (VIa ZR 335/21, VIa ZR 533/21, VIa ZR 1031/22) entschieden hat, dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeugs unter den Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch gegen den Fahrzeughersteller auf Ersatz des Differenzschadens zu.

18

Die Sonderpflicht, eine mit den (unions-)gesetzlichen Vorgaben konvergierende Übereinstimmungsbescheinigung auszugeben, trifft indessen nur den Fahrzeughersteller, nicht den Motorhersteller. Der Bundesgerichtshof hat die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des EuGH in dessen Urteil vom 21. März 2023 (C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 78 ff., 91) in seinen Urteilen vom 26. Juni 2023 auf die Erteilung einer unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung gestützt, die der Fahrzeughersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung gemäß Art. 18 Abs. 1 der RL 2007/46/EG jedem Fahrzeug beilegt und die gemäß Art. 3 Nr. 36 der RL 2007/46/EG nicht nur die Übereinstimmung des erworbenen Fahrzeugs mit dem genehmigten Typ, sondern auch die Einhaltung aller Rechtsakte bescheinigt. Die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV knüpft an die Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung durch den Fahrzeughersteller an. Der Motorhersteller kann deshalb, weil er die Übereinstimmungsbescheinigung nicht ausgibt, nach den allgemeinen und durch das Unionsrecht unangetasteten Grundsätzen des deutschen Deliktsrechts weder Mittäter einer Vorsatztat des Fahrzeugherstellers noch mittelbarer (Vorsatz-)Täter hinter dem (gegebenenfalls fahrlässig handelnden) Fahrzeughersteller sein, weil ihn nicht die hierzu erforderliche Sonderpflicht trifft (BGH-Pressemitteilung Nr. 107/2023 vom 10.07.2023).

19

Zwar kann Beihilfe auch zu Sonderdelikten geleistet werden, bei denen der Gehilfe nicht Täter sein kann. Voraussetzung ist allerdings nicht nur, dass der Gehilfe mit doppeltem Vorsatz hinsichtlich der fremden rechtswidrigen Tat und der eigenen Unterstützungsleistung gehandelt hat. Bedingung einer Beteiligung ist vielmehr weiter eine Vorsatztat des Fahrzeugherstellers. Die vorsätzliche Förderung einer fahrlässigen Tat erfüllt die Voraussetzungen des § 830 Abs. 2 BGB nicht (Pressemitteilung Nr. 107/2023 vom 10.07.2023).

20

Eine Beteiligung der Beklagten als Motorherstellerin im Sinne des § 830 Abs. 2 BGB an einer deliktischen Schädigung der P. AG kommt hier nicht in Betracht, da eine Vorsatztat der P. AG nicht ersichtlich ist.

2. Verjährung

21

Unabhängig von den Ausführungen unter Ziff. 1 wäre ein Schadensersatzanspruch der Klägerin verjährt.

22

Die hier anzuwendende regelmäßige dreijährige Verjährungsfrist begann spätestens mit Schluss des Jahres 2017, § 199 Abs. 1 BGB, und endete damit spätestens am 31.12.2020, so dass bei Klageerhebung im Jahr 2022 Verjährung bereits eingetreten war.

23

a. Denn jedenfalls im Jahr 2017 hatte die Klägerin positive Kenntnis vom Abgasskandal im Allgemeinen und von der Betroffenheit ihres Fahrzeugs im Besonderen.

24

aa. Die Klägerin hatte im Jahr 2017 Kenntnis vom sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen erlangt, denn nach der Überzeugung des Senats konnte der Dieselskandal betreffend Fahrzeugmodelle mit V-TDI-Motor der Klägerin aufgrund der im Jahr 2017 erfolgten unstreitigen Medienberichterstattung und den Anschreiben an die Fahrzeughalter schlechterdings nicht entgangen sein, selbst wenn sie nicht laufend die Pressemeldungen verfolgt hatte (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 – VII ZR 692/21 –, juris).

25

bb. Die Klägerin behauptet zwar, dass sie erst im Jahr 2021 gewusst habe, dass ihr Fahrzeug vom Abgasskandal betroffen sei und ist der Auffassung, dass sich diese Unkenntnis auch nicht als grob fahrlässig darstelle (Berufungsbegründung, S. 5 ff., Bl. 14 ff. d. e-Akte). Jedoch ist unstreitig, dass die P. AG die jeweiligen Fahrzeughalter des Typs Porsche Cayenne 3.0 V6 TDI (EU6) im September 2017 durch ein Schreiben davon in Kenntnis setzte, dass Unregelmäßigkeiten im Bereich der Motorsteuerungssoftware festgestellt wurden. Darin wurden diese unstreitig darauf hingewiesen, dass das KBA einen Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps erlassen hatte und die P. AG sich in der Abstimmung eines Software-Updates mit den Behörden befindet. Im Dezember 2017 versandte die P. Deutschland GmbH unstreitig ein weiteres Schreiben, mit welchem die Fahrzeughalter sowohl von dem emissionsbedingten Rückruf als auch von dem Umstand in Kenntnis gesetzt wurden, dass für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp ein Software-Update zur Verfügung steht (Tatbestand, S. 2/3).

26

Nachdem es sich bei der Klägerin um eine entsprechende Halterin handelt, hat sie durch diese Schreiben Kenntnis davon erlangt, dass an ihrem Fahrzeug Maßnahmen, insbesondere das Update, erforderlich sind und dass ihr Fahrzeug somit vom Abgasskandal betroffen ist.

27

b. Hatte die Klägerin im Jahr 2017 vom Abgasskandal allgemein und von der konkreten Betroffenheit ihres Fahrzeugs Kenntnis, so war es ihr bereits ab 2017 zumutbar, Klage zu erheben. Ausgehend von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs war bereits zu diesem Zeitpunkt eine Klageerhebung mit ausreichender Sicherheit möglich (BGH, Urteil vom 17. Dezember 2020-VI ZR 739/20 –, Rn. 8, juris).

28

c. Die Kenntnis der den Anspruch begründenden Umstände und der Person des Gläubigers hatte die Klägerin hier somit spätestens im Laufe des Jahres 2017 erlangt, so dass die dreijährige Verjährungsfrist spätestens mit Schluss des Jahres 2017 begann und am 31.12.2020 ablief.

29

Eine Anmeldung zur Musterfeststellungsklage ist nicht ersichtlich.

3. Kein § 852 BGB

30

Auch ein Anspruch der Klägerin auf den sog. Restschadensersatz gemäß § 852 S. 1 BGB ist nicht gegeben, denn in der vorliegenden Konstellation des Erwerbs eines von der P. AG hergestellten und in den Verkehr gebrachten Fahrzeugs, das mit einem von der Beklagten hergestellten und mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Motor ausgestattet ist, scheidet ein Anspruch der Klägerin nach § 852 Satz 1 BGB gegen die Beklagte auch dann aus, wenn das Fahrzeug als Neuwagen erworben wurde. Denn in

diesem Fall hat die Beklagte einen wirtschaftlichen Vorteil allenfalls im Zusammenhang mit der Herstellung und Veräußerung des Motors erlangt und nicht durch das spätere Inverkehrbringen des nicht von ihr entwickelten und hergestellten Fahrzeugs, in das der Motor eingebaut wurde. Dem Motorhersteller, der einen Vorteil bereits mit der Herstellung und Veräußerung des Motors realisiert hat, fließt im Zusammenhang mit dem Abschluss des ungewollten Kaufvertrags und dem hierauf beruhenden Vermögensschaden des geschädigten Fahrzeugerwerbers durch seine (des Motorherstellers) unerlaubte Handlung nichts – mehr – zu (BGH, Urteile vom 14. Juli 2022 – VII ZR 422/21 –, Rn. 34, juris und vom 19. September 2022 – VIa ZR 667/21 –, Rn. 13, juris).

31

1. Bei dieser Sachlage wird schon aus Kostengründen empfohlen, die Berufung zurückzunehmen. Im Fall der Berufungsrücknahme ermäßigen sich die Gerichtsgebühren vorliegend von 4,0 auf 2,0 Gebühren (Nr. 1222 des Kostenverzeichnisses zum GKG).

32

2. Zu diesen Hinweisen können die Parteien binnen 3 Wochen ab Zugang Stellung nehmen. Der Senat soll nach der gesetzlichen Regelung die Berufung unverzüglich durch Beschluss zurückweisen, wenn sich Änderungen nicht ergeben. Mit einer einmaligen Verlängerung dieser Frist um maximal weitere 3 Wochen ist daher nur bei Glaubhaftmachung konkreter, triftiger Gründe zu rechnen (vgl. OLG Rostock, OLGR 2004, 127 ff.). Eine Fristverlängerung um insgesamt mehr als einen Monat ist daneben entsprechend § 520 Abs. 2 S. 3 ZPO nur mit Zustimmung des Gegners möglich.