

Titel:

Kein Schadensersatz wegen der Verwendung eines Thermofensters

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Leitsätze:

1. Der Einbau des Motors allein spricht - auch unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung der Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte für den Automobilhersteller und der mit dem Einsatz der rechtswidrigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken - noch nicht für die Annahme, die Unternehmensleitung des Herstellers sei in die diesbezügliche strategische Entscheidung ihrer den Motor produzierenden Schwestergesellschaft eingebunden gewesen. (Rn. 15) (redaktioneller Leitsatz)

2. Steht fest, dass das Kraftfahrtbundesamt bei einer entsprechenden Nachfrage ein in einem Fahrzeug verbautes Thermofenster entsprechend der von dem Hersteller des Fahrzeugs vertretenen Ansicht nicht als unzulässig eingestuft hätte, fehlt es hinsichtlich des Einbaus des Thermofensters an der Vermeidbarkeit eines etwaigen Verbotsirrtums des Herstellers. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

unzulässige Abschaltvorrichtung, Differenzschaden, Thermofenster, unvermeidbarer Verbotsirrtum

Vorinstanz:

LG Ingolstadt, Urteil vom 15.07.2022 – 34 O 4149/20 Die

Tenor

1. Die Berufung der Klagepartei gegen das Urteil des Landgerichts Ingolstadt vom 15.07.2022, Az. 34 O 4149/20 Die, wird zurückgewiesen.

2. Die Klagepartei hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Ingolstadt ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

1

I. Gemäß S. 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO wird auf den Tatbestand des angegriffenen Urteils Bezug genommen. Lediglich zusammenfassend und ergänzend wird folgendes ausgeführt:

2

Die Parteien streiten in der Berufungsinstanz um Ansprüche nach einem PKW Kauf im Zusammenhang mit dem sog. „Diesel Abgasskandal“.

3

Am 11.01.2017 schloss die Klagepartei mit der Porsche Zentrum xxx einen Kaufvertrag über ein Neufahrzeug Porsche Macan (2967ccm 1190kW 1 258PS) 3.0 (2967) mit der Fahrgestellnummer WP1ZZZxxx. Der Kaufpreis betrug EI-JR xxx. Die Klagepartei ist vorsteuerabzugsberechtigt.

4

In das Fahrzeug ist der Motor des Typs V6 TDI EU 6 verbaut, der von der entwickelt und hergestellt wurde. Der Motor trägt die Typbezeichnung EA Für den Fahrzeugtyp wurde eine Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und

Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge mit der Schadstoffklasse Euro 5 erteilt.

5

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems. Die Reinigung der Abgase und die Reduzierung der Stickoxide geschieht mittels Abgasrückführung. Die Abgase werden hierbei teilweise wieder dem Verbrennungsprozess im Motor zugeführt und zur Reduktion der Stickoxide mitverbrannt. Bei kühleren Umgebungstemperaturen wird die Abgasrückführung verringert. Die Verwendung eines sog. Thermofenster, d.h. temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung, als Abgasreinigungsstrategie hat die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren angegeben.

6

Es liegt ein amtlicher Rückruf für den Fahrzeugtyp vor (K 21). Die Klagepartei erhielt am 27.02.2020 ein Schreiben des KBA zur Rückrufaktion „AJ07“. Zuvor hatte das KBA am 12.09.2016 das Software-Update WG 22 für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp freigegeben und bestätigt, dass keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorhanden seien.

7

Der Kläger behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine Abschaltvorrichtung, wie sie im Zuge des sogenannten Dieselskandals bekannt geworden sei, die bewirke, dass die Schadstoffwerte des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter realen Bedingungen weitaus höher seien als auf dem Prüfstand. Die bei der Beklagten verantwortlichen Personen, insbesondere Vorstandsmitglieder, hatten Kenntnis vom Verbau unzulässiger Abschaltvorrichtungen.

8

Das Landgericht Ingolstadt wies die Klage mit oben genanntem Endurteil vom 15.07.2022 ab, dagegen legt der Kläger mit Schriftsatz vom 18.08.2022 Berufung ein, welche mit Schriftsatz vom 17.11.2022 begründet wurde. Der Kläger beantragt zuletzt unter Abänderung des angefochtenen Urteils des Landgerichts Ingolstadt vom 15. Juli 2022, Az. 34 O 4149/20:

9

Die Beklagte beantragt,

Die Berufung zurückzuweisen.

10

Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde am 10.08.2023 durch den Kläger verkauft. Im Zeitpunkt des Verkaufs belief sich der Kilometerstand auf 125.470 km.

11

Zur Ergänzung wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze samt Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

12

Die zulässige Berufung ist in der Sache unbegründet, dass LG Ingolstadt hat die Klage zu Recht abgewiesen.

13

1. Dem Kläger steht gegen die Beklagte dem Grunde nach kein Schadensersatzanspruch gemäß S. 826 Abs. 2 i.V.m. S. 31 BGB analog wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu. Zwar stellt das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einer unerlaubten Abschaltvorrichtung unter bewusstem Verschweigen der (gesetzwidrigen) Softwareprogrammierung eine konkludente Täuschung dar, da der Hersteller mit dem Inverkehrbringen konkludent die Erklärung abgibt, der Einsatz des Fahrzeugs sei im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig (BGH Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19; Urteile des erkennenden Senats vom 12.06.2019 – 5 U 1318/18 – und vom 28.08.2019 – 5 U 1218/18; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 8, juris). Der Senat ist indessen nach dem Vortrag der Parteien nicht mit hinreichender Sicherheit davon überzeugt, dass Organen der Beklagten im hier maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses die gesetzeswidrige Softwareprogrammierung bekannt war und sie deshalb den Kläger vorsätzlich sittenwidrig geschädigt hat. Erforderlich für eine Inanspruchnahme aus S. 826 BGB ist weiterhin, dass der objektive und subjektive Tatbestand in der Person

des angeblichen Schädigers bzw. in der Person seiner verfassungsgemäß berufenen Vertreter verwirklicht ist. Dabei gilt, dass im Grundsatz derjenige, der einen Anspruch aus S. 826 BGB geltend macht, die volle Darlegungs- und Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen trägt. Bei der Inanspruchnahme einer juristischen Person – wie hier – hat der Anspruchsteller dementsprechend auch darzulegen und zu beweisen, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter (S. 31 BGB) dieser juristischen Person die objektiven und subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen des S. 826 BGB verwirklicht hat (BGH Urteil vom 08.03.2021, VI ZR 505/19, Rn. 25). Danach sind insbesondere aber vom Anspruchsteller nicht nur die Umstände, die bei der im Rahmen des S. 826 BGB anzustellenden Gesamtbetrachtung von Inhalt, Beweggrund und Zweck das Unwerturteil der Sittenwidrigkeit begründen, vorzutragen, sondern es ist auch von ihm im Einzelnen das Vorliegen des davon getrennt zu prüfenden Schädigungsvorsatzes darzulegen (vgl. BGH a.a.O. Rn. 32). Ein konkreter Vortrag des Klägers zum Vorliegen einer Absprache zwischen bestimmten verfassungsmäßigen Vertretern der als Motorhersteller und von Vertretern der Beklagten im Sinne einer gemeinsamen strategischen Entscheidung zur Herstellung des Motors und zum Einbau in die Fahrzeuge auch der Beklagten vor Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs nebst Beweisanztritt liegt nicht vor.

14

a) Die Beklagte hat durchgehend darauf verwiesen, der Motor sei durch die allein entwickelt und hergestellt worden; sie, die Beklagte, habe „allein“ den fertig angelieferten Motor mechanisch eingebaut. Die Beklagte sei kein Dieselhersteller und verfüge insoweit über keine Kompetenz. Aus diesem Grund hatte man den Motor auch inklusive Motorsteuerung, Motorsteuerungssoftware und SCR-Katalysator komplett von der zugekauft. Nach Kenntniserlangung vom Dieselskandal im Jahr 2015 habe sie sich um eine Aufklärung bemüht, insbesondere bei der nach dem Vorhandensein unzulässiger Abschalteinrichtungen nachgefragt. Von der sei die Konformität wiederholt ausdrücklich bestätigt worden. Angesichts der Datenmenge sei ihr eine eigene Prüfung des Motors und der Software und das Auffinden unzulässiger Abschalteinrichtungen nicht möglich gewesen, sie habe auf die Angaben der vertrauen dürfen.

15

b) Damit war es aber Sache des Klägers hierzu konkreter vorzutragen und nicht nur zuvorderst, wie geschehen, pauschal die Kenntnis von Vorstandsmitgliedern der Beklagten zu behaupten. Richtig ist zwar, dass den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei die sekundäre Darlegungslast treffen kann, wenn diese keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dem Bestreitenden obliegt es dann im Rahmen seiner sekundären Darlegungslast, Nachforschungen zu unternehmen, wenn ihm dies zumutbar ist. Die sekundäre Darlegungslast führt jedoch weder zu einer Umkehr der Beweislast noch zu einer über die prozessuale Wahrheitspflicht und Erklärungslast (S. 138 Abs. 1 und 2 ZPO) hinausgehenden Verpflichtung des in Anspruch Genommenen, dem Anspruchsteller alle für seinen Prozess Erfolg benötigten Informationen zu verschaffen (BGH a.a.O. Rdnr. 27). Bezogen auf die hier für eine Haftung aber gemäß S. 826 BGB maßgebliche Strategieentscheidung, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter arglistiger Täuschung des KBA und bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber für Millionen Fahrzeuge eine illegale Motorsteuerung zu entwickeln und diese dann in Verkehr zu bringen, liegen hier jedoch anders als bei den „EA 189 - Fällen“ (vgl. BGH a.a.O. Rdnr. 29) Anhaltspunkte für eine Kenntnis von verfassungsgemäßen Vertretern der Beklagten, die auf eine Verwendung der unzulässigen Abschalteinrichtung schließen lassen, gerade nicht vor (vgl. aber zur sekundären Darlegungslast des Fahrzeugherstellers: OLG Hamm, Urteil vom 10.12.2020 – I 24 U 184/18, juris). Der Umstand, sich bei der um ein verbundenes Unternehmen handelt und die Beklagte einen von der entwickelten Motor in das von ihr hergestellte Fahrzeug eingebaut hat, genügt für die Annahme einer Beteiligung der Beklagten an einer sittenwidrigen strategischen Entscheidung nicht (vgl. BGH Urteil vom 08.03.2021 – VI ZR 505/19, Rdnr. 30). Eine Zurechnung der Kenntnisse kommt auch nicht gem. S. 166 BGB analog oder gem. S. 831 BGB in Betracht. Ebenfalls nicht ausreichend ist es, dass die Beklagte in der sogenannten "EG-Übereinstimmungsbescheinigung" als Herstellerin der Antriebsmaschine angegeben ist, da die Tatsache, dass es tatsächlich die war, die den Motor hergestellt hat, unstreitig ist.

16

c) Soweit eine Kenntnis von xxx behauptet wird fehlt es an jeglichem Vortrag zum Bezug des xxx zur hiesigen Beklagten. xxx mag Vorstand der und der xxx gewesen sein, eine Tätigkeit für die hiesige Beklagte

wird klägerseits aber nicht behauptet, so dass eine Zurechnung insoweit ausscheidet. Auch die Behauptung des Klägers, die Kenntnis des Vorstandes der Beklagten ergebe sich aus der früheren Zusammenarbeit eines verantwortlichen Mitarbeiters der Beklagten mit führenden Entwicklern der ist nicht weiter zielführend. Denn maßgeblich kann allein eine Mitbeteiligung der Beklagten an einer etwaigen Strategieentscheidung bei der sein, die Motoren mit den unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu produzieren und so auch an die Beklagte auszuliefern (vgl. auch OLG Köln, Urteil vom 29. April 2021, I-15 U 88/20 –, Rn. 26-27, juris). Hierzu fehlt es an Sachvortrag, der über bloße Vermutungen hinausgeht. Dies gilt sowohl für die pauschale Behauptung des Klägers, technische Entwicklungen würden untereinander ausgetauscht und ausführlich getestet. Dass sowohl die als auch die Beklagte beide Töchter der sind spricht jedenfalls nicht für einen umfassenden Austausch über technische Entwicklungen, zumal die Beklagte unbestritten dargelegt hat, im Segment Dieselmotoren keine eigenen Erfahrungen und Kenntnisse zu haben. Soweit die Klagepartei auf die Kenntnisse der abstellt, fehlt es an jeglichem Vortrag dazu, dass diese jemals bei der hiesigen Beklagten, der Porsche AG, beschäftigt waren.

17

Eine Haftung der Beklagten lässt sich auch nicht daraus herleiten, die Beklagte habe den entwickelten und hergestellten Motor eigenständig auf etwaige Abschaltvorrichtungen überprüfen müssen. Eine Grundlage für eine aus Treu und Glauben hergeleitete Pflicht der Beklagten zu prüfen, wie der entwickelte Motor arbeitet und ob dieser ordnungsgemäß funktioniert, ist nicht erkennbar. Zwar kann auch ein Unterlassen eine Haftung nach S. 826 BGB auslösen. Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten jedoch nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder vertraglichen Pflicht reicht hierfür grundsätzlich nicht aus (BGH, Urteil vom 10.07.2001, VI ZR 160/00, NJW 2001, 3702 ff.; OLG Köln, Urteil vom 29. April 2021, I-15 U 88/20 Rn. 28-29, juris).

18

4. Der Klagepartei steht auch der geltend gemachte Anspruch auf den sog. Differenzschaden nicht zu. Der BGH hat mit Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, entschieden, dass dem Käufer, dessen Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist, ein Anspruch auf den Differenzschaden nach S. 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit S. 6 Abs. 1, S. 27 Abs. 1 EG-FGV zustehen kann. Der Beklagten ist jedoch kein Fahrlässigkeitsvorwurf zu machen, da ein unvermeidbarer Verbotsirrtum der Beklagten vorlag. Zwar hat die für den unvermeidbaren Verbotsirrtum darlegungs- und beweispflichtige Beklagte nicht vorgetragen, Rechtsrat bzgl. der Zulässigkeit des Thermofensters eingeholt oder Rücksprache mit dem Kraftfahrtbundesamt als zuständige Genehmigungsbehörde gehalten zu haben. Ob für die Beklagte hierzu überhaupt Anlass bestanden hätte, kann dabei dahingestellt bleiben. Zur Zeit des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs im Jahre 2017 galt ein Thermofenster als Branchenstandard, was dem KBA – wie der Senat aus zahlreichen amtlichen Auskünften weiß – auch bekannt war und von ihm nicht beanstandet wurde. Die Beklagte beruft sich darauf, dass das Thermofenster im streitgegenständlichen Fahrzeug vom KBA nicht als unzulässig eingeordnet worden wäre, vielmehr hat das KBA mit Freigabebescheid vom 12.09.2016 bestätigt, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht vorliegt (vgl. Berufungserwiderung vom 04.09.2023, S. 56), was von der Klagepartei nicht in Abrede gestellt, sondern vielmehr als „überholt“ angesehen wird (Schriftsatz vom 09.10.2023, S. 9 f.). Es steht jedenfalls fest, dass das Kraftfahrtbundesamt bei einer entsprechenden Nachfrage das Thermofenster entsprechend der von der Beklagten vertretenen Ansicht nicht als unzulässig eingestuft hätte. Das Kraftfahrtbundesamt hat bis heute keine Fahrzeuge wegen eines ihm unzweifelhaft bekannten Thermofensters zurückgerufen und hätte damit auch zum damaligen Zeitpunkt den Einsatz eines Thermofensters nicht als unrechtmäßige Abschaltvorrichtung untersagt (OLG Braunschweig Beschluss vom 19.5.2023 – 10 U 50/22, BeckRS 2023, 11723). Damit fehlte es hinsichtlich des Einbaus eines (in seinen Grenzen nicht näher feststellbaren) Thermofensters an der Vermeidbarkeit eines etwaigen Verbotsirrtums der Beklagten. Hätte sie vorsorglich eine Nachfrage bei der zuständigen Behörde für die Typgenehmigung – dem KBA – gehalten, hätte sie die Auskunft bekommen, dass gegen die temperaturabhängige Reduzierung der Abgasrückführung grundsätzlich keine Bedenken bestehen.

19

Die prozessualen Nebenentscheidungen ergeben sich aus §§ 97, 708 Nr. 10, S. 71 1 ZPO.