

Titel:

Kein Schadensersatzanspruch wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen im Fahrzeug (hier: Mercedes-BENZ C 220 CDI)

Normenketten:

BGB § 826

ZPO § 522 Abs. 2

Leitsätze:

1. Dass eine Regelung (hier: regelbarer Kühlmittelthermostat) quasi ausschließlich im Prüfstand zur Anwendung komme, kann nicht angenommen werden, wenn sie an Parameter geknüpft ist, wonach die Temperatur zwischen 15 – 35° C liegen müsse, die Geschwindigkeit zwischen 34 – 120 km/h, der Luftdruck über 792 hPa, die Ansauglufttemperatur zwischen 15 – 50° C und die Drehzahl unter 3.000 U/min. (Rn. 9) (redaktioneller Leitsatz)

2. Ein vom KBA überwachttes freiwilliges Software-Update lässt nicht den Schluss zu, dass es der nachträglichen Ausschaltung einer „Umschaltlogik“ dienen soll. (Rn. 11) (redaktioneller Leitsatz)

3. Selbst wenn den Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts (auch) eine gewisse drittschützende Wirkung (zugunsten der Fahrzeughersteller) innewohnen sollte, ist ihnen ein umfassender Schutzgesetzcharakter nach inländischem Recht positiv nicht zuzuschreiben (anders nachfolgend in stRspr BGH BeckRS 2026, 9747). (Rn. 14) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Abschaltvorrichtung, Sittenwidrigkeit, Prüfstandsbezogene Regelung, Thermofenster, Typgenehmigung, Freistellungsanspruch, Diesel-Abgasskandal, freiwilliges Software-Update, Kühlmittelthermostat, OM 651, prüfstandsbezogene Regelung, Umschaltlogik, unzulässige Abschaltvorrichtung

Vorinstanzen:

OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 10.02.2023 – 5 U 3597/20

LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 15.09.2020 – 10 O 1601/20

Rechtsmittelinstanz:

BGH, Urteil vom 12.05.2026 – VIa ZR 450/23

Tenor

Die Berufung der Klagepartei gegen das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 15.09.2020, Aktenzeichen 10 O 1601/20, wird zurückgewiesen.

Die Klagepartei hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth und dieser Beschluss sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Die Klagepartei kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf bis 25.000,- € festgesetzt.

Gründe

I.

1

Hinsichtlich der Darstellung des Sach- und Streitstandes wird auf den Tatbestand im angefochtenen Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 15.09.2020 sowie den Hinweis des Senats vom 10.02.2023 Bezug genommen.

2

Im Berufungsverfahren beantragt die Klagepartei unter Abänderung des am 15.09.2020 verkündeten Urteils des Landgerichts Nürnberg-Fürth, Az.: 10 O 1601/20 zu erkennen:

1. die Beklagte zu verurteilen an die Klagepartei 23.550,32 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit abzüglich der weiter seit dem 21.07.2020 angefallenen, vor dem Schluss der mündlichen Verhandlung zu beziffernden Nutzungsentschädigung, Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeuges Mercedes-BENZ C 220 CDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ... zu zahlen.

2. Die Beklagte zu verurteilen, an die A... R...-V... AG, Straße Hausnummer, PLZ Ort zur Schadennummer: ... vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 833,72 EUR sowie an die Klagepartei vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 127,80 EUR, jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu erstatten, sowie die Klagepartei von weiteren vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 62,88EUR gegenüber der r... Rechtsanwaltsgesellschaft mbH freizustellen.

3

Die Beklagte ist der Berufung entgegengetreten.

4

Der Senat hat unter dem 10.02.2023 einen Hinweis gemäß § 522 Abs. 2 ZPO erteilt.

5

Die Klagepartei hat mit Schriftsatz vom 27.02.2023 Stellung genommen. Sie führt aus, dass die Beurteilung eines möglichen Schädigungsvorsatzes und einer Sittenwidrigkeit anhand des jeweiligen Parteivortrags zu erfolgen habe. Es seien mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut. Zumindest habe das Kraftfahrt-Bundesamt eine Abschalteinrichtung als unzulässig eingestuft. Es sei unerheblich, ob die Abschalteinrichtungen auch im Straßenbetrieb aktiv seien, wenn diese entwickelt wurden, um die Abgaswerte in der Prüfungssituation einzuhalten. Zwar liege keine Umschaltlogik wie im Motor EA 189 vor, jedoch andersartige Mechanismen, die das KBA als unzulässig bewertet habe. Die dargelegten Abschalteinrichtungen seien prüfstandsbezogen, jedenfalls evident unzulässig. Die Bedingungen unter denen die Abschalteinrichtungen arbeiteten, kämen sicher auf dem Prüfstand, kumulativ aber nur theoretisch und vereinzelt auf der Straße vor. Hinsichtlich der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung verweist sie auf ein Gutachten aus einem Verfahren des Landgerichts Ulm (Az. 4 O 21/21), das zu dem Ergebnis komme, dass es möglich sei, das regelbare Kühlmittelthermostat im Sinne einer Prüfstandserkennung zu steuern. Alle Parameter, die im NEFZ typischerweise vorherrschten, würden erkannt. Sie verweist ferner auf ein Gutachten des Sachverständigen D. zur AGR-Ratenabsenkung in Abhängigkeit von Motorstarttemperatur und maximaler Motortemperatur. Das Ende des Prüfzyklus werde entweder über die Timer-Funktion „Bit 14“ oder über die vom Gutachter D... beschriebene Funktion „Hot & Idle“ erkannt. Nach letzterer werde die Abgasreinigung reduziert, wenn im Leerlauf Motortemperaturen über 90° C erreicht würden. Hierdurch würde das Ende des NEFZ-Zyklus erkannt. Eine umfassende Tatbestandswirkung sei vorliegend abzulehnen, weil das KBA die EG-Typgenehmigung für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp nachträglich mit Nebenbestimmungen versehen habe. Im Übrigen wiederholt die Klagepartei im Wesentlichen ihr bisheriges Vorbringen und zitiert umfangreich die Schlussanträge des Generalanwalts R... im Verfahren C-100/21.

II.

6

Die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 15.09.2020, Aktenzeichen 10 O 1601/20, ist gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil nach einstimmiger Auffassung des Senats das Rechtsmittel offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.

7

Zur Begründung wird auf den vorausgegangenen Hinweis des Senats Bezug genommen. Die Ausführungen in der Stellungnahme vom 27.02.2023 geben zu einer Änderung keinen Anlass. Die Klagepartei geht auf

den Hinweis des Senats an keiner Stelle ein, sondern führt lediglich abstrakt, teilweise wiederholend, teilweise neu aus.

8

1. Hinsichtlich des geregelten Kühlmittelthermostats verbleibt es dabei, dass die Klagepartei keinerlei konkrete Anhaltspunkte für das Vorhandensein der Funktion im streitgegenständlichen Fahrzeug vorbringt und der diesbezügliche neue, streitige Vortrag zudem nicht nach § 531 Abs. 2 ZPO zuzulassen ist.

9

Desweiteren stellt die Klagepartei einerseits unstreitig, dass es sich nicht um eine „Umschaltlogik“ handelt, meint aber gleichzeitig, dass die Regelung prüfstandsbezogen sei. Dabei wird nicht in Frage gestellt, dass die Regelung bei Vorliegen der „erkannten“ Prüfstandsparameter auch im Realverkehr zur Anwendung kommt. Weder aus den bisherigen, noch aus den in der Stellungnahme neu angeführten Kriterien folgt jedoch, dass die Regelung quasi ausschließlich im Prüfstand zur Anwendung kommen würde.

Entsprechendes hat auch das Kraftfahrt-Bundesamt in den zitierten Auskünften nicht angeführt.

Zusammenfassend führt die Klagepartei aus, dass die Temperatur zwischen 15 – 35° C liegen müsse, die Geschwindigkeit zwischen 34 – 120 km/h, der Luftdruck über 792 hPa, die Ansauglufttemperatur zwischen 15 – 50° C und die Drehzahl unter 3.000 U/min. Dass diese Begebenheiten im Realverkehr tatsächlich und nicht nur ganz ausnahmsweise vorkommen, dürfte eindeutig sein. Dass sich aus dem Gutachten Dr. H... nichts anderes ergibt, hat der Senat im vorangegangenen Hinweis dargestellt. Das auszugsweise zitierte Gutachten aus dem Verfahren 4 O 21/21 des Landgerichts Ulm enthält hierzu keine relevanten Aussagen. Dass die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung anhand eines Timers abgeschaltet wird, hat nichts mit einem unterschiedlichen Verhalten zwischen Prüfstand und Straße zu tun. Die Klagepartei trägt selbst vor, dass die Regelung die Motortemperatur nicht dauerhaft unter 90° C halten kann. Soweit die Klagepartei weiter dazu vorträgt, dass die Fahrkurve des NEFZ anhand der Funktion Slipguard erkannt werde, die zudem die Straßenneigung erkenne und sodann in einen stickoxidoptimierten Modus schalte, steht diese – ohne greifbare Anhaltspunkte aufgestellte – Behauptung im Widerspruch zum eigenen Vortrag, wonach gerade keine Umschaltlogik verbaut wäre.

10

2. Aus dem erstmals in der Stellungnahme zum Hinweis des Senats erwähnten Gutachten D. folgt nichts anderes. Zunächst ist das Gutachten zu einem Fahrzeug der Emissionsklasse Euro 6 mit einem Motor OM 642 erstellt worden, der über ein SCR-System verfügt. Das hiesige Modell, das über kein SCR-System verfügt, unterliegt der Emissionsklasse Euro 5 und verfügt über einen Motor OM 651. Eine Übertragung der Feststellungen ist insoweit nicht möglich. Im Übrigen mag die AGR-Ratenabsenkung in Abhängigkeit der Motortemperatur eine unzulässige Abschalteinrichtung darstellen. Anhaltspunkte für ein sittenwidriges Verhalten liegen insoweit jedoch nicht vor. Gleiches gilt für die Funktion „Hot & Idle“. Soweit insoweit von einer Hysterese gesprochen wird, die dazu führe, dass nicht mehr in eine höhere oder bessere Abgasreinigung unter gleichen Fahrbedingungen geschaltet werde, ist eine solche im Gutachten D... nicht beschrieben.

11

3. Die Ausführungen zur auf Grund der Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen abzulehnenden Tatbestandswirkung liegen neben der Sache. Unstreitig ist das gegenständliche Fahrzeug gerade nicht von dem verbindlichen Rückruf anderer Modelle des Typs C 220 CDI umfasst und unterliegt lediglich einem vom KBA überwachten freiwilligen Software-Update. Solche Servicemaßnahmen lassen nicht den Schluss zu, dass sie der nachträglichen Ausschaltung einer „Umschaltlogik“ dienen sollten (ebenso OLG Hamm, Urteil vom 1. Juni 2021 – 34 U 81/20, Rn. 101 bei juris).

12

Ebenso ohne Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug sind die erstmals mit der Gegenerklärung vorgebrachten Ausführungen zur sog. Strategie B. Diese bezieht sich ausweislich der vorgelegten Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes auf das Zusammenspiel von NOx-Nachbehandlungssystem und Abgasrückführung. Über ein NOx-Nachbehandlungssystem verfügt das streitgegenständliche Fahrzeug aber nicht. Auch hat das Kraftfahrt-Bundesamt das streitgegenständliche Fahrzeug nicht beanstandet. Anhaltspunkte für das Vorliegen der Strategie B im streitgegenständlichen Fahrzeug nennt die Klagepartei nicht.

13

4. Hinsichtlich der Ausführungen zum Thermofenster verweist der Senat zur Meidung von Wiederholungen auf den erteilten Hinweis.

14

5. Mit den Schlussanträgen des Generalanwalts R... im Verfahren C-100/21 hat sich der Senat bereits im vorangegangenen Hinweis befasst. Hierauf geht die Stellungnahme nicht ein. Selbst wenn den Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts (auch) eine gewisse drittschützende Wirkung (zugunsten der Fahrzeugerwerber) innewohnen sollte, fehlt es an einer tragfähigen Argumentation in die Richtung, dass ihnen – weitergehend – ein umfassender Schutzgesetzcharakter nach inländischem Recht positiv zugeschrieben werden müsste (vgl. Riehm ZIP 2022, 2309 ff., Grigoleit ZIP 2023, 221, 230 ff., jeweils m.w.Nw.). Und selbst wenn die bestehenden Rechtsfolgen – wie nicht – als unzureichend angesehen würden, obläge die Schaffung weiterer Sanktionen ausschließlich dem deutschen Gesetzgeber (Riehm ZIP 2022, 2309, 2319, Grigoleit ZIP 2023, 221, 234).

III.

15

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

16

Die Feststellung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des angefochtenen Urteils erfolgte gemäß § 708 Nr. 10, § 709, § 711 ZPO.

17

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wurde in Anwendung der §§ 47, 48 GKG bestimmt.