

Titel:

Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens bei Erwerb eines Diesel-Fahrzeugs mit Thermofenster und Verbotsirrtum

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2

Leitsatz:

Beruft sich der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum muss er darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschaltvorrichtung (hier Thermofenster) mit allen für die Prüfung nach Art. 5 II VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (hier verneint). (Rn. 27) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, Schutzgesetz, Dieselskandal, unzulässige Abschaltvorrichtung, Thermofenster, EG-Typgenehmigung, Übereinstimmungsbescheinigung, Differenzschaden, Verbotsirrtum

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 1.824,91 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.08.2022 zu bezahlen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten über Ansprüche der Klägerin wegen von dieser behaupteten Abgasmanipulationen gegen die Beklagte als Herstellerin des von der Klägerin erworbenen Fahrzeugs sowie dessen Motors.

2

Der wesentliche entscheidungsrelevante Sachverhalt stellt sich – knapp zusammengefasst (§ 313 Abs. 2 ZPO) – dar wie folgt:

3

Die Klägerin erwarb am 08.10.2016 ein Fahrzeug der Marke VW, Typ T5 California, mit der Fahrgestellnummer ... zu einem Kaufpreis von 50.790,00 €.

4

Zum Zeitpunkt der Fahrzeugübergabe betrug der Kilometerstand 14.980 km.

5

Das Fahrzeug ist mit einem Motor der Baureihe EA189 ausgestattet, der über ein sog. „Thermofenster“ verfügt.

6

Der Kilometerstand des Fahrzeugs betrug am 04.12.2023 46.084 km. Das Fahrzeug kann auch noch uneingeschränkt genutzt werden.

7

Die Klägerin behauptet, dass das Fahrzeug mit einer prüfstandsbezogenen „Umschaltlogik“ ausgestattet sei, die dazu führe, dass eine ordnungsgemäße Abgasreinigung lediglich auf dem Prüfstand stattfinde. Hierdurch sieht sich die Klägerin vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt und verfolgt mit dem Klageantrag in der Hauptsache die Rückabwicklung des Kaufvertrags.

8

Jedenfalls ist sie aber der Ansicht, dass ihr unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des EuGH ein Anspruch auf „Differenzhypothesenvertrauensschadensersatz“ in Höhe von 15% des Erwerbspreises zustehe, der nunmehr durch Eventualklageerweiterung mit Schriftsatz vom 14.09.2023 geltend gemacht wird.

9

Die Klägerin beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 50.790,00 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich einer im Termin zur mündlichen Verhandlung zu beziffernden Nutzungsentschädigung Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges VW, Typ T5 California, mit der Fahrgestellnummer ...zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit 28.01.2022 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.002,41 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 28.01.2022 zu zahlen.

Im Termin zur mündlichen Verhandlung am 04.12.2023 bezifferte die Klägerin die Nutzungsentschädigung mit einem Betrag von 4.715,46 €.

10

Hilfsweise beantragt die Klägerin:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von EUR 7.618,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

11

Die Beklagte beantragt

Klageabweisung.

12

Die Beklagte bestreitet, dass die in Motoren der Baureihe EA189 mitunter beanstandete „Umschaltlogik“ bei dem Fahrzeug aktiviert worden sei. Eine vorsätzliche Schädigung liege nicht vor. Auch das „Thermofenster“ stelle aus ihrer Sicht keine unzulässige Abschaltseinrichtung dar. Jedenfalls sei die Beklagte einem unvermeidbaren Verbotsirrtum unterlegen.

13

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Parteivertreter nebst Anlagen sowie die Protokolle der mündlichen Verhandlungen vom 05.12.2022, 17.04.2023 und 04.12.2023 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

14

Die zulässige Klage erweist sich nur im Hilfsantrag als zu einem kleinen Teil erfolgreich.

15

Die wesentlichen entscheidungstragenden Gründe stellen sich – auch im Hinblick auf die umfassend in dieses Verfahren eingeführte Rechtsprechung knapp zusammengefasst (§ 313 Abs. 3 ZPO) – dar wie folgt:

16

1. Die Klage ist im Hauptantrag (einschließlich des Feststellungsantrags) unbegründet. Es bestehen keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte die Klägerin vorsätzlich sittenwidrig geschädigt hat. Die einen solchen Tatbestand u.a. begründende „Umschaltlogik“, die in Fahrzeugen mit einem Motor der Baureihe EA189 zum Einsatz gekommen sein mag, war bei dem klägerischen Fahrzeug gerade nicht aktiviert (vgl. hierzu die vorgelegten Auskünfte des Kraftfahrtbundesamtes sowie beispielsweise OLG Hamm, Beschluss vom 11.10.2023, I-40 U 3/23, juris – Rn. 8 ff.). Lediglich aber aus dieser prüfstandsbezogenen Umschaltlogik ließe sich ein Sittenwidrigkeitsvorwurf ableiten.

17

Auch aus dem im Termin am 05.12.2022 von der Klägerin geschilderten Update ergeben sich solche Umstände nicht, vielmehr ist der Hintergrund durch die Beklagte insoweit nachvollziehbar dargelegt worden.

18

Allein aus der Verwendung eines „Thermofensters“ lassen sich hingegen keine greifbaren Anhaltspunkte für eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung herleiten.

19

2. Allerdings ist der Hilfsantrag zu einem kleinen Teil begründet.

20

Auf Grund der im Anschluss an eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs entwickelten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kommt vorliegend auf Grund des verwendeten „Thermofensters“ ein Schadensersatzanspruch aus §§ 823 Abs. 2 iVm den Vorschriften der EG-FGV in Betracht.

21

Dies liegt begründet im Einsatz des sog. „Thermofensters“ in dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Dieses stellt eine nach dem Verständnis des EuGH unzulässige Abschalteinrichtung dar, da es dazu führt, dass die Abgasrückführung auch in Temperaturbereichen reduziert wird, in denen das Fahrzeug üblicher Weise im Straßenverkehr benutzt wird (vgl. hierzu für einen „T5“ OLG Hamm, Beschluss vom 11.10.2023, I-40 U 3/23, juris – Rn. 8 ff.). Nur zwischen 18° und 32° C erfolgte bei der ursprünglichen Konfiguration keine Reduzierung. Wenn die Beklagte zudem ausführt, dass durch ein Update die AGR-Reduzierung erst ab einem Bereich von unter 12° erfolgt, zeigt auch dies, dass das ursprünglich sehr eng bedatete Thermofenster aus Gründen des Motorschutzes gerade nicht erforderlich war.

22

Ein solcher ist nicht auf die Rückabwicklung des Vertrages gerichtet, sondern auf Erstattung eines Teils des Kaufpreises und zwar nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in einem Rahmen von 5% bis 15%. Innerhalb dieses Rahmens ist eine Schätzung vorzunehmen.

23

Das Gericht geht vorliegend auf Grund der Umstände, dass die Klägerin ihr Fahrzeug nunmehr für eine lange Zeit nutzen konnte, eine Stilllegung nicht zu drohen scheint und im Hinblick auf ein beklagtenseits angebotenes Softwareupdate, vom untersten Bereich des Rahmens, namentlich von 5% des Kaufpreises aus. Gleichzeitig kann auch auf Grund des Softwareupdates nicht von einem Ausschluss des Schadens ausgegangen werden, da das Fahrzeug nunmehr mit einer – bei Weiterverkäufen mitzuteilenden – Veränderung versehen ist, zumal (wie aus öffentlich zugänglichen Quellen, insbesondere auch entsprechend veröffentlichter Judikatur, ersichtlich) ein erhöhter Kraftstoffverbrauch nach dem Update diskutiert wird.

24

Ein solcher Anspruch scheidet auf Grundlage des hier gehaltenen Parteivortrags auch nicht deswegen aus, weil die Beklagte schuldlos gehandelt hätte, insbesondere einem unvermeidbaren Verbotsirrtum (§ 17 StGB) unterlegen wäre. Insoweit geht das Gericht zwar zum einen davon aus, dass ein unvermeidbarer Verbotsirrtum den vorliegenden Anspruch ausschließen würde, da er zu schuldlosem Handeln führt. Auch geht das Gericht davon aus, dass grundsätzlich ein unvermeidbarer Verbotsirrtum auch in Fallgestaltungen vorliegen kann, in denen auf Grund des Vertrauens in Auskünfte der Zulassungsbehörden oder im Falle einer mit dem Kraftbundesamt abgestimmten Entwicklung eines Motors jedwede Zweifel dahingehend, ob ein Motor gesetzeskonform ist, ausgeschlossen sind.

25

Gleichzeitig sind an die Annahme eines unvermeidbaren Verbotsirrtums strenge Voraussetzungen zu stellen (siehe zum Beispiel BGH, Urteil vom 4. 4. 2013 – 3 StR 521/12), die durch den Vortrag im konkreten Verfahren nicht erfüllt werden. Hierbei kann das Gericht nicht erkennen, dass für die Annahme eines unvermeidbaren Verbotsirrtums gerade im Zusammenhang mit dem Einbau von Abschaltseinrichtungen niedrigere Maßstäbe anzusetzen wären als in anderen Anwendungsbereichen von § 17 StGB.

26

Zwar legt die Beklagte dar, dass aus ihrer Sicht eine Nachfrage beim Kraftfahrbundesamt dazu geführt hätte, dass das Motoraggregat als unbedenklich eingestuft worden wäre (Seite 16 ff. des Schriftsatzes vom 14.09.2023 sowie sehr allgemein gehalten auch Seite 33 f. des Schriftsatzes vom 24.11.2023). Dies könnte zur Annahme einer Unvermeidbarkeit eines etwaigen Irrtums führen. Allerdings legt die Beklagte bereits nicht hinreichend dar, dass die für die Beklagten relevant handelnden Personen (entsprechend § 31 BGB) sich in einer entsprechenden Irrtumskonstellation befanden. Das Fahrzeug wurde von der Klägerin im Oktober 2016 erworben und war ausweislich der Anlage K1a im Jahr 2014 zugelassen worden. Es war ein Motor einer Baureihe integriert, bei dem sich – erst nach dem Inverkehrbringen des hier gegenständlichen Fahrzeugs – herausgestellt hatte, dass zahlreiche Fahrzeuge mit unerlaubten Abschaltseinrichtungen versehen waren. Vorliegend liegt es nicht ohne Weiteres nahe, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten Überlegungen dahingehend angestellt haben, dass mit dem EA189 zwar ein Motor eingebaut ist, bei dem eine prüfstandsbezogene unzulässige Abschaltseinrichtung enthalten, aber nicht aktiviert ist, man jedoch insgesamt (ohne Einholung von Rechtsrat zweifelsfrei) davon ausgehe, der Motor genüge allen geltenden Rechtsnormen, auch und gerade im Hinblick auf das überdies eingebaute Thermofenster, welches zum damaligen Zeitpunkt so bedatet war, dass es die Abgasrückführung bereits ab Außentemperaturen von 18° C reduzierte. Welche Mitglieder des Vorstandes sich dementsprechende Gedanken gemacht haben sollen, legt die Beklagte nicht dar, weswegen ein Verbotsirrtum bereits nicht schlüssig dargelegt wurde, so dass es auf die Frage, ob ein etwaiger Verbotsirrtum vermeidbar gewesen wäre, im Ergebnis nicht ankommt.

27

Der Bundesgerichtshof hat zur Frage der Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums im relevanten Kontext jüngst (BGH Urteil vom 25.09.2023 – VIa ZR 1/23) ausgeführt:

„Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus (BGH NJW 2023, 2259 Rn. 63). Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter iSd § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschaltseinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 II VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. BGH NJW 2023, 2259 Rn. 62) im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGHZ 220, 162 = NJW 2019, 1067 Rn. 17 ff.). Beruft sich der Fahrzeughersteller weder auf eine tatsächliche oder hypothetische Genehmigung der zuständigen Behörde noch auf einen externen qualifizierten Rechtsrat, sondern auf selbst angestellte Erwägungen, ist ihm eine Entlastung verwehrt, wenn mit Rücksicht auf die konkret verwendete Abschaltseinrichtung eine nicht im Sinne des Fahrzeugherstellers geklärte Rechtslage hinreichend Anlass zur Einholung eines Rechtsrats bot. Ebenso scheitert eine Entlastung, wenn sich der Hersteller mit Rücksicht auf eine nicht in seinem Sinn geklärte Rechtslage erkennbar in einem rechtlichen Grenzbereich bewegte, schon deshalb eine abweichende rechtliche Beurteilung seines Vorgehens in Betracht ziehen und von der eventuell rechtswidrigen Verwendung der Abschaltseinrichtung absehen musste (BGH NJW 2023, 2259 Rn. 69). Eine Entlastung ohne Rücksicht auf die aus den vorstehenden Erwägungen folgenden Sorgfaltspflichten, etwa mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Verwendung von Thermofenstern ein allgemeiner Industriestandard zugrunde lag oder dass nach den vom BerGer. zitierten Angaben des KBA rechtlich von ihm so bewertete unzulässige Abschaltseinrichtungen auch nach umfangreichen Untersuchungen nicht festgestellt worden seien, kommt dagegen nach dem gesetzlichen Fahrlässigkeitsmaßstab nicht in Betracht (vgl. BGH NJW 2023, 2259 Rn. 70).“

28

Diesen Maßstab zugrunde legend wurde vorliegend ein unvermeidbarer Verbotsirrtum nicht dargelegt, da bereits – unabhängig von einer etwaigen Unvermeidbarkeit – ein Verschuldensausschluss nicht hinreichend dargelegt ist (wie hier auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.11.2023 – 8 U 291/21 (beckonline) Rn. 40 ff.; vgl. zudem HansOLG Hamburg, Urteil vom 06.10.2023, 3 U 183/21 (beckonline) unter Hinweis auf die ebenfalls

einen unvermeidbaren Verbotsirrtum ablehnenden Entscheidungen OLG Karlsruhe vom 22.08.2023 – 8 U 271/21; OLG Karlsruhe, Urteil vom 22.08.2023 – 8 U 86/21; OLG Karlsruhe, Urteil vom 15.09.2023 – 8 U 383/21; OLG Dresden vom 28.08.2023 – 5a U 562/23; OLG Dresden, Endurteil vom 28.8.2023 – 5a U 802/23; OLG Hamm, Urteil vom 01.09.2023 – 30 U 78/21; LG Frankenthal, Urteil vom 05.07.2023 – 6 O 335/22; LG Aschaffenburg, Endurteil vom 13.09.2023 – 12 O 326/22; LG Stuttgart, Urteil vom 15.09.2023 – 56 O 17/23).

29

Nach den Grundsätzen der beim kleinen Schadensersatz vorzunehmenden Vorteilsausgleichung ist aber folgendes zu beachten: Die Klägerin hat das Fahrzeug 31.104 km genutzt (46.084 km – 14.980 km). Bei einer zu erwartenden Laufleistung von 250.000 km (§ 287 ZPO) und einem Kaufpreis von 50.790,00 € ergeben sich somit gezogene Nutzungen in Höhe von 6.319,09 €.

30

Der Restwert beträgt – ausweislich der klägerseits nicht bestrittenen – Ermittlung der Beklagten im Schriftsatz vom 24.11.2023 für ein Fahrzeug mit vergleichbarer Laufleistung 42.646 €.

31

Mithin kann nur noch ein Schaden in Höhe von 1.824,91 € zuerkannt werden, da bei einem höheren Betrag die Summe dieses Betrages addiert mit dem Restwert und den anzurechnenden Nutzungen übersteigen würde.

32

3. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB. Die Verzinsung beginnt insoweit bereits mit der Rechtshängigkeit des zunächst geltend gemachten großen Schadensersatzes, da im Hinblick auf den hilfsweise gestellten Antrag lediglich eine stets zulässige Klageänderung nach § 264 Nr. 2 ZPO vorliegen würde (vgl. OLG Schleswig, Urteil vom 02.01.2024, 7 U 57/23, juris – Rn. 57).

33

4. Ein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten besteht nicht, weil die vorgerichtliche Rechtsverfolgung sich auf den nicht bestehenden Anspruch auf großen Schadensersatz bezog, damit nicht der zweckentsprechenden Rechtsverfolgung des nunmehr zuzusprechenden Anspruchs gedient hat.

34

5. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

35

6. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 Sätze 1 und 2 ZPO. gez.