



Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen

Geschäftszeichen: 2 U 62/21 = 3 O 1445/20 Landgericht Bremen

Verkündet am 21.01.2022
gez. Lenz
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes

U r t e i l

In dem Rechtsstreit

[...],

Kläger,

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte [...]

gegen

[...]

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte [...]

hat der 2. Zivilsenat des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen auf die mündliche Verhandlung vom 17.12.2021 durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Dr. Pellegrino, den Richter am Oberlandesgericht Dr. Kramer und die Richterin am Oberlandesgericht Witt für Recht erkannt:

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Bremen vom 07.05.2021 – Az. 3 O 1445/20 – wird als unbegründet zurückgewiesen.
2. Die Kosten der Berufung trägt der Kläger.
3. Das Urteil des Senats sowie das Urteil des Landgerichts Bremen vom 07.05.2021 – Az. 3 O 1445/20 – sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
4. Die Revision wird nicht zugelassen.
5. Der Streitwert der Berufung wird auf 18.051,98 € festgesetzt.

Gründe:

I.

Der Kläger begehrt von der Beklagten als Herstellerin des vom Kläger erworbenen Pkw Schadensersatz wegen einer vermeintlich vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung.

Der Kläger erwarb mit Kaufvertrag vom 06.12.2017 einen von der Beklagten hergestellten VW Caddy Maxi Trendline 2.0 TDI als Neufahrzeug bei einem Anfangskilometerstand von 10 Km zu einem Kaufpreis von 23.200,- €. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten entwickelter Motor der Baureihe EA 288 (Euro 6) verbaut, dessen Abgase anhand einer Abgasrückführung und eines SCR-Katalysators mittels Harnstofflösung (AdBlue) von Stickoxidemissionen gereinigt werden. Die Typengenehmigung für das Fahrzeug wurde im Jahr 2017 erteilt.

Unstreitig wird die Abgasreinigung abhängig von der Umgebungslufttemperatur gesteuert. Die genaue Ausgestaltung dieses Thermofensters ist zwischen den Parteien streitig. Außerdem ist es nach den Feststellungen des Landgerichts zwischen den Parteien unstreitig, dass die Software der Motorsteuerung anhand einer Fahrkurvenerkennung ermittelt, dass das Fahrzeug auf dem Prüfstand betrieben wird und dass anknüpfend daran die AdBlue-Einspritzung außerhalb des Prüfstandsbetriebs reduziert wird.

Hinsichtlich des Tatbestandes im Übrigen und des weiteren Vorbringens der Parteien in erster Instanz einschließlich der dort gestellten Anträge wird auf die Feststellungen im angefochtenen Urteil des Landgerichts Bremen Bezug genommen, § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO.

Das Landgericht hat die auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 18.761,01 € Zugum-Zug gegen Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeuges und auf Feststellung des Annahmeverzuges der Beklagten gerichtete Klage als unbegründet abgewiesen. Ein Anspruch aus § 826 BGB sei nicht gegeben, da ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht dargelegt worden sei. Soweit der Kläger behauptete, dass die Motorsteuerung die Abgasrückführung außerhalb eines Thermofensters abregelt, das tatsächlich enger gefasst sei als von der Beklagten zugestanden, so fehle es an hinreichend konkreten Anhaltspunkten für diesen Vortrag. Auch der Umstand, dass in der Vergangenheit ein Fahrzeug der Beklagten mit einem Motor der Baureihe EA 288 Gegenstand eines Rückrufes durch das Kraftfahrtbundesamt gewesen sei, reiche insoweit nicht aus. Dieser Rückruf sei auch nach Darstellung des Klägers auf einen T6 bezogen gewesen und sei auf eine Konformitätsabweichung gestützt worden, nicht auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Im Übrigen scheitere die Annahme der Sittenwidrigkeit auch daran, dass das Thermofenster gegenüber der Typengenehmigungsbehörde offengelegt worden sei.

Soweit unstrittig sei, dass in der Motorsteuerung eine Fahrkurvenerkennung zum Einsatz gekommen sei, die nach dem unstrittigen Vortrag der Klägerin auch Einfluss auf die Dosierung des im SCR-Katalysator eingesetzten AdBlue nehme, so liege darin jedenfalls kein sittenwidriges Verhalten. Aus den diversen von der Beklagten vorgelegten Stellungnahmen des Kraftfahrtbundesamtes zu Fahrzeugen mit einem Motor der streitgegenständlichen Baureihe ergebe sich, dass nach Deaktivierung der Fahrkurvenerkennung die Grenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten würden. Angesichts dessen werde im Realbetrieb nicht in eine Konfiguration umgeschaltet, die auf dem Prüfstand die Emissionsgrenzwerte nicht einhalte. Dann aber sei für den Vorwurf der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung kein Raum, weil die Gefahr des Entzugs der Typengenehmigung nicht drohe. Vielmehr habe der Kläger ein Fahrzeug erhalten, dass – wie versprochen – die Grenzwerte einhalte.

Hiergegen wendet sich der Kläger mit seiner zulässigen Berufung. Er hat die Klage nicht wegen des anwachsenden Nutzungsersatzanspruches der Beklagten in Höhe von 709,09 € einseitig für erledigt erklärt und verfolgt im Übrigen sein erstinstanzliches Prozessziel uneingeschränkt weiter. Der Kläger wiederholt sein Vorbringen zum Thermofenster und dazu, dass anhand der Fahrkurvenerkennung im Prüfstandsbetrieb dafür gesorgt werde, dass die anfänglich erhöhte Abgasrückführungsrate – anders als im realen Fahrbetrieb – nicht abgemindert werde, sobald der SCR-Katalysator die notwen-

dige Betriebstemperatur erreiche und daher sehr wohl auf das Emissionsminderungssystem Einfluss nehme. Außerdem komme in dem Fahrzeug eine weitere Abschalteneinrichtung zum Einsatz, durch die die AdBlue-Dosierung im Realbetrieb gemindert werde.

Zu Unrecht habe das Landgericht angenommen, dass es für die Annahme einer unzulässigen Abschalteneinrichtung darauf ankomme, ob ohne die Einrichtung die Grenzwerte des NEFZ eingehalten würden; dieser Umstand werde zudem bestritten.

Die Beklagte habe diese Abschalteneinrichtungen auch im Genehmigungsverfahren verschwiegen. Die Angaben zur Abgasrückführung und deren Wirkungsweise bei niedrigen Temperaturen seien unzureichend gewesen. Auch die Fahrkurvenerkennung, jedenfalls aber deren Einwirken auf die Emissionsbehandlung, sei dem KBA nicht offen gelegt worden.

Ergänzend trägt der Kläger in der Berufungsinstanz vor, dass in dem Fahrzeug ein Speicherkatalysator (NSK) verbaut sei, der regelmäßig regeneriert werden müsse. Die Fahrkurvenerkennung Sorge dafür, dass diese Regeneration im Prüfstandsbetrieb optimiert werde. Aus einem aktuellen Gutachten, dass dem Klägervertreter erst im Juli 2021 bekannt geworden sei, ergebe sich zudem, dass die notwendige Regeneration des Speicherkatalysators bei Außentemperaturen unterhalb von 20°C und oberhalb einer Motordrehzahl von 2.800 U/min durch die Motorsteuerung faktisch deaktiviert werde, eine Abgasreinigung – anders als im NEFZ – daher nicht mehr stattfinde.

Unstreitig beträgt der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Senat 84.548 Km.

Der Kläger hat den Rechtsstreit im Verlauf der Berufungsinstanz erneut in Höhe eines weiteren Betrages von 1.360,33 € einseitig für erledigt erklärt und beantragt,

das Urteil des Landgerichts vom 07.05.2021 abzuändern und

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 16.691,65 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zugum-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges VW Caddy Maxi Trendline 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [...] zu zahlen,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme des Fahrzeuges VW Caddy Maxi Trendline 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [...] zwei Wochen nach Rechtshängigkeit in Verzug befindet und

3. festzustellen, dass der Rechtsstreit im Übrigen erledigt ist.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

II.

Die zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg und war daher als unbegründet zurückzuweisen. Das Landgericht hat die zulässige Klage zu Recht als unbegründet abgewiesen.

1. Keinen Bedenken begegnet die Auffassung des Landgerichts, dass der Kläger die Voraussetzungen für einen – allein in Betracht kommenden – Anspruch aus § 826 BGB gegen die Beklagte nicht schlüssig dargelegt hat, soweit der Kläger anführt, dass in der Motorsteuerung des Fahrzeuges unstreitig ein sogenanntes Thermofenster zum Einsatz kommt. Insoweit hat das Landgericht zu Recht angenommen, dass allein die Verwendung einer solchen Steuerungsfunktion der Abgasreinigung den Vorwurf des sittenwidrigen Verhaltens nicht zu tragen vermag.

a) Dabei kann es offenbleiben, ob die Auffassung des Landgerichts zutrifft, dass ein Thermofenster des von der Beklagten vorgetragene Zuschnitts, bei dem die Abgasreinigung innerhalb eines Außentemperaturbereiches von -24 °C bis 70 °C uneingeschränkt arbeite und außerhalb dessen, mithin bei Temperaturen unter -24 °C und über 70 °C abgeschaltet werde, gar nicht als Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG anzusehen sei. Selbst wenn man dies anders sehen und annehmen wollte, dass es sich bei dieser Form der Steuerung der Abgasreinigung um eine Abschaltvorrichtung handle und außerdem davon ausginge, dass eine solche Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO 715/2007/EG unzulässig wäre, wäre der Vorwurf der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gleichwohl nicht gerechtfertigt.

aa) Sittenwidrig ist 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. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe

des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris Rn. 15, BGHZ 225, 316; Urteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 5/20 –, juris Rn. 29, NJW 2020, 2798; Urteil vom 13. Juli 2021 – VI ZR 128/20 –, juris Rn. 11, WM 2021, 1609; Urteil vom 20. Juli 2021 – VI ZR 1154/20 –, juris Rn. 12, WM 2021, 2105).

Ausgehend hiervon reicht allein der Umstand, dass in der Fahrzeugsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeuges ein Thermofenster verbaut ist, das die Abgasreinigung in Abhängigkeit von der Außentemperatur steuert, für sich genommen nicht aus, um den Vorwurf der Sittenwidrigkeit zu rechtfertigen, selbst wenn sich diese Steuerung der Abgasreinigung gemäß Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 S. 1 VO 715/2007/EG als unzulässig erweisen sollte. Denn eine solche Steuerung beeinflusst die Abgasreinigung nicht abhängig davon, ob das Fahrzeug im Prüfstand oder im Straßenverkehr betrieben wird (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris Rn. 16 ff., NJW 2021, 921). Bei dieser Sachlage wäre der Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nur gerechtfertigt, wenn zu einem – unterstellten – Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris Rn. 19, NJW 2021, 921; Urteil vom 20. Juli 2021 – VI ZR 1154/20 –, juris Rn. 13, WM 2021, 2105; Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, juris Rn. 16, NJW 2021, 3721). Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt in diesen Fällen vielmehr voraus, dass die für die Beklagte handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der in Rede stehenden Gestaltung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juli 2021 – VI ZR 128/20 –, juris Rn. 13, WM 2021, 1609; Urteil vom 20. Juli 2021 – VI ZR 1154/20 –, juris Rn. 13, WM 2021, 2105; Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, juris Rn. 16, NJW 2021, 3721). Hierfür trägt der Kläger nach allgemeinen Grundsätzen die Darlegungs- und Beweislast (vgl. BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19, juris Rn. 19, NJW 2021, 921; Beschluss vom 09.03.2021 – VI ZR 889/20, juris Rn. 28 f., WM 2021, 652; Urteil vom 13.07.2021 – VI

ZR 128/20, juris Rn. 14, WM 2021, 1609; Urteil vom 20. Juli 2021 – VI ZR 1154/20 –, juris Rn. 13, WM 2021, 2105; Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, juris Rn. 17, NJW 2021, 3721).

Solche weiteren Anhaltspunkte können sich daraus ergeben, dass im Typengenehmigungsverfahren verschleiert wird, dass eine bestimmte Abschaltvorrichtung zur Anwendung kommt (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris Rn. 24, NJW 2021, 921); ebenso sprechen wissentlich unterbliebene oder unrichtige Angaben der Beklagten im Typengenehmigungsverfahren, die auf ein heimliches und manipulatives Vorgehen oder eine Überlistung des Kraftfahrtbundesamtes gerichtet sind, für ein solches Unrechtsbewusstsein (BGH, Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, juris Rn. 26, NJW 2021, 3721). Dagegen reicht es nicht aus, wenn der Hersteller es im Typengenehmigungsverfahren unterlässt, die genaue Wirkungsweise der dem Grunde nach bekannten Abschaltvorrichtung zu beschreiben und hierzu erforderliche Angaben unterlässt. Denn in einem solchen Fall wäre die Typengenehmigungsbehörde nach dem Amtsermittlungsgrundsatz gemäß § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG gehalten gewesen, Einzelheiten zu erfragen, um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug zu prüfen (BGH, Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 190/20 –, juris Rn. 26, NJW 2021, 3721).

bb) Solche konkreten Anhaltspunkte für ein Handeln in Kenntnis und Billigung des Gesetzesverstoßes hat der Kläger, wie das Landgericht zutreffend feststellt, aber nicht dargelegt. Auch im Berufungsverfahren zeigt der Kläger nicht auf, welches insoweit relevante Prozessvorbringen in I. Instanz vom Landgericht übergangen worden wäre oder welche in zulässiger Weise neu eingeführten Tatsachen diese Bewertung rechtfertigten. Soweit der Kläger auch in der Berufungsinstanz sein Vorbringen wiederholt, dass die Beklagte im Typengenehmigungsverfahren keine ausreichenden Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems insbesondere bei niedrigen Temperaturen gemacht habe, reicht dieses Vorbringen nicht aus. Allein der Umstand, dass Angaben der Beklagten im Typengenehmigungsverfahren unvollständig gewesen sein könnten, reicht nach den eingangs geschilderten Maßstäben gerade nicht aus. Das Landgericht hat in diesem Zusammenhang in nicht zu beanstandender Weise unter Berücksichtigung eigener öffentlicher Erklärungen des Kraftfahrtbundesamtes festgestellt, dass dieses spätestens im April 2016 Kenntnis davon hatte, dass in den Dieselmotoren auch der Beklagten Thermofenster zum Einsatz kommen. Selbst wenn also die Beklagte verpflichtet gewesen sein sollte, gegenüber der Typengenehmigungsbehörde hierauf bezogene Angaben im Typengenehmigungsverfahren zu machen und dies nicht oder in

nicht vollständiger Form erfolgt sein sollte, vermag dies den Vorwurf der Sittenwidrigkeit nicht zu tragen.

Hinzu kommt ohnehin, dass der Kläger dem Vorbringen der Beklagten, sie habe das Thermofenster gegenüber dem Krafffahrtbundesamt im Zuge eines Workshops am 22. Januar 2016 offengelegt, nicht substantiiert entgegengetreten ist.

b) Nicht zu beanstanden ist auch, dass das Landgericht davon ausgegangen ist, dass die Behauptung des Klägers, in dem Fahrzeug komme in Wahrheit ein viel enger gefasstes Thermofenster zum Einsatz, unsubstantiiert ist.

aa) Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat (BGH, Beschluss vom 12.09.2012 - IV ZR 52/14, juris Rn. 27, NJW-RR 2017, 22). Einer Partei ist es grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich - wie hier der Kläger - nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann (vgl. BGH, Urteil vom 26.03.2019 - VI ZR 163/17, juris Rn. 13, VersR 2019, 835; Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, juris Rn. 8, NJW 2020, 1740; Urteil vom 13. Juli 2021 – VI ZR 128/20, juris Rn. 21, WM 2021, 1609 jeweils m.w.N.). Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich "aufs Geratewohl" oder "ins Blaue hinein" aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten; in der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vgl. BGH, Urteil vom 27.05.2003 - IX ZR 283/99, juris Rn. 13, NJW-RR 2004, 337; Urteil vom 26.03.2019 - VI ZR 163/17, juris Rn. 13, VersR 2019, 835; Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, juris Rn. 7, NJW 2020, 1740; Urteil vom 13. Juli 2021 – VI ZR 128/20, juris Rn. 21, WM 2021, 1609 jeweils m.w.N.).

bb) Gemessen hieran ist das Landgericht aus zutreffenden Gründen davon ausgegangen, dass der Kläger hinreichende Anhaltspunkte für seine Behauptungen nicht dargelegt hat. Der vom Kläger angeführte Rückruf des Fahrzeuges wegen einer Konformitätsabweichung lässt nicht erkennen, dass er wegen eines vermeintlich unzulässigen Thermofensters dieses Zuschnitts erfolgt sein sollte. Auch die angeführten Messungen der DUH sind hierzu unergiebig. Sie beziehen sich auf ein anderes Fahrzeug mit einem Motor der Baureihe EA 288 mit einer anderen Schadstoffklasse (Euro 5). Außerdem belegen die Messungen nur Diskrepanzen zwischen den Schadstoffemissionen im Prüfstand und im tatsächlichen Betrieb, aus denen sich aber kein Anhalt für die behauptete Verwendung der konkreten Steuerungsstrategie ergibt (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juli 2021 – VI ZR 128/20 –, juris Rn. 23, WM 2021, 1609).

Auch das Berufungsvorbringen lässt nicht erkennen, welche Anhaltspunkte das Landgericht übergangen haben könnte oder dass zulässigerweise neu einzuführende Umstände eine andere Bewertung tragen.

cc) Offen bleiben kann angesichts dessen, ob der Kläger überhaupt darüber hinaus hinreichende Anhaltspunkte dafür vorgetragen hat, dass das von ihm angeführte Thermofenster engeren Zuschnitts den Vorwurf der Sittenwidrigkeit tragen könnte. Denn der Kläger zeigt nicht in substantiierte Weise auf, dass die Beklagte insoweit wissentlich unrichtige konkrete Angaben im Typengenehmigungsverfahren gemacht hätte, die auf ein heimliches und manipulatives Vorgehen oder eine Überlistung des Kraftfahrtbundesamtes gerichtet wären.

2. Die angegriffene Entscheidung ist auch insoweit nicht zu beanstanden, als dass das Landgericht angenommen hat, dass auch die von dem Kläger angeführte Fahrkurvenerkennung den Vorwurf der Sittenwidrigkeit nicht zu rechtfertigen vermag.

Dabei hat das Landgericht es als unstreitig festgestellt, dass anhand der Fahrkurvenerkennung die AdBlue-Einspritzung, die im Rahmen des in dem Fahrzeug verbauten SCR-Katalysators zur Abgasreinigung eingesetzt wird, außerhalb des Prüfstandsbetriebes abgeregelt werde.

Nicht zu beanstanden ist, dass das Landgericht gleichwohl angenommen hat, dass ein sittenwidriges Vorgehen nicht festgestellt werden kann. Das Landgericht hat in nicht zu beanstandender Weise auf Grundlage der von der Beklagten vorgelegten diversen Auskünfte des Kraftfahrtbundesamtes festgestellt, dass auch bei einer Deaktivierung der Fahrkurvenerkennung in Motoren der Baureihe EA 288, Euro 6 mit SCR-Katalysator die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Soweit der Kläger diese fehlende

Auswirkung auf die Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ bestreitet, bleibt dies ohne Substanz. Der Kläger zeigt nicht auf, weshalb die diversen hier vorgelegten Stellungnahmen des Kraftfahrtbundesamtes falsch sein sollten und weshalb die Messungen des Kraftfahrtbundesamtes insoweit unzutreffend sein sollten.

Ebenfalls nicht zu beanstanden ist die Auffassung des Landgerichts, dass angesichts dessen der Vorwurf der Sittenwidrigkeit nicht gerechtfertigt ist. Die vermeintliche Abschalteneinrichtung diene demnach nicht dazu, die Einhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand – anders als im Realbetrieb – sicherzustellen. Es mag zweifelhaft sein, ob eine darin liegende Abschalteneinrichtung wegen der fehlenden Auswirkungen auf die Einhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c) VO 715/2007/EG als zulässig anzusehen wäre. Diese Frage kann aber offenbleiben. Denn selbst wenn man unterstellte, dass es sich insoweit um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handelte, änderte dies nichts daran, dass der Kläger nicht substantiiert dargelegt hat, dass anhand der von ihm angeführten Abschalteneinrichtung die Genehmigungsfähigkeit des streitgegenständlichen Fahrzeuges erst im Wege der Täuschung vorge spiegelt werden sollte. Diesen Aspekt, dass der Hersteller die Typengenehmigungsbehörde darüber täuscht, dass der eingesetzte Motor mit Blick auf dessen Sickoxidemissionen genehmigungsfähig ist, hat auch der Bundesgerichtshof als wesentliches Element der Bewertung des Verhaltens des Herstellers als sittenwidrig herangezogen. Denn der Vorwurf in dessen Grundsatzentscheidung vom 25.05.2020 stützte sich auf die Feststellung, dass anhand der dortigen Abschalteneinrichtung, die in der Motorsteuerung des Vorgängermodells, der Baureihe EA 189, verbaut war, das Kraftfahrtbundesamt gezielt darüber getäuscht worden ist, dass das Fahrzeug die Abgasgrenzwerte auf dem Prüfstand einhält (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris Rn. 16, BGHZ 225, 316). Als schadensstiftend wurde zudem der Umstand angesehen, dass die Herstellerin des dort in Rede stehenden Motors sehenden Auges erhebliche rechtliche Risiken für die Fahrzeugeigentümer in Kauf genommen hat, denen bei Aufdeckung des täuschenden Vorgehens des Herstellers gegenüber der Typengenehmigungsbehörde Betriebsbeschränkungen oder –untersagungen durch die Zulassungsbehörden drohten (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris Rn. 21, BGHZ 225, 316). Schließlich begründete der Umstand, dass das Vertrauen der Verbraucher in den Bestand der Typengenehmigung und die Erfüllung der gesetzlichen Abgasgrenzwerte ausgenutzt worden war, die Wertung, dass die Täuschung gegen-

über der Typengenehmigungsbehörde wertungsmäßig einer Täuschung des geschädigten Verbrauchers gleichstehe (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, juris Rn. 23, BGHZ 225, 316).

Alle diese Wertungsgesichtspunkte fehlen aber dann, wenn eine verbaute Fahrkurvenerkennung zwar Einfluss auf die Abgasreinigung in Abhängigkeit zum Prüfstandsbetrieb nehmen mag, ohne dadurch aber die Einhaltung der Grenzwerte und damit die Genehmigungsfähigkeit vorzuspiegeln. Entsprechend sieht sich die Typengenehmigungsbehörde vorliegend auch nicht getäuscht und sieht ersichtlich, wie durch die diversen Auskünfte des Krafffahrtbundesamtes belegt ist, auch keinen Anlass, Maßnahmen zu ergreifen, die auf eine etwaige Herstellung der Genehmigungsfähigkeit gerichtet wären. Vor diesem Hintergrund ist für den Vorwurf des sittenwidrigen Verhaltens, wie das Landgericht zu Recht ausgeführt hat, kein Raum.

Daran ändert sich auch nichts dadurch, dass der Kläger im Berufungsverfahren Vorbringen der Beklagten aus einem anderen Verfahren vorträgt und sich dieses zu eigen macht, wonach die Fahrkurvenerkennung, die im dem Motor der Baureihe EA 288 anfangs noch zum Einsatz gekommen sei, dazu genutzt worden sei, um die bei Betriebsbeginn erhöhte Abgasrückführung über den Zeitpunkt hinaus hoch zu halten, in dem der SCR-Katalysator die notwendige Betriebstemperatur erreicht, während im Normalbetrieb bereits bei Erreichen dieser Betriebstemperatur des SCR die Abgasrückführung wieder abgesenkt werde. Denn auch nach diesem Vorbringen, das sich der Kläger zu eigen gemacht hat, hat diese Steuerung keine Auswirkungen auf die Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ. Im Übrigen gälte auch hierfür die Feststellung des Landgerichts, dass die Deaktivierung der Fahrkurvenerkennung nicht zur Überschreitung der Grenzwerte im NEFZ führt.

3. Soweit der Kläger im Berufungsverfahren auch anführt, dass die Motorsteuerung so programmiert sei, dass der Speicherkatalysator (NSK) gezielt vor Beginn des NEFZ geleert und während des Durchlaufens des NEFZ die Steuerung der Regeneration des Speicherkatalysators abweichend gegenüber dem Straßenbetrieb erfolge, so bleibt dieses Vorbringen ohne Relevanz, da der Kläger auch auf den (nicht protokollierten) Hinweis des Senats hin nicht vorgetragen hat, dass in dem Fahrzeug ein solcher Speicherkatalysator überhaupt verbaut sei; dies ist umso zweifelhafter, als das Landgericht als unstreitig festgestellt hat, dass in dem Fahrzeug zur Abgasreinigung von Stickoxiden neben der Abgasrückführung ein SCR-Katalysator zum Einsatz komme, aber einen NSK nicht erwähnt.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidungen zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgen aus § 708 Nr. 10, 713, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

Die Streitwertentscheidung folgt aus § 3 ZPO. Der Wert der Berufung war auch nicht deshalb höher als der bei Einlegung der Berufung verfolgte Zahlungsantrag in Höhe von 18.051,98 € zu bemessen, weil der Kläger auch Feststellung der teilweisen Erledigung des Rechtsstreits im weitergehenden Umfang von (anfänglich) 709,09 € begehrt. Mit dieser teilweisen Erledigung wird kein ins Gewicht fallendes Kosteninteresse verfolgt. Sowohl die Gerichtsgebühren als auch die Rechtsanwaltsgebühren sehen einen Gebührensprung erst bei Absinken des Streitwertes unter 16.000,- € vor, so dass sie der Höhe nach von der teilweisen Erledigungserklärung unberührt bleiben. Der Feststellungsantrag zu 3. hat – ebenso wie der Antrag zu 2., mit dem Feststellung des Verzuges der Beklagten mit der Annahme des Zug-um-Zug zur Übereignung angebotenen Fahrzeuges begehrt wird – daher keine Auswirkungen auf den Streitwert der Berufung.

Eine Zulassung der Revision war auch mit Blick auf die vom Kläger angeführte Entscheidung des OLG Naumburg (Urteil vom 09. April 2021 – 8 U 68/20 –) geboten, da das OLG Naumburg sich zum einen mit einer auf einen Speicherkatalysator bezogenen Steuerungsfunktion befasst, die hier nicht streitgegenständlich ist, und die hier entschiedene Frage der fehlenden Sittenwidrigkeit bei fehlender „Grenzwertkausalität“ einer vermeintlich unzulässigen Abschaltanlage nicht erörtert.

gez. Dr. Pellegrino

Witt

gez. Dr. Kramer

Ri in OLG Witt ist nach Ausscheiden
aus dem Dienst an einer Unterschrift gehindert.

gez. Dr. Pellegrino