Zur Haftung der *Daimler AG* bei Rückruf eines Pkw durch das Kraftfahrt-Bundesamt

1. **Der bloße Umstand, dass ein Pkw von einem verpflichtenden Rückruf betroffen ist, weil in dem Fahrzeug nach Auffassung des Kraftfahrt-Bundesamtes eine unzulässige Abschalteinrichtung (hier: in Gestalt eines geregelten Kühlmittelthermostats) installiert ist, begründet keine deliktische Haftung des Fahrzeug- bzw. Motorherstellers.**

2. **Zur – hier verneinten – deliktischen Haftung der *Daimler AG* wegen der Verwendung eines geregelten Kühlmittelthermostats.**

OLG Celle, Urteil vom 14.04.2021 – 7 U 1955/19

Sachverhalt: Die Klägerin nimmt die beklagte *Daimler AG*, von der sie im März 2013 für 40.300 € einen gebrauchten Pkw Mercedes-Benz GLK 220 mit einer Laufleistung von 23.750 km erworben hat, als Verkäuferin und Herstellerin des Fahrzeugs auf Rückgängigmachung des Kaufvertrags in Anspruch.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einem Motor des Typs OM 651 ausgestattet. Manche Fahrzeuge mit diesem Motor sind von vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Rückrufen betroffen.

Die Klägerin behauptet, in ihrem Fahrzeug komme eine unzulässige Abschalteinrichtung in Gestalt eines Thermofensters zum Einsatz, die den Stickoxid(NO_x)-Ausstoß optimiere, sobald der Pkw auf einem Prüfstand betrieben werde. Diesen Vorwurf stützt die Klägerin darauf, dass ihr Fahrzeug ausweislich der Internetseite der Beklagten von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sei. Die Beklagte – so macht die Klägerin geltend – habe dem Kraftfahrt-Bundesamt die unzulässige Abschalteinrichtung nicht offengelegt. Ihr sei deshalb eine vorsätzliche Täuschung anzulasten, wobei zu vermuten sei, dass die Vorstandsmitglieder der Beklagten über den Einsatz der unzulässigen Abschalteinrichtung informiert gewesen seien.

Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben. Sie macht geltend, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässige Abschalteinrichtung installiert sei. Ein Thermofenster sei ein „Industriestandard“, dessen Einsatz sie, die Beklagte, vertretbare für zulässig habe halten dürfen.

Nachdem die Beklagte zunächst behauptet hatte, das Fahrzeug der Klägerin sei nicht von einem vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Rückruf erfasst, hat sie dies – auf Vorhalt des Landgerichts nach Abfrage der Fahrzeug-Identifizierungsnummer auf der Internetseite der Beklagten – noch in erster Instanz korrigiert und unstreitig gestellt, dass der Pkw von einem verpflichtenden Rückruf betroffen ist. Daraus folgt nach Ansicht der Beklagten aber – unabhängig davon, dass der Bescheid nicht bestandskräftig sei – keine Haftung wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Es hat ausgeführt, dass kaufrechtliche Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte mangels eines arglistigen Verhaltens der Beklagten verjährt seien. Deliktische Ansprüche der Klägerin scheiterten daran, dass ihr Pkw – anders als Fahrzeuge mit einem EA189-Motor der *Volkswagen AG* – nicht über eine Prüfstandserkennung verfüge, sondern trotz des womöglich installierten Thermofensters auf dem Prüfstand grundsätzlich ebenso funktioniere wie im Realbetrieb.

Mit ihrer dagegen gerichteten Berufung hat die Klägerin geltend gemacht, das Landgericht habe außer Acht gelassen, dass das Thermofenster exakt auf die standardisierten Bedingungen des „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ), also auf den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand zugeschnitten sei. Im Übrigen hätte es der Beklagten oblegen, die Zulässigkeit des Thermofensters darzulegen, was ihr nicht gelungen sei.

Die Beklagte hat die Zulässigkeit der Berufung in Abrede gestellt, weil sie überwiegend aus Textbausteinen ohne konkreten Bezug zum vorliegenden Verfahren bestehe. Jedenfalls aber sei die Berufung unbegründet, zumal der – nicht bestandskräftig angeordnete – Rückruf nicht wegen des Thermofensters, sondern deshalb angeordnet worden sei, weil nach Auffassung des Kraftfahrt-Bundesamtes das Kühlmittelthermostat im Pkw der Klägerin unzulässig kalibriert sei.

Das Rechtsmittel hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: II. 1. Die Berufung ist zulässig. Trotz der von der Klägerin extensiv verwendeten Textbausteine ist noch ein ausreichender Einzelfallbezug vorhanden, zumal ein Anspruch aus § 826 BGB vom Landgericht letztlich mit dem Hinweis auf einen fehlenden Mangel sowie fehlenden Vorsatz der Beklagten verneint worden ist und beides in der Berufungsbegründung angriffen wird.

2. In der Sache bleibt das Rechtsmittel indes ohne Erfolg. Der Klägerin stehen gegen die Beklagte weder kaufvertragliche (hierzu sogleich a) noch deliktische Schadensersatzansprüche (s. unten b) zu.

a) Mit Blick darauf, dass die Klägerin ihren Mercedes-Benz GLK 220 unstreitig direkt bei der Beklagten gekauft hat, kommen zwar grundsätzlich auch *Gewährleistungsansprüche* in Betracht, die allein einen Mangel und keine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung voraussetzten. Etwaige Ansprüche i. S. der §§ 434 ff. BGB wären zum Zeitpunkt der – in der Klageschrift liegenden – Rücktrittserklärung im Jahr 2019 aber jedenfalls verjährt gewesen, sodass der Rücktritt gemäß § 218 I 1 BGB unwirksam war. Maßgeblich ist insoweit grundsätzlich die zweijährige Frist des § 438 I Nr. 3 BGB, die mit der Übergabe des Fahrzeugs im Jahr 2013 begann, das heißt bei Erhebung der Klage im Januar 2019 lange abgelaufen war.

Etwas anderes ergäbe sich nur, wenn im Streitfall gemäß § 438 III BGB die regelmäßige Verjährung der §§ 195, 199 BGB zum Tragen käme, was aber ein arglistiges Verschweigen des Mangels durch die Beklagte erforderte. Damit gilt letztlich derselbe Maßstab wie im Zusammenhang mit einer Forderung wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung (s. hierzu sogleich).

b) Die Voraussetzungen einer *deliktischen Haftung der Beklagten gemäß* §§ 826, 31 BGB hat die Klägerin nicht schlüssig vorgetragen.

aa) Insofern sei zusammenfassend vorausgeschickt, dass es auf Basis der bisherigen höchstrichterlichen bzw. obergerichtlichen Rechtsprechung zu Fällen aus dem Komplex des sogenannten Dieselabgasskandals grundsätzlich zwei Ansatzmöglichkeiten geben dürfte, um einen Schadensersatzanspruch wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung zu bejahen.

(1) Im Falle einer Prüfstanderkennung wie der sogenannten Umschaltlogik des Motors EA189 der *Volkswagen AG* liegt die Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamtes, auf die es nach den einschlägigen Urteilen des BGH ankommt, in der unzulässigen Abschalteinrichtung selbst, weil die emissionsmindernde Strategie von vornherein darauf ausgelegt ist, ausschließlich im „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) zur Anwendung zu kommen, und im Realbetrieb keine entsprechende Abgasreinigung erfolgt (vgl. insbesondere BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 16 ff.).

Mit letztlich derselben Begründung nimmt ein Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung eine Haftung wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung auch dann an, wenn eine bestimmte Strategie zur Emissionsminderung zum Beispiel nur beim gleichzeitigen Vorliegen von acht Schaltkriterien im Sinne einer „UND-Verknüpfung“ aktiv ist. In dieser Konstellation ließe sich unter Umständen von einer mittelbaren bzw. faktischen Prüfstanderkennung sprechen, die auf die Rahmenbedingungen des Prüfzyklus reagiert und (fast) nur dort die Emissionen mindert, sodass im Ergebnis genauso getäuscht wird wie durch die oben genannte „Umschaltlogik“ (vgl. beispielhaft OLG Frankfurt a. M., Urt. v. 24.02.2021 – 4 U 257/19, juris; OLG Naumburg, Urt. v. 18.09.2020 – 8 U 39/20, BeckRS 2020, 35220).

(2) Wird dagegen eine unzulässige Abschalteinrichtung behauptet, die im Prüfzyklus und im Realbetrieb grundsätzlich in gleicher Weise arbeitet und auch keine spezifisch auf die Rahmenbedingungen des „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) abgestimmte Bedatung aufweist, ist der Vorwurf der Sittenwidrigkeit nur gerechtfertigt, wenn zu dem – unterstellten – Verstoß gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 weitere bzw. andere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der für die den Hersteller handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt dann jedenfalls voraus,

> „dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen“ (BGH, Beschl. v. 19.01.2021 – VI ZR 433/19 Rn. 19 ff.).

Die Darlegungs- und Beweislast hierfür trifft die Anspruchsteller, die zunächst greifbare Anhaltspunkte für ein derartiges Vorstellungsbild aufzuzeigen haben. Als genügendes Indiz hat der BGH etwa unzutreffende Angaben des Herstellers über die Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems im Typgenehmigungsverfahren anerkannt, zum Beispiel wenn die Abhängigkeit der Abgasrückführungsrate durch die Außentemperatur gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt verschleiert wird (BGH, Beschl. v. 19.01.2021 – VI ZR 433/19 Rn. 23 ff.).

bb) In Anwendung dieser Maßstäbe trägt das Vorbringen der Klägerin den von ihr geltend gemachten Anspruch nicht.

(1) Das gilt zunächst, soweit sie auf eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form eines *Thermofensters* abstellt.

(a) Die Berufungsbegründung geht zwar davon aus, dass das Thermofenster „exakt … auf die Prüfbedingungen im NEFZ … abgestimmt“ sei (S. 2), was eine faktische bzw. mittelbare Prüfstanderkennung im oben dargestellten Sinne implizieren könnte. Diese Behauptung steht aber schon im Widerspruch zum übrigen (ohnehin uneinheitlichen) Vortrag der Klägerin, nach dem die Abgasrückführung erst ab Temperaturen unter 10 bzw. 17 °C reduziert bzw. „bei Ladeluft-/Außentemperaturen von 14 °C und darunter um bis zu 40 % zurückgefahren“ wird (S. 5). Danach verblieben neben dem Temperaturbereich des NEFZ zwischen 20 und 30 °C jedenfalls weitere (und in Mitteleuropa häufige) Temperaturen, bei denen die Abgasrückführung vollständig aktiv wäre, nämlich zumindest zwischen 17 und 19 °C. Von einer exakt auf die NEFZ-Bedingungen abgestimmten Bedatung kann vor diesem Hintergrund schon nach dem Vortrag der Klägerin keine Rede sein.

(b) Auch im Übrigen kann dahingestellt bleiben, ob das im Fahrzeug vorhandene, nur in seinem Umfang streitige Thermofenster als unzulässig einzustufen ist oder nicht. Denn die Klägerin hat zwar behauptet, dass die Beklagte das Thermofenster gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt nicht offengelegt habe, was nach dem oben Gesagten grundsätzlich auf ein bewusst gesetzeswidriges Verhalten hindeuten könnte. Diesem Vortrag ist die Beklagte durch ihren Vortrag im Schriftsatz vom 25.02.2021 aber mit Substanz entgegengetreten: Sie habe im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens ausdrücklich mitgeteilt, dass die AGR[1]„AGR“ steht für „Abgasrückführung“.-Menge vom Parameter „Lufttemperatur“ abhängig sei. Hierzu legt die Beklagte einen Auszug aus dem EG-Typgenehmigungsbogen vor (Anlage BB 10), dem sich auf Seite 22 die Erklärung entnehmen lässt, dass die AGR-Rate unter anderem durch die Lufttemperatur gesteuert werde.

Die betreffenden Behauptungen der Beklagten legt der Senat seiner Entscheidung zugrunde, nachdem die Klägerin ihnen – trotz Bewilligung einer Erklärungsfrist im Termin zur mündlichen Verhandlung über die Berufung – nicht mehr entgegengetreten ist.

Konkretere, über die vorgenannte Erklärung hinausgehende Angaben zur temperaturgeführten AGR-Regelung durch die Beklagte gegenüber dem KBA waren zum Zeitpunkt des Typengenehmigungsverfahrens nicht erforderlich. Denn eine genaue Beschreibung der Emissionsstrategien wurde erst im Jahr 2016 mit der Verordnung (EU) 2016/646[2]Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20.04.2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6); ABl. 2016 L 109, 1. eingeführt bzw. gefordert, das heißt nach der Erteilung der Typgenehmigung für das Fahrzeug der Klägerin (vgl. insofern auch die von der Beklagten als Anlage B 11 vorgelegte Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes im Verfahren des OLG Celle zum Aktenzeichen 7 O 90/20 vom 18.01.2021, die sich ebenfalls auf einen rückrufbetroffenen Mercedes-Benz GLK 220 mit einem Motor des Typs OM 651 bezieht).

Anhaltspunkte für unvollständige Angaben der Beklagten im Typgenehmigungsverfahren bzw. für ein Verschweigen des Thermofensters, die auf einen bewussten Gesetzesverstoß hindeuten könnten (vgl. BGH, Beschl. v. 19.01.2021 – VI ZR 433/19 Rn. 23 ff.), vermag der Senat nach alledem nicht zu erkennen.

c) Schließlich hat die Berufung auch mit Blick auf den unstreitigen Rückruf des Fahrzeugs aufgrund des *„geregelten Kühlmittelthermostats“* keinen Erfolg.

aa) Unter Berücksichtigung des Parteivorbringens im vorliegenden Einzelfall lässt sich nicht feststellen, dass das „geregelte Kühlmittelthermostat“ eine Prüfzykluserkennung enthält, die der „Umschaltlogik“ aus dem Motor EA189 der *Volkswagen AG* gleichsteht.

Insofern hat die Beklagte mit Schriftsatz vom 25.02.2021 vorgetragen, dass die Aktivierungsbedingungen der betreffenden Strategie gerade nicht künstlich an den Spezifika des Prüfstands orientiert seien, sondern auch im Realbetrieb vorkämen. Zwar sei das „geregelte Kühlmittelthermostat“ nur bei bestimmten Betriebsbedingungen aktiv, so etwa nur innerhalb eines gewissen Temperaturbereichs, bis zu einer gewissen Motoröltemperatur, ab einem bestimmten Umgebungsdruck etc. Dem liege aber zugrunde, dass es für die Strategie aus technischen Gründen nur einen beschränkten Anwendungsbereich geben könne, der auch Risiken für den Motor zu berücksichtigen habe (näher S. 38 ff. des Schriftsatzes). Deswegen gehe auch das Kraftfahrt-Bundesamt nicht von einer „Prüfstanderkennung“ aus, wobei die Beklagte insofern auf eine Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 06.10.2020 gegenüber dem LG Stuttgart (Anlage BB 20) sowie erneut auf die Auskunft in der hiesigen Sache 7 U 90/20 vom 18.01.2021 verweist (Anlage BB 11).

Dieses Vorbringen hat der Senat seiner Entscheidung in tatsächlicher Hinsicht zugrunde zu legen, weil die Klägerin ihm – wiederum: trotz eines entsprechenden Schriftsatznachlasses – nicht widersprochen hat.

Genügende Anknüpfungstatsachen für eine arglistige Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamtes im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens sind demnach nicht ersichtlich. Zwar führt das Kraftfahrt-Bundesamt in der von der Beklagten zitierten Auskunft vom 18.01.2021 (Anlage BB 11) zunächst aus, dass die Schaltparameter der Funktion „an die Randbedingungen der Typ-I-Prüfung angelehnt“ seien. Das genügt für sich genommen aber noch nicht, um von einer engen, gezielt auf den „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) zugeschnittenen Bedatung auszugehen, zumal das Kraftfahrt-Bundesamt – wie die Beklagte zu Recht betont – in seiner weiteren Auskunft vom 06.10.2020 (Anlage BB 20) eine „Prüfstanderkennung“ selbst ausdrücklich verneint hat (vgl. hierzu etwa OLG Koblenz, Urt. v. 18.01.2021 – 12 U 1294/20, BeckRS 2021, 1168 Rn. 39).

(2) Zuletzt bleibt nach dem unbestrittenen Vorbringen der Beklagten im Schriftsatz vom 25.02.2021 auch für unvollständige Angaben der Beklagten im Rahmen des Typgenehmigungsverfahren kein Raum. Danach hatte die Beklagte auf dem „Beschreibungsbogen“ (Anlage BB 10, dort S. 14, Ziffer 3.2.7. und 3.2.7.1.) kenntlich gemacht, dass die Motortemperatur über das Kühlsystem beeinflusst wird; dasselbe folgt aus der Verknüpfung des Temperatursensors „Kühlwasser“ mit dem Steuergerät (vgl. das Funktionsschema des Emissionskontrollsystems, Anlage BB 10, S. 23). Weitergehende Angaben zum Emissionskontrollsystem waren – wie oben zum Thermofenster ausgeführt – bei Beantragung der Typgenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug, dass heißt im Jahr 2012, noch nicht erforderlich, sondern wurden erst ab 2016 verpflichtend.

d) Steht der Klägerin nach alledem schon keine Hauptforderung zu, hat sie auch keine Ansprüche auf Zinsen (Antrag zu 1), Feststellung des Annahmeverzugs (Antrag zu 2) oder die Erstattung vorgerichtlicher Anwaltskosten (Antrag zu 3). Ihre Berufung unterliegt damit insgesamt der Zurückweisung.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 I ZPO; …

Gründe für die Zulassung der Revision gemäß § 543 II 1 ZPO liegen nicht (mehr) vor, nachdem die hier entscheidungserheblichen, in der obergerichtlichen Rechtsprechung zuvor streitigen Fragen aus dem Komplex des sogenannten Dieselabgasskandals aufgrund der vorstehend zitierten höchstrichterlichen Rechtsprechung geklärt sind.

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.