
Datum: 14.10.2020
Gericht: Landgericht Köln
Spruchkörper: 36. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 36 O 59/19
ECLI: ECLI:DE:LGK:2020:1014.36O59.19.00

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Beglaubigte Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)	
36 O 59/19	

1

Tatbestand:

2

Der Kläger macht gegenüber der Beklagten Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines von der Beklagten hergestellten Fahrzeugs wegen behaupteter Abgasmanipulationen geltend. Der Kläger erwarb unter dem 24.02.2016 einen von der Beklagten hergestellten C N 550d AE Pkw zu einem Kaufpreis in Höhe von 72.200,- € von der Q GmbH & Co. KG in L mit einer Laufleistung von 20.718 km als Gebrauchtwagen. Das Fahrzeug hat eine Erstzulassung von März 2015 und eine Leistung von 280 kW, es verfügt über eine Euro-6-Typgenehmigung. Im Februar 2018 kam es hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu einem Rückruf. Die Beklagte teilte mit, das Fahrzeug sei mit einer korrekt entwickelten, aber für die gegenständliche Modell-Version nicht geeigneten Software ausgestattet, welche dazu führe, dass der Regenerationszyklus des NOx-Speicherkatalysators bei den betroffenen Modellen im Gegensatz zu den Modellen mit dem Kombinationssystem aus SRC und NOx-Speicherkatalysatorsystem mit demselben Motor nicht häufig genug auslöse. Abhilfe werde durch ein für den Kunden kostenloses

3

Softwareupdate geschaffen (vg. Anl. K6, Bl. 53 d. A.). Mit weiterem Schreiben aus Juni 2018 wies die Beklagte die betroffenen Kunden darauf hin, dass sie aufgrund der irrtümlich verwendeten Software zur Motorsteuerung mit Bescheid vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) vom 13.03.2018 Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung des Fahrzeugs auferlegt bekommen habe, die im Rahmen des Rückrufs umzusetzen seien.

Mit Pressemitteilung vom 00.00.0000 hat die in diesem Zusammenhang ermittelnde Staatsanwaltschaft München I sinngemäß bekanntgegeben, dass es bei der Beklagten weder Hinweise für prüfstandsbezogene Abschaltvorrichtungen gebe noch, dass Mitarbeiter der Beklagten vorsätzlich gehandelt hätten, so dass sich der Vorwurf des Betruges nicht bestätigt habe.

Der Kläger behauptet, der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute Dieselmotor sei mit einer illegalen Abschaltvorrichtung ausgestattet, die dazu führe, dass die Motorsteuerung Prüfsituationen erkenne und den Stickoxid-Ausstoß (NOx-Werte) verringere. Dies sei mit Wissen und Wollen sämtlicher Vorstandsmitglieder der Beklagten erfolgt. Das von der Beklagten angebotene Software-Update habe er bislang nicht durchführen lassen. Er behauptet, dieses führe nicht dazu, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten würden. Er meint, er habe einen Schaden erlitten, da das Fahrzeug einen geringeren Wert habe und er mit der Untersagung des weiteren Betriebs nach § 5 Abs. 1 der Fahrzeugzulassungsverordnung rechnen müsse.

Im Einzelnen:

Der Kläger behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug sei mit einer Motorsteuerungssoftware ausgestattet, die durch Ermittlung der Temperatur erkenne, ob das Fahrzeug einer Prüfung nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen werde und für den Fall der Bejahung für eine Abgasrückführung mit niedrigerem Stickoxidausstoß Sorge, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten seien, verringert werde (sog. Temperatur-Abschaltvorrichtung). Die Stickoxidwerte der Euro 6 –Norm würden nur in diesem Fall der Bejahung eingehalten. Im normalen Fahrbetrieb außerhalb des Prüfstandes Sorge diese Software für eine geringere Abgasrückführungsrate und einen höheren Stickoxidausstoß, was zum Nichteinhalten der Stickoxidgrenzwerte der Euro 6-Norm führe.

Der Kläger behauptet ferner, das streitgegenständliche Fahrzeug sei auch mit einer Motorsteuerungssoftware ausgestattet, welche durch Ermittlung, auf welcher Höhe über dem Meeresspiegel sich das Fahrzeug befinde, erkenne, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen werde und für den Fall der Bejahung für eine Abgasrückführung mit niedrigerem Stickoxidausstoß Sorge, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten seien, verringert werde (sog. Höhenmessungs-Abschaltvorrichtung). Die Stickoxidwerte der Euro 6 –Norm würden nur in diesem Fall der Bejahung eingehalten. Im normalen Fahrbetrieb außerhalb des Prüfstandes Sorge diese Software für eine geringere Abgasrückführungsrate und einen höheren Stickoxidausstoß, was zum Nichteinhalten der Stickoxidgrenzwerte der Euro 6-Norm führe.

Zudem erkenne die im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Motor verwendete Software durch Ermittlung des Lenkwinkels, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen werde und für den Fall der Bejahung für eine Abgasrückführung mit niedrigerem Stickoxidausstoß Sorge, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten

seien, verringert werde (sog. Lenkwinkel-Abschalteinrichtung). Die Stickoxidwerte der Euro 6 –Norm würden nur in diesem Fall der Bejahung eingehalten. Im normalen Fahrbetrieb außerhalb des Prüfstandes Sorge diese Software für eine geringere Abgasrückführungsrate und einen höheren Stickoxidausstoß, was zum Nichteinhalten der Stickoxidgrenzwerte der Euro 6-Norm führe.

Daneben erkenne die im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Motor verwendete Software auch durch Ermittlung der Zeit des Betriebs des Fahrzeugs, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen werde und für den Fall der Bejahung für eine Abgasrückführung mit niedrigerem Stickoxidausstoß Sorge, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten seien, verringert werde (sog. Betriebszeit-Abschalteinrichtung). Die Stickoxidwerte der Euro 6 –Norm würden nur in diesem Fall der Bejahung eingehalten. Im normalen Fahrbetrieb außerhalb des Prüfstandes Sorge diese Software für eine geringere Abgasrückführungsrate und einen höheren Stickoxidausstoß, was zum Nichteinhalten der Stickoxidgrenzwerte der Euro 6-Norm führe. 10

Der Kläger behauptet zudem, die Beklagte habe ein sog. „Thermofenster“ verbaut und meint, dies stelle eine illegale Abschaltvorrichtung dar. In diesem Zusammenhang trägt er vor, die Audi AG habe in einem Rechtsstreit vor dem LG Stade (Az. 1 384/19) über ihre Anwälte ihre positive Kenntnis offenbart, dass in sämtlichen in den letzten Jahren in der EU produzierten Dieselfahrzeugen sog. Thermofenster eingesetzt worden wären. Er meint, danach stehe fest, dass auch im streitgegenständlichen Fahrzeug zwei sog. Thermofenster zum Einsatz kämen und trägt zur grundsätzlichen Funktionsweise von sog. Thermofenstern vor. Bezüglich der Einzelheiten dieses Vortrags wird auf den klägerischen Schriftsatz vom 25.05.2020 (Bl. 220 ff. d. A., hier S. 223 ff. d. A.) verwiesen. 11

Überdies weise das streitgegenständliche Fahrzeug noch mindestens eine weitere unzulässige Abschaltvorrichtung entsprechend der von der E1 AG verbauten „Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung“ auf. Wegen der weiteren Einzelheiten der Funktionsweise dieser Vorrichtung wird auf den oben genannten Schriftsatz des Klägers (hier: Bl. 217 f. d. A.) verwiesen. 12

Er behauptet hinsichtlich aller dargestellten Abschaltvorrichtungen, dass die Beklagte diese Einrichtungen bewusst gegenüber staatlichen Stellen und Kunden verschwiegen habe, indem sie deren Vorhandensein im Typengenehmigungsverfahren gerade nicht offen gelegt habe. Sie habe dem KBA, der TÜV SÜD Auto Service GmbH und der DEKRA Automobil GmbH bei Erlangung der jeweiligen und somit auch der Typgenehmigung für den streitgegenständlichen Typ durch die Verwendung dieser Abschaltvorrichtungen vorgespiegelt, das Fahrzeug werde auf dem Prüfstand unter den Motorbedingungen betrieben, die auch im normalen Fahrbetrieb zum Einsatz kämen. Hierdurch habe sie über die Einhaltung der gesetzlichen Abgaswerte getäuscht, um die Typgenehmigung auf kostengünstigem Weg zu erhalten. Bezüglich der weiteren Einzelheiten wird auf den Schriftsatz des Klägers vom 10.09.2020 (Bl. 268 ff. d. A.) verwiesen. 13

Der Kläger beantragt, 14

1) die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 72.200,- Euro nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz auf diesen Betrag seit dem 15.04.2019 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen (hilfsweise nach) Herausgabe des Fahrzeugs C N 550d AE Touring mit der Fahrzeugidentifikationsnummer 00000 nebst Fahrzeugschlüssel; 15

16

- 2) festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des unter Ziffer 1. genannten Fahrzeugs nebst Fahrzeugschlüsseln in Annahmeverzug befindet; 17
- 3) festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger die Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagte das Fahrzeug C N 550d AE Touring mit der Fahrzeugidentifikationsnummer 00000 dahingehend beeinflusst hat, dass dieses hinsichtlich der Abgasstoffmenge (hilfsweise der Stickoxide) im Prüfstandsbetrieb einen geringen Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr, zu ersetzen. 18

Die Beklagte beantragt, 18

die Klage abzuweisen. 19

Die Beklagte bestreitet das Vorhandensein einer illegalen Abschaltvorrichtung, der Vortrag des Klägers erfolge ins Blaue Hinein. Hintergrund der Rückrufaktion im Jahr 2018 sei gewesen, dass in der Motorsoftware des Fahrzeugs eine fehlerhafte Bedatung aufgrund eines Daten- bzw. Zuordnungsfehlers festgestellt worden sei. Das Fahrzeug sei 2012 ursprünglich mit der korrekten Software ausgestattet und genehmigt worden, erst lange nach dem Produktionsstart seien irrtümlich bei ca. 6.000 Fahrzeugen des Typs N550d und 750d mit dem Motortyp 0000 Dateneinträge aus einem Software-Stand übernommen worden, der für Fahrzeuge mit abweichendem Reinigungssystem entwickelt worden sei. Durch diese ungewollte Änderung sei der Beklagten kein unternehmerischer Vorteil entstanden. Seit dem 17.05.2018 könne die Motorsteuerung dieser Fahrzeuge nach Prüfung und Freigabe des KBA wieder mit einer Software mit dem korrekten Datenstand programmiert werden, sodass die ursprüngliche genehmigte Funktionalität der Abgasreinigung wieder gegeben sei. Der Kläger habe das Software-Update am 04.01.2019 aufspielen lassen. Folgeschäden aufgrund des Betriebs des Fahrzeugs mit dem Datenfehler seien ebensowenig zu erwarten wie Folgeschäden durch die nachträgliche Korrektur des Datenfehlers. 20

Der Kläger bestreitet den Vortrag der Beklagten zum Hintergrund der durchgeführten Rückrufaktion mit Nichtwissen. 21

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Parteien zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen ergänzend Bezug genommen. 22

Entscheidungsgründe: 23

Die Klage ist unbegründet. Der Kläger hat keinen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte nach §§ 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 263 StGB, § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6, 27 EG-FGV, §§ 826, 31 BGB oder § 831 BGB. 24

Der Kläger hat nicht hinreichend substantiiert dargelegt, dass die Beklagte Fahrzeuge mit illegalen Abschalteinrichtungen in den Verkehr gebracht hat. 25

Soweit der Kläger zahlreiche prüfstandsbezogene Abschalteinrichtungen darstellt und behauptet, diese seien in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut, erfolgt dieser Vortrag ins Blaue Hinein. Die Annahme eines willkürlichen Vortrags „ins Blaue Hinein“ kommt zwar grundsätzlich nur ausnahmsweise dann in Betracht, wenn die angebotene Beweiserhebung zur reinen Ausforschung führen würde, weil eine Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts Behauptungen willkürlich „aufs Geratewohl“ aufstellt (vgl. BGH, Urteil vom 20.09.2002 – V ZR 170/01, NJW-RR 2003, 69 f.). Vorliegend fehlen indes jegliche tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass einzelne, 26

mehrere oder - wie der klägerische Vortrag wohl zu verstehen ist - sämtliche von ihm dargestellten Abschaltvorrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut sind. Derartig willkürliche Behauptungen bieten keine geeignete Grundlage für eine gerichtliche Beweisaufnahme, da dies im Ergebnis einem Ausforschungsbeweis gleichkommen würde.

Im Einzelnen:

27

Allein der Umstand, dass bei Abgasmessungen des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps im Realbetrieb mehr vermehrt Stickoxide und Co₂ ausgestoßen werden als im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), ist nicht geeignet, Anhaltspunkte für das Vorliegen einer illegalen Abschaltvorrichtung zu begründen. Es ist allgemein bekannt, dass der NEFZ zahlreiche reale Bedingungen nicht abbildet und sich hieraus Optimierungsmöglichkeiten für die Hersteller ergeben. Aus diesem Grund ist der Verbrauch im Realbetrieb regelmäßig höher als auf dem Prüfstand, dies unabhängig vom Vorhandensein einer illegalen Abschaltvorrichtung. Auch wenn die VO (EG) Nr. 715/2007 unter anderem den Umweltschutz im Blick hat und anstrebt, dass die Fahrzeuge die Werte auch im Realbetrieb einhalten, war diese Diskrepanz auch dem Ordnungsgeber ausweislich des Erwägungsgrundes Nr. 15 der VO (EG) Nr. 715/2007 bekannt, in dem dieser ein Bedürfnis für neue Messverfahren formuliert hat. Ein solches ist mit dem WLTP-Zyklus aber erst seit September 2017 gültig. Für das streitgegenständliche Fahrzeug sind allein die Grenzwerte auf dem Prüfstand des NEFZ relevant (so zutreffend: OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 09.03.2020 – 16a U 296/19).

28

Auch begründet der im Februar 0000 von der Beklagten veranlasste Rückruf des Fahrzeugs nicht den Verdacht, dass dieses mit einer oder mehreren von dem Kläger benannten Abschaltvorrichtungen ausgestattet ist. Zwar mag ein Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes grundsätzlich Indizwirkung für das Vorliegen einer illegalen Abschaltvorrichtung entfalten. Vorliegend hat aber die Staatsanwaltschaft München in diesem Zusammenhang im Rahmen ihrer umfassenden Ermittlungen keinerlei Hinweise für das Vorhandensein einer illegalen Abschaltvorrichtung festgestellt, was einer Indizwirkung des Rückrufs für das vorliegende Fahrzeug entgegensteht.

29

Ferner ergeben sich auch aus dem Vortrag des Klägers bezüglich behaupteter pauschaler Angaben der B AG zu der Verwendung sog. Thermofenster durch alle Fahrzeughersteller in den letzten Jahren keine konkreten Rückschlüsse für das streitgegenständliche Fahrzeug. Auch ist allgemein bekannt, dass die Abgasreinigung bei Dieselfahrzeugen im Bereich niedriger Temperaturen zu Motorschäden durch Ablagerungen in Teilen des Motors – sog. Versottung – führen kann. Dementsprechend kann es zum Schutz der Motorleitungen erforderlich sein, dass die Motorelektronik die Abgasreinigung bei niedrigen Temperaturen herunterfährt oder sogar aussetzt. Solche Abschaltvorrichtungen sind in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. A) 1. Alt. VO (EG) 715/2007 ausdrücklich vorgesehen, so dass deren Vorhandensein an sich keinen Anhaltspunkt für Manipulationen des Abgasverhaltens für den Prüfstand durch die Beklagte begründet.

30

Auch aus dem Verweis auf eine etwaig von der E1 AG verwendeten „Sollwertabsenkung“ (Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung) ergeben sich keine Anhaltspunkte für den Einsatz einer entsprechenden Regelung bei dem hier streitgegenständlichen, von der beklagten C AG hergestellten Fahrzeug.

31

Einem substantiierten Vortrag zu einer deliktischen Handlung der Beklagten im konkreten Einzelfall genügt all dies nicht.

32

Aus diesem Grund bleibt auch für die im Klageantrag zu 3) begehrte Feststellung kein Raum.

33

Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus §§ 91, 709 S. 1 und 2 ZPO.	34
Der Streitwert wird auf bis 80.000,- € festgesetzt.	35
Rechtsbehelfsbelehrung:	36
Hinweis zum elektronischen Rechtsverkehr:	37
Die Einlegung ist auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts möglich. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet und mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 130a ZPO nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (BGBI. 2017 I, S. 3803) eingereicht werden. Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de .	38