
Datum: 19.03.2021
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 11. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 11 U 56/20
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2021:0319.11U56.20.00

Vorinstanz: Landgericht Essen, 1 O 151/19
Schlagworte: unionsrechtlicher Haftungsanspruch, Typgenehmigung, Dieselskandal, Bundesrepublik
Normen: § 256 ZPO, § 839 BGB, Art. 34 GG, RL (EG) 2007/46, VO (EU) 715/2007

Leitsätze:

Dem Erwerber eines mit einer Motorsteuerungssoftware zur Manipulation des Stickoxidwertes ausgestatteten Fahrzeugs steht gegen die Bundesrepublik Deutschland kein unionsrechtlicher Haftungsanspruch aus einer rechtswidrigen Umsetzung der EGRL 2007/46 oder aus einer rechtswidrigen Erteilung einer Typgenehmigung für das betreffende Fahrzeug zu. Es fehlt bereits an einem möglichen Verstoß gegen eine Rechtsnorm, die die betroffenen wirtschaftlichen Interessen des Erwerbers schützt.

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 6. Februar 2020 verkündete Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Essen wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Dieses Urteil und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

I.	2
Die Klägerin verlangt als Erwerberin eines Fahrzeugs (B 2,0 TDI), welches mit einem von der W AG hergestellten und mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Diesel-Motor des Typs EA189 ausgestattet war, die Feststellung der Einstandspflicht der Beklagten für alle Schäden, die ihr - so die vertretene Auffassung - dadurch entstanden seien, dass die Beklagte die Umsetzung der Europäischen Typgenehmigungs-Richtlinie 2007/46/EG wegen einer unzureichenden Sanktionierung von Verstößen gegen die Richtlinie unterlassen habe. Dabei wird behauptet, dass die Firma W AG bei angemessener Sanktionierung von der Verwendung der Abschaltvorrichtung in ihren Motoren abgesehen hätte. Hilfsweise werden die Ansprüche auf eine unzureichende Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung der Typgenehmigung für das Fahrzeug gestützt.	3
Wegen der Einzelheiten des Sachverhalts einschließlich der erstinstanzlich gestellten Anträge wird gemäß § 540 ZPO auf die Feststellungen in dem angefochtenen Urteil verwiesen.	4
Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und u. a. die Voraussetzungen eines unionsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs verneint. Auch wegen der Einzelheiten der Entscheidungsgründe wird auf das angefochtene Urteil verwiesen.	5
Mit der Berufung wiederholt und vertieft die Klägerin ihre Ansicht, dass die Bestimmungen der Richtlinie 46/2007/EG sowohl hinsichtlich der Vorschriften bezüglich der Erteilung der Typgenehmigung als auch hinsichtlich der Pflicht zur Sanktionierung von Verstößen zugunsten der Verbraucher im Hinblick auf deren Gesundheit und Sicherheit drittschützend seien. Die Beklagte habe gegen diese Vorschriften verstoßen, weil das Kraftfahrt-Bundesamt trotz des Verbotes nichts unternommen habe, um unzulässige Abschaltvorrichtungen aufzudecken. Zudem habe es an wirksamen und abschreckenden Sanktionen im Falle von Verstößen gefehlt. Die möglichen Bußgelder seien kalkulierbar und somit zu niedrig, um abschreckend zu wirken, die möglichen strafrechtlichen Sanktionen nicht spezifisch genug. Die Verstöße der Beklagten gegen das Unionsrecht seien zudem qualifiziert, weil der gebotene Schutz des Verbrauchers verkannt worden sei. Nach dem Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen sei trotz bestehender Verdachtsmomente nicht einmal gesucht worden. Bei pflichtgemäßem Handeln der Beklagten wäre es zu dem Einbau der Abschaltvorrichtung nicht gekommen oder wäre diese rechtzeitig entdeckt worden, weshalb sie - die Klägerin - das Fahrzeug dann nicht erworben hätte. Durch den Vertragsschluss sei ihr - auch wenn die W AG einen Ausgleichsbetrag zahle bzw. gezahlt habe - mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden aufgrund eines merkantilen Minderwerts des Fahrzeugs, erhöhter Unterhaltungskosten und zu befürchtender Nachforderungen von Kfz-Steuer entstanden.	6
Die Klägerin beantragt,	7
das am 06.02.2020 verkündete Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Essen abzuändern und	8
festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, ihr die Schäden zu ersetzen, die ihr bezüglich des Fahrzeugs B mit der FIN: #3 daraus resultieren, dass es die Beklagtenpartei unterlassen hat, aufgrund Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionsmaßnahmen zu erlassen,	9

hilfsweise festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, ihr die Schäden zu ersetzen, die ihr aus der Zuteilung der Typengenehmigungsnummer vom 10.09.2012 #6 mit der Typengenehmigungsnummer bezüglich des Fahrzeugs B mit der FIN: #3 resultieren.

Die Beklagte beantragt, 11

die Berufung zurückzuweisen. 12

Sie verteidigt das angefochtene Urteil mit näheren Ausführungen. 13

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der von den Parteien gewechselten Schriftsätze Bezug genommen. 14

II. 15

Die zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg. 16

Zu Recht hat das Landgericht die Klage abgewiesen. 17

1. 18

a) Entsprechend der Rechtsprechung weiterer Oberlandesgerichte (vgl. OLG Oldenburg, Beschluss vom 06.10.2020 zu 6 U 4/20 - unveröffentlicht -, OLG München, Beschluss vom 14.10.2020 zu 1 U 3855/20 - unveröffentlicht -, OLG Jena, Beschluss vom 10.11.2020 zu 4 U 364/20 - unveröffentlicht -, OLG Köln, Beschlüsse vom 17.12.2020 zu 7 U 50/20; vom 21.12.2020 zu 7 U 53/20; vom 21.12.2020 zu 7 U 56/20 - sämtlich veröffentlicht bei juris -, OLG Brandenburg, Beschluss vom 11.01.2021 zu 2 U 102/20 - veröffentlicht bei juris -) sprechen auch nach Auffassung des erkennenden Senates gewichtige Gesichtspunkte dafür, dass die Feststellungsklage bereits unzulässig ist. 19

Zwar begehrt die Klägerin die Feststellung eines Rechtsverhältnisses im Sinne des § 256 Abs. 1 ZPO, nämlich des Bestehens einer Schadensersatzverpflichtung wegen unzureichender Umsetzung oder Durchsetzung von EU-Normen. Allerdings hängt bei reinen Vermögensschäden, die auch im vorliegenden Fall Gegenstand der Klage sind, die Zulässigkeit der Feststellungsklage von der Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts ab. Ein Anspruchsteller hat deswegen auch Tatsachen substantiiert darzulegen, aus denen sich die Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadens ergibt (vgl. z. B. BGH, Urteil vom 26. Juli 2018 zu I ZR 274/16, Rdnr. 20 - veröffentlicht bei juris; Zöller-Greger, ZPO, 33. Aufl., § 256 Rdnr. 9a). Gelingt dies, fehlt der Feststellungsklage wiederum das Feststellungsinteresse, wenn dem Anspruchsteller die Erhebung einer Leistungsklage möglich und zumutbar gewesen ist (vgl. nur Zöller-Greger, ZPO, 33. Aufl., § 256 Rdnr. 7a mit weiteren Nachweisen). 20

Im vorliegenden Fall ist kein Grund erkennbar, warum die Klägerin nicht in der Lage sein sollte, den behaupteten Minderwert des Fahrzeuges infolge des Vorhandenseins der unzulässigen Abschaltvorrichtung zu beziffern. Insoweit ist eine Leistungsklage möglich und vorrangig. Abgesehen davon sind weitere Schäden, die wahrscheinlich eintreten können, nicht nachvollziehbar dargetan: Behauptete Mehrkosten, die aufgrund des Aufspielens des Softwareupdates für den Motor entstanden sind oder in Zukunft weiter entstehen, sind nicht substantiiert dargelegt worden. Insbesondere ist nicht dargelegt worden, ob und ggf. in welchem Umfang das Fahrzeug nach einem Update mehr Kraftstoff verbraucht hatte. Auch bezüglich der Behauptung eines höheren Verschleißes einzelner Bauteile des Fahrzeuges 21

werden nur theoretische Überlegungen angestellt, jedoch weder bezüglich des streitgegenständlichen Fahrzeuges noch bezüglich anderer mit dem gleichen Motor ausgestatteter Fahrzeuge konkret aufgezeigt, dass es zu einem vorzeitigen Verschleiß gekommen ist.

Soweit weiterhin angeführt, es drohe eine Steuernachzahlung, fehlt hierfür ebenfalls die schlüssige Darlegung der Wahrscheinlichkeit für den Eintritt eines solchen Schadens. Konkrete Überlegungen, dass eine nachträgliche Inanspruchnahme der Halter betroffener Diesel-Fahrzeuge beabsichtigt sei oder zumindest ernsthaft in Erwägung gezogen werde, sind nicht dargetan auch nicht ersichtlich. An dieser Bewertung würde sich auch dann nichts ändern, wenn – wie in der mündlichen Senatsverhandlung vom 03.03.2021 angeführt – im Rahmen einer allgemein gehaltenen telefonischen Anfrage seitens eines einzelnen Bediensteten eines Finanzamtes mitgeteilt worden wäre, dass man sich eine derartige Steuernachforderung vorbehalten wollte. Im Übrigen bestehen ohnehin Zweifel an der Rechtmäßigkeit eines solchen Vorgehens, weil die Fahrzeughalter durch die Herstellerfirma des Motors über dessen Eigenschaften getäuscht und vorsätzlich sittenwidrig geschädigt wurden, weshalb viel dafür spricht, dass die Beklagte ggf. gehalten wäre, sich wegen einer etwaigen Steuernachforderung an die Herstellerfirma zu halten.

22

b) Das Fehlen des Feststellungsinteresses würde jedoch nicht dazu führen, dass die Klage als unzulässig abzuweisen wäre. Vielmehr unterliegt die Klage auch dann der Abweisung als unbegründet, weil es sich bei dem von § 256 ZPO geforderten rechtlichen Interesse nicht um eine solche Prozessvoraussetzung handelt, ohne deren Vorliegen dem Gericht ein Sachurteil verwehrt ist. Denn es fehlt an einem sachlichen Grund dafür, der Klägerin eine erneute Prozessführung mit einem bezifferten Antrag zu ermöglichen, obwohl die Unbegründetheit ihrer Klage bereits feststeht (vgl. BGH, Beschluss vom 26.09.1995 zu KVR 25/94, NJW 1996, S. 193; Urteil vom 27.10.2009 zu XI ZR 225/08, NJW 2010, S. 361). Aus diesem Grund kann der Senat die Frage der Zulässigkeit der Klage letztlich dahinstehen lassen.

23

2.

24

Der Klägerin steht aus keinem der mit Haupt- und Hilfsantrag geltend gemachten Gesichtspunkte ein unionsrechtlicher Haftungsanspruch gegen die Beklagte zu.

25

a) Nach ständiger Rechtsprechung, welcher der erkennende Senat folgt, kommt eine Haftung eines Mitgliedsstaates der EU in Betracht, wenn er gegen eine Norm des Unionsrechts verstoßen hat, die bezweckt, dem Einzelnen Rechte zu verleihen, sofern der Verstoß hin recht qualifiziert ist und wenn zwischen diesem Verstoß und Schaden des Einzelnen ein unmittelbarer Kausalzusammenhang besteht. Dieser Anspruch erfasst alle Bereiche staatlichen Handelns und damit auch das vorliegend in Frage stehende legislative Unrecht durch unterbliebene oder fehlerhafte Umsetzung einer Richtlinie in nationales Recht durch den Gesetzgeber (vgl. EuGH, Urteil vom 19. November 1991 zu C-6/90 u.a. „Frankovich“ SLG. 1991, I-5403, NJW 1992, S. 167, Rdnr. 37 ff, 46; Urteil vom 5. März 1996, C-46/93 und C-48/93, „Brasserie du Pecheur und Factortame“, NJW 1996, S. 1267, Rdnr. 51; BGH, Urteil vom 24. Oktober 1996 zu III ZR 127/29, BGHZ 134, S. 30, Rdnr. 30 bis 32; Urteil vom 12.05.2011 zu III ZR 59/10, BGHZ 189, S. 365, Rdnr. 13).

26

b) Indes fehlt es im vorliegenden Fall bereits an der Voraussetzung, dass sich die Klägerin auf einen Verstoß gegen solche Rechtsnormen berufen kann, welche dem Schutz ihrer wirtschaftlichen Interessen zu dienen bestimmt sind.

27

28

Weder die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge noch die Verordnung Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (EURO 5 und EURO 6) und über den Zugang zur Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge verfolgen den Zweck, einen Fahrzeugkäufer vor wirtschaftlichen Nachteilen zu schützen, die ihm entstehen, wenn er ein Fahrzeug erwirbt, dessen Motor über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfügt. Die genannten Richtlinien und Normen dienen vielmehr dem Schutz der Güter der Allgemeinheit, wie sich aus den der Richtlinie 2007/46/EG vorangestellten Gründen für den Erlass der Richtlinie ergibt. Die zur vollständigen Harmonisierung der technischen Anforderungen für Fahrzeuge erlassene Rechtsakte zielen vor allem, wie die Erwägungsgründe Nr. 2, 3, 14, 17 und 23 zeigen, auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz vor unbefugter Benutzung (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, NJW 2020, S. 1962, Rdnr. 74 sowie die oben unter 1a genannten weiteren Nachweise).

Die Interessen der Fahrzeughersteller werden von der Richtlinie hingegen lediglich in Bezug auf die Gewährleistung der Erstzulassung und des Interesses am Fortbestand der Betriebserlaubnis geschützt. Derartige Interessen sind im vorliegenden Rechtsstreit nicht betroffen. Ungeachtet des Einbaus der unzulässigen Abschaltvorrichtung war das streitgegenständliche Fahrzeug zur Benutzung auf den öffentlichen Straßen zugelassen und ist seine Betriebserlaubnis zu keinem Zeitpunkt widerrufen worden. 29

Die Klägerin macht daher auch keine Schäden geltend, welche auf einer nicht erteilten oder verzögerten Erstzulassung oder auf dem Fehlen oder Wegfall der Betriebserlaubnis beruhen. Auch Schäden aufgrund Verletzung des Gesundheits- oder Umweltschutzes stehen nicht in Rede. Die behaupteten wirtschaftlichen Nachteile infolge des in Unkenntnis der Abgasmanipulation getroffenen Kaufentschlusses werden hingegen von keinem der in den Erwägungsgründen der Richtlinie genannten Schutzzwecke erfasst. 30

b) Darüber hinaus spricht viel dafür, dass auch ein qualifizierter Verstoß der Beklagten gegen unionsrechtliche Normen nicht feststellbar ist, was jedoch letztlich ebenfalls dahinstehen kann. 31

Angesichts der Umsetzung der Richtlinie 46/2007/EG durch die Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) vom 03.02.2011, welche in § 37 Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung vorsieht, die durch allgemeine Regelungen des Ordnungswidrigkeiten- und des Strafrechts ergänzt werden, besteht bereits kein Anlass, der Beklagten vorzuwerfen, sie habe kein ausreichendes Sanktionssystem errichtet. Auch ein Versäumnis auf Seiten der Beklagten bzw. des von ihr unterhaltenen Kraftfahrt-Bundesamtes bei Erteilung der Typgenehmigung und der Überwachung, ob deren Voraussetzungen eingehalten sind, erscheint zweifelhaft. Aufgrund des konspirativen Vorgehens des verantwortlichen Herstellers der Motoren bestanden bis zum Jahre 2015 offenbar kaum konkrete, über einen bloßen Verdacht hinaus reichende Anhaltspunkte für die Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung. Daher erscheint es zweifelhaft, ob dem Kraftfahrt-Bundesamt vorzuwerfen ist, nicht aufwendige Untersuchungen durchgeführt zu haben, um 32

eine etwaig vorhandene Abschaltvorrichtung aufzufinden.

Aber auch bei Annahme eines etwaigen - unterstellten - Verstoßes bestehen Zweifel an dessen hinreichender Qualifizierung. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (vgl. die Nachweise oben unter 2a.) ist ein Verstoß nur dann hinreichend qualifiziert, wenn ein Mitgliedsstaat die Grenzen, die seinem Ermessen gesetzt sind, offenkundig und erheblich überschritten hat. Bei der Beurteilung dieser Frage sind neben dem Maß an Klarheit und Genauigkeit der verletzten Vorschrift insbesondere der Umfang des durch die Vorschrift eingeräumten Ermessensspielraums, der mögliche Vorsatz beim Verstoß und der Schadenszufügung, die Entschuldbarkeit oder Unentschuldbarkeit eines etwaigen Rechtsirrtums sowie der Umstand zu berücksichtigen, dass die Verhaltensweisen eines Gemeinschaftsorgans möglicherweise dazu beigetragen haben, dass nationale Maßnahmen oder Praktiken in gemeinschaftsrechtswidriger Weise unterlassen, eingeführt oder aufrechterhalten wurden. 33

Indes waren der Beklagten gemäß Art. 288 Abs. 3 AEUV bei der Umsetzung der Richtlinie die Wahl der Form und der Mittel bei der Umsetzung der Richtlinie 46/2007/EG überlassen. Angesichts der Umstände, dass wegen Verstößen gegen die Richtlinie gegen die W AG eine Geldbuße in Höhe von 1 Milliarde Euro verhängt wurde, gegen die B AG eine weitere Geldbuße von 800 Millionen Euro und dazu verschiedene Vorstandsmitglieder und leitende Verantwortliche beider Firmen wegen Betruges und andere Delikte angeklagt wurden, fehlt jeder Grund für die Annahme, dass das der Beklagten errichtete Sanktionssystem offenkundig nicht wirksam und abschreckend errichtet sei. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass nach Ansicht des mit der Berufungsbegründung vorgelegten Gutachtens des L vom 04.07.2018 aufgrund der geltenden Vorschriften die Festsetzung eines Bußgeldes von 14 Milliarden Euro gegen die W AG möglich gewesen wäre. 34

Des Weiteren fehlt jeder überzeugende Anhaltspunkt dafür, dass für das Kraftfahrt-Bundesamt der Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in den betroffenen Motoren so offensichtlich oder naheliegend war, dass auch in Kenntnis kritischer Stimmen aus Wissenschaft und von NGO'en das Untätigbleiben als erheblicher Ermessens Fehlgebrauch zu bewerten wäre. 35

Darüber hinaus erscheint es spekulativ und in keiner Weise gesichert, dass höhere Sanktionsandrohungen dazu geführt hätten, dass die W AG von der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung in ihren Diesel-Motoren abgesehen hätte. 36

3. 37

Der Klägerin steht des Weiteren kein Amtshaftungsanspruch gemäß §§ 839 Abs. 1 Satz 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG zu. 38

Zum einen fehlt es auch insoweit an der Verletzung einer drittschützenden, zu Gunsten der Klägerin bestehenden Amtspflicht. Zum anderen scheidet ein Amtshaftungsanspruch an der Subsidiarität gegenüber etwaigen Ansprüchen aus § 826 BGB gegenüber der W AG und der B AG als Herstellern von Motor und Fahrzeug gemäß § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. 39

4. 40

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht gemäß §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. 41

42

Der Zulassung der Revision bedurfte es nicht, weil die Voraussetzungen des § 543 ZPO nicht vorliegen. Der Umstand, dass die Kanzlei der Prozessbevollmächtigten der Klägerin mit einer vergleichbaren rechtlichen Argumentation eine größere Anzahl von Rechtsstreitigkeiten vom sog. Abgasskandal betroffener Kunden gegen die Beklagte führt, verleiht den zu beurteilenden Rechtsfragen keine grundsätzliche Bedeutung. Die Entscheidung des Senats steht in Übereinstimmung mit der vorstehend zitierten Rechtsprechung der übrigen Oberlandesgerichte und des BGH. Auch von der Rechtsprechung des EuGH ist der Senat nicht abgewichen; darüber hinaus besteht kein Grund, nach Art. 267 AEUV eine Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs herbeizuführen.
