

Titel:

Keine sittenwidrige Schädigung bei mit Dieselmotor ausgestattetem Wohnmobil (hier: Carthago Malibu VAN 540, Fiat-Basisfahrzeug)

Normenketten:

BGB § 434, § 826

VO (EU) Nr. 2018/358 Art. 51, Art. 52, Art. 53, Art. 54, Art. 88

VO (EG) Nr. 715/2007 Art. 5 Abs. 2

StVZO § 21 a Abs. 1

Leitsätze:

1. Eine im Lichte der Genehmigungsvorschriften unzulässige Abgasregelung alleine reicht für die Erfüllung des objektiven Tatbestandes des § 826 BGB nicht aus, weil dieser Umstand alleine dem Verhalten der Verantwortlichen der Herstellerin noch kein sittenwidriges Gepräge gibt. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)
2. Eine Haftung der Herstellerin von Basisfahrzeug und Motor als Inhaberin einer italienischen Typengenehmigung ist grundsätzlich nur denkbar, wenn die Stilllegung des Wohnmobils durch deutsche Zulassungsbehörden droht. (Rn. 26) (redaktioneller Leitsatz)
3. Es ist nicht mit einer Fahrzeugstilllegung aufgrund europarechtlicher Vorschriften zu rechnen, wenn zu einer Verweigerung der Anerkennung der italienischen Typengenehmigung durch die deutsche Genehmigungsbehörde nichts vorgetragen ist und sich daher auch keine belastbaren Indizien ergeben, dass die Kommission Durchführungsakte erlassen wird. (Rn. 29) (redaktioneller Leitsatz)
4. Allein die Behauptung, das Fahrzeug stoße im Normalbetrieb höhere Stickoxidemissionen aus, als nach den Vorschriften zulässig, führt noch nicht zur Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs. (Rn. 34) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Fiat, Wohnmobil, unzulässige Abschalteinrichtung, Sittenwidrigkeit, Thermofenster, Sachmangel, Normalbetrieb, (drohende) Fahrzeugstilllegung, italienische Typengenehmigung

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

IV. Der Streitwert wird auf 8.972,81 Euro festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger erwarb unter dem 31.07.2020 nach Bestellung am 15.06.2020 bei der Beklagten zu 1 zum Kaufpreis von 42.900,- brutto ein Wohnmobil Carthago Malibu VAN 540. Das Fahrzeug war am 25.05.2020 erstzugelassen und hatte eine Laufleistung von ca. 4000 km. Motorisiert ist das Wohnmobil mit einem Fiat-Basisfahrzeug, in dem ein Dieselmotor verbaut ist. Hersteller des Basisfahrzeuges und des Dieselmotors ist die Beklagte zu 2. Der Kläger rüstete zum Preis von 1.964,07 Euro Anhängerkupplung und Rückfahrkamera nach.

2

Der Kläger behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug sei mangelhaft, insbesondere werde die gesetzlich vorgeschriebene Abgasnachbehandlung unmittelbar nach der Laufzeit des Testlaufs auf einem Abgasprüfstand abgeschaltet. Die Höchstgrenzen für Stickoxidemissionen würden im Normalbetrieb deutlich überschritten.

3

Gegenüber den Beklagten macht der Kläger Schadensersatzansprüche geltend. Er verlangt 20 % Erwerbsaufwandes. Der Mangel des Fahrzeugs löse kaufrechtliche Gewährleistungsansprüche aus und sei nicht nachbesserungsfähig. Durch die Beklagte zu 2 sei er arglistig getäuscht worden.

4

Der Kläger beantragt daher:

I. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger 8.972,81 Euro zu zahlen zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

II. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltsgebühren zu zahlen in Höhe von 887,03 Euro zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

5

Die Beklagte zu 1 beantragt zu der unter dem 21.01.2022 zugestellten Klage

Klageabweisung.

6

Die Klage sei unsubstantiiert. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei mangelfrei. Ein Nacherfüllungsverlangen habe der Kläger nicht gestellt. Ein verpflichtender Rückruf wegen einer unzulässigen Motormanipulation sei hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht erfolgt. Eine Täuschung seitens der Beklagten zu 1 liege nicht vor. Die Beklagte sei lediglich Veräußerer des streitgegenständlichen Fahrzeugs und habe keinerlei Einblicke in die Herstellung.

7

Die Beklagte zu 2 beantragt zu der unter dem 18.02.2022 zugestellten Klage Klageabweisung.

8

Die Klage sei unsubstantiiert. Hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs seien keinerlei konkrete Tatsachen vorgetragen. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen, besitze eine wirksame EG-Typengenehmigung. Ein Rückruf sei weder erfolgt noch drohe er. Zuständig sei die italienische Zulassungsbehörde, die auch die vom Kläger erhobenen Vorwürfe bereits geprüft habe und keine Veranlassung sah, Maßnahmen gegen die Herstellerin zu ergreifen. Im Fahrzeug sei die erforderliche Abgasnachbehandlung verbaut und werde auch nicht nach einer vorgegebenen Zeitspanne deaktiviert.

9

Nach Zustimmung der Parteien hat das Gericht mit Beschluss vom 05.04.2022 ins schriftliche Verfahren nach § 128 II ZPO gewechselt.

10

Bezug genommen wird auf die Schriftsätze der Parteien, insbesondere vom 28.12.2021, 31.01.2022, 18.02.2022, 22.02.2022, 18.03.2022, 22.03.2022, 31.03.2022, 04.04.2022, 19.04.2022.

Entscheidungsgründe

11

I. Die Klage ist unbegründet.

12

1. Zur Zuständigkeit des angerufenen Gerichts:

13

Die Beklagte zu 1 hat ihren Sitz im Gerichtsbezirk (§ 17 I ZPO):

14

Auch für die gegen die Beklagte zu 2 gerichtete Klage ist das angerufene Gericht zuständig. Nach dem für die Zuständigkeitsprüfung als richtig zu unterstellenden Vortrag des Klägers folgt die internationale Zuständigkeit aus Art. 7 Ziffer 2 EuGVVO. Im Übrigen ist die Zuständigkeit nicht gerügt (Art. 26 EuGVVO, § 39 ZPO).

15

2. Die Beklagten haften dem Kläger nicht.

16

a) Die Beklagte zu 2 wird vom Kläger aus einer Haftung für unerlaubte Handlung in Anspruch genommen.

17

aa) Das Gericht geht davon aus, dass nach Art. 4 Rom II deutsches Recht der unerlaubten Handlung anwendbar ist.

18

bb) Nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, der das Gericht folgt, kommt dann, wenn der Fahrzeughersteller oder der Hersteller von Fahrzeugbestandteilen die zuständigen Typengenehmigungsbehörden über die technischen Voraussetzungen, die für eine Typengenehmigung erforderlich sind, bewusst täuscht, außervertraglich nur eine Haftung aus § 826 BGB gegenüber arglosen Fahrzeugkäufern in Betracht, die im Vertrauen auf die Genehmigungsfähigkeit der technischen Einrichtungen Fahrzeuge erwerben und bei Aufdeckung des tatsächlichen Sachverhalts der Gefahr einer Fahrzeugstilllegung ausgesetzt sind. Der Schaden des arglosen Kraftfahrzeugkäufers liegt dann in dem Abschluss eines nicht gewollten Vertrages.

19

Haftungsauslösend sieht der Bundesgerichtshof dabei zu Recht, dass das an sich erlaubte Ziel der Erhöhung des Gewinns auch im Verhältnis zu dem Käufer eines betroffenen Fahrzeugs dann verwerflich wird, wenn es auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung durch arglistige Täuschung der zuständigen Typengenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde erreicht werden soll, dies mit einer Gesinnung verbunden ist, die sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden, als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig zeigt, weil ein solches Vorgehen derart gegen die Mindestanforderung im Rechts- und Geschäftsverkehr auf dem betroffenen Markt für Kraftfahrzeuge verstößt, dass ein Ausgleich der bei den einzelnen Käufern verursachten Vermögensschäden geboten erscheint.

20

cc) Haftungsvoraussetzung ist damit vor allem die Kenntnis der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten zu 2 zu Details der Motorsteuerung und deren Billigung. Eine Wissenszurechnung der Kenntnis anderer Mitarbeiter findet nicht statt.

21

Eine im Lichte der Genehmigungsvorschriften unzulässige Abgasregelung alleine reicht für die Erfüllung des objektiven Tatbestandes des § 826 BGB nicht aus, weil dieser Umstand alleine dem Verhalten der Verantwortlichen der Beklagten noch kein sittenwidriges Gepräge gibt (vgl. OLG München, Beschlüsse vom 22.04.2021 und vom 25.05.2012, 8 U 7432/20). Zum in diesem Zusammenhang thematisierten Thermofenster (temperaturgesteuerte Abschalteinrichtung) hat der BGH ausgeführt (Urteil vom 13.07.2021, VI ZR 128/20): „Dabei kann zugunsten des Klägers in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unterstellt werden, dass eine derartige temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG zu qualifizieren ist. Wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, wäre der darin liegende Gesetzesverstoß für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedürfte es vielmehr weiterer Umstände (vgl. Senatsbeschlüsse vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, ZIP 2021, 297 Rn. 16; vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, VersR 2021, 561 Rn. 26). So setzt die Annahme von Sittenwidrigkeit 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. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (vgl. Senatsbeschlüsse vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, ZIP 2021, 297 Rn. 19; vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, VersR 2021, 561 Rn. 28).“ Dies gilt in gleicher Weise für die weiteren Abschalteinrichtungen, die nach dem Vortrag des Klägers implementiert sein sollen.

22

Darlegungsbelastet für Anhaltspunkte, dass bei den verfassungsmäßig berufenen Vertretern ein solches Vorstellungsbild vorherrschte, ist der Kläger (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, Rz 19).

23

Zu einer Kenntnis der verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten zu 2 hat der Kläger genausowenig vorgetragen, wie zu einem täuschungsrelevanten Beitrag dieser Personen im Typengenehmigungsverfahren. Der einzige Bezug zu einer namentlich benannten Person findet sich im Klägervortrag beim Rubrum. Dort ist als Vorstand ein John Elkan erwähnt. Zur Genese des streitgegenständlichen Basisfahrzeugs einschließlich des verbauten Dieselmotors, insbesondere auch zu den beteiligten Personen, enthält die Klage nichts.

24

Es fehlt daher an hinreichenden Anhaltspunkten im Parteivorbringen des Klägers dafür, dass ein verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten zu 2 Kenntnis von Abschaltvorrichtungen hatte, über die die italienische Typengenehmigungsbehörde getäuscht werden muss, um eine Typengenehmigung zu erhalten (BGH, Urteil vom 08.03.21, VI ZR 505/19, Rz 28 ff.). Der Vortrag des Klägers löst daher auch keine sekundäre Darlegungslast aus.

25

dd) Im Urteil vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) hat der BGH zum Schadensbegriff bei nicht gewollten Verträgen auf folgendes hingewiesen (Rz 46): „Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Wird jemand durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht, den er sonst nicht geschlossen hätte, kann er auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt allerdings voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht.“

26

ee) Die Beklagte zu 2 ist Inhaberin der italienischen Typengenehmigung. Eine Haftung ist nach den Ausführungen oben grundsätzlich nur denkbar, wenn die Stilllegung des streitgegenständlichen Wohnmobils durch deutsche Zulassungsbehörden droht. Dies ist allerdings nicht der Fall.

27

(1) Nach § 21 a I StVZO sind die deutschen Zulassungsstellen an die von der italienischen Typengenehmigungsbehörde erteilte Typengenehmigung gebunden. Die Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, die Anlass der Gesetzgebung war, durch Art. 88 der VO(EU) 2018/358, macht diese Vorschrift nicht ungültig. Es ist unstreitig, dass die italienische Typengenehmigungsbehörde die Rechtsauffassung des Klägers zur vorschriftswidrigen Konstruktion der Abgasanlage nicht teilt und weder beabsichtigt, die Typengenehmigung für das Basisfahrzeug zu widerrufen, noch nachträgliche Auflagen zu verhängen. Es besteht daher keine Gefahr, dass die Typengenehmigung für das Fahrzeug wegfallen wird. Die Entscheidungen der Typengenehmigungsbehörde haben für die Zivilgerichte Bindungswirkung (vgl. OLG Nürnberg, Beschluss vom 26.11.2020, 5 U 4001/19, Seite 4).

28

(2) Mit der Verordnung (EU) 2018/858 vom 30.05.2018 wurde den Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedsländer der EU die Möglichkeit eingeräumt, die Genehmigungsvoraussetzungen eigenständig zu überprüfen (Art. 51) und bei Wahrnehmung einer ernststen Gefahr Abhilfemaßnahmen der Hersteller zu fordern (Art. 52 I) und bei Nichterfüllung die Zulassung und den Betrieb zu untersagen (Art. 52 III). Auch kann die nationale Genehmigungsbehörde die Anerkennung einer erteilten Typengenehmigung verweigern (Art. 54 I). Allerdings setzt jedes Tätigwerden einen Kommunikationsprozess mit den beteiligten Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden der Ausgangsländer voraus. Bei Widerspruch eines Mitgliedsstaates geht die Handlungshoheit dann auf die Kommission über (Art. 53, 54).

29

Aus dem unbestrittenen Vortrag der Beklagten zu 2 ergibt sich, dass die italienischen Behörden von der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge ausgehen. Schon zur Verweigerung der Anerkennung der italienischen Typengenehmigung durch die deutsche Genehmigungsbehörde ist nichts vorgetragen. Zu einer Meldung der Nichtanerkennung an die übrigen Mitgliedsstaaten und die Kommission (Art. 54 II VO(EU) 2018/358 findet sich im Vortrag nichts. Zum Vorliegen einer „ernsten“ Gefahr ist nichts vorgetragen. Zu von der deutschen Marktüberwachungsbehörde auf das konkrete Basisfahrzeug bezogenen geforderten Abhilfemaßnahmen im Sinne des Art. 52 II VO(EU) 2018/358 ist nichts vorgetragen. Es ergeben sich daher auch keine belastbaren Indizien, dass die Kommission Durchführungsakte erlassen wird. Es ist daher auch aufgrund europarechtlicher Vorschriften nicht mit einer Fahrzeugstilllegung zu rechnen. Damit fehlt es schon an einem Schaden.

30

b) Die Beklagte zu 1 wird vom Kläger nur unter dem Gesichtspunkt der kaufrechtlichen Gewährleistung in Anspruch genommen.

31

Zu einem Mangel des Fahrzeugs hat der Kläger schlüssig nicht vorgetragen. Ob ein Sachmangel vorliegt, richtet sich im vorliegenden Fall nach § 434 BGB in der bis zum 31.12.2021 geltenden Fassung, weil der Vertrag am 31.07.2020 geschlossen wurde.

32

aa) Zu den Stickoxidemissionen des streitgegenständlichen Fahrzeugs haben der Kläger und die Beklagte zu 1 keine konkrete besondere Vereinbarung getroffen, so dass dazu keine Beschaffenheitsvereinbarung nach § 434 I S. 1 BGB vorliegt.

33

bb) Dass sich das Fahrzeug für die nach dem Vertrag vorausgesetzte Verwendung als Wohnmobil nicht eignet, trägt der Kläger weder vor, noch finden sich dafür Anhaltspunkte (§ 434 I Ziffer 1 BGB a.F.).

34

cc) Aus dem Vortrag des Klägers ergibt sich auch nicht, dass das streitgegenständliche Wohnmobil nicht die Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen gleicher Art üblich ist und die der Kläger nach der Art der Sache erwarten konnte. (§ 434 I Ziffer 2 BGB a.F.). Dabei kann die vom Kläger nicht mit konkreten Anknüpfungstatsachen zu seinem Fahrzeug hinterlegte Behauptung ins Blaue hinein, das streitgegenständliche Fahrzeug stoße im Normalbetrieb höhere Stickoxidemissionen aus, als nach den Vorschriften zulässig, als richtig unterstellt werden, weil dies allein nicht zur Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs führt: Die Einhaltung der Grenzwerte wird im Typengenehmigungsverfahren überprüft. Die Messungen dazu werden nach standardisierten Messverfahren unter Vorgabe einer genauen Testumgebung durchgeführt, die nicht dem Realbetrieb eines Fahrzeugs entspricht. Damit ist es geradezu zwingend, dass sich die Emissionwerte in der Prüfsituation auf dem Prüfstand und im Realbetrieb unterscheiden, weil letzterer nutzerabhängig ist und keinen weiteren Vorgaben unterliegt.

35

Zu einer drohenden Fahrzeugstilllegung hat der Kläger nichts konkretes vorgetragen. Die vom Kläger subjektiv wahrgenommene erhöhte Stickoxidemission wird daher auch in Zukunft die Verwendbarkeit des Fahrzeugs nicht einschränken.

II. Kosten: § 91 ZPO.

III. Vorläufige Vollstreckbarkeit: § 709 ZPO.

IV. Streitwert: § 3 ZPO. Zinsen und Anwaltskosten bleiben nach § 4 ZPO außer Ansatz.