
Datum: 18.02.2020
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 19. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 19 U 871/19
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2020:0218.19U871.19.00

Vorinstanz: Landgericht Bielefeld, 8 O 660/18

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 12.08.2019 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 8. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens nach einem Streitwert von 19.486,34 € zu tragen.

Dieses und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger darf die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird zugelassen.

Gründe:

I.

Die Parteien streiten über die Rückabwicklung eines Kaufvertrags über einen gebrauchten Pkw, der vom so genannten Abgas-Skandal betroffen ist.

1

2

3

4

Die Beklagte ist die Herstellerin des streitgegenständlichen Pkws der Marke X, Typ U 0.0 ###, Fahrzeug-Identifizierungsnummer: #####0####00005, Erstzulassung: 00.03.2015, und die Herstellerin des in dem Pkw verbauten Dieselmotors mit der herstellerinternen Typenbezeichnung ## 000.

Die Motoren des Typs ## 000 waren ursprünglich mit einer Steuersoftware ausgestattet, die 5
erkennt, ob sich das Fahrzeug im normalen Fahrbetrieb oder auf einem Prüfstand befindet. Im Prüfstandsbetrieb, so genannter „Modus 1“, wurde der Stickoxidausstoß durch eine Abgasrückführung unter die für den Erhalt der Typgenehmigung einzuhaltenden Grenzwerte reduziert, in dem die Abgase erneut am weiteren Verbrennungsvorgang beteiligt wurden, bevor sie das Emissionskontrollsystem erreichten. Im normalen Fahrbetrieb, so genannter „Modus 0“, fand keine bzw. eine deutlich geringere Abgasrückführung statt, was wiederum zu einem höheren Stickoxidausstoß führte.

Am 00.09.2015 wies die Beklagte öffentlich auf Auffälligkeiten bei Fahrzeugen mit Motoren 6
des Typs ## 000 hin. In der Mitteilung heißt es unter anderem, dass bei diesem Motortyp Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und den Werten beim realen Fahrbetrieb festgestellt worden seien.

Das Kraftfahrt-Bundesamt forderte die Beklagte daraufhin wegen der von ihr eingeräumten 7
Verwendung einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware bei Motoren des Typs ## 000 unter Fristsetzung bis zum 07.10.2015 unter anderem dazu auf, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen, um schnellstmöglich sicherzustellen, dass eine Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge hergestellt wird. Zudem sollte die Beklagte innerhalb dieser Frist die technischen Details zu der verwendeten Motorsteuerungssoftware mitteilen.

Mit Schreiben vom 07.10.2015 legte die Beklagte dem Kraftfahrt-Bundesamt darauf einen 8
Zeit- und Maßnahmenplan zur Herstellung eines regel- und zulassungskonformen Zustands der betroffenen Fahrzeuge vor.

Aus Sicht des Kraftfahrt-Bundesamts handelte es sich bei der in den Motoren des Typs ## 9
000 ursprünglich verwendeten Motorsteuerungssoftware um eine unzulässige Abschalteinrichtung. Aus diesem Grund ordnete es mit unangefochtenem Bescheid vom 15.10.2015 unter Berücksichtigung des von der Beklagten mit Schreiben vom 07.10.2015 vorgelegten Zeit- und Maßnahmenplans den Rückruf der betroffenen Fahrzeuge an. Weiter legte das Kraftfahrt-Bundesamt der Beklagten mit diesem Bescheid vom 15.10.2015 die Verpflichtung auf, die unzulässige Motorsteuerungssoftware aus den betroffenen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge zu ergreifen. Die betroffenen Fahrzeuge seien aber verkehrssicher und könnten bis zum Austausch der jeweiligen Komponenten weitergefahren werden.

Die Beklagte entwickelte daraufhin verschiedene technische Maßnahmen zur Herstellung der 10
Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge. Insbesondere entwickelte die Beklagte ein Software-Update, nach dessen Aufspielen die jeweiligen Fahrzeuge durchgängig in einen angepassten „Modus 1“ mit Reduzierung des Stickoxidausstoßes betrieben werden.

In der weiteren Folgezeit bestätigte das Kraftfahrt-Bundesamt mit verschiedenen 11
Freigabebestätigungen, dass die von der Beklagten entwickelten technischen Maßnahmen einschließlich des oben genannten Software-Updates geeignet sind, die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge herzustellen.

Auch für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs liegt eine solche Freigabebestätigung vor.

Der Kläger erwarb den streitgegenständlichen Pkw am 00.04.2016 als Gebrauchtfahrzeug zu einem Kaufpreis in Höhe von insgesamt 20.000,00 €. 13

Am 13.11.2017 ließ er das Software-Update an seinem Pkw durchführen. 14

Mit anwaltlichem Schreiben vom 21.11.2018 forderte der Kläger die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 05.12.2018 vorgerichtlich vergeblich zur Erstattung des zum Erwerb des Pkws entrichteten Kaufpreises nebst Deliktzinsen abzüglich einer Nutzungsentschädigung sowie zur Abgabe einer Erklärung über ihre Schadensersatzpflicht für mögliche weitere Schäden aus und im Zusammenhang mit dem Erwerb des Pkws auf. 15

Der Kläger hat gemeint, die Beklagte habe durch die Verwendung von sog. Abschaltseinrichtungen, deren Existenz sie am 00.09.2015 öffentlich zugegeben habe, zulässige Immissionswerte vorgespiegelt. 16

Demgegenüber habe er, der Kläger, im Zeitpunkt des Abschlusses des dem Erwerb des Pkws zu Grunde liegenden Kaufvertrages keine Kenntnis bezüglich der täuschungsrelevanten Umstände gehabt. Insbesondere habe er weder die Veröffentlichungen der Beklagten und des Kraftfahrt-Bundesamtes im September und Oktober 2015 gekannt noch sich zum Kaufzeitpunkt mit dem Dieselskandal beschäftigt. Er habe sich vielmehr darauf verlassen, ein vorschriftsmäßiges und zulassungsfähiges Fahrzeug zu erwerben. 17

Mit der Klage hat der Kläger erstinstanzlich die Erstattung des für den Erwerb des Pkws entrichteten Kaufpreises nebst Verzugszinsen sowie die Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten für mögliche weitere Aufwendungen und Schäden aus und im Zusammenhang mit dem Erwerb und dem Unterhalt des Pkws Zug um Zug gegen die Übereignung des Fahrzeugs und die Zahlung einer der Höhe nach in das Ermessen des Gerichts gestellten Nutzungsentschädigung, die Zahlung von Deliktzinsen, die Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet, sowie die Erstattung seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten nebst Verzugszinsen begehrt. 18

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. 19

Sie hat die Auffassung vertreten, dass mögliche Schadensersatzansprüche des Klägers ausgeschlossen seien, weil dieser den Pkw erst am 00.04.2016 und damit erst nach dem Bekanntwerden des so genannten Abgas-Skandals erworben hat. Selbst wenn man – entgegen ihrer Auffassung – von einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung ausginge, sei ihr Verhalten spätestens ab dem Zeitpunkt ihrer öffentlichen Mitteilung vom 00.09.2015 nicht mehr als besonders verwerflich zu bewerten. Jedenfalls sei spätestens ab dem Zeitpunkt dieser Mitteilung ersichtlich, dass sie, die Beklagte, nicht mit Schädigungsabsicht gehandelt habe. 20

Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Sach- und Streitstandes einschließlich der von den Parteien erstinstanzlich gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils Bezug genommen. 21

Mit dem auf die mündliche Verhandlung vom 01.07.2019 am 12.08.2019 verkündeten Urteil hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat das Landgericht – zusammengefasst – ausgeführt, dass der auf die Feststellung der Schadensersatzpflicht der 22

Beklagten für mögliche weitere Aufwendungen und Schäden aus und im Zusammenhang mit dem Erwerb und dem Unterhalt des Pkws gerichtete Antrag zu Ziffer 2.) mangels Feststellungsinteresse im Sinne des § 256 Abs. 1 ZPO bereits unzulässig sei. Im Übrigen sei die Klage unbegründet. Dem Kläger stehe nach keiner denkbaren Anspruchsgrundlage ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu. Insbesondere sei ein Anspruch aus § 826 BGB nicht gegeben. Für einen solchen Anspruch fehle es jedenfalls an der erforderlichen Kausalität des behaupteten Vermögensschadens. Die Beklagte habe – gerichtsbekannt – im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses bereits über die Verwendung der Software aufgeklärt und eine Datenbank zur Überprüfung, ob das entsprechende Fahrzeug betroffen ist, bereitgestellt. Bereits im Herbst 2015 sei die Beklagte an die Öffentlichkeit getreten und habe über die Softwareverwendung aufgeklärt. Der „Dieselskandal“ sei zudem durch sämtliche Medien gegangen. Indem die Beklagte somit ihr vorangegangenes gesetzwidriges Tun nach Aufdecken des „Abgasskandals“ nicht vertuscht, sondern sich mit der Aufarbeitung der Problematik befasst habe, worüber sie die Öffentlichkeit auch informiert habe, könne ihr jedenfalls in Bezug auf potentielle Gebrauchtwagenkäufer ab Herbst 2015 kein verwerfliches Verhalten mehr angelastet werden. Der Kläger habe den Kaufvertrag aber erst im April 2016, mithin mehr als ein halbes Jahr nach Bekanntwerden des „Dieselskandals“ geschlossen. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das angefochtene Urteil vom 12.08.2019 (Bl. 201 ff. d. A.) Bezug genommen.

Der Kläger wendet sich gegen dieses Urteil mit seiner Berufung, mit der er seine erstinstanzlichen Anträge weiterverfolgt. Zur Begründung führt er – zusammengefasst – insbesondere aus, das Landgericht sei rechtsfehlerhaft davon ausgegangen, dass die Beklagte zum Kaufvertragszeitpunkt bereits hinreichend über die Software aufgeklärt und eine Datenbank der betroffenen Fahrzeuge eingerichtet habe. Vielmehr habe er, der Kläger, beim Kauf des Fahrzeugs am 00.04.2016 keine Kenntnis von der Betroffenheit des Fahrzeugs vom Abgasskandal gehabt bzw. was dies im konkreten Fall für ihn bedeutet habe. Entscheidend sei, dass er beim Kauf des Fahrzeugs auf dessen Zulassungsfähigkeit zu eben jener Zeit vertraut habe und redlicherweise auch hierauf vertrauen konnte. Die allgemeine „Bekanntgabe“ des Dieselskandals seitens der Beklagten gegenüber der Öffentlichkeit habe keineswegs die Täuschung gegenüber dem einzelnen Käufer beseitigt, ein nicht zulassungsfähiges Fahrzeug zu erwerben. Im Übrigen wiederholt und vertieft der Kläger im Wesentlichen sein erstinstanzliches Vorbringen, wobei wegen der weiteren Einzelheiten auf die Berufungsbegründung vom 07.10.2019 (Bl. 230 ff. d. A.) und auf den weiteren Schriftsatz vom 11.02.2020 (Bl. 314 ff. d. A.) Bezug genommen wird.

Der Kläger beantragt, das angefochtene Urteil des Landgerichts Bielefeld vom 12.08.2019 abzuändern und

- 1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn Schadensersatz in Höhe der bisher getätigten Aufwendungen zur Finanzierung des Fahrzeugs in Höhe von insgesamt 11.450,34 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 06.12.2018 zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeugs in Höhe von 5.379,00 €, und ihn von der Zahlung der zukünftigen Zahlungsansprüche aus der Finanzierung des Fahrzeugs in Höhe von 12.915,00 € freizustellen, dies Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeugs X U mit der FIN #####0####00005 sowie Abtretung sämtlicher Rechte, die ihm gegen den Darlehensgeber, die T Bank AG, aus dem Darlehensvertrag zustehen;

•

23

24

226

228

2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Schadensersatz zu bezahlen für weitere Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs X U mit der FIN #####0####00005 durch die Beklagte entstanden sind und weiterhin entstehen werden;

- 3. die Beklagte zu verurteilen, an ihn Zinsen in Höhe von vier Prozentpunkten aus den Zahlungen auf das Darlehen bei der T Bank AG ab dem jeweiligen Zahlungszeitpunkt, jeweils bis zum 05.12.2018 zu zahlen; 230
- 4. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs X U mit der FIN #####0####00005 seit dem 06.12.2018 im Annahmeverzug befindet; 332
- 5. die Beklagte zu verurteilen, die durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 597,74 € nebst Zinsen Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 06.12.2018 zahlen. 334

Die Beklagte beantragt, 35

die Berufung des Klägers zurückzuweisen. 36

Zur Begründung wiederholt und vertieft die Beklagte im Wesentlichen ihr erstinstanzliches Vorbringen, wobei wegen der weiteren Einzelheiten auf die Berufungserwiderung vom 10.02.2020 (Bl. 276 ff. d. A.) Bezug genommen wird. 37

II. 38

Die zulässige Berufung des Klägers gegen das Urteil der 8. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld vom 12.08.2019 hat in der Sache keinen Erfolg. 39

Das Landgericht hat die Klage im Ergebnis zu Recht vollumfänglich abgewiesen. 40

Dabei kann es im vorliegenden Rechtsstreit dahin stehen, ob der auf die Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten für mögliche weitere Aufwendungen und Schäden aus und im Zusammenhang mit dem Erwerb und dem Unterhalt des Pkws gerichtete Antrag des Klägers zu Ziffer 2.) gemäß § 256 Abs. 1 ZPO zulässig ist. 41

In der Sache ist die Klage jedenfalls insgesamt unbegründet. 42

Dem Kläger steht aus und im Zusammenhang mit dem Erwerb des Pkws nach keiner erdenklichen Anspruchsgrundlage ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu. 43

1. 44

Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB zu. 45

Nach § 826 BGB ist derjenige, der einem anderen in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. 46

Sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB ist ein Verhalten, das nach seinem Inhalt oder seinem Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d. h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (vgl. BGH NJW 2017, 250; NJW 2014, 383; OLG Hamm, Urteile vom 10.12.2019, Az. 13 U 86/18, juris, und vom 10.09.2019, Az. 13 U 149/18, juris; Palandt, BGB, 79. Auflage, § 826 BGB Rn. 4). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine vertragliche Pflicht oder das Gesetz 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 (BGH NJW 2014, 1380; NJW 2014 1098; NJW 2012, 1800; OLG Hamm, a. a. O.; Palandt, a. a. O.).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze kommt im Zusammenhang mit dem Erwerb eines der vom so genannten Abgas-Skandal betroffenen Fahrzeuge zwar grundsätzlich ein auf die Rückabwicklung des dem Erwerb des jeweiligen Pkws zu Grunde liegenden Kaufvertrags gerichteter Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB in Betracht. 48

Die in den Motoren des Typs ## 000 ursprünglich verwendete Motorsteuerungssoftware ist als verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.06.2007, nachfolgend: VO 715/2007/EG) einzuordnen (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, Az. VIII ZR 225/17, juris). 49

Demnach lagen die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vor (BGH, Beschluss vom 08.01.2019, Az. VIII ZR 225/17, juris; OLG Hamm, Urteile vom 10.12.2019, Az. 13 U 86/18, juris, und vom 10.09.2019, Az. 13 U 149/18, juris). Dies hat zur Folge, dass ohne das Aufspielen des später von der Beklagten entwickelten Software-Updates ein Widerruf der Typgenehmigung und eine damit einhergehende Stilllegung der Fahrzeuge gedroht hätten (OLG Hamm, a. a. O.). 50

Das Inverkehrbringen eines mit einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Motors bzw. das Inverkehrbringen eines Pkws, in dem ein solcher Motor verbaut ist, stellt daher aus Sicht des Senats – im Einklang mit der ganz überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. zum Beispiel: OLG Hamm, Urteile vom 10.12.2019, Az. 13 U 86/18, juris, und vom 10.09.2019, Az. 13 U 149/18, juris; KG Berlin, Urteil vom 26.09.2019, Az. 4 U 77/18, juris; OLG Celle, Urteil vom 20.11.2019, Az. 7 U 244/18, juris; OLG Dresden, Urteil vom 24.07.2019, Az. 9 U 2067/18, juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020, Az. 13 U 81/19, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 156/19, juris, und Beschluss vom 25.09.2019, Az. 17 U 45/19, juris; OLG Karlsruhe, Urteile vom 19.11.2019, Az. 17 U 146/19, juris, vom 06.11.2019, Az. 13 U 12/19, juris, vom 06.11.2019, Az. 13 U 37/19, juris, und vom 18.07.2019, Az. 17 U 160/18, juris, sowie Beschluss vom 05.03.2019, Az. 13 U 142/18, juris; OLG Koblenz, Urteile vom 25.10.2019, Az. 3 U 819/19, juris, vom 16.09.2019, Az. 12 U 61/19, juris, vom 28.08.2019, Az. 5 U 1218/18, juris, und vom 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris; OLG Köln, Urteile vom 04.10.2019, Az. 19 U 98/19, juris, vom 06.09.2019, Az. 19 U 51/19, juris, und vom 17.07.2019, Az. 16 U 199/18, juris, Urteil vom 06.06.2019, Az. 24 U 5/19, juris, sowie Beschlüsse vom 03.01.2019, Az. 18 U 70/18, juris, und vom 16.07.2018, Az. 27 U 10/18, juris; OLG München, Urteile vom 15.01.2020, Az. 3219/18, juris, 51

und vom 15.10.2019, Az. 24 U 797/19, juris, sowie Beschluss vom 29.08.2019, Az. 8 U 1449/19, juris; OLG Naumburg, Urteil vom 27.09.2019, Az. 7 U 24/19, juris; OLG Oldenburg, Urteile vom 26.11.2019, Az. 13 U 33/19, juris, und vom 21.10.2019, Az. 13 U 73/19, juris; OLG Schleswig-Holstein, Urteile vom 29.11.2019, Az. 1 U 32/19, juris, und vom 22.11.2019, Az. 17 U 44/19, juris; OLG Stuttgart, Urteile vom 28.11.2019, Az. 14 U 89/19, juris, vom 26.11.2019, Az. 10 U 199/19, juris, und vom 24.09.2019, Az. 10 U 11/19, juris) –eine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung im Sinne des § 826 BGB dar.

Soweit von einem Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. zum Beispiel: OLG Hamm Urteil vom 10.09.2019, Az. 13 U 149/18, juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020, Az. 13 U 81/19, juris; OLG Frankfurt, Beschluss vom 25.09.2019, Az. 17 U 45/19, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 178/19, juris, und Beschluss vom 05.03.2019, Az. 13 U 142/18, juris; OLG Koblenz, 16.09.2019, Az. 12 U 61/19, juris, und vom 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris, OLG Köln, Urteil vom 04.10.2019, Az. 19 U 98/19, juris; OLG München, Urteil vom 15.01.2020, Az. 3219/18, juris; OLG Naumburg, Urteil vom 27.09.2019, Az. 7 U 24/19, juris) darüber hinaus angenommen wird, dass in dem Inverkehrbringen eines mit einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Motors bzw. in dem Inverkehrbringen eines Pkws, in dem ein solcher Motor verbaut ist, auch die konkludente (täuschende) Erklärung des Herstellers zu sehen ist, dass der Einsatz des jeweiligen Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist und es insbesondere auch über eine uneingeschränkte Typgenehmigung verfügt und insoweit auch keine Stilllegung des Fahrzeuges droht, ist diese Annahme aus Sicht des Senats fraglich. Mit der Annahme einer solchen mit dem Inverkehrbringen des Motors bzw. des Fahrzeugs verbundenen (konkludenten) Erklärung des Herstellers wird dem Inverkehrbringen eines Motors bzw. eines Fahrzeugs ein Erklärungsgehalt beigemessen, den das Inverkehrbringen als ein rein tatsächlicher Vorgang nicht hat. 52

Unabhängig davon wäre eine Erklärung des Herstellers über das Vorliegen der Typgenehmigung auch nicht falsch. Die jeweiligen Fahrzeuge haben im Zeitpunkt ihres Inverkehrbringens über eine uneingeschränkte Typgenehmigung verfügt, die lediglich wegen der Verwendung der unzulässigen Motorsteuerungssoftware im Falle der Entdeckung der Verwendung dieser Software gefährdet war. 53

Auch eine Täuschung durch ein Unterlassen in Gestalt einer unterlassenen Aufklärung über den Einbau und die Verwendung der unzulässigen Motorsteuerungssoftware dürfte am Fehlen einer Garantenstellung der Beklagten scheitern. Ein Unterlassen ist nur dann als besonders verwerflich im Sinne des § 826 BGB anzusehen, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht (vgl. BGH NJW 2014, 1098; Palandt, BGB, 79. Auflage, § 826 BGB Rn. 7). Allein die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertraglichen Verpflichtung reicht hierfür nicht aus (BGH NJW 2001, 3702; Palandt, a. a. O.). Vielmehr müssen besondere Umstände hinzutreten, die das Verhalten des Schädigers als besonders verwerflich erscheinen lassen (BGH NJW 2017, 2613; NJW-RR 2013, 550; Palandt, a. a. O.). Solche besonderen Umstände sind jedoch nicht ersichtlich. Insbesondere dürfte der Verstoß des Herstellers eines Motors bzw. eines Pkws gegen Emissions- oder Zulassungsvorschriften keine Handlungspflicht im Sinne einer Garantenstellung aufgrund rechts- bzw. pflichtwidrigen Vorverhaltens (sog. Ingerenz) begründen. Für die Begründung einer Garantenstellung aus pflichtwidrigen Vorverhalten genügt grundsätzlich nicht jede Pflichtwidrigkeit. Vielmehr muss die Pflichtwidrigkeit in den Bereich einer Norm zum Schutz des in Gefahr geratenen Rechtsguts eingreifen. Es muss sich also um die Missachtung einer Vorschrift handeln, die gerade dem Schutz des betroffenen (Individual-) Rechtsguts dient (BeckOK StGB, 45. Edition, Stand: 01.02.2020, § 13 StGB Rn. 70; Schönke/Schröder, StGB, 30. Auflage, § 13 54

StGB Rn. 35a). Die Emissions- und Zulassungsvorschriften für Pkw dienen jedoch öffentlichen Interessen und nicht dem Schutz von Individualrechtsgütern der Endkunden (vgl. Urteil des Senats vom 24.01.2020, Az. 19 U 292/19; OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019, Az. 7 U 134/17, juris).

In dem für die Beurteilung des Verhaltens der Beklagten im vorliegenden Rechtsstreit maßgeblichen Zeitpunkt des Schadenseintritts war ihr Verhalten aber nicht (mehr) als besonders verwerflich und damit auch nicht (mehr) als sittenwidrige vorsätzliche Schädigung im Sinne des § 826 BGB anzusehen. 55

Der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung des Verhaltens des Schädigers als besonders verwerflich im Sinne des § 826 BGB ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Schadenseintritts (vgl. BGH NJW-RR 2013, 1448; OLG Celle, Beschlüsse vom 01.07.2019, Az. 7 U 33/19, juris, vom 27.05.2019, Az. 7 U 335/18, juris, und vom 29.04.2019, Az. 7 U 159/19, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 156/19, juris). 56

Im Zusammenhang mit dem Erwerb eines der vom so genannten Abgas-Skandal betroffenen Fahrzeuge liegt der Schaden der getäuschten Käufer in der Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit in Gestalt des eingegangenen Kaufvertrages, nicht erst in den dadurch verursachten wirtschaftlichen Nachteilen (OLG Hamm, Urteile vom 10.12.2019, Az. 13 U 86/18, juris, und vom 10.09.2019, Az. 13 U 149/18, juris; OLG Frankfurt, Beschluss vom 25.09.2019, Az. 17 U 45/19, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 37/19, juris; OLG Koblenz, Urteile vom 16.09.2019, Az. 12 U 61/19, juris, und vom 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris). Entscheidend ist dabei allein, dass der abgeschlossene Vertrag und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen der Parteien, nämlich insbesondere die Eigenschaften des Kaufgegenstands, nicht den berechtigten Erwartungen des Getäuschten entsprachen und überdies die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar war (BGH, Urteile vom 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14, juris, und vom 26.09.1997, Az. V ZR 29/96, juris; OLG Hamm, a. a. O.; OLG Frankfurt, a. a. O.; OLG Koblenz, a. a. O.; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05.03.2019, Az. 13 U 142/18, juris, Palandt, BGB, 79. Auflage, Vorb. v. § 249 BGB Rn. 20). 57

In dem danach für den Eintritt eines Schadens des Klägers hier maßgeblichen Zeitpunkt des Erwerbs des streitgegenständlichen Pkws am 00.04.2016 ist das Verhalten der Beklagten aber nicht (mehr) als besonders verwerflich und damit auch nicht (mehr) als sittenwidrige vorsätzliche Schädigung im Sinne des § 826 BGB zu bewerten. 58

Die besondere Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten lag hier ursprünglich zum einen darin, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche Typgenehmigung durch eine Täuschung der am Genehmigungs- und Zulassungsverfahren beteiligten Behörden erschlichen worden ist und die Fahrzeuge den für den Erhalt und die Fortdauer der Typgenehmigung einzuhaltenden Vorschriften und Voraussetzungen, insbesondere weil die in den Motoren des Typs ### 000 verwendete Motorsteuerungssoftware als verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO 715/2007/EG einzuordnen ist (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, Az. VIII ZR 225/17, juris), daher tatsächlich nicht entsprechen. Zum anderen lag die besondere Verwerflichkeit darin, dass diesen Fahrzeuge, ohne dass die Käufer dies beim Erwerb der Fahrzeuge hätten erkennen können, im Falle der Entdeckung der Verwendung der unzulässigen Motorsteuerungssoftware ein Widerruf der Typgenehmigung und eine damit einhergehende Stilllegung gedroht hätte, so dass die Fahrzeuge mit dem Risiko der vollständigen Gebrauchsuntauglichkeit behaftet waren. 59

Die besondere Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten im Sinne des § 826 BGB ist aber jedenfalls ab dem 00.10.2015 entfallen.

Die Beklagte hat zunächst in ihrer öffentlichen Mitteilung vom 00.09.2015 auf „Auffälligkeiten“ bei Fahrzeugen mit Motoren des Typs ## 000 sowie darauf hingewiesen, dass bei diesem Motortyp Abweichungen zwischen den Prüfstandswerten und den Werten im realen Fahrbetrieb festgestellt worden seien. 61

Zudem hat sie veröffentlicht, welche vom Xkonzern hergestellten Fahrzeugtypen von dem so genannten Abgas-Skandal betroffen sind. 62

Die Beklagte hat aber nicht nur Unregelmäßigkeiten bei Fahrzeugen mit Motoren des Typs ## 000 eingeräumt, sondern darüber hinaus ab diesem Zeitpunkt auch mit den zuständigen Behörden – insbesondere mit dem Kraftfahrt-Bundesamt – zusammengearbeitet und damit begonnen, technischen Maßnahmen zur Entfernung der ursprünglich in den betroffenen Motoren verwendeten unzulässigen Motorsteuerungssoftware und zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge zu entwickeln. 63

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Beklagte wegen der von ihr eingeräumten Verwendung einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware bei Motoren des Typs ## 000 unter Fristsetzung bis zum 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen, um schnellstmöglich sicherzustellen, dass eine Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge hergestellt wird. 64

Dieser Aufforderung ist die Beklagte auch hinreichend nachgekommen, indem sie dem Kraftfahrt-Bundesamt mit Schreiben vom 07.10.2015 einen Zeit- und Maßnahmenplan zur Herstellung eines regel- und zulassungskonformen Zustands der betroffenen Fahrzeuge vorgelegt hat. 65

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat mit allgemein zugänglicher und gerichtsbekannter Pressemitteilung Nr. 00/2015 vom 00.10.2015 bestätigt, von der Beklagten ein Schreiben bezüglich der betroffenen Fahrzeuge erhalten zu haben. Weiter heißt es in der Pressemitteilung, dass nunmehr geprüft werde, inwieweit die vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet seien, um einen regel- und zulassungskonformen Zustand der betreffenden Fahrzeuge herzustellen. 66

Auch aus dem allgemein zugänglichen und gerichtsbekannten Bericht der Untersuchungskommission X vom 00.12.2015 ergibt sich, dass die Beklagte der Aufforderung zur Vorlage eines Maßnahmen- und Zeitplans zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge fristgerecht mit Schreiben vom 07.10.2015 nachgekommen ist. 67

Weiter hat das Kraftfahrt-Bundesamt mit allgemein zugänglicher und gerichtsbekannter Pressemitteilung vom 00.10.2015 (erneut) mitgeteilt, dass die Beklagte der Aufforderung zur Vorlage eines Maßnahmen- und Zeitplans zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge nachgekommen ist. Weiter heißt es in dieser Pressemitteilung, dass nunmehr unter Berücksichtigung des von der Beklagten am 07.10.2015 vorgelegten Maßnahmenplans der Rückruf der betroffenen Fahrzeuge angeordnet worden sei. Zudem seien die betroffenen Fahrzeuge verkehrssicher und könnten bis zum Austausch der jeweiligen Komponenten weitergefahren werden. 68

Unter Berücksichtigung dieser Umstände ist die ursprüngliche besondere Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten im Sinne des § 826 BGB jedenfalls ab dem 00.10.2015 entfallen. 69

Zum einen bestand nach der Preisschätzung des Kraftfahrt-Bundesamts vom 00.10.2015 ab diesem Zeitpunkt nicht mehr die Gefahr einer behördlichen Stilllegung der betroffenen Fahrzeuge.	70
Zum anderen hat die Beklagte ab diesem Zeitpunkt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden – insbesondere mit dem Kraftfahrt-Bundesamt – die Beseitigung der unzulässigen Motorsteuerungssoftware und die Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge konkret in Angriff genommen, so dass ihr der Vorwurf eines besonders verwerfliche Verhalten jedenfalls ab diesem Zeitpunkt nicht mehr gemacht werden kann.	71
Damit ist das Verhalten in dem im vorliegenden Rechtsstreit für den Eintritt eines Schadens des Klägers maßgeblichen Zeitpunkt des Erwerbs des Pkws am 00.04.2016 nicht (mehr) als besonders verwerflich im Sinne des § 826 BGB zu bewerten.	72
Auf die Frage, ob – wie von einem Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung angenommen (vgl. hierzu z.B. OLG Köln, Urteil vom 06.06.2019, Az. 24 U 5/19, juris; OLG Celle, Beschluss vom 29.04.2019, Az. 7 U 159/19, juris) – die ursprünglich besondere Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten bereits ab dem Zeitpunkt der öffentlichen Mitteilung der Beklagten über „Auffälligkeiten“ bei Fahrzeugen mit Motoren des Typs Typ ## 000 vom 00.09.2015 entfallen ist, kommt es insoweit nicht an.	73
2.	74
Weiter steht dem Kläger gegen die Beklagte auch kein Schadensersatzanspruch aus § 831 BGB zu.	75
Aus den oben genannten Gründen fehlt es bereits an einer deliktischen Handlung eines eventuellen Verrichtungsgehilfen der Beklagten im Sinne des § 831 BGB.	76
3.	77
Dem Kläger steht gegen die Beklagte auch kein Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 263 StGB zu.	78
Die Beklagte hat gegenüber dem Kläger keinen Betrug im Sinne des § 263 StGB begangen.	79
a)	80
Aus den schon genannten Gründen dürfte es auch im Rahmen des § 263 StGB bereits an einer Täuschungshandlung der Beklagten bzw. an einer der Beklagten zuzurechnenden Täuschungshandlung fehlen.	81
Die Frage, ob – wie von einem Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung angenommen – in dem Inverkehrbringen eines mit einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Motors bzw. in dem Inverkehrbringen eines Pkws, in dem ein solcher Motor verbaut ist, auch eine konkludente (täuschende) Erklärung des Herstellers zu sehen ist, dass der Einsatz des jeweiligen Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist und es insbesondere auch über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt und insoweit auch keine Stilllegung des Fahrzeuges droht, kann aber auch in diesem Zusammenhang offen bleiben.	82
Eine solche Erklärung des Herstellers wäre jedenfalls nicht falsch im Sinne des § 263 StGB. Die jeweiligen Fahrzeuge haben im Zeitpunkt ihres Inverkehrbringens über eine	83

uneingeschränkte Betriebserlaubnis bzw. über eine uneingeschränkte Typengenehmigung verfügt, die lediglich wegen der Verwendung der unzulässigen Motorsteuerungssoftware im Falle der Entdeckung der Verwendung dieser Software gefährdet war (vgl. Urteil des Senats vom 24.01.2020, Az. 19 U 292/19).

b) 84

Unabhängig davon fehlt es für eine Verwirklichung des § 263 StGB ohnehin auch an der hierfür erforderlichen Bereicherungsabsicht der Beklagten. 85

Nach § 263 StGB muss die Betrugstat subjektiv auf die Erlangung eines rechtswidrigen Vermögensvorteils für den Täuschenden oder einen Dritten gerichtet sein, wobei unter einem Vermögensvorteil in diesem Sinne die Erhöhung des wirtschaftlichen Gesamtwertes des Vermögens zu verstehen ist (vgl. Fischer, StGB, 67. Auflage, § 263 StGB Rn. 186). Zudem muss dieser Vermögensvorteil die Kehrseite des Schadens und ihm insoweit „stoffgleich“ sein, d. h. der Vermögensvorteil muss die unmittelbare Folge der täuschungsbedingten Verfügung sein, welche den Schaden des Geschädigten herbeiführt (BGH NStZ 2003, 264; NStZ 1998, 85; Fischer, StGB, 67. Auflage, § 263 StGB Rn. 187 m. w. N.). 86

An dieser sog. Stoffgleichheit fehlt es hier jedoch. 87

Ein Vermögensschaden des Klägers könnte hier nur in der Eingehung des dem Erwerb des Pkws zu Grunde liegenden Kaufvertrages mit dem Händler oder eines sonstigen späteren Verkäufers und der Erfüllung der daraus folgenden Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises liegen, von dem er das Fahrzeug erworben hat. 88

Hierdurch konnte die Beklagte aber keinen eigenen Vermögensvorteil erlangen und kann insoweit auch nicht im Vorhinein die Absicht gehabt haben, einen solchen Vorteil zu erlangen (vgl. Urteil des Senats vom 24.01.2020, Az. 19 U 292/19). 89

Es ist auch kein Anhaltspunkt dafür vorgetragen oder sonst ersichtlich, dass die Beklagte die Absicht einer Bereicherung des Händlers oder eines sonstigen späteren Verkäufers (sog. drittnütziger Betrug) gehabt haben könnte. Ob dafür im Falle eines Neuwagengeschäfts das allgemeine Absatzinteresse des Fahrzeugherstellers bzw. der Geldzufluss aus dem Deckungsgeschäft des Vertragshändlers genügen könnte, kann hier wiederum offen bleiben. Der Kläger hat den Pkw als Gebrauchtfahrzeug erworben, so dass im Zeitpunkt des Erwerbs des Pkws das Absatzinteresse der Beklagten hinsichtlich dieses Fahrzeugs längst befriedigt gewesen ist (vgl. Urteil des Senats vom 24.01.2020, Az. 19 U 292/19). 90

4. 91

Ferner steht dem Kläger gegen die Beklagte auch kein Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG- Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) zu. 92

Unabhängig davon, dass diese Normen gegenüber den Endkunden der Fahrzeuge keinen drittschützenden Charakter haben und insoweit auch nicht als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB anzusehen sind, war im hier für einen eventuellen Schadenseintritt maßgeblichen Zeitpunkt kein Verstoß (mehr) gegen diese Vorschriften gegeben (vgl. Urteil des Senats vom 24.01.2020, Az. 19 U 292/19; OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019, Az. 7 U 134/17, juris). 93

5.	94
Dem Kläger steht gegen die Beklagte auch nach keiner anderen erdenklichen Anspruchsgrundlage ein Schadensersatzanspruch zu.	95
6.	96
Mangels Hauptforderung steht dem Kläger gegen die Beklagte auch kein Anspruch auf Verzugszinsen, auf die Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten für mögliche weitere Aufwendungen und Schäden aus und im Zusammenhang mit dem Erwerb und dem Unterhalt des Pkws, auf die Zahlung von Deliktzinsen, auf die Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet, sowie auf die Erstattung seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten nebst Verzugszinsen zu.	97
7.	98
Dem Kläger war zu den im Rahmen der Erörterung der Sach- und Rechtslage in der mündlichen Verhandlung vom 18.02.2020 erteilten rechtlichen Hinweisen des Senats auch keine Schriftsatzfrist nach § 139 Abs. 5 ZPO mehr zu gewähren.	99
Den Parteien bzw. ihren Prozessbevollmächtigten ist in der mündlichen Verhandlung vom 18.02.2020 ausdrücklich und ausreichend die Gelegenheit gewährt worden, im Rahmen der rechtlichen Erörterung zur Rechtsauffassung des Senats Stellung zu nehmen. Hierzu sah sich der Unterbevollmächtigte des klägerischen Prozessbevollmächtigten aber ohne eine nähere Begründung nicht in der Lage. Stattdessen hat er – wiederum ohne eine nähere Begründung – die Gewährung einer Schriftsatzfrist beantragt. Unter Berücksichtigung des Sach- und Streitstands ist für den Senat jedoch nicht nachvollziehbar, warum dem Unterbevollmächtigten des klägerischen Prozessbevollmächtigten eine sofortige Erklärung zum rechtlich Erörtertem nicht möglich gewesen sein soll. Die ihm offenbar durch den Hauptbevollmächtigten erteilte Vorgabe, in jedem Fall eine Schriftsatzfrist zu eventuellen Hinweisen des Senats zu beantragen, um in Anschluss an die mündliche Verhandlung schriftsätzlich dazu Stellung nehmen zu können, rechtfertigt die Gewährung einer Schriftsatzfrist jedenfalls nicht.	100
Ein allgemeiner Anspruch auf die Gewährung einer Stellungnahme- oder Schriftsatzfrist, um zu den im Rahmen einer mündlichen Verhandlung erteilten gerichtlichen Hinweisen Stellung zu nehmen, besteht nicht.	101
8.	102
Die Kostenentscheidung für das Berufungsverfahren beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.	103
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.	104
9.	105
Die Zulassung der Revision beruht auf § 543 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 ZPO.	106
Der Senat hat die Revision zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zugelassen. Die Streitfrage, ab wann das Verhalten der Beklagten im Zusammenhang mit dem Erwerb eines der vom so genannten Abgas-Skandal betroffenen Fahrzeuge nicht mehr als besonders verwerflich im Sinne des § 826 BGB anzusehen ist, wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung unterschiedlich beurteilt (vgl. hierzu insbesondere OLG Hamm, Urteil vom	107

10.09.2019, Az. 13 U 149/18, juris).

