
Datum: 29.05.2020
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 19. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 19 U 960/19
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2020:0529.19U960.19.00

Vorinstanz: Landgericht Münster, 14 O 481/18

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 31.7.2019 verkündete Urteil der 14. Zivilkammer des Landgerichts Münster wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens nach einem Streitwert von 25.034,94 € zu tragen.

Dieses Urteil 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.

Wegen der vom Landgericht getroffenen Feststellungen, wegen der in erster Instanz gestellten Anträge und wegen der Entscheidungsgründe des Landgerichts wird auf das angefochtene Urteil verwiesen.

1

2

3

4

Gegen die Entscheidung des Landgerichts richtet sich die Berufung des Klägers, mit der er geltend macht:

Die Beklagte habe ihn konkludent darüber getäuscht, dass die Zulassung seines Autos und die SchadstoffEinstufung rechtmäßig erfolgt seien. Es könne nicht erwartet werden, dass er mehr gewusst habe, als die Beklagte bereit gewesen sei einzuräumen. Er habe nicht gewusst, dass sein Auto mit dem EA-189-Motor ausgerüstet gewesen sei. Keinem Bericht habe entnommen werden können, dass das hier streitgegenständliche Fahrzeug von dem „Abgasskandal“ betroffen gewesen sei. Das Autohaus habe ihn nicht darauf hingewiesen. Das habe ein Veräußerer tun müssen, anderenfalls komme eine arglistige Täuschung i. S. d. § 123 BGB in Betracht. Der 28. Zivilsenat des OLG Hamm habe deutlich gemacht, dass der Verkäufer und nicht der Käufer nachzuweisen habe, dass der Käufer vor Vertragsschluss über die Betroffenheit des Autos zutreffend informiert worden sei. Er habe auch keine Kenntnis von der sog. „Ad-Hoc-Mitteilung“ gehabt. Diese habe schon keinen Hinweis auf eine bewusste Manipulation und auf einen Verlust der Zulassungsfähigkeit enthalten. Zudem habe es die Beklagte unterlassen, in einer für den Verbraucher verständlichen Form klarzustellen, welche Modelle aus welchem Baujahr konkret betroffen gewesen seien. Dementsprechend seien seine Begehren begründet. 5

Der Kläger beantragt, 6

das angefochtene Urteil abzuändern und 7

1. 8

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 25.034,94 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszins seit dem 6.11.2018 Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Autos zu zahlen, 9

2. 10

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Autos in Annahmeverzug befindet. 11

Die Beklagte beantragt, 12

die Berufung zurückzuweisen. 13

Sie verteidigt das Urteil. Ab dem Bekanntwerden der Diesel-Abgas-Problematik am 22.9.2015 seien umfassende Informationen von ihr veranlasst sowie von den Medien veröffentlicht worden, die sie im Einzelnen darstellt. Das führe dazu, dass keine Täuschung und kein Irrtum des Klägers mehr vorgelegen haben könnten und bei ihr selbst kein Schädigungsvorsatz und kein sonstiges verwerfliches Handeln anzunehmen seien. Zwischen einem unterstellten Schaden und einer Handlung ihrerseits fehle die Ursächlichkeit. Der Kläger habe aber bereits keinen Schaden erlitten, nicht durch einen nachteiligen Vertragsschluss, nicht durch einen wirtschaftlichen Nachteil, nicht durch subjektive Zweckverfehlung, und jedenfalls nicht nach dem Software-Update. Jedenfalls wäre von einem etwaigen Anspruch ein Nutzungsersatz in Abzug zu bringen und habe sie sich mit der Rücknahme des Autos nicht in Annahmeverzug befunden, weil ihr die Leistung nicht wie geschuldet angeboten worden sei. Ein Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH sei nicht zweckmäßig. 14

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes in der Berufungsinstanz wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und auf das Sitzungsprotokoll verwiesen. 15

II.	16
Die zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg.	17
Das Landgericht hat die Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen.	18
1.	19
Ein Anspruch des Klägers gegen die Beklagte wegen vorsätzlich-sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 i. V. m. § 31 BGB, bzw. – sofern durch einen Verrichtungsgehilfen – gemäß § 831 i. V. m. § 826 BGB, besteht nicht.	20
a)	21
Zwar wäre das ursprüngliche Verhalten der Beklagten als vorsätzlich-sittenwidrige Schädigungshandlung gegenüber den späteren Fahrzeugkäufern und damit auch gegenüber dem hiesigen Kläger zu qualifizieren gewesen.	22
Die Beklagte hat auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamtes systematisch, langjährig und in Bezug auf den Dieselmotor der Baureihe EA189 in siebenstelligen Stückzahlen in Deutschland Fahrzeuge in Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Damit ging einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschalteinrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren. Das gilt auch, wenn es sich um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt (BGH VI ZR 252/19 v. 25.5.2020 [Pressemitteilung]; ebenso bereits bisher die überwiegende obergerichtliche Rechtsprechung: OLG Dresden 9a U 2423/19 v. 7.4.2020, Juris-Rn. 19 ff.; OLG Köln 4 U 219/19 v. 10.3.2020, Juris-Rn. 38; OLG Dresden 10a U 1834/19 v. 5.3.2020 [Pressemitteilung]; OLG Saarbrücken 2 U 128/19 v. 14.2.2020, Juris-Rn. 29; OLG Schleswig 1 U 32/19 v. 29.11.2019, Juris-Rn. 24 ff.; OLG Stuttgart 14 U 89/19 v. 28.11.2019, Juris-Rn. 48 ff.; OLG Oldenburg 13 U 33/19 v. 26.11.2019, Juris-Rn. 11; OLG Stuttgart 10 U 199/19 v. 26.11.2019, Juris-Rn. 31 ff.; OLG Schleswig 17 U 44/19 v. 22.11.2019, Juris-Rn. 27; OLG Celle 7 U 244/18 v. 20.11.2019, Juris-Rn. 26; OLG Karlsruhe 17 U 146/19 v. 19.11.2019, Juris-Rn. 29; OLG Karlsruhe 13 U 12/19 v. 6.11.2019, Juris-Rn. 24; OLG Frankfurt 13 U 156/19 v. 6.11.2019, Juris-Rn. 34; OLG Koblenz 3 U 819/19 v. 25.10.2019, Juris-Rn. 52; OLG Frankfurt 17 U 45/19 v. 25.9.2019, Juris-Rn. 1 ff.; OLG Koblenz 12 U 61/19 v. 16.9.2019, Juris-Rn. 50 ff.; OLG Hamm 13 U 149/18 v. 10.09.2019, Juris-Rn. 43; OLG Köln 19 U 51/19 v. 6.9.2019, Juris-Rn. 27; OLG München 8 U 1449/19 v. 29.8.2019, Juris-Rn. 44; OLG Koblenz 5 U 1218/18 v. 28.8.2019, Juris-Rn. 35 ff.; OLG Dresden 9 U 2067/18 v. 24.7.2019, Juris-Rn. 24; OLG Köln 16 U 199/18 v. 17.7.2019, Juris-Rn. 3 ff.; OLG Köln 18 U 70/18 v. 3.1.2019, Juris-Rn. 20 ff.; a. A. OLG Braunschweig 7 U 134/17 v. 19.2.2019, Juris-Rn. 179 ff.).	23
b)	24
	25

Im vorliegenden Fall waren aber sowohl die Sittenwidrigkeit als auch ein Schädigungsvorsatz der Beklagten zum Zeitpunkt des in Betracht kommenden Schadenseintritts nicht mehr gegeben. Auf den Zeitpunkt des Schadenseintritts kommt es an (BGH VI ZR 288/12 v. 4.6.2013, Juris-Rn. 13; OLG Frankfurt 13 U 156/19 v. 6.11.2019, Juris-Rn. 36; OLG Celle 7 U 33/19 v. 1.7.2019, Juris-Rn. 20; entgegen OLG Oldenburg 14 U 166/19 v. 14.1.2020, Juris-Rn. 38 und OLG Hamm 13 U 149/18 v. 10.9.2019, Juris-Rn. 65), weil auch die Gesamtbeurteilung als sittenwidrige Schädigung gerade in Bezug auf den konkreten Geschädigten vorzunehmen ist (BGH VI ZR 512/17 v. 7.5.2019, Juris-Rn. 8).	
Der Schaden, nämlich die Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit, konnte erst mit dem Kauf des Autos durch den Kläger am 20.6.2016 eintreten.	26
aa)	27
Zu diesem Zeitpunkt war die besondere Verwerflichkeit, die dem Handeln der Beklagten ursprünglich zugekommen war, bereits entfallen.	28
Ab dem 16.10.2015 ist in Bezug auf Käufer, die wie der Kläger ihr Fahrzeug erst nach diesem Zeitpunkt erworben haben, eine abweichende Beurteilung des Verhaltens der Beklagten geboten (Senat, 19 U 387/19 v. 15.5.2020; 19 U 192/19 v. 28.4.2020; 19 U 425/19 v. 6.3.2020; 19 U 230/19 v. 3.3.2020; 19 U 871/19 v. 18.2.2020; ebenso OLG Celle 7 U 575/18 v. 29.1.2020, Juris-Rn. 35 ff. [Kauf Februar 2017]; OLG Schleswig 1 U 32/19 v. 29.11.2019, Juris-Rn. 39 ff. [Kauf Januar 2016]; OLG Frankfurt 17 U 313/18 v. 27.11.2019, Juris-Rn. 29 [Kauf August 2016]; OLG Stuttgart 10 U 338/19 v. 26.11.2019, Juris-Rn. 44 ff. [Käufe ab Mitte Oktober 2015]; OLG Oldenburg 13 U 33/19 v. 26.11.2019, Juris-Rn. 13 ff. [Käufe ab 22.9.2015]; OLG Frankfurt 13 U 156/19 v. 6.11.2019, Juris-Rn. 38 ff. [Kauf Oktober 2016]; OLG Koblenz 3 U 948/19 v. 25.10.2019, Juris-Rn. 31 [Kauf Oktober 2016]). Spätestens zu diesem Zeitpunkt hatte die Beklagte nämlich Gegenmaßnahmen ergriffen, die ihr Gesamtverhalten ab da nicht mehr als besonders verwerflich erscheinen lassen.	29
Die Beklagte hatte zunächst in einer öffentlichen Mitteilung vom 22.9.2015 auf „Auffälligkeiten“ bei Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 sowie darauf hingewiesen, dass bei diesem Motortyp Abweichungen zwischen den Prüfstandswerten und den Werten im realen Fahrbetrieb festgestellt worden seien.	30
Zudem hat sie veröffentlicht, welche vom W-Konzern hergestellten Fahrzeugtypen von der Problematik betroffen sind.	31
Die Beklagte hat aber nicht nur die Unregelmäßigkeiten bei Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 eingeräumt, sondern darüber hinaus 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.	32
Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Beklagte wegen der von ihr eingeräumten Verwendung einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware bei Motoren des Typs EA 189 unter Fristsetzung bis zum 7.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen, um schnellstmöglich sicherzustellen, dass eine Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge hergestellt wird.	33

Dieser Aufforderung ist die Beklagte auch hinreichend nachgekommen, indem sie dem Kraftfahrt-Bundesamt mit Schreiben vom 7.10.2015 einen Maßnahmenplan zur Herstellung eines regel- und zulassungskonformen Zustands der betroffenen Fahrzeuge vorgelegt hat.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat mit allgemein zugänglicher und gerichtsbekannter Pressemitteilung Nr. 25/2015 vom 8.10.2015 (https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2011_2015/2015/Allgemein/pm25_15_vw.html?nn=64) bestätigt, vom W-Konzern 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. 35

Auch aus dem allgemein zugänglichen und gerichtsbekannten Bericht der Untersuchungskommission W des Bundesverkehrsministeriums vom 22.4.2016 ergibt sich, dass die Beklagte der Aufforderung zur Vorlage eines Maßnahmen- und Zeitplans zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge fristgerecht nachgekommen ist. Danach hat der W-Konzern dem Kraftfahrt-Bundesamt mit Schreiben vom 7.10.2015 einen Maßnahmen- und Zeitplan vorgelegt, in dem er Maßnahmen zur Herstellung eines regel- und zulassungskonformen Zustands der betroffenen Fahrzeuge vorgeschlagen hat. 36

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat mit allgemein zugänglicher und gerichtsbekannter Internetveröffentlichung vom 16.10.2015 (https://www.kba.de/DE/Presse/Archiv/Abgasthematik/vw_inhalt.html?nn=646098) 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 Veröffentlichung, dass nunmehr unter Berücksichtigung des von der Beklagten am 7.10.2015 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. 37

Dass die mit dem Maßnahmenplan eingeleiteten Bemühungen der Beklagten, die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge herzustellen und damit die Folgen ihres Fehlverhaltens zu beseitigen, ernst gemeint waren, ergibt sich daraus, dass die Maßnahmen in der Folgezeit auch tatsächlich umgesetzt worden sind. Die Beklagte entwickelte für die EA-189-Motoren ein Software-Update, das erstmals am 27.1.2016 für das Modell VW B mit 2,0 l Hubraum vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegeben worden ist (vgl. https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Abgasthematik/uebersicht1.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Wie durch eine weitere Internetveröffentlichung des Kraftfahrt-Bundesamtes (https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Abgasthematik/uebersicht_betroffener_FzVarianten.html?nn=) bestätigt wird, hat die an eine Freigabe anschließende Rückrufaktion zur Folge, dass die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge hergestellt wird. Der Freigabe für den VW B folgten Freigaben für die weiteren EA-189-2,0-l-Motoren im Sommer 2016 und für die 1,6-l-Motoren im Herbst 2016. Auch für den hier streitgegenständlichen Fahrzeugtyp und ?motor war die Freigabe zum Kaufzeitpunkt bereits erfolgt. Nach der oben zitierten Übersicht sowie nach dem mit der Klageerwidern vorgelegten Bestätigungsschreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes ist sie für den VW U mit 2,0-l-TDI-Motor und 103 kW (Motorkennbuchstaben CCAB und CFFB) am 1.6.2016 erteilt worden. 38

Demgegenüber ist der Umstand, dass das Software-Update nach seiner Entwicklung und Freigabe noch in den betroffenen Fahrzeugen installiert werden musste, entgegen einer Entscheidung des OLG Brandenburg (3 U 89/19 v. 11.2.2020, Juris-Rn. 65) nicht von ausschlaggebendem Gewicht. Die Mitwirkung der Fahrzeughalter, die hierfür absehbar 39

erforderlich war, beschränkte sich auf ein kurzzeitiges Verbringen in eine Vertragswerkstatt der Beklagten bzw. des Fahrzeugherstellers, also auf eine bloße Lästigkeit. Die Beklagte konnte deshalb schon im Vorhinein davon ausgehen, dass die Fahrzeughalter diese Mitwirkung vornehmen würden und ihnen dies auch zumutbar sein werde.

Nach allem ist davon auszugehen, dass jedenfalls ab der Bestätigungsmitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 16.10.2015, nach der keine Stilllegungsgefahr mehr bestand, die besondere Verwerflichkeit des bisherigen Handelns der Beklagten beseitigt war. 40

bb) 41

Aus denselben Gründen wie zu aa) kann nicht mehr festgestellt werden, dass die Beklagte in Bezug auf künftige Fahrzeugkäufer noch damit rechnete und billigend in Kauf nahm, dass die von ihnen erworbenen Fahrzeuge mit einem Stilllegungsrisiko behaftet sein würden, die Käufer also einen Schaden in Gestalt einer ungewollten Verbindlichkeit erleiden würden. 42

cc) 43

Soweit demgegenüber in der obergerichtlichen Rechtsprechung auch für Fahrzeugkäufe nach dem 16.10.2015 das Fortbestehen der Sittenwidrigkeit und des Schädigungsvorsatzes angenommen wird, wird zur Begründung teilweise auch auf eine unzureichende Information der Beklagten gegenüber potenziellen Käufern abgestellt (OLG Hamm 13 U 149/18 v. 10.9.2019, Juris-Rn. 65 f., 80), wie dies im vorliegenden Fall auch die Berufung geltend macht. Die besondere Verwerflichkeit und der Schädigungsvorsatz entfallen aber nicht deswegen, weil von einer Informiertheit des konkreten Käufers auszugehen ist, sondern, wie ausgeführt, aufgrund des Verhaltens der Beklagten, durch das sie das Stilllegungsrisiko für künftige Käufer beseitigt hat. 44

dd) 45

An der Beurteilung würde es auch nichts ändern, wenn mit einem Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung – der der Senat nicht folgt, vgl. unten 2. a) – die besondere Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten darin zu sehen sein sollte, dass sie eine Täuschung im Rechtssinne gegenüber den Endkunden verübt hätte. Denn die als täuschende Erklärung zu bewertende Handlung der Beklagten läge danach in dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs. Das Inverkehrbringen könnte dem Kläger frühestens bei seinen Kaufverhandlungen, als er erstmals mit dem konkreten Fahrzeug in Kontakt kam, zur Kenntnis gelangt sein. Erst dann wäre ihm die täuschende Erklärung zugegangen, die Täuschung also ihm gegenüber bewirkt worden. Ob die bis dahin erfolgten Maßnahmen der Beklagten ausgereicht hätten, um den Täuschungscharakter der Erklärung vollständig – etwa im strafrechtlichen Sinne eines Rücktritts vom beendeten Versuch – zu beseitigen, mag dahinstehen. Jedenfalls hätten sie ausgereicht, um den Unwertgehalt der Täuschung unter das Maß abzusenken, das eine Beurteilung als besonders verwerflich rechtfertigen würde. 46

ee) 47

Ob das Software-Update und die technischen Begleitmaßnahmen ihrerseits zu Nachteilen an dem Fahrzeug wie z. B. einer negativen Beeinflussung des Fahrverhaltens, des Verbrauchs oder des Verschleißes führen, bedarf keiner weiteren Aufklärung. Denn selbst wenn das der Fall sein sollte, würde das an der Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit des Autos und damit dem Wegfall des Stilllegungsrisikos nichts ändern. Verbleiben würde allenfalls ein Zustand, der möglicherweise in dem vertragsrechtlichen Verhältnis zwischen dem Kläger und seinem 48

Verkäufer als Sachmangel gemäß § 434 BGB zu qualifizieren wäre. Das bloße Inverkehrbringen eines mit einem „einfachen“ Sachmangel behafteten Produkts kann aber nicht als besonders verwerfliches Verhalten des Produktherstellers angesehen werden. Das gilt umso mehr, als kein Anhaltspunkt bestünde, dass der Hersteller den Sachmangel, also die etwaigen Nachteile durch das Software-Update, vorsätzlich herbeigeführt haben könnte.	
Auch wenn das Software-Update eine andersartige Abschalteneinrichtung wie z. B. ein sog. Thermofenster beinhalten sollte, würde das wegen der Billigung durch das Kraftfahrt-Bundesamt am Wegfall des Stilllegungsrisikos für einen künftigen Käufer nichts ändern.	49
2.	50
Auch ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 263 StGB steht dem Kläger nicht zu. Einen Betrug hat die Beklagte ihm gegenüber nicht begangen.	51
a)	52
Es dürfte schon an einer Täuschung des Klägers durch die Beklagte fehlen (vgl. bereits Senat, 19 U 387/19 v. 15.5.2020; 19 U 689/19 v. 12.5.2020; 19 U 192/19 v. 28.4.2020; 19 U 425/19 v. 6.3.2020; 19 U 230/19 v. 3.3.2020; 19 U 292/19 v. 24.1.2020).	53
Eine Täuschung der Endkunden durch das Inverkehrbringen von mit einer Manipulationssoftware versehenen Fahrzeugen wird zwar von einem Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung mit der Begründung bejaht, mit dem Inverkehrbringen gebe der Hersteller konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz der Fahrzeuge entsprechend ihrem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig sei und die Fahrzeuge insbesondere über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügten (z. B. OLG Hamm 13 U 149/18 v. 10.9.2019, Juris-Rn. 45 m. w. N.).	54
Der Senat hält hingegen für fraglich, ob dem tatsächlichen Akt des Inverkehrbringens ein derartiger Erklärungswert, der wegen des Charakters des Betruges als Kommunikationsdelikt erforderlich ist (Münchener Kommentar/Hefendehl, StGB, 3. Aufl. 2019, Rn. 102 zu § 263), beigemessen werden kann. Liegt kein kommunikativer Akt vor, sondern nur eine schlichte Manipulation an Objekten oder eine Tatsachenveränderung, so ist ein betrugsrelevantes Täuschungsverhalten zu verneinen, selbst wenn die Vorstellung eines anderen unrichtig wird (Beck'scher Online-Kommentar/Beukelmann, StGB, Stand 1.11.2019, Rn. 10 zu § 263). Auch für eine konkludente Täuschung durch irreführendes Verhalten ist erforderlich, dass dieses Verhalten nach der Verkehrsanschauung eben als stillschweigende Erklärung zu verstehen ist (BGH 4 StR 439/00 v. 26.4.2001, Juris-Rn. 10; Schönke/Schröder/Perron, StGB, 30. Aufl. 2019, Rn. 12 zu § 263).	55
Soweit in bestimmten Handlungen die stillschweigende Erklärung erblickt wird, keine Manipulationen vorgenommen zu haben oder zu beabsichtigen, wie z. B. beim Abschluss einer Wette eine Erklärung des Inhalts, den Ausgang des gewetteten Ereignisses nicht durch Bestechung, Doping o. Ä. beeinflusst zu haben (BGH 4 StR 125/12 v. 20.12.2012, Juris-Rn. 30; 3 StR 313/79 v. 19.12.1979, Juris-Rn. 6), sind die dortigen Umstände mit denen der vorliegenden Fallkonstellation nicht vergleichbar:	56
Zum einen erfolgt die betreffende Handlung – dort das Wettangebot – unmittelbar und zielgerichtet gegenüber dem Getäuschten selbst. Demgegenüber gelangt die tatsächliche Handlung des Inverkehrbringens von Fahrzeugen durch den Hersteller als solche nicht zur Kenntnis der Endkunden. Die Identität des Abnehmers ist dem Hersteller zu diesem Zeitpunkt	57

oftmals noch gar nicht bekannt, erst recht nicht die Identität späterer Gebrauchtkaufes. Es besteht auch kein kommunikativer Kontakt zwischen dem Hersteller und den späteren Erwerbern. Erst im Rahmen seines Kaufabschlusses erfährt der jeweilige Erwerber von der Identität des konkreten Fahrzeugs und damit (lediglich) zwangsläufig von dem Umstand, dass es von dem Hersteller in Verkehr gebracht worden ist.	
Zum zweiten geschieht in den Wettfällen das Handeln im Rahmen oder zumindest in Anbahnung einer vertraglichen Beziehung zu dem Getäuschten, während zwischen einem Fahrzeughersteller und den späteren Erwerbern eine Vertragsbeziehung weder zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens besteht noch später begründet wird.	58
Soweit auf eine Täuschung durch Unterlassen, also durch Verschweigen der erfolgten Manipulation, abgestellt werden könnte, dürfte es an einer rechtlichen Einstandspflicht für den Nichteintritt eines Betrugserfolges, also an einer sog. Garantenstellung gemäß § 13 StGB, fehlen.	59
Eine Garantenstellung aufgrund rechtswidrigen Vorverhaltens (sog. Ingerenz) dürfte durch den Verstoß des Fahrzeugherstellers gegen Emissions- bzw. Zulassungsvorschriften nicht zu begründen sein. Hierfür müsste die verletzte Rechtsnorm nämlich gerade dem Schutz des auch durch die Strafnorm – hier § 263 StGB – geschützten Rechtsguts zu dienen bestimmt sein (Beck'scher Online-Kommentar/ Heuchemer Rn. 70 zu § 13; Schönke/Schröder/Bosch Rn. 35a zu § 13). Die Emissions- und Zulassungsvorschriften dienen jedoch öffentlichen Interessen und nicht dem Schutz von Individualrechtsgütern der Endkunden (OLG Braunschweig 7 U 134/17 v. 19.2.2019, Juris-Rn. 172).	60
b)	61
Auch für den Tatbestand des § 263 StGB kann das Vorliegen einer Täuschung aber im Ergebnis dahingestellt bleiben.	62
Für einen Betrug würde es nämlich jedenfalls auch an der Absicht der Beklagten fehlen, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, der die unmittelbare Kehrseite eines dem Kläger zugefügten Vermögensschadens bilden würde (sog. Stoffgleichheit, BGH 2 StR 332/02 v. 4.12.2002, Juris-Rn. 6).	63
Ein Vermögensschaden des Klägers hätte nur in der Eingehung und nachfolgenden Erfüllung der Kaufpreisverbindlichkeit gegenüber dem Händler liegen können, von dem er das Fahrzeug erworben hat.	64
Durch diesen Vorgang konnte die Beklagte keinen eigenen Vermögensvorteil erlangen. Deshalb kann sie auch nicht im Vorhinein die Absicht gehabt haben, einen solchen zu erlangen.	65
Es ist auch kein Anhaltspunkt dafür ersichtlich, dass die Beklagte die Absicht einer Bereicherung des Händlers (sog. drittnütziger Betrug) gehabt haben könnte. Ob als solcher Anhaltspunkt im Falle eines Neuwagengeschäfts das Absatzinteresse des Herstellers genügen würde, kann hier dahingestellt bleiben. Denn der Kläger hat das Auto als Gebrauchtwagen erworben. Zum Zeitpunkt seines Kaufs war deshalb das Absatzinteresse bezüglich dieses Autos schon befriedigt.	66
3.	67
	68

Die Voraussetzungen sonstiger Anspruchsgrundlagen werden vom Kläger selbst nicht vorgetragen und wären auch nicht gegeben (vgl. OLG Braunschweig 7 U 134/17 v. 19.2.2019, Juris-Rn. 77-159).

4.	69
Die geltend gemachten Nebenfolgen sind damit ebenfalls nicht gerechtfertigt.	70
Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 97 Abs. 1, 708 Nr. 10, 711, 543 Abs. 2 ZPO. Die grundsätzliche Bedeutung der Sache ergibt sich aus den abweichenden obergerichtlichen Entscheidungen zur Haftung gegenüber Erwerbern nach dem 16.10.2015.	71