Oberlandesgericht Hamm, 7 U 92/19

Datum:	17.03.2020
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	7. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	7 U 92/19
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2020:0317.7U92.19.00

Vorinstanz:	Landgericht Bielefeld, 7 O 163/18
Schlagworte:	konkludente Täuschung; Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit; Kausalität; Anscheinsbeweis; Indizienbeweis; innere Tatsache
Normen:	BGB §§ 826, 249; ZPO § 286

Leitsätze:

Zum Erfordernis der haftungsbegründenden Kausalität zwischen konkludenter Täuschung und Schaden in Form der Eingehung eines ungewollten subjektiv nachteiligen Vertrages.

Feststellung einer inneren Tatsache (hier: ungewollter Vertragsschluss) im Wege des Indizienbeweises nach dem Maßstab des § 286 ZPO.

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird – unter Zurückweisung der Berufung des Klägers – das am 22.03.2019 verkündete Urteil des Einzelrichters der 7. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld (7 O 163/18) abgeändert.

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von

110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Gründe 1

I. 2

Der Kläger begehrt von der Beklagten als Herstellerin Schadensersatz im Zusammenhang mit dem durch Bestellung vom 30.06.2015 erfolgten Erwerb eines mit dem Motor X1 EU5 ausgestatteten und vom sog. „Abgasskandal“ betroffenen Gebrauchtwagens ZZ1. 3

Auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils wird zunächst wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes bis zum Abschluss der ersten Instanz einschließlich der gestellten Anträge gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO Bezug genommen. 4

Ergänzend hat der Senat folgende Feststellungen getroffen: 5

Die aktuelle Laufleistung betrug Stand 16.03.2010 insgesamt 110.197 km. Der Hin- und Rückweg des Klägers von seinem Wohnort in C zum Oberlandesgericht Hamm anlässlich des Senatstermins am 17.03.2020 beträgt insgesamt etwa 200 km. 6

Der Rechtschutzversicherer des Klägers hat die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten gezahlt und den Kläger mit Schreiben vom 30.04.2018 ermächtigt, diese im Klageverfahren im eigenen Namen und zur Zahlung an sich geltend zu machen. 7

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Landgericht Bielefeld die Beklagte verurteilt, an den Kläger 19.698,70 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30.06.2015 Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs ZZ1, Fahrzeugident.-Nr. 123, zu zahlen. Zudem wurde festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des vorbezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet. Die Beklagte wurde des Weiteren verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.358,86 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.05.2018 zu zahlen. Es wurde festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger alle künftigen Schäden, welche ursächlich mit dem Kaufvertrag über das vorgenannte Fahrzeug zusammenhängen, zu ersetzen. Im Übrigen wurde die Klage abgewiesen. 8

Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, dem Kläger stehe ein Schadenersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB zu. Die Beklagte habe mit dem Inverkehrbringen des Motors unter Verschweigen der installierten Motorsteuersoftware schädigend im Sinne des § 826 BGB gehandelt. Der Kläger habe einen Schaden erlitten. Der Kaufvertrag stelle eine ungewollte Verbindlichkeit dar. Bei lebensnaher Betrachtung würde kein informierter und wirtschaftlich denkender Mensch ein Fahrzeug mit einer solchen Software erwerben, die unterschiedliche Abgasrückführungsmodi für den Prüfstand und den realen Fahrbetrieb aufweise und deren Zulässigkeit zweifelhaft sei. Der Kläger habe glaubhaft bestätigt, dass er das Fahrzeug in Kenntnis des tatsächlichen Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis nicht erworben hätte. 9

Die Schädigung sei auch sittenwidrig, weil die Beklagte im eigenen Profitinteresse mit der serienmäßig verbauten Motorsteuersoftware die gesetzlichen Abgaswerte außer Acht gelassen und ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber Aufsichtsbehörden und Verbrauchern geschaffen habe. 10

11

Die schädigende Handlung sei der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Es sei davon auszugehen, dass die Entwicklung und der Einsatz der Software den Vorstandsmitgliedern der Beklagten bekannt gewesen und entweder von ihnen selbst veranlasst oder zumindest gebilligt und mitgetragen worden seien. Die Darlegungs- und Beweislast trage insofern der Kläger, die jedoch den ihm zumutbaren Vortrag erbracht habe. Die Beklagte habe diesen Vortrag nicht hinreichend substantiiert und nicht ihrer sekundären Darlegungslast entsprechend bestritten. Die gesetzlichen Vertreter hätten auch vorsätzlich und in Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände gehandelt; die Software sei bewusst verschleiert und die entsprechende Täuschung der Verbraucher jedenfalls billigend in Kauf genommen worden.

Der Schadensersatzanspruch sei auf das negative Interesse gerichtet. Der Kläger sei so zu stellen, als sei er den Kaufvertrag nicht eingegangen. Der Kaufpreis sei gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs zurückzuzahlen. Im Wege der Vorteilsausgleichung seien die durch den Kläger gezogenen Nutzungen anzurechnen. Diese hat das Landgericht ausgehend von einer Gesamtlaufleistung von 300.000 Euro abzüglich der Laufleistung bei Fahrzeugübergabe an den Kläger von 13.482 km anhand der durch den Kläger gefahrenen Kilometer zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung und des Bruttokaufpreises von 26.950 Euro auf 7.251,30 Euro geschätzt (§ 287 ZPO). 12

Es bestehe ein Anspruch auf Verzugszinsen seit Kaufpreiszahlung, weil aufgrund der vorsätzlichen unerlaubten Handlung besondere Umstände im Sinne des § 286 Abs. 2 Nr. 4 BGB gegeben seien, die einen Verzug ohne Mahnung ab dem schädigenden Ereignis rechtfertigten. 13

Der Annahmeverzug der Beklagten mit der Rücknahme des Fahrzeugs sei festzustellen, in dem sich diese spätestens mit der Stellung des Klageabweisungsantrages befinde. 14

Die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten seien als Teil des Schadens (§ 249 BGB) ausgehend von einem Streitwert von bis zu 30.000 Euro und einer 1,3 Geschäftsgebühr (§§ 13, 14 Nr. 2300 VV RVG) an den Kläger nebst Verzugszinsen seit der außergerichtlichen Zahlungsaufforderung zu zahlen. 15

Die Feststellungsklage im Hinblick auf den Ersatz weiterer Schäden sei zulässig und begründet, weil der Eintritt weiterer Schäden, z.B. infolge von Steuernachzahlungen jedenfalls nicht ausgeschlossen sei. 16

Hiergegen richten sich die wechselseitigen Berufungen der Parteien. 17

Der Kläger ist der Ansicht, dass der Wert der aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen nicht zu berücksichtigen sei, weil dies unbillig und mit dem Grundgedanken des § 826 BGB unvereinbar sei. Insofern bestünden auch Wertungswidersprüche zum Verbrauchsgüterkauf (§ 475 Abs. 3 S. 1 BGB), zu § 817 S. 2 BGB im Rahmen des Bereicherungsrechts, zum Eigentümerbesitzerverhältnis, in dem der gutgläubige Besitzer im Gegensatz zum bösgläubigen schutzwürdig sei, sowie zum Aufrechnungsverbot des § 393 BGB bei vorsätzlicher unerlaubter Handlung. Das Verbot des Handels ohne Typengenehmigung verliere entgegen dem Grundsatz des „effet utile“ (Art. 4 Abs. 3 EUV) an Durchschlagskraft. 18

Hilfsweise beruft er sich darauf, dass jedenfalls die durch das Landgericht nach § 287 ZPO getroffene Schätzung unzutreffend sei. Es sei eine Gesamtlaufleistung von 350.000 km zugrunde zu legen, ggf. sei hierzu ein Sachverständigengutachten einzuholen. 19

20

Der Kläger ist der Ansicht, dass Verzugszinsen ab Kaufvertragsdatum auf den gesamten Kaufpreis zu zahlen seien.

Der Kläger beantragt, 21

das Urteil teilweise abzuändern und 22

die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger weitere 4.478,34 Euro nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz auf 7.251,30 Euro seit dem 30.06.2015 zu zahlen. 23

Die Beklagte beantragt, 24

das Urteil im Umfang der Beschwer der Beklagten abzuändern und die Klage abzuweisen 25

sowie 26

die Berufung des Klägers zurückzuweisen. 27

Der Kläger beantragt, 28

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen. 29

Die Beklagte führt zur Begründung ihrer Berufung unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags insbesondere aus, dass das Landgericht zu Unrecht vom Vorliegen eines vorsätzlichen sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten, insbesondere einer beabsichtigten manipulativen Beeinflussung der Kaufentscheidung des Klägers durch die – am Kaufvertrag unbeteiligte – Beklagte ausgegangen sei. Die Verwendung der Software sei kein kommunikativer Akt und damit keine Täuschung sowie auch nicht sittenwidrig, zumal sie für den Kläger nicht mit negativen Folgen verbunden sei. 30

Zudem habe das Landgericht im Hinblick auf den Vorsatz bezüglich der sittenwidrigen Schädigung die Voraussetzungen der sekundären Darlegungslast verkannt. 31

Das Landgericht sei unzutreffend und unter Übergehung des Vortrags und Beweisangebotes der Beklagten vom Vorliegen eines nachteiligen Vertragsschlusses ausgegangen. Das Softwareupdate habe keine negativen Folgen und das Fahrzeug hierdurch keinen Wertverlust erlitten. Auch im Falle der normativen Korrektur der Differenzhypothese fehle ein Schaden. Eine Zweckverfehlung liege nicht vor, weil der Kläger das Fahrzeug bis heute ohne Einschränkungen habe nutzen können und auch tatsächlich genutzt habe. 32

Das Landgericht sei zudem zu Unrecht und ohne ausreichende Begründung vom Vorliegen der Kausalität zwischen der angeblich sittenwidrigen Handlung und dem Vertragsschluss ausgegangen. Der Verweis auf die allgemeine Lebenserfahrung sei unzureichend, zumal das Fahrzeug durchweg in der zutreffenden Emissionsklasse EU5 eingeordnet gewesen sei. Die Darlegungs- und Beweislast für die Kausalität liege, ohne dass Beweiserleichterungen oder eine Vermutung eingriffen, in jedem Einzelfall beim jeweiligen Käufer. Im Falle des Klägers lasse sich aus seiner persönlichen Anhörung nicht ableiten, dass die NOx-Werte Einfluss auf die Kaufentscheidung gehabt hätten. Da es sich um ein Gebrauchtfahrzeug gehandelt habe, sei ohnehin fernliegend, dass Werbeaussagen des Herstellers maßgeblich für die Kaufentscheidung gewesen seien. 33

Wegen der weiteren Einzelheiten des jeweiligen Berufungs- und Erwiderungsvortrags wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien Bezug genommen. 34

Der Senat hat den Kläger gemäß § 141 ZPO persönlich angehört. Wegen des Inhalts und des Ergebnisses der Anhörung wird auf den Berichterstattervermerk zum Senatstermin vom 17.03.2020 (Anlage zum Protokoll, Bl. 478 d.A.) verwiesen. 35

II. 36

Die Berufung des Klägers ist zulässig, aber unbegründet. Die zulässige Berufung der Beklagten ist begründet. 37

Eine Berufung ist begründet, wenn das Urteil des Landgerichts auf Rechtsfehlern beruht oder wenn die gemäß §§ 529, 531 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine andere – für den jeweiligen Berufungsführer günstigere – Entscheidung rechtfertigen. 38

Dies ist hier aufgrund der bindenden Feststellungen des Landgerichts und den ergänzenden Feststellungen des Senats zugunsten der Beklagten der Fall. Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Schadensersatz und die geltend gemachten Nebenforderungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des streitgegenständlichen PKW ZZ1 zu. 39

1. 40

Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 826, 31 BGB. 41

Nach der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Hamm und einer Vielzahl weiterer Obergerichte kann dem Käufer eines vom sogenannten "Dieselskandal" betroffenen Fahrzeugs ein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB auf Erstattung des für den Erwerb aufgewendeten Kaufpreises (unter Anrechnung seiner Nutzungsvorteile) wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung zustehen, sofern er durch die heimliche Verwendung einer als unzulässigen Abschalteinrichtung zu qualifizierenden Software zu einem Vertragsschluss veranlasst worden ist, den er in Kenntnis der möglichen Konsequenzen der Software für die straßenverkehrsrechtliche Zulassung des Fahrzeugs nicht abgeschlossen hätte (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - 13 U 149/18, juris; OLG Hamm, Urteil vom 21. Januar 2020 – 13 U 476/18 –, Rn. 11, juris). 42

Jedoch gibt es für einen solchen Anspruch keinen Automatismus, der durch den schlichten Erwerb eines vom sog. Diesel-Skandal betroffenen Fahrzeugs ausgelöst wird. Im Falle des Klägers konnte die seinerseits nach dem Maßstab des § 286 ZPO darzulegende und zu beweisende Kausalität zwischen der sittenwidrigen Täuschung und seinem Kaufentschluss nicht festgestellt werden. Soweit des Weiteren auch ein Anspruchsuntergang aufgrund einer Erfüllungswirkung infolge der Akzeptanz des Softwareupdates in Betracht kommt, kam es hierauf letztlich nicht mehr an. Im Einzelnen: 43

a) 44

Der Kläger hat die erforderliche haftungsbegründende Kausalität zwischen der Täuschung und dem Eintritt eines subjektiven Schadens nicht bewiesen. Der Senat vermochte nicht die erforderliche, vernünftige Zweifel ausschließende Überzeugung zu gewinnen, dass der Kläger den Kaufvertrag über den streitgegenständlichen ZZ1 ohne Täuschung der Beklagten nicht abgeschlossen hätte und ihm täuschungsbedingt durch den Abschluss des Vertrages ein Schaden entstanden ist. 45

aa) 46

47

Der Senat unterstellt mit der überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung ein haftungsbegründendes Verhalten der Beklagten.

Die Sittenwidrigkeit und Verwerflichkeit eines Verhaltens kann sich im Rahmen des § 826 BGB auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 16, juris). In der obergerichtlichen Rechtsprechung wird in den Fällen des sog. „Abgasskandals“ ein haftungsbegründendes Verhalten der Beklagten darin gesehen, dass im Inverkehrbringen der mit manipulierter Software ausgestatteten Fahrzeuge eine konkludente Täuschung des Käufers liegt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 – I-13 U 149/18 –, Rn. 44 - 45, juris). Mit dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs gebe ein Hersteller konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz dieses Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist, d.h. insbesondere, dass das Fahrzeug über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 – I-13 U 149/18 –, Rn. 44 - 45, juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5. März 2019, 13 U 142/18, Rn. 11, juris; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019, 5 U 1318/18, juris Rn. 22, juris). Daran fehle es in Bezug auf den (auch streitgegenständlich verbauten) Motor des Typs X1 EU5, weil die Manipulationen an der Motorsteuerungssoftware als verbotene Abschalteinrichtung zu qualifizieren seien, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) 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 zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge. Dies habe zur Folge, dass ohne das Aufspielen des später von der Beklagten entwickelten Software-Updates – zumindest latent - ein Widerruf der Typengenehmigung und eine damit einhergehende Stilllegung des Fahrzeuges gedroht hätten (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 – I-13 U 149/18 –, Rn. 44 - 45, juris). 48

bb) 49

Die Eingehung eines ungewollten Vertrages, hier des Kaufvertrages über den streitgegenständlichen Pkw ZZ1, kann unter bestimmten Voraussetzungen einen (ersatzfähigen) Schaden darstellen. 50

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Vielmehr ist auch dann, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Bejahung eines Vermögensschadens auf einer anderen Beurteilungsgrundlage nicht von vornherein ausgeschlossen. Die Differenzhypothese muss stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Erforderlich ist also eine wertende Überprüfung des anhand der Differenzhypothese gewonnenen Ergebnisses gemessen am Schutzzweck der Haftung und an der Ausgleichsfunktion des Schadensersatzes (vgl. BGH, Beschluss vom 9. Juli 1986 - GSZ 1/86, Rn. 26, juris; BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 - VI ZR 192/06, Rn. 21, juris; BGH, Urteil vom 21. Dezember 2004 - VI ZR 306/03, Rn. 16, juris). 51

Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Deshalb kann jemand auch bei objektiver 52

Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung einen Vermögensschaden erleiden. Aus dieser subjektbezogenen und den Schutzzweck der Haftung sowie die Ausgleichsfunktion des Schadensersatzes berücksichtigenden Betrachtung folgt grundsätzlich, dass auch allein die Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung einen zu ersetzenden Schaden darstellt, wenn der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte und dessen Leistungsgegenstand für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (vgl. BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14, Rn. 17 f., juris, m.w.N.; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. August 2019 – 2 U 94/18 –, Rn. 41, juris).

Im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer "ungewollten" Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (vgl. BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 –, Rn. 19, juris, m.w.N.; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. August 2019 – 2 U 94/18 –, juris). 53

In den Fällen des sog. „Abgasskandals“ kann sich die subjektive Nachteiligkeit des damit auch ungewollten Fahrzeugkaufvertrages insbesondere daraus ergeben, dass dieses durch die vorhandene Abgasmanipulationssoftware zum Kaufzeitpunkt mit einem Mangel behaftet war. 54

Nach Maßgabe des Hinweisbeschlusses des Bundesgerichtshofs (BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, juris, Leitsätze Ziff. 1a und 1b) ist ein Fahrzeug nicht frei von Sachmängeln, wenn bei Übergabe an den Käufer eine - den Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduzierende - Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG installiert ist, die gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG unzulässig ist (so auch OLG Celle, Beschluss vom 29. April 2019 – 7 U 159/19 –, Rn. 11, juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. März 2019 – 16 U 146/18 –, juris). Der Mangel in Form der fehlenden Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB beruht danach darauf, dass die – zumindest latente – Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde (§ 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) besteht und somit bei Gefahrübergang der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet ist (BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, juris, Leitsätze Ziff. 1a und 1b; so auch OLG Celle, Beschluss vom 29. April 2019 – 7 U 159/19 –, Rn. 11, juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. März 2019 – 16 U 146/18 –, juris). 55

Übertragen auf den Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB können davon ausgehend eine subjektive Nachteiligkeit des Kaufvertrages und eine fehlende volle Brauchbarkeit der Kaufsache für den Erwerber insbesondere in Betracht kommen, wenn der Käufer wegen der Manipulationssoftware eine Betriebsuntersagung fürchtet. In diesem Sinne wäre der Leistungsgegenstand (Fahrzeug) für die Zwecke des Käufers nicht voll brauchbar. 56

cc) 57

Die (hier unterstellte) mit dem Inverkehrbringen einhergehende konkludente Täuschung der Beklagten (denn eine solche und nicht das Inverkehrbringen als solches ist haftungsbegründend) und die Eingehung des etwaig ungewollten subjektiv nachteiligen Vertrages durch den Kläger müssen demnach kausal miteinander verknüpft sein. Die 58

Kausalität muss der Kläger darlegen und nach dem Maßstab des § 286 Abs. 1 ZPO beweisen. Dies ist ihm jedoch nicht zur Überzeugung des Senats gelungen.

Bei der Kausalität zwischen der Täuschung und der Eingehung eines „ungewollten“ und subjektiv nachteiligen Vertrages geht es um die Feststellung einer inneren Tatsache im Wege des Indizienbeweises (vgl. hierzu BGH, Urteil v. 05.03.2009 – III ZR 17/08 – juris unter Rn 21). Auf das Vorliegen innerer, dem Beweis nur eingeschränkt zugänglicher Tatsachen kann nur mittelbar aus in der Regel auf äußeren Tatsachen basierenden Indizien geschlossen werden. Daher ist erforderlich, aber auch ausreichend, dass der Getäuschte Umstände darlegt, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein konnten, und dass die arglistige Täuschung nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts Einfluss auf diese Entschließung hat (vgl. BGH, Urteil v. 12.05.1995, V ZR 34/94, juris Rn. 17). 59

Die für den Vertragsschluss bedeutsamen Umstände stellen mehr oder weniger gewichtige Beweisanzeichen dar, die jedoch eine Gesamtwürdigung nicht entbehrlich machen und nicht schematisch im Sinne einer vom anderen Teil zu widerlegenden Vermutung angewandt werden dürfen. Die subjektiven Voraussetzungen gesetzlicher Tatbestände hat der Tatrichter gemäß § 286 ZPO unter Würdigung aller maßgeblichen Umstände des Einzelfalls auf der Grundlage des Gesamtergebnisses der Verhandlung und einer etwaigen Beweisaufnahme zu prüfen (vgl. BGH, Urteil vom 14. Juli 2016 – IX ZR 188/15 –, Rn. 12, juris BGH, Urteil vom 13. August 2009 - IX ZR 159/06, WM 2009, 1943 Rn. 8; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 08. Dezember 2017 – 15 U 37/16 –, Rn. 25, juris). Entscheidend ist die Werthaltigkeit der Beweisanzeichen in der Gesamtschau, nicht die isolierte Würdigung der einzelnen Umstände (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 01. August 2017 – 9 U 59/16 –, Rn. 22, juris; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 08. Dezember 2017 – 15 U 37/16 –, Rn. 25, juris). 60

Eine Überzeugungsbildung im Sinne des § 286 Abs. 1 ZPO setzt nicht immer eine mathematisch lückenlose Gewissheit voraus. Selbst nach dem strengen Maßstab des § 286 ZPO bedarf es keines naturwissenschaftlichen Kausalitätsnachweises und auch keiner an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit, vielmehr genügt ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewissheit, der verbleibenden Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (st. Rspr., vgl. BGH, Urteil vom 01. Oktober 2019 – VI ZR 164/18 –, Rn. 8, juris, m.w.N., BGH, Urteil vom 4. November 2003 - VI ZR 28/03, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 14. Januar 1993 – IX ZR 238/91 –, Rn. 16, juris; OLG Hamm, Urteil vom 01. August 2017 – 9 U 59/16 –, Rn. 21, juris). 61

In der Aufforderung zur lebensnahen Würdigung vorhandener Beweisanzeichen liegt jedoch keine Absenkung des erforderlichen Beweismaßes der vollen Überzeugung. Der Tatrichter muss aufgrund der Beweisaufnahme entscheiden, ob er eine Behauptung für wahr oder nicht für wahr hält; er darf sich nicht mit einer bloßen, wenn auch erheblichen Wahrscheinlichkeit begnügen (vgl. BGH, Urteil vom 01. Oktober 2019 – VI ZR 164/18 –, Rn 9, juris, m.w.N.; OLG Hamm, Urteil vom 01. August 2017 – 9 U 59/16 –, Rn. 23, juris; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 08. Dezember 2017 – 15 U 37/16 –, Rn. 26, juris). 62

§ 286 ZPO stellt dabei nur darauf ab, ob der Tatrichter selbst die Überzeugung von der Wahrheit einer Behauptung gewonnen hat. Diese persönliche Gewissheit ist für die Entscheidung notwendig, und allein der Tatrichter hat die Entscheidung zu treffen, ob er die an sich möglichen Zweifel überwinden und sich von einem bestimmten Sachverhalt als wahr überzeugen kann. Eine von allen Zweifeln freie Überzeugung setzt das Gesetz dabei wie ausgeführt nicht voraus. Insofern kann die objektiv erhebliche Wahrscheinlichkeit eines bestimmten Geschehens zwar im Einzelfall zur Begründung der persönlichen Gewissheit des 63

Tatrichters ausreichen, wenn dieser an sich mögliche Zweifel überwindet. Von der Erlangung der persönlichen Gewissheit des Richters von der Wahrheit darf jedoch nicht abgesehen werden (vgl. BGH, Urteil vom 01. Oktober 2019 – VI ZR 164/18 –, Rn. 7 - 9, juris; BGH, Urteil vom 16. April 2013 - VI ZR 44/12, NJW 2014, 71 Rn. 7; BGH, Urteil vom 17. Februar 1970 - III ZR 139/67, Rn. 72, juris). Hält der Tatrichter ein bestimmtes Geschehen selbst nur für hinreichend oder überwiegend wahrscheinlich, ohne sich dessen gewiss zu sein, kann dies für eine Überzeugungsbildung nur im Rahmen des - hier jedoch nicht anwendbaren - § 287 ZPO genügen (vgl. BGH, Urteil vom 01. Oktober 2019 – VI ZR 164/18 –, Rn. 9, juris, m.w.N.).

Hier vermag sich der Senat nach den vorgenannten Maßstäben bei einer Gesamtschau aus den objektiven Umständen des Einzelfalles sowie dem Vortrag und dem Ergebnis der persönlichen Anhörung des Klägers die zweifelsfreie Überzeugung von der erforderlichen Kausalität nicht zu bilden. 64

Im Grundsatz hält es der Senat – wie auch das Landgericht angenommen hat – für lebensnah, dass ein Kunde ein Fahrzeug mit der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware nicht erwerben würde, wenn er vor dem Kauf darauf hingewiesen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform ist und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung durch das Kraftfahrtbundesamt bis hin zum Entzug der Betriebserlaubnis rechnen müsse. Die berechtigten Erwartungen eines Käufers eines Fahrzeugs gehen nämlich grundsätzlich dahin, dieses uneingeschränkt im Straßenverkehr nutzen zu können, ohne dass jederzeit eine Betriebsbeschränkung oder sogar eine Betriebsuntersagung droht (so auch: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. August 2019 – 2 U 94/18 –, Rn. 42 - 44, juris). 65

Einschränkend ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich das Absehen vom Kauf auch bei Kenntnis von der Abgasmanipulation nicht grundsätzlich als alternativlos darstellt(e); denn es lag letztlich „nur“ ein Sachverhalt (im rechtlichen Sinne einer „Mangelanlage“, eines Grundmangels) vor, der erst in Verbindung mit weiteren Umständen (vor allem einer Entscheidung beziehungsweise Äußerung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde) dazu führen konnte, dass die Zulassungsbehörde eine Betriebsuntersagung oder – beschränkung nach § 5 Abs. 1 FZV vornahm, weil das Fahrzeug wegen der gegen Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 verstoßenden Abschalteinrichtung nicht dem genehmigten Typ (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FZV) entsprach (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, NJW 2019, 1133, beck-online unter Rn. 20). Angesichts der Vielzahl möglicher Beweggründe (Ausstattung, Laufleistung, Verbrauch etc.) und Abwägungen bei der Entscheidung über den Kauf eines bestimmten Fahrzeugs einerseits und andererseits dem Umstand, dass im Hinblick auf die durch die Beklagte verbaute Motorsteuerungssoftware nicht zwingend von einer Stilllegung der Fahrzeuge auszugehen war, weil dem Kraftfahrtbundesamt neben der Stilllegung der Fahrzeuge durch Widerruf der Typengenehmigung gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV auch mildere Mittel wie die Anordnung von Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV zur Verfügung standen, bestand auch die ebenfalls nicht völlig lebensfremde Entscheidungsalternative, darauf zu setzen, dass insbesondere aufgrund der Vielzahl der betroffenen Fahrzeuge eben keine Stilllegung, sondern – wie tatsächlich erfolgt – lediglich der Erlass von Nebenbestimmungen erfolgen werde, und das Fahrzeug im Hinblick auf andere, als vorteilhaft bewertete Eigenschaften dennoch zu erwerben. Tatsächlich hat die Beklagte auch nach Bekanntwerden des sog. Dieselskandals unstreitig weiterhin Fahrzeuge verkauft und haben sich demnach Käufer(innen) gefunden, die trotz Kenntnis von der Manipulationssoftware zum Erwerb eines betroffenen Fahrzeugs bereit gewesen sind. 66

67

Selbst wenn man dennoch, wie es der Einschätzung des Senats entspricht, eine grundsätzliche Wahrscheinlichkeit dafür annimmt, dass ein Käufer bei Kenntnis von der Motorsteuerungssoftware im Zweifel von einem Kauf abgesehen hätte, kann von einer Überprüfung der konkreten Kausalität auf den Willensentschluss des Käufers im Einzelfall nicht abgesehen werden (vgl. BGH, Urteil vom 04. Juni 2013 – VI ZR 288/12 –, Rn. 25, juris).

Aus den Erklärungen des Klägers im Rahmen seiner persönlichen Anhörung in erster Instanz und im Senatstermin ergeben sich hierbei erhebliche Zweifel daran, dass er im Falle der Kenntnis von der tatsächlichen Sachlage von dem Kaufvertragsabschluss Abstand genommen hätte. Es ist auch nicht festzustellen, dass ein Fall vorliegt, in dem der Leistungsgegenstand für die Zwecke des Klägers täuschungsbedingt nicht voll brauchbar gewesen ist. Allein die verneinende Antwort auf die zum Ende der erstinstanzlichen Anhörung zugespitzt geschlossen gestellte Frage, ob er das Fahrzeug erworben hätte, wenn er gewusst hätte, dass eine manipulierte Software aufgespielt worden ist, reicht – auch zusammen mit der vorgenannten allgemeinen Wahrscheinlichkeit – zur Überzeugungsbildung und dem hinreichend sicheren Schluss auf die Kausalität zwischen einem der Beklagten zuzurechnenden Verhalten und einem Schaden des Klägers in Form des Vertragsschlusses nicht aus. 68

Nach den glaubhaften Angaben des Klägers in seiner persönlichen Anhörung beruhte die Entscheidung zum Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs – wie dies nach Auffassung des Senats üblicherweise und generell auf Fahrzeugkäufe zutrifft – auf einem Motivbündel. So hat der Kläger angegeben, für seine Entscheidung sei wegen seines Wohnwagens die Zugleistung des Fahrzeugs wichtig gewesen, die auch generell bei einem Dieselfahrzeug höher sei. Auch die Form habe ihm gut gefallen und er habe gut zuladen können. Zudem sei der Einstig etwas höher, so dass er sich gut in das Fahrzeug hineinsetzen könne, und hinten verfüge das Fahrzeug über drei Einzelsitze. Das seien alles Pluspunkte gewesen. Zudem habe das Fahrzeug, was ihm auch den entsprechenden Aufpreis wert gewesen sei, die BlueMotion Technologie, d.h. einen geringeren Verbrauch und geringere CO^2-Emissionen. Vorher habe er einen Q Diesel gefahren und, weil bei gefahrenen etwa 300.00 km dessen Turbolader kaputt gegangen sei, dringend ein neues Fahrzeug gebraucht, zumal auch der Umzug seiner Tochter angestanden habe. Daher habe er nicht auf den zu der Zeit bereits angekündigten „Euro 6“- Diesel warten können, aber der „Euro 5“ sei auch umweltfreundlich. Da ein ZZ-Fahrzeug kein „Billigauto“ und ZZ ein renommiertes Unternehmen sei, habe er Umweltfreundlichkeit und gute Qualität unterstellt. Er habe auch andere Fahrzeuge in Betracht gezogen, aber der ZZ1 sei das beste Gesamtpaket gewesen. Im Hinblick auf diese vom Kläger benannten, sein Motivbündel für den Kauf bildenden Umstände war der Kläger mit dem Fahrzeug zufrieden und hat nach seinen Angaben mit dem Fahrzeug (insoweit erwartungsgemäß) keine Probleme gehabt. Unstreitig war das Fahrzeug hinsichtlich der zahlreichen aus Sicht des Klägers vorteilhaften Eigenschaften mangelfrei. 69

Den Mangel des Fahrzeugs hat der Kläger nach seiner Aussage insbesondere in den nicht ordnungsgemäßen Abgaswerten gesehen. Diese hätten nicht den gesetzlichen Normen entsprochen. Eine daraus ableitbare Möglichkeit oder Befürchtung, dass ein Entzug der Betriebserlaubnis drohen könnte, ist vom Kläger selbst in seiner Anhörung hingegen nicht benannt worden. 70

Auch ergeben sich aus seinem nachvertraglichen Verhalten insgesamt keine Indizien dafür, dass gerade die benannten Umstände betreffend die Abgaswerte oder -einrichtungen des Fahrzeugs für den Kaufvertragsschluss überhaupt von entscheidender Bedeutung gewesen sind. Insoweit ist es anerkannt, dass sich relevante Indizien für die (fehlende) Kausalität der 71

Täuschung auch aus dem Verhalten nach Kenntniserlangung von der Täuschung ergeben können (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 08. Mai 2012 – XI ZR 262/10 –, juris unter Rn. 50).

Der Kläger hat, ohne dass insoweit Zweifel an der Glaubhaftigkeit der Angaben bestehen würden, in seiner persönlichen Anhörung erklärt, dass er bei Zugang des Rückrufschreibens von ZZ im September 2016 bereits gewusst habe, dass sein Fahrzeug vom Dieselskandal betroffen ist. Dies sei ihm bereits zwei bis drei Monate nach dem Kauf klar gewesen. Er habe zum Zeitpunkt des Rückrufs schon seit einem Jahr alles dazu gelesen gehabt. Das Problem sei, dass die Abgaswerte nicht den gesetzlichen Normen entsprochen hätten. 72

Diese bereits kurz nach dem Kaufvertragsabschluss erlangte Kenntnis hat den Kläger jedoch nicht zu irgendwelchen Handlungen veranlasst. Insbesondere hat er sich, obwohl die Gewährleistungsfrist zweifellos noch lief, nicht an seine Verkäuferin, eine ZZ-Vertragshändlerin, gewandt. Dies hätte jedoch nahegelegen, wenn man, wie der Kläger erklärt hat, seinen Schaden insbesondere darin sieht, ein Kraftfahrzeug erworben zu haben, „das nicht dem angegebenen Schadstoffausstoß entspricht“, und hiervon bereits zwei bis drei Monate nach dem Kauf Kenntnis erlangt. Soweit der Kläger dies damit erklärt hat, dass ihm der Weg von C bis zum Autohaus in K zu weit gewesen sei, erscheint dies – ein besonderes Interesse an dem konkreten Mangel unterstellt – wenig plausibel, zumal der Kläger auch anlässlich des Erwerbs des Fahrzeugs nach seinen Angaben zwei Mal nach K gefahren war, die Strecke von etwa 100 km pro Fahrt, weitgehend über die BAB 2, wie auch die Fahrtzeit von etwa ein bis eineinhalb Stunden überschaubar sind und angesichts des aufgewendeten Kaufpreises von 26.950 Euro, was der Kläger als aus seiner Sicht – und für den Senat nachvollziehbar - eher teureren Preis für ein Auto dargestellt hat, auch nicht unverhältnismäßige Kosten verursacht. Zudem sind auch eine ohne weiteren Aufwand durchzuführende telefonische Nachfrage des Klägers oder eine ggf. schriftliche Kontaktaufnahme unterblieben. Vielmehr hat der Kläger angegeben, nach dem Kauf keinerlei Kontakt mehr zur Verkäuferin gesucht oder gehabt zu haben. 73

Dieses Verhalten des Klägers, der eine naheliegende und zeitnahe Möglichkeit ausgelassen hat, zumindest Kontakt zur verkaufenden ZZ-Vertragshändlerin aufzunehmen, wenn nicht Ansprüche wegen eines bereits kurz nach dem Kauf erkannten Mangels des Fahrzeugs im Hinblick auf eine die Abgaswerte beeinflussende Software geltend zu machen, lässt darauf schließen, dass der konkrete Mangel betreffend die Abgaswerte zum Zeitpunkt seiner Entdeckung keine besondere Wichtigkeit für den Kläger gehabt hat. Dies führt im weiteren Rückschluss zu erheblichen Zweifeln daran, dass diese Umstände für die erst wenige Monate zuvor getroffene Kaufentscheidung von maßgeblicher Bedeutung gewesen sein sollen. An dieser Einschätzung ändert sich auch nichts, soweit der Klägervertreter darauf hingewiesen hat, dass zu Beginn nach Aufdeckung des sog. Dieselskandals Klagen gegen Verkäufer abgewiesen worden seien. Zum einen hat der rechtsschutzversicherte Kläger selbst nicht behauptet, wegen einer etwaig drohenden Zurückweisung von Ansprüchen von einer Kontaktaufnahme zum Verkäufer abgesehen zu haben. Zum anderen wäre bei einem für den Käufer wichtigen und entscheidungserheblichen Mangel des Fahrzeugs unabhängig von der etwaigen rechtlichen Beurteilung in anderen Fällen jedenfalls eine Nachfrage beim Verkäufer zu erwarten gewesen. 74

Das weitere nachvertragliche Verhalten des Klägers begründet zusätzliche Zweifel am Vorliegen des inneren Zusammenhangs zwischen der Täuschung der Beklagten und dem Kaufentschluss des Klägers: 75

Das vom Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) freigegebene Softwareupdate, welches zur Einstufung des Fahrzeugs als Euro 5-Fahrzeug durch das KBA führt, ist bereits am 76

28.11.2016 auf den Pkw ZZ1 des Klägers aufgespielt worden. In seiner Anhörung hat der Kläger Zweifel daran geäußert, dass damit die Abgaswerte in Ordnung seien („das kann ich nur so glauben“). Denn, so der Kläger, wenn es so einfach wäre, habe man es ja gleich so machen können. Auch nach dieser - aus seiner Sicht zur Berichtigung des Abgasausstoßes zumindest nicht zweifelsfrei ausreichenden - Maßnahme hat der Kläger jedoch zunächst über mehr als ein Jahr lang nichts weiter unternommen.

Auf Nachfrage, was ihn veranlasst habe, dann doch im April 2018 einen Rechtsanwalt aufzusuchen und nunmehr außergerichtlich und gerichtlich Schadenersatzansprüche zu verfolgen, hat der Kläger angegeben, er habe die gesamte Entwicklung weiter beobachtet. Er habe gedacht, es könne ja eigentlich nicht sein, dass er mit einem Auto fahre, das nicht in Ordnung sei. Diese Erkenntnis sei ihm, so der Kläger auf Nachfrage, in 2017, vielleicht 2018 gekommen. Es sei dann irgendwann kurz vor der Verjährung gewesen, so dass er dann habe tätig werden müssen. 77

Dafür, dass eine bestimmte (fehlende) Eigenschaft des Fahrzeugs den Kaufentschluss entscheidend beeinflusst hat, würde sprechen, wenn diese auch als Anlass zur Geltendmachung von Ansprüchen benannt würde, z.B. weil den Käufer das Fehlen einer bestimmten Eigenschaft oder das Vorliegen eines bestimmten Mangels nachhaltig stört. Hierfür gibt es im Fall des Klägers aber keine greifbaren Anhaltspunkte. Eine konkrete Unzufriedenheit mit dem Fahrzeug oder bestimmten Eigenschaften des Fahrzeugs sind als Anlass für die außergerichtliche und nunmehr gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen nicht erkennbar. Soweit man eine solche Unzufriedenheit aus der - zwar eher vagen, aber zumindest auf die Abgasthematik bezogenen - Aussage, etwas sei ja mit dem Fahrzeug nicht in Ordnung gewesen, entnehmen kann, ist nicht plausibel, weswegen diese erst im Frühjahr 2018 und damit etwa zweieinhalb Jahre nach der Kenntniserlangung von diesem Mangel und knapp eineinhalb Jahre nach Aufspielen des Softwareupdates zu dem Entschluss geführt haben soll, nunmehr Ansprüche geltend zu machen. 78

Eine überzeugende Erklärung für die Frage, weswegen er erst so spät tätig geworden ist, konnte der Kläger nicht geben. Zum einen hat er angegeben, dass er gedacht habe, dass sich das Problem vielleicht irgendwie löse, wobei unklar geblieben ist, was nach dem vom Kraftfahrtbundesamt freigegebenen Softwareupdate noch erwartet worden ist. Auch das von ihm angegebene Gefühl, als Einzelner gegen einen großen Konzern im Nachteil zu sein, ist als solches nachvollziehbar, erklärt jedoch insbesondere nicht, weswegen er darauf verzichtet hat, seine Verkäuferin zu kontaktieren, obwohl dies schon wenige Monate nach dem Kauf möglich gewesen wäre und auch nahegelegen hätte, zumal es sich um eine ZZ-Vertragshändlerin handelte, von der im Grundsatz der Erhalt näherer Informationen oder von Abhilfe zu erwarten gewesen wäre. 79

Der Senat verkennt nicht, dass ein Abwarten mit der Geltendmachung von Ansprüchen oder das Ausnutzen der Verjährungsfrist legitim ist. Jedoch stellen die genannten Aspekte des nachvertraglichen Verhaltens des Klägers, noch dazu zusammengenommen damit, dass er das - unter einer Vielzahl von Aspekten aus seiner Sicht vorteilhafte - Fahrzeug durchgehend beanstandungsfrei genutzt hat, in der Gesamtschau gewichtige äußere Indizien im Rahmen der Kausalitätsfeststellung dar, die aus Sicht des Senats gegen das Vorliegen des erforderlichen inneren Zusammenhangs zwischen einer Täuschungshandlung der Beklagten und dem Kaufentschluss des Klägers sprechen. 80

In der vorzunehmenden Gesamtschau aller Umstände des Falles kann damit bei Abwägung und Bewertung der vorgenannten Umstände nicht mit der erforderlichen Überzeugung (§ 286 ZPO) der Schluss gezogen werden, dass der Kläger – die fehlende Aufklärung der Beklagten 81

über den sich aus der Manipulationssoftware ergebenen Mangel hinweggedacht - das Fahrzeug nicht oder nicht so erworben hätte. Die Zweifel gehen zu Lasten des hierfür darlegungs- und beweisbelasteten Klägers.

dd) 82

Selbst wenn man davon ausgeht, dass für die haftungsbegründende Kausalität eine tatsächliche Vermutung dahingehend eingriffe, dass ein Käufer ein Fahrzeug mit der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware nicht erwerben würde, wenn er vor dem Kauf darauf hingewiesen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform ist und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung durch das Kraftfahrtbundesamt bis hin zum Entzug der Betriebserlaubnis rechnen müsse, wäre diese im vorliegenden Fall aufgrund der vorgenannten Umstände und des Ergebnisses der persönlichen Anhörung des Klägers erschüttert. 83

Nach Auffassung des Senats kann nicht vom Vorliegen eines Anscheinsbeweises ausgegangen werden. Hiergegen spricht bereits, dass es sich beim Kauf eines Fahrzeugs um einen individuell geprägten Willensentschluss handelt (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 19.07.2004, II ZR 218/03, juris), der üblicherweise – und wie auch hier beim Kläger – auf einem Bündel von Motiven wie Motor- und Laufleistung, Preis, Ausstattung, Kraftstoffverbrauch etc. beruht, wovon das Abgasverhalten bzw. etwaige Konsequenzen daraus für die Typengenehmigung nur eines bildet, mit der Folge, dass ein typisches Verhalten oder ein typischer Geschehensablauf bereits nicht festgelegt werden können. Wie bereits ausgeführt, bestand für einen (potentiellen) Käufer durchaus die Entscheidungsalternative, ein formal typ-zugelassenes Fahrzeug trotz Motorsteuerungssoftware zu erwerben, weil es sich aus anderen Gründen als besonders attraktiv darstellte und/oder weil der Käufer beispielsweise wegen der Vielzahl betroffener Fahrzeuge darauf vertraut hat, dass eine Stilllegung am Ende angesichts des Massenphänomens ohnehin nicht durchgeführt werden würde. 84

Selbst wenn man einen Anscheinsbeweis für die haftungsbegründende Kausalität im o.g. Sinne bejahen würde, ist dieser im vorliegenden Fall bei der erforderlichen Gesamtschau, insbesondere bei Betrachtung des zum Kauf führenden Motivbündels einerseits und des nachvertraglichen Verhaltens des bereits kurz nach dem Kaufvertrag vom Mangel informierten Klägers andererseits, erschüttert. Auf die vorangegangenen Ausführungen wird insofern Bezug genommen. 85

ee) 86

Soweit obergerichtliche Rechtsprechung maßgeblich auch darauf abstellt, dass sich die mit der Software-Manipulation verbundene Gefahr für die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs haftungsbegründend kausal negativ auf den Vermögenswert des Fahrzeugs auswirkt (vgl. nur OLG Köln, Beschluss vom 3. Januar 2019 - 18 U 70/18 - NJW-RR 2019, 984, 986 f.), fehlt es nach Maßgabe der vorstehenden Erwägungen jedenfalls an der haftungsausfüllenden Kausalität. 87

ff) 88

Erwogen, aber letztlich nicht (mehr) tragend ist, ob im vorliegenden Fall (auch) eine Annahme des durch die Beklagte angebotenen Softwareupdates im Rahmen des Schadensersatzes an Erfüllung statt im Sinne des § 364 Abs. 1 BGB gegeben ist. 89

90

Eine solche Leistung an Erfüllungs statt setzt eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Parteien voraus. Sie kann auch stillschweigend vereinbart werden, wie etwa dadurch, dass der Gläubiger die an Erfüllungs statt angebotene Sache in Gebrauch nimmt. Dabei muss das Verhalten des Gläubigers allerdings den rechtsgeschäftlichen Willen erkennen lassen, die Ersatzleistung als Erfüllung anzunehmen (Kerwer in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, jurisPK-BGB, 9. Aufl., § 364 BGB (Stand: 01.02.2020), Rn. 5; Grüneberg, in: Palandt- Grüneberg, 79. Aufl. 2020, § 364 BGB, Rn. 2; BAG, Urteil vom 11.07.1975, 5 AZR 273/74 - juris).

Der Kläger hat nach dem Rückrufschreiben das Softwareupdate aufspielen lassen und das Fahrzeug in der Folgezeit beanstandungsfrei weitergenutzt und erstmals Mitte Mai 2018 außergerichtlich Ansprüche gegenüber der Beklagten geltend gemacht. Dies könnte nach dem gemäß §§ 133, 157 BGB maßgeblichen objektiven Empfängerhorizont der Beklagten, insbesondere unter Berücksichtigung des Umstands, dass sie nach Durchführung des Updates bescheinigt hatte, das Fahrzeug entspreche nun vollumfänglich den gesetzlichen Vorschriften, dahingehend verstanden werden, dass der Kläger die angebotene Maßnahme als Schadenskompensation akzeptiert hat. Zwar war der Kläger nach seinen Angaben von der Eignung des Softwareupdates zur Mangelbeseitigung nicht überzeugt, was gegen eine Annahme der Leistung als Erfüllungs statt spricht; andererseits hat seine persönliche Anhörung nicht ergeben, dass er seine Zweifel gegenüber der Beklagten geäußert hätte. 91

Einer Entscheidung dieser Frage bedarf es, da der Anspruch bereits aus anderen Gründen scheitert, jedoch nicht. 92

2. 93

Ein Anspruch des Klägers ergibt sich auch nicht aus anderen Anspruchsgrundlagen. 94

a) 95

Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB setzt eine Veranlassung zum Vertragsschluss durch einen mittels Täuschung hervorgerufenen Irrtum voraus. Auch für diesen Anspruch kann jedoch die erforderliche haftungsbegründende Kausalität, also der innere Zusammenhang zwischen dem etwaigen täuschungsbedingten Irrtum über das Vorliegen der Abgassoftware und dem Kaufvertragsentschluss des Klägers, nicht zur Überzeugung des Senats (§ 286 BGB) festgestellt werden. Auf die obigen Ausführungen wird insofern Bezug genommen. 96

b) 97

Ebenfalls scheidet ein etwaiger Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB iVm §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV, Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus. 98

aa) 99

Die vorgenannten Vorschriften sind keine Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (vgl. OLG München, Beschluss vom 29. August 2019 - 8 U 1449/19, Rn. 78, juris; OLG Celle, Beschluss vom 1. Juli 2019 - 7 U 33/19, Rn. 37 ff.; OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 - 7 U 134/17, Rn. 137 ff. juris). 100

Ein Schutzgesetz i.S.v. § 823 Abs. 2 BGB liegt vor, wenn die Norm nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, 101

sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits reicht es nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann; er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen (ständige Rspr., vgl. BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 – XI ZR 51/10 –, Rn. 21; BGH, Urteil vom 19. Juli 2004 – II ZR 218/03 –, Rn. 21, juris; BGH, Urteil vom 27. November 1963 – V ZR 201/61 –, Rn. 1).

Nach § 27 Abs. 1 FG-FGV darf ein Neufahrzeug im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn es mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist. Der Hersteller eines Fahrzeugs ist aufgrund von § 6 Abs. 1 EG-FGV verpflichtet, für jedes einem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen. 102

Diese Vorschriften verfolgen die Umsetzung der europarechtlichen Richtlinie 2007/46/EG vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie), die ausweislich der einleitenden Erwägungen (insb. Ziff. 2 und 23) der Richtlinie die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und hierbei die Sicherstellung eines hohen Sicherheits- und Umweltschutzniveaus der dort in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und ihrer Bauteile (Ziff. 14) zum Ziel hat. Dagegen bezwecken die Richtlinie und damit einhergehend §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht die Wahrung von Individualinteressen wie das Vermögensinteresse von Erwerbern von Kraftfahrzeugen (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 01. Juli 2019 – 7 U 33/19 –, Rn. 39, juris; OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 – 7 U 134/17 –, Rn. 138 ff., juris; OLG München, Urteil vom 04. Dezember 2019 – 3 U 2420/19 –, Rn. 62, juris). 103

Dies gilt auch für die Regelungen der VO (EG) 715/2007 vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, in deren Artikel 5 das Verbot unzulässiger Abschalteinrichtungen geregelt ist. Ausweilich der einleitenden Erwägungen ist das Ziel der Verordnung (Ziff. 1 und 27) die Harmonisierung und Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung von Fahrzeugemissionen. Das Senken der Emissionen von Kraftfahrzeugen soll als Teil einer Gesamtstrategie zur Reinhaltung der Luft angegangen werden (Ziff. 4). Davon ausgehend, dass sich die Festlegung von Emissionsgrenzwerten auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirken, soll die frühzeitige Festlegung einer Stufe für die Reduzierung der Stickstoffoxidemissionen den Automobilherstellern eine langfristige, europaweite Planungssicherheit geben (Ziff. 6 und 7). Aus den gesamten Erwägungen, insbesondere den vorgenannten Ziffern, ergibt sich, dass es nicht um individuelle Interessen oder Rechte der Verbraucher geht, sondern um eine umweltpolitische Gesamtstrategie und in diesem Rahmen um die Schaffung einheitlicher Bedingungen für den europäischen Kraftfahrzeugmarkt. Dass der europäische Gesetzgeber dem einzelnen Verbraucher die Rechtsmacht in die Hand geben wollte, mit Mitteln des Privatrechts gegen denjenigen vorzugehen, der in dieser Verordnung zur Umsetzung dieser Ziele geregelte Verbote übertritt und sein Rechtsinteresse beeinträchtigt, geht aus den Vorbemerkungen hingegen nicht hervor und ergibt sich auch aus dem Sinn und Zweck der Verordnungsvorschriften nicht. Die Regelungen der VO (EG) 715/2007 weisen auch selbst keinen Bezug zu Individualinteressen 104

des einzelnen Bürgers auf. Insbesondere enthält die Richtlinie keine ausdrückliche Bestimmung, die Individualrechte gewährt (so auch OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 – 7 U 134/17 –, Rn. 138 ff., juris; OLG München, Urteil vom 04. Dezember 2019 – 3 U 2420/19 –, Rn. 62, juris).

bb) 105

Zudem ist auch kein Verstoß gegen die §§ 6, 27 EG-FGV gegeben, da sowohl die Übereinstimmungsbescheinigung als auch die zugrundeliegende Typgenehmigung trotz der Abschaltvorrichtung (formell) wirksam bleiben (vgl. OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 – 7 U 134/17 –, Rn. 107 ff., juris; i.E. auch OLG Stuttgart, Urteil vom 19. Februar 2020 – 9 U 272/19 –, Rn. 47, juris, jeweils m.w.N.). In § 25 EG-FGV sind Maßnahmen wie die Erteilung von Nebenbestimmungen, die Rücknahme oder der Widerruf der Genehmigung geregelt, die das Kraftfahrzeugbundesamt zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Typ ergreifen kann (und hier mit der Anordnung von Nebenbestimmungen auch ergriffen hat). Eine Unwirksamkeit tritt hingegen nicht ipso iure ein. 106

cc) 107

Schließlich fehlt es auch bei diesem Anspruch an dem erforderlichen Kausalzusammenhang zwischen der Täuschung oder Verstößen der Beklagten beim Inverkehrbringen des Fahrzeugs gemäß § 27 Abs. 1 EG-FGV und dem Kaufentschluss des Klägers. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird Bezug genommen. 108

3. 109

Im Hinblick darauf, dass dem Kläger keine Schadensersatzforderungen zustehen, war auch seinen Feststellungsbegehren nicht zu entsprechen und scheiden Ansprüche auf Zinsen sowie auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus. 110

III. 111

Gründe für die Zulassung der Revision bestehen nicht. 112

1. 113

Der Zulassungsgrund des § 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO ist nicht gegeben. 114

Grundsätzliche Bedeutung im Sinne dieser Norm kommt einer Rechtssache dann zu, wenn eine Rechtsfrage zu entscheiden ist, die klärungsbedürftig, klärungsfähig und entscheidungserheblich ist und das abstrakte Interesse der Allgemeinheit an der einheitlichen Entwicklung und Handhabung des Rechts berührt (vgl. BGH, Beschluss vom 04. Juli 2002 – V ZR 75/02 –, Rn. 4 - 7, juris, m.w.N.). Hier fehlt es an der Klärungsbedürftigkeit einer Rechtsfrage, weil die Voraussetzungen zur Feststellung einer inneren Tatsache und zur Kausalität im Rahmen des § 826 BGB höchstrichterlich geklärt sind. Hingegen sind die Umstände des Einzelfalls vom Tatrichter zu würdigen. Die Revision ist nur dann zuzulassen, wenn der konkrete Fall Anlass geben könnte, diese Rechtsprechung in einer über den Einzelfall hinausgehenden Weise zu ergänzen, zu ändern oder zu überprüfen (vgl. BGH, Beschluss vom 04. Juli 2002 – V ZR 75/02 –, Rn. 4, juris). Dies ist hier jedoch nicht ersichtlich. 115

2. 116

Die Zulassung der Revision ist auch nicht zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich, § 543 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 2 ZPO. 117

Dieser Zulassungsgrund ist insbesondere dann gegeben, wenn das Berufungsgericht von einer höherrangigen Entscheidung, namentlich des Bundesgerichtshofes, abweicht (vgl. BGH, Beschluss vom 04. Juli 2002 – V ZR 75/02 –, Rn. 6, juris; m.w.N.). Eine Abweichung in diesem Sinne liegt nur vor, wenn das Berufungsgericht ein und dieselbe Rechtsfrage anders beantwortet als die Vergleichsentscheidung, also einen Rechtssatz aufstellt, der sich mit dem in der Vergleichsentscheidung aufgestellten Rechtssatz nicht deckt (vgl. BGH, Beschluss vom 04. Juli 2002 – V ZR 75/02 –, Rn. 7, juris, m.w.N.). Dies ist hier nicht der Fall, da der Senat von der höchstrichterlichen Rechtsprechung ausgegangen ist und dieser entsprechend eine Würdigung der konkreten Umstände des Einzelfalles vorgenommen hat. 118

Auch Abweichungen von obergerichtlicher Rechtsprechung bestehen nicht. Insbesondere die an den Oberlandesgerichten uneinheitlich beantwortete Frage, ob durch das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit eingebauter Abschaltautomatik die rechtlichen Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs wegen einer sittenwidrigen Schädigung im Sinne der §§ 826, 31 BGB gegeben sind (verneinend OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019, 7 U 134/17; bejahend u.a. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019, I-13 U 149/18; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5. März 2019, 13 U 142/18; OLG Köln, Beschluss vom 1. März 2019, 16 U 146/18), bedurfte aufgrund der im Einzelfall nach Anhörung der Partei nicht festzustellenden haftungsbegründenden Kausalität keiner Entscheidung. 119

IV. 120

Die Nebenentscheidungen folgen aus §§ 91, 97 Abs. 1, 708 Ziff. 10, 711 ZPO. 121

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE