
Datum: 27.03.2020
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 1. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 1 U 88/19
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2020:0327.1U88.19.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 10 O 206/19
Schlagworte: vorsätzliche sittenwidrige Schädigung; unerlaubte Abschalteneinrichtung; Kauf nach Bekanntwerden des "Abgasskandals"
Normen: § 826 BGB; § 849 BGB; §§ 249 ff BGB;; § 92 ZPO; § 291 ZPO;
Leitsätze:

1. Zur Deliktshaftung aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung bei Inverkehrbringen eines Kraftfahrzeuges mit einer unerlaubten Abschalteneinrichtung.
2. Von einer sittenwidrigen Schädigung kann nicht mehr ausgegangen werden, wenn der Erwerb des Fahrzeuges mehrere Monate nach dem Bekanntwerden des sog. "Abgasskandals" erfolgt. Auf die Kenntnis des Erwerbers kommt es dabei nicht an.

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Köln vom 02. Oktober 2019 – 10 O 206/19 – wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Berufung hat der Kläger zu tragen.

Dieses Urteil und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

2

1. Der Kläger erwarb am 30. August 2016 bei der Firma A in B einen gebrauchten PKW VW C mit einem Kilometerstand von 100.000 Km zum Preis von EUR 12.900,00. Das Fahrzeug, das am Tag der mündlichen Verhandlung erster Instanz einen Kilometerstand von 170.000 Km und am Tag der Verhandlung vor dem Senat von 181.887 Km auswies, ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet, der von der Beklagten entwickelt und hergestellt worden ist. Dieser Motor steht in Verbindung mit einer Software, welche die Stickstoff-Emissionswerte im behördlichen Prüfverfahren optimiert. Das Motorsteuerungsgerät ermöglicht insoweit zwei Betriebsmodi zur Steuerung der Abgasrückführung: einen Stickstoff-optimierten Modus 1 mit einer relativ hohen Abgasrückführungsrate und dadurch reduziertem Schadstoffausstoß sowie einen Partikel-optimierten-Modus 0, bei dem die Abgasrückführungsrate geringer ist. Die Software des Motorsteuerungsgerätes erkennt, ob sich das Fahrzeug im üblichen Straßenverkehr oder auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte befindet. Während des Prüfstandtests betreibt die eingebaute Software den Motor im Modus 1, wodurch geringere Stickoxidwerte (NOx) erzielt und die gesetzlich vorgegebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte wie auch die nach der Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NOx-Grenzwerte eingehalten werden. Unter realen Fahrbedingungen im Straßenverkehr wird das Fahrzeug hingegen im Abgasrückführungs-Modus 0 betrieben.

Dieser Umstand wurde von der Beklagten erstmals im Rahmen einer Ad-hoc-Mitteilung gemäß § 15 WpHG am 22. September 2015 eingeräumt, die folgenden Inhalt hatte:

„Volkswagen treibt die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Diesel-Motoren mit Hochdruck voran. [...] Weitere bisherige interne Prüfungen haben ergeben, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns vorhanden ist. [...] Auffällig sind Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen. Ausschließlich bei diesem Motortyp wurde eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt. Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen. [...]“.

Am selben Tag informierte der Vorstandsvorsitzende der Beklagten hierüber in einer Pressekonferenz. Anfang Oktober 2015 erfolgte dann eine Information des Händlernetzes, das angewiesen wurde, sämtliche Gebrauchtwagenkäufer über die Motorsteuerungssoftware aufzuklären. Die Beklagte richtete weiterhin eine Internetseite ein, auf der anhand der Fahrzeugidentifikationsnummer ermittelt werden konnte, ob ein Fahrzeug von der Problematik betroffen ist. Hierüber informierte die Beklagte in einer Pressemitteilung vom 2. Oktober 2015. Dies war weiterhin Gegenstand einer umfassenden Berichterstattung in zahlreichen Medien.

Mit Bescheid vom 14. Oktober 2015 ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sodann den Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung an. Sie verpflichtete die Beklagte, bei allen betroffenen Fahrzeugen die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen und nachzuweisen, dass damit alle gesetzlich geforderten technischen Anforderungen erfüllt werden. Auch hierüber informierte die Beklagte in einer Pressemitteilung vom selben Tage. Desweiteren kündigte sie Mitte Dezember öffentlich an, die Rückrufaktion im Januar 2016 zu starten und schrieb ab Februar alle betroffenen Halter an und informierte sie über die anstehende Rückrufaktion und deren

Umsetzung durch Aufspielen eines kostenlosen Software-Updates. Der gesamte sogenannte Abgasskandal war seit Herbst 2015 Gegenstand einer ausführlichen und umfangreichen Medienberichterstattung.

Unterdessen prüfte das KBA den von der Beklagten vorgelegten Maßnahmenplan und gab zeitlich gestaffelt die auf den jeweiligen Fahrzeugtyp abgestimmten Software-Updates frei. Der Kläger wurde nach Genehmigung durch das KBA über das Bereitstehen der Software-Lösung informiert und ließ die technische Maßnahme am 6. Dezember 2016 durchführen. Auch ohne das Software-Update war der streitgegenständliche Wagen fahrbereit und verkehrssicher. Zudem wurde die EG-Typengenehmigung nicht entzogen, wenngleich das KBA das Aufspielen der jeweiligen Software als verpflichtend ansieht.

8

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, ihm stehe gegen die Beklagte ein deliktischer Schadensersatzanspruch in Höhe des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges zu. Das Inverkehrbringen des Fahrzeuges mit einer manipulierten Motorsteuerungssoftware stelle eine Täuschung und eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung dar. Er hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn er hiervon gewusst hätte. Die Beklagte hafte zudem für alle weiteren Aufwendungen und Schäden aus Erwerb und Unterhalt des Fahrzeuges. Auch sei der Kaufpreis ab Zahlung mit 4% zu verzinsen gemäß § 849 BGB.

9

Der Kläger hat beantragt,

10

- 1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises des Fahrzeuges i. H. v. EUR 12.900,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10. Dezember 2018 zu zahlen;

112

- 2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für weitere Aufwendungen und Schäden, die aufgrund des Erwerbs und des Unterhalts des Fahrzeuges VW C mit der FIN D entstanden sind und weiterhin entstehen werden;

114

dies (Antrag zu 1. und 2.) Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeuges VW C mit der FIN D sowie Zahlung einer Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeuges durch die Klagepartei, deren Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird;

15

- 3. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei Zinsen i. H. v. 4% aus dem Kaufpreis i. H. v. EUR 12.900,00 seit dem 31. August 2016 bis zum 9. Dezember 2018 zu zahlen;

117

- 4. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges VW C mit der FIN D seit dem 10. Dezember 2018 in Annahmeverzug befindet;

119

- 5. die Beklagte zu verurteilen, die durch die Beauftragung des Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i. H. v. EUR 526,58 nebst Zinsen i. H. v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10. Dezember 2018 zu zahlen.

201

Die Beklagte hat beantragt,	
die Klage abzuweisen.	23
Sie ist der Auffassung gewesen, ein Anspruch bestehe unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt. Weder sei das Fahrzeug mangelhaft gewesen, noch hätten Umweltaspekte für die Kaufentscheidung des Klägers eine Rolle gespielt. Dieser habe sich in Kenntnis der Software für den Kauf entschieden. Ein Anspruch habe deshalb nie bestanden, sei aber jedenfalls mit dem Bekanntwerden des Softwareeinsatzes entfallen.	24
Im Übrigen wird gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO wegen des erstinstanzlichen Vorbringens und wegen des näheren Sach- und Streitstandes bis zur Entscheidung in erster Instanz auf das Urteil des Landgerichts Bezug genommen.	25
2. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und sich zur Begründung auf das Urteil des OLG Köln vom 6. Juni 2019, 24 U 5/19 gestützt, nach dem der Beklagten „jedenfalls in Bezug auf potentielle Gebrauchtwagenkäufer ab Herbst 2015 kein verwerfliches Verhalten mehr vorgeworfen werden“ könne. Die Beklagte habe seit Einräumung der Unregelmäßigkeiten am 22. September 2015 mit den zuständigen Behörden zusammengearbeitet und ausdrücklich veröffentlicht, welche Fahrzeugtypen betroffen seien. Zudem habe der Kläger auch nicht dargelegt, dass er das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass dieses von der Softwaremanipulation betroffen ist. Dagegen spreche überdies sein nachvertragliches Verhalten: trotz des Updates im Dezember 2016 habe er bis November 2018 keine weiteren Maßnahmen ergriffen.	26
3. Hiergegen wendet sich der Kläger mit der Berufung. Er verfolgt seine erstinstanzlichen Klageanträge weiter und führt zur Begründung aus, beim Kauf des Fahrzeuges keine Kenntnis davon gehabt zu haben, dass sein Fahrzeug vom Abgasskandal betroffen sei bzw. was dies im konkreten Fall bedeute. Er habe auf die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeuges vertraut. Die allgemeine „Bekanntgabe“ des Dieselskandals durch die Beklagte habe die Täuschung der einzelnen Käufer darüber, ein nicht zulassungsfähiges Fahrzeug zu erwerben, nicht beseitigt. Die Beklagte habe die tatsächliche Tragweite ihres Betruges zu keiner Zeit zugegeben, sondern lediglich den Eindruck erweckt, dass ein Problem gefunden und behoben worden sei. Sie habe nicht alle Schritte unternommen, die erforderlich gewesen wären, um weitere Schäden für potentielle Käufer zu vermeiden und so eine Bewertung ihres Verhaltens als sittenwidrig entfallen zu lassen. Hätte er um die Konsequenzen wie drohende Stilllegung, Fahrverbote und Wertverlust gewusst, hätte er das Fahrzeug nicht erworben.	27
Der Kläger beantragt,	28
das Urteil des Landgerichts Köln vom 2.Oktober.2019, 10 O 206/19, abzuändern und wie folgt neu zu fassen:	29
1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises des Fahrzeuges i. H. v. EUR 12.900,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10. Dezember 2018 zu zahlen.	301
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für weitere Aufwendungen und Schäden, die aufgrund des Erwerbs und des Unterhalts des Fahrzeuges VW C mit der FIN D entstanden sind und weiterhin entstehen	323

werden.

Dies Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeuges VW C mit der FIN D sowie Zahlung einer Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeuges durch die Klagepartei, deren Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird.	34
• 3. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Zinsen i. H. v. 4% aus dem Kaufpreis i. H. v. EUR 12.900,00 seit dem 31.August.2016 bis zum 9.Dezember.2018 zu zahlen.	336
• 4. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs VW C mit der FIN D seit dem 10.Dezember.2018 in Annahmeverzug befindet.	338
• 5. Die Beklagte wird verurteilt, die durch die Beauftragung des Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i. H. v. EUR 526,58 nebst Zinsen i. H. v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10.Dezember.2018 zu zahlen.	340
Die Beklagte beantragt,	41
die Berufung zurückzuweisen.	42
Zur Begründung führt sie aus, die Berufung sei bereits unzulässig. In der Sache sei das erstinstanzliche Urteil zutreffend. Der klägerische Anspruch scheitere jedenfalls daran, dass zum Zeitpunkt des Kaufs die Verwendung der streitgegenständlichen Software längst öffentlich bekannt gewesen sei. Eine Täuschung oder ein Irrtum der Klagepartei sei daher nicht möglich gewesen. Auch stehe dies der Annahme eines sittenwidrigen Handelns, das ohnehin nie gegeben gewesen sei, entgegen. Weiterhin sei der Klagepartei kein Schaden entstanden.	43
Im Übrigen wird wegen der weiteren Einzelheiten des umfangreichen Parteivorbringens und des Sach- und Streitstands in zweiter Instanz auf die wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.	44
II.	45
Die Berufung ist zulässig aber unbegründet. Das angefochtene Urteil hält der berufsrechtlichen Überprüfung stand.	46
1. Die Berufung ist zulässig, insbesondere fristgerecht und in der gesetzlichen Form des § 520 Abs. 3 ZPO eingelegt und begründet worden. Die Berufungsbegründung genügt den Anforderungen des § 520 Abs. 3 S. 2 Nr. 2 und 3 ZPO. Der Berufungsführer muss danach darauf hinweisen, in welchen Punkten und mit welchen Gründen das angefochtene Urteil für unrichtig gehalten wird. Dadurch wird bloß formelhaften Berufungsbegründungen entgegengewirkt und eine Beschränkung des Prozessstoffs im Berufungsverfahren bewirkt (Zöller/Heßler, ZPO, 33. Aufl., § 520, Rn 33). Von einer Begründung ist danach zu verlangen, dass sie auf den zur Entscheidung stehenden Streitfall zugeschnitten ist und erkennen lässt, aus welchen tatsächlichen oder rechtlichen Gründen das angefochtene Urteil unrichtig sei (BGH, Beschluss vom 10. Juli 1990 – XI ZB 5/90, NJW 1990, 2628, zitiert juris Rn 7; vom 26. Juli 2004 – VIII ZB 29/04, NJW-RR 2004, 1716, zitiert juris Rn 5). Diesen Anforderungen wird	47

die Berufungsbegründung des Klägers gerecht. Dieser lässt sich zwanglos entnehmen, dass er sich gegen die die Klageabweisung tragende Annahme des Landgerichts wendet, der Beklagten könne infolge des Bekanntwerdens des Abgasskandals und ihrer Aufklärungsmaßnahmen jedenfalls ab Herbst 2015 kein verwerfliches Verhalten mehr vorgeworfen werden. Diese Rechtsauffassung hält der Kläger unter Darstellung seiner gegenteiligen Auffassung für verfehlt und stellt das Urteil mit dieser Maßgabe insgesamt zur Überprüfung.

2. In der Sache hat die Berufung jedoch keinen Erfolg. Die von dem Kläger geltend gemachten Ansprüche bestehen unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt. Vertragliche Ansprüche bestehen offenkundig nicht und auf deliktsrechtliche Ansprüche kann der Kläger sich unter den besonderen Voraussetzungen des Streitfalls nicht berufen. Damit entfallen auch die geltend gemachten Nebenansprüche auf Zinsen, Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten sowie auf Feststellung des Annahmeverzugs. 48

a) Vertragliche oder vorvertragliche Ansprüche aus § 280 Abs. 1, § 241 Abs. 2, § 311 Abs. 2 und 3 BGB bestehen nicht. Zwischen den Parteien besteht weder eine unmittelbare vertragliche Verbindung, noch bestanden vorvertragliche Beziehungen im Sinne des § 311 Abs. 2 BGB. Auch ist nicht ersichtlich, dass zwischen den Parteien ein Schuldverhältnis nach den Maßstäben des § 311 Abs. 3 BGB entstanden sein könnte. 49

b) Eine nach der Rechtsauffassung des Senats grundsätzlich in Betracht kommende Haftung der Beklagten nach §§ 826, 31 BGB scheitert in der gegebenen Sachverhaltskonstellation daran, dass der Beklagten aufgrund der von ihr ergriffenen Aufklärungsmaßnahmen im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger der Vorwurf sittenwidrigen Verhaltens nicht mehr gemacht werden kann. 50

aa) Der Senat geht allerdings in Übereinstimmung mit anderen Senaten des Hauses (vgl. nur OLG Köln, Beschluss vom 3. Januar 2019 – 18 U 70/18, MDR 2019, 222, zitiert juris Rn. 27 ff; vom 27. Juni 2019 – 27 U 14/19, nv, zitiert juris Rn. 9 ff; Urteil vom 17. Juli 2019 – 16 U 199/18, nv, zitiert juris Rn. 7 ff) sowie anderer Oberlandesgerichte (vgl. etwa OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 – 5 U 1318/18, NJW 2019, 2237, zitiert juris Rn. 22; KG Berlin, Urteil vom 26. September 2019 – 4 U 51/19, nv, zitiert juris Rn. 30 ff; OLG Oldenburg, Urteil vom 21. Oktober 2019 – 13 U 73/19, MDR 2020, 28, zitiert juris Rn. 10 ff; OLG Karlsruhe, Urteil vom 6. November 2019 – 13 U 37/19, nv, zitiert juris Rn. 17; jeweils mwN; aA OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 – 7 U 134/17, ZIP 2019, 815, zitiert juris Rn. 186 ff) grundsätzlich davon aus, dass die Beklagte mit dem Inverkehrbringen des mit der in Rede stehenden Motorsteuerungssoftware versehenen Fahrzeuges eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung begangen hat (vgl. Urteile des Senats vom 6. März 2020, 1 U 78/19, 1 U 80/19). Entgegen dem konkludenten Erklärungswert bei Inverkehrgabe verfügte das Fahrzeug nicht über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis, weil die installierte Motorsteuerungssoftware eine Umschaltlogik enthielt, die als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinn des Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 zu qualifizieren ist, weshalb die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht gegeben waren (vgl. BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019 - VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133, zitiert juris Rn. 5 ff.). Das massenhafte Inverkehrbringen von Fahrzeugen unter bewusster Verwendung eines Motors mit unzulässiger Abschaltvorrichtung ist als sittenwidrig anzusehen, weil die Beklagte allein zur Kostensenkung und Gewinnmaximierung eine äußerst hohe Zahl an Käufern getäuscht hat. Hierdurch ist den Käufern grundsätzlich ein Schaden entstanden, der bereits in dem Abschluss des Kaufvertrages zu sehen ist. 51

bb) Gleichwohl kommt eine Haftung der Beklagten im Streitfall nicht in Betracht. In Anbetracht des Erwerbszeitpunktes des streitgegenständlichen Fahrzeuges fast ein Jahr nach dem Bekanntwerden des Dieselskandals kann der Beklagten nicht vorgeworfen werden, sie habe auch den Kläger vorsätzlich sittenwidrig geschädigt.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt; in diese rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob es nach seinem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (vgl. BGH, Urteil vom 19. Oktober 2010 - VI ZR 248/08, zitiert juris Rn. 13; vom 20. November 2012 – VI ZR 268/11, NJW-RR 2013, 550, zitiert juris Rn. 25; vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15, NJW 2017, 250, zitiert juris Rn. 16; Palandt/Sprau, BGB, 79. Aufl., § 826 Rn. 4). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht 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 und die das schädigende Verhalten nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden verwerflich machen. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen (BGH, Urteil vom 15. Oktober 2013 - VI ZR 124/12, NJW 2014, 1380, zitiert juris Rn. 8; vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15, NJW 2017, 250, zitiert juris Rn. 16; jeweils mwN).

53

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sittenwidrigkeit ist grundsätzlich der Zeitpunkt der Tathandlung (OLG Stuttgart, Urteil vom 7. August 2019 – 9 U 9/19 , zitiert juris Rn. 41). Dies ist im Streitfall das Inverkehrbringen des Fahrzeuges. Mit diesem war konkludent die tatsächlich nicht zutreffende öffentliche Erklärung gegenüber dem Erwerberkreis verbunden war, der Einsatz des Fahrzeuges im Straßenverkehr sei im Rahmen seines Verwendungszweckes uneingeschränkt zulässig und dieses erfülle sämtliche Zulassungserfordernisse.

54

Mit dem OLG Frankfurt (Urteil vom 6. November 2019 – 13 U 156/19 , NJW-RR 2020, 83) geht allerdings auch der Senat davon aus, dass dies dann anders zu beurteilen ist, wenn nicht der unmittelbar durch die Tathandlung Verletzte, sondern eine dritte - mittelbar geschädigte - Person Schadensersatzansprüche geltend macht. In diesem Fall muss die Vermögensverletzung im Verhältnis zwischen dem Täter und dem mittelbar Geschädigten ebenfalls als sittenwidrig zu bewerten sein. Das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, muss den Schädiger gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen treffen, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 7. Mai 2019 - VI ZR 512/17, MDR 2019, 946; OLG Stuttgart, Urteil vom 7. August 2019, 9 U 9/19, zitiert juris Rn. 42). Nimmt der mittelbar Geschädigte für sich in Anspruch, durch eine sittenwidrige Handlung des Täters zu einer schädlichen Vermögensdisposition veranlasst worden zu sein, trifft den Täter der Vorwurf einer sittenwidrigen Schädigung mithin nur dann, wenn der Geschädigte die ihn schädigende Handlung gerade deswegen vorgenommen hat, weil er dazu sittenwidrig vom Täter veranlasst worden ist (BGH, Urteil vom 20. Februar 1979, VI ZR 189/78 - zitiert juris Rn. 18).

55

Diese Voraussetzungen sind im Verhältnis der Parteien im Streitfall indes nicht gegeben. Der Beklagten kann nicht vorgeworfen werden, dass sie auch im Zeitpunkt des Erwerbs des Klägers am 30. August 2016 noch sittenwidrig gehandelt hat. Die seit dem 22. September 2015 erfolgten Aufklärungsmaßnahmen der Beklagten vermögen zwar nicht mehr zu ändern,

56

dass das Inverkehrbringen der Fahrzeuge mit der unzulässigen Abschalteinrichtung in sittenwidriger Art und Weise erfolgte. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit bleibt daher gegenüber allen Erwerbern bestehen, die bereits zuvor und damit in Fortwirkung der Täuschungshandlung ein Fahrzeug neu oder gebraucht erworben haben. Anders ist dies aber in Fällen wie dem vorliegenden zu beurteilen. Die Beklagte hat Maßnahmen ergriffen, um den potentiellen Erwerberkreis über die Täuschungshandlung aufzuklären. Alle potentiellen Erwerber hätten daher Kenntnis davon nehmen können, ob ihr Fahrzeug betroffen ist. Der den ursprünglichen Sittenwidrigkeitsvorwurf begründende Umstand des massenhaften Inverkehrbringens von Fahrzeugen unter bewusster, der Gewinnsteigerung dienender Verwendung eines Motors mit unzulässiger Abschalteinrichtung zusammen mit der konkludenten Täuschung darüber, dass der Einsatz des Fahrzeuges im Straßenverkehr im Rahmen seines Verwendungszweckes uneingeschränkt zulässig ist und dieses sämtliche Zulassungserfordernisse erfülle, bestand danach im Zeitpunkt des Kaufs durch den Kläger gerade nicht mehr fort. Dementsprechend hat die Beklagte gegenüber dem Kläger gerade nicht (mehr) sittenwidrig gehandelt. Dies gilt unabhängig davon, ob der Kläger Kenntnis von der Betroffenheit seines Fahrzeuges sowie der Tragweite dessen hatte oder nicht. Selbst wenn der Kläger – wie er vorträgt – im Erwerbszeitpunkt tatsächlich keine Kenntnis hatte, so beruhte dies nicht länger auf einer Täuschung der Beklagten, sondern allein darauf, dass der Kläger ein Dieselfahrzeug aus dem Hause der Beklagten erworben hat, ohne sich für die in aller Öffentlichkeit diskutierte Frage des Abgasskandals zu interessieren. Hätte ihn interessiert, ob sein Fahrzeug betroffen ist, so hätte er dies mit den von der Beklagten zur Verfügung gestellten Hilfsmitteln vor dem Kauf überprüfen können. Der Beklagten kann daher bei der für die Begründung eines Sittenwidrigkeitsvorwurfs anzustellenden Gesamtbetrachtung nach den von ihr ergriffenen Aufklärungsmaßnahmen nicht länger vorgeworfen werden, sie habe den Kläger bzw. potentielle Erwerber von Gebrauchtfahrzeugen über maßgebliche Eigenschaften des Fahrzeuges getäuscht (so im Ergebnis auch OLG Köln vom 6. Juni 2019 - 24 U 5/19, zitiert juris Rn 46; OLG Celle, Beschluss vom 1. Juli 2019 - 7 U 33/19, ZIP 2019, 1212; OLG Stuttgart, Urteil vom 7. August 2019 – 9 U 9/19, zitiert juris Rn. 41ff).

Entgegen der vom Kläger in dem nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 03. März 2020 nochmals vertieft dargestellten Auffassung beurteilt der Senat die von der Beklagten ergriffenen Maßnahmen aus den Gründen der Entscheidung des OLG Frankfurt vom 06. November 2019, aaO, auch als ausreichend, um den Sittenwidrigkeitsvorwurf entfallen zu lassen. Dass das OLG Hamm (Urteil vom 10. September 2019 - 13 U 149/18, NJW-RR 2019, 1428) sowie der 19. Zivilsenat des OLG Köln (Urteil vom 17. Januar 2020, 19 U 157/19) die Ad-Hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 insoweit als unzureichend ansehen, steht dem nicht entgegen. Die – auch gerichtsbekannten – Maßnahmen beschränkten sich nicht auf die für sich betrachtet in der Tat recht pauschal gefasste und an einen anderen Adressatenkreis (Aktionäre) gerichtete Ad-Hoc-Mitteilung vom 22. September 2015, sondern bestanden in einer Vielzahl von Pressemitteilungen, Händlerinformationen, durchgeführten Rückrufaktionen sowie der Einrichtung einer Internetseite zur Überprüfung der Betroffenheit eines Fahrzeuges anhand der FIN. Jedem interessierten Nutzer standen damit die erforderlichen Informationen zur Verfügung: es war durch den Rückruf seitens des KBA, die Informationen der Beklagten und die umfassende Medienberichterstattung allseits bekannt, dass Fahrzeuge der VW-Gruppe teilweise mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet waren und die Beklagte hat für Interessierte die Möglichkeit eröffnet, die Betroffenheit bestimmter Fahrzeuge abzuklären. Die den Sittenwidrigkeitsvorwurf begründende Täuschung war damit ausgeräumt.

57

58

Zudem bestehen in der gegebenen Sachverhaltskonstellation mit den vorstehenden Erwägungen auch durchgreifende Bedenken, dass überhaupt ein Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten der Beklagten und dem schadensbegründenden Vertragsschluss besteht. Denn wenn der Kläger Kenntnis von der Dieselproblematik hatte oder sich dieser in Ansehung der umfassenden Berichterstattung verschließt, bestehen ernsthafte Zweifel, dass diese Frage für seinen Kaufentschluss wesentlich war.

c) Aus den vorstehenden Gründen entfällt auch ein Anspruch aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 263 StGB. Nach § 263 Abs. 1 StGB liegt ein strafbarer Betrug vor, wenn der Täter in der Absicht, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, das Vermögen eines anderen dadurch beschädigt, dass er durch Vorspiegelung falscher oder durch Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum erregt oder unterhält. An der hiernach erforderlichen Täuschungshandlung fehlte es jedenfalls im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs durch den Kläger. Infolge der vorstehend dargestellten Aufklärungsmaßnahmen hat die Beklagte nicht länger vorgespiegelt, dass der Einsatz des Fahrzeuges im Straßenverkehr im Rahmen seines Verwendungszweckes uneingeschränkt zulässig ist und dieses sämtliche Zulassungserfordernisse erfülle. 59

d) Ein Anspruch aus §§ 823 Abs. 1, 31 BGB scheidet aus, weil der Kläger keine Verletzung der in der genannten Norm angeführten Rechtsgüter, insbesondere seines Eigentums geltend macht. Im Zusammenhang mit Vertragsverhältnissen kommt ein Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB wegen Beschädigung fremden Eigentums nur dann in Betracht, wenn der geltend gemachte Schaden nicht stoffgleich mit dem der Sache von Anfang an anhaftenden Mangelunwert ist. Stoffgleichheit in diesem Sinne ist anzunehmen, wenn der geltend gemachte Schaden lediglich den auf der Mangelhaftigkeit beruhenden Unwert der Sache für das Nutzungs- und Äquivalenzinteresse des Erwerbers ausdrückt. Denn dieser Schaden ist allein auf enttäuschte Vertragserwartung zurückzuführen. Es ist nicht Aufgabe des Deliktsrechts, die Erwartung des Bestellers zu schützen, dass der Vertrag ordnungsgemäß erfüllt wird (vgl. BGH, Urteil vom 27. Januar 2005 - VII ZR 158/03, BGHZ 162, 86, zitiert juris Rn. 34; vom 28. Oktober 2010 – VII ZR 172/09, NJW 2011, 594, zitiert juris Rn. 26; jeweils mwN). So liegt auch der Streitfall. Der von dem Kläger geltend gemachte Mangel, der Einbau einer mit den Bestimmungen zur Typenzulassung nicht in Einklang stehenden sog. Betrugssoftware, ist stoffgleich mit seiner enttäuschten Erwartung an der ordnungsgemäßen Vertragserfüllung. 60

e) Ein gegen die Beklagte gerichteter Anspruch des Klägers aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 27 EG-FGV besteht ebenfalls nicht. 61

aa) Nach § 27 Abs. 1 EG-FGV (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)) dürfen neue Fahrzeuge, selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG, nach Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG oder nach Anhang III der Richtlinie 2003/37/EG vorgeschrieben ist, im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind. Im Streitfall hat das Kraftfahrt-Bundesamt zwar, wie gezeigt, mit Bescheid vom 15. Oktober 2015 ausdrücklich festgestellt, dass die Diesel-Motoren der Volkswagen AG des Typs EA 189 EU5 mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung i. S. von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgerüstet sind und ordnete als nachträgliche Nebenbestimmungen für die jeweils erteilten Typgenehmigungen gem. § 25 Abs. 2 EG-FGV 62

an, dass die Beklagte zur Vermeidung des Widerrufs oder der Rücknahme der Typgenehmigungen verpflichtet ist, die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen sowie geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen, was durch Beibringen geeigneter Nachweise zu belegen ist. Diesen Bescheid hat die Beklagte auch nicht angefochten, so dass diesem Feststellungsauspruch daher in dem als Zivilverfahren geführten Streitfall Tatbestandswirkung zu (vgl. auch LG Braunschweig, Urteil vom 29. Dezember 2017 – 3 O 598/17, n.v., zitiert juris Rn. 20). Da der „genehmigte Fahrzeugtyp“ sich nach den im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorgelegten Unterlagen, also dem Fahrzeugtyp, den der Hersteller in den Genehmigungsunterlagen beschrieben hat, bestimmt, setzt die Gültigkeit einer Übereinstimmungsbescheinigung nicht voraus, dass das einzelne Fahrzeug, auf das sie sich bezieht, allen geltenden Rechtsakten entspricht beziehungsweise mit dem genehmigten Typ übereinstimmt, sondern eine Übereinstimmungsbescheinigung ist dann gültig im Sinne des § 27 EG-FGV, wenn sie formell ordnungsgemäß ist und sich auf eine wirksame EG-Typgenehmigung bezieht (vgl. LG Braunschweig, Urteil vom 31. August 2017 – 3 O 21/17, n.v., zitiert juris Rn. 153 ff; aA LG Augsburg, Urteil vom 29. Januar 2018 – 82 O 4497/16, n.v., zitiert juris Rn. 50 ff). Damit war die Typengenehmigung jedoch gerade nicht erloschen, weil das Kraftfahrtbundesamt eine Typengenehmigung erteilt und bisher auch nicht zurückgenommen hat.

bb) Unabhängig davon scheitert ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB allerdings auch daran, dass § 27 EG-FGV kein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist eine Norm als Schutzgesetz im Sinne der genannten Bestimmung anzusehen, wenn sie 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, 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 soll der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb 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. Zudem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Sinne des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktsrechtliche Einstandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit zu Gunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 - XI ZR 51/10, BGHZ 192, 90, zitiert juris Rn. 21; vom 22. Juni 2010 - VI ZR 212/09, BGHZ 186, 58, zitiert juris Rn. 26; EuGH-Vorlage vom 9. April 2015 – VII ZR 36/14, NJW 2015, 2737, zitiert juris Rn. 20; jeweils mwN). So der Fall hinsichtlich § 27 EG-FGV indes nicht. Die genannte europarechtliche Bestimmung beruht auf der Richtlinie 2007/46/EG. Diese bezweckt jedoch in erster Linie die Vollendung des Binnenmarkts und dessen ordnungsgemäßes Funktionieren. Dies ergibt sich eindeutig aus den Erwägungsgründen 2, 4 und 23 der Richtlinie. Darüber hinaus sollten die technischen Anforderungen in Rechtsakten harmonisiert und spezifiziert werden, wobei die Rechtsakte vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Benutzung abzielen (Erwägungsgrund 3 der Richtlinie, vgl. LG Braunschweig, Urteil vom 31. August 2017 – 3 O 21/17, n.v., zitiert juris Rn. 192).

f) Schließlich besteht auch kein Anspruch aus § 831 BGB. Aus den vorstehenden Gründen fehlt es bereits an einer deliktischen Handlung eines etwaigen Verrichtungsgehilfen, für den die Beklagte einstandspflichtig sein könnte. 64

III. 65

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den § 97 ZPO sowie § 708 Nr. 10, § 711, § 713 i. V. m. § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. 66

IV. 67

Gründe für eine Zulassung der Revision gemäß § 543 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Die Rechtssache hat keine über die Rechtsanwendung auf den Einzelfall hinausgehende grundsätzliche Bedeutung i.S.d. § 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Zulassung der Revision ist auch nicht i.S.d. § 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich, da nicht über streitige oder zweifelhafte Rechtsfragen zu entscheiden war. Die Entscheidung beruht vielmehr auf gesicherten Rechtsgrundsätzen des Deliktsrechts sowie - insbesondere im Hinblick auf die Frage, auf welchen Zeitpunkt es für die Beurteilung der Sittenwidrigkeit ankommt - auf höchstrichterlicher Rechtsprechung. Hierzu werden in der obergerichtlichen Rechtsprechung auch bislang keine unterschiedlichen Auffassungen vertreten (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 6. November 2019 – 13 U 156/19, NJW-RR 2020, 83). Dies gilt auch mit Blick auf die Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm, das diese Frage offen gelassen hat (OLG Hamm vom 10. September 2019 - 13 U 149/18, NJW-RR 2019, 1428). 68

Streitwert für das Berufungsverfahren : EUR 13.400,00 69