

Titel:

Kein Schadensersatzanspruch bei Kauf eines Gebrauchtwagens nach Herausgabe der Adhoc-Mitteilung im Rahmen des sogenannten "Diesel-Skandals"

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6, § 27

StGB § 263

Leitsätze:

1. Ein Anspruch gemäß § 826 BGB aufgrund des Kaufs eines gebrauchten PKW mit einem Motor des Typs EA 189 nach der Adhoc Mitteilung durch den Hersteller besteht unabhängig von einer Kenntnis des Erwerbers nicht. (Rn. 34 – 49) (redaktioneller Leitsatz)

2. Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB bei Kauf eines PKW mit einem Motor des Typs EA 189 scheidet aufgrund der fehlenden Stoffgleichheit zwischen dem klägerseits behaupteten Schaden und einer möglichen Bereicherung des Fahrzeugherstellers aus. (Rn. 50 – 51) (redaktioneller Leitsatz)

3. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV stellen keine Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB dar. (Rn. 52) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

"Abgasskandal", Gebrauchtwagen, Adhoc-Mitteilung, Motorensteuerungsgerätesoftware, EA 189, vorsätzliche sittenwidrige Schädigung, Zurechnungszusammenhang

Vorinstanz:

LG Bayreuth, Endurteil vom 21.11.2019 – 31 O 994/18

Rechtsmittelinstanz:

BGH Karlsruhe vom -- – VI ZR 822/20

Weiterführende Hinweise:

Revision zugelassen

Fundstelle:

BeckRS 2020, 22745

Tenor

1. Die Berufung der Klägerin wird zurückgewiesen.
2. Auf die Berufung der Beklagten wird das Endurteil des Landgerichts Bayreuth vom 21.11.2019, Az. 31 O 994/18, abgeändert. Die Klage wird abgewiesen.
3. Die Klägerin hat die Kosten beider Instanzen zu tragen.
4. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung 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.
5. Die Revision gegen dieses Urteil wird zugelassen.

Tatbestand

1

Die Klägerin verlangt Schadensersatz von der Beklagten als Motorenherstellerin nach einem Pkw-Kaufvertrag.

2

1. Die Klägerin erwarb am 09.01.2017 von einem gewerblichen Händler einen gebrauchten Pkw S. mit einer Laufleistung von 119.200 km zu einem Kaufpreis von 14.400,00 €.

3

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Baureihe EA 189 ausgestattet bei einer Schadstoffklasse Euro 5. In dem Fahrzeug ist eine Motorensteuerungsgerätesoftware installiert, die erkennt, wenn das Fahrzeug auf dem Prüfstand den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfährt, und dann einen besonderen Modus aktiviert (sog. Umschaltlogik). Erst nach Abschluss des Kaufvertrags wurde bei dem Fahrzeug ein von der Beklagten entwickeltes Softwareupdate vorgenommen, mit dem die Umschaltlogik verändert wurde.

4

Am 22.09.2015 wurde der sog. Abgasskandal mit der Adhoc-Mitteilung der Beklagten über die manipulierten Dieselmotoren publik, und es wurde in den nationalen und internationalen Medien berichtet. Mitte Oktober 2015 ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Rückruf von 2,4 Millionen Fahrzeugen der Beklagten an und verpflichtete diese, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Motor EA 189 EU5 die aus Sicht des Bundesamtes unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen und nachzuweisen, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden.

5

Die Klägerin hat erstinstanzlich behauptet, sie hätte das Fahrzeug bei Kenntnis von der durch die Beklagte mittels der Abschaltvorrichtung erfolgten Manipulation nicht erworben. Sie habe erst nach dem Erwerb Kenntnis von der Betroffenheit des Fahrzeugs in Bezug auf den Abgasskandal und dem hiermit einhergehenden wirtschaftlichen Nachteil erhalten. Die Beklagte habe sittenwidrig gehandelt und müsse sich das Verhalten und die Kenntnis ihrer verfassungsgemäßen Vertreter zurechnen lassen. Nutzungsentschädigung müsse sie sich nicht anrechnen lassen.

6

Im Übrigen haben die Parteien erstinstanzlich streitig über die Voraussetzungen deliktischer Ansprüche der Klägerin verhandelt.

7

2. Das Landgericht hat der Klage mit Endurteil vom 22.03.2019 überwiegend stattgegeben. Zur Begründung hat es darauf verwiesen, dass die Beklagte aus § 826 i.V.m. §§ 31 oder 831 BGB einerseits und aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV andererseits hafte. Das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit der streitgegenständlichen Umschaltlogik ohne deren Offenlegung sei eine konkludente Täuschung auch jedes nachfolgenden Gebrauchtwagenkäufers. Die Täuschung sei der Beklagten auch zuzurechnen. Das Handeln der Beklagten sei sittenwidrig gewesen. Durch die inhaltlich falsche Konformitätsbescheinigung habe der Vorstand der Herstellerin die Vorschriften des EG-FGV verletzt. Gem. § 830 BGB als auch nach §§ 15, 18 322 AktG sei die Beklagte auch für dieses Delikt haftbar. Die Klägerin sei durch die Täuschung über die Funktionsweise der Software als auch durch die durch sie kaschierende inhaltlich unrichtige Konformitätsbescheinigung zum Erwerb des Fahrzeugs bestimmt worden. Es sei ohne weiteres davon auszugehen, dass die Klägerin bei Kenntnis eines ernst zu nehmenden Risikos für die Verkehrsfähigkeit des Fahrzeugs als auch für die Einstufung nach Euro 5 die Kaufentscheidung anders getroffen hätte. Alles andere sei lebensfremd. Auf eine etwa überschießende Motivation der Klägerin (Erwerb eines besonders umweltfreundlichen Fahrzeugs etc.) komme es nicht an. Wer an besonders niedrigen NOx-Werten interessiert war, hätte ohnehin keinen Diesel kaufen dürfen. Für eine Kenntnis der Klägerin bei Erwerb des Fahrzeugs sei kein Beweis angetreten worden. Im Gegenteil glaube das Gericht der Klägerin, dass sie beim Erwerb weder von der Betroffenheit des Fahrzeugs gewusst habe noch vom Händler darauf hingewiesen worden sei. Sie habe dies bei der Anhörung glaubhaft angegeben, es werde auch durch den vorgelegten Kaufvertrag gestützt, in dem kein Hinweis des Händlers enthalten sei. Es sei auch nicht vorgetragen, dass der Verkäufer den Kausalverlauf durchbrochen habe, indem er die Klägerin beim Erwerb von einer Rückrufaktion unterrichtete, die ihm wenigstens hätte bekannt sein müssen. Im Gegenteil dürfte diese Rückrufaktion erst nach der Freigabe vom 05.05.2017 und damit nach dem streitgegenständlichen Kauf erfolgt sein. Der Schaden sei durch das Update nicht beseitigt. Der Schaden sei im Wege des großen Schadensersatzes dahingehend zu ersetzen, dass die Klägerin so zu stellen sei, als ob sie das Fahrzeug nicht erworben hätte, also durch Rückerstattung der Kaufpreiszahlung einschließlich etwaiger Finanzierungskosten, Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs und Herausgabe der erzielten Gebrauchsvorteile. Die Gebrauchsvorteile schätze das Gericht auf Basis einer Gesamtleistung von 250.000

km und dem Kilometerstand von 179.616 km auf 6.651,30 €. Die Rechtsverfolgungskosten seien lediglich im Hinblick auf eine 1,3-fache Geschäftsgebühr erstattungsfähig. Die Beklagte habe sich in Annahmeverzug befunden und schulde Verzugszinsen.

8

Wegen der Einzelheiten wird auf Tatbestand und Entscheidungsgründe des angefochtenen Endurteils Bezug genommen.

9

3. Mit ihrer Berufung verfolgt die Klägerin ihr erstinstanzliches Klageziel weiter, soweit ihren Anträgen nicht stattgegeben wurde. Zudem begehrt sie klageerweiternd einen Anspruch auf Zinsen von 4% seit Kaufpreiszahlung auf den gezahlten Kaufpreis. Es sei kein Nutzungersatz zu leisten. Überdies habe das Gericht nicht von einer Gesamtleistung von lediglich 250.000 km ausgehen dürfen. Es sei eine solche von mindestens 500.000 km angemessen. Es sei eine 1,5-fache Geschäftsgebühr angemessen. Die Beklagte habe der Klägerin durch ihre schädigenden Handlungen den Kaufpreis entzogen und sei damit zur Zahlung des in § 246 BGB gesetzlichen Zinssatzes von jährlich 4% seit Kaufpreiszahlung verpflichtet.

10

Die Klägerin beantragt mit ihrer Berufung:

11

1. Unter teilweiser Abänderung des Urteils des Landgerichts Bayreuth, Az. 31 O 994/18, wird die Beklagtenpartei verurteilt, an die Klägerin € 14.400 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14.12.18 zu bezahlen, Zugum-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW S. 2.0 TDI, FIN

12

2. Unter teilweise Abänderung des Urteils des Landgerichts Bayreuth, Az. 31 O 994/18 wird die Beklagte weiter verurteilt, an die Klagepartei Zinsen i.H.v. 4% p.a. aus einem Betrag von 14.400 € seit 09.01.2017 zu zahlen.

13

3. Unter teilweiser Abänderung des Urteils des Landgerichts Bayreuth, Az. 31 O 994/18, wird die Beklagte verurteilt, der Klagepartei die, durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen, vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.184,05 nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten seit 14.12.18 zu zahlen.

14

Die Beklagte beantragt,

die Berufung der Klägerin als unzulässig zu verwerfen.

Hilfsweise beantragt sie,

die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

15

Die Berufung der Klägerin sei unzulässig, da sie sich nicht gem. § 520 Abs. 3 Nr. 2 BGB mit den konkreten Umständen des Einzelfalles auseinandersetze. So sei die Klägerin nicht auf die Besonderheiten eingegangen, welche der Kaufvertragszeitpunkt nach dem 22.09.2015 mit sich bringe. Bei Annahme eines klägerischen Anspruchs sei Nutzungersatz im Wege der Vorteilsanrechnung bei der Rückabwicklung in Abzug zu bringen. Deliktzinsen könne die Klägerin nicht verlangen.

16

Die Beklagte verfolgt mit ihrer Berufung ihren klageabweisenden Antrag weiter.

17

Insbesondere weist sie darauf hin, dass nach aktueller Rechtsprechung verschiedener Oberlandesgerichte Ansprüche aus Delikt aufgrund der umfassenden Medienberichterstattung nach Bekanntwerden des Abgasskandals ausschieden, da diese eine Täuschung durch die Beklagte sowie einen Irrtum des Klägers ausschliesse.

18

Die Beklagte beantragt mit ihrer Berufung,

das am 21.11.2019 verkündete Urteil des Landgerichts Bayreuth, Az. 31 O 994/18, im Umfang der Beschwer der Beklagten abzuändern und die Klage vollumfänglich abzuweisen.

19

Die Klägerin beantragt,

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

20

Sie verteidigt das angefochtene Urteil, soweit ihren Anträgen stattgegeben wurde, unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags.

21

Wegen des weiteren Parteivorbringens im Berufungsverfahren wird Bezug genommen auf die Berufungsbegründungen, die Berufungserwiderungen und die weiteren im Berufungsverfahren eingereichten Schriftsätze, jeweils mit Anlagen.

Entscheidungsgründe

I.

22

Die gemäß §§ 511 ff. ZPO zulässige Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg. Auf die ebenfalls zulässige Berufung der Beklagten hin ist das Ersturteil abzuändern und die Klage vollumfänglich abzuweisen. Der Klägerin steht gegen die Beklagte bei der hier vorliegenden Fallkonstellation kein Schadensersatzanspruch zu.

23

1. Die Berufung der Klägerin ist zulässig.

24

Es gilt: Die Berufungsbegründung muss auf den konkreten Streitfall zugeschnitten sein. Dazu gehört eine aus sich heraus verständliche Angabe, welche bestimmten Punkte des angefochtenen Urteils der Berufungskläger bekämpft und welche tatsächlichen oder rechtlichen Gründe er ihnen im Einzelnen entgegensetzt (BGH, Beschluss vom 10.2.2015 - VI ZB 26/14; Rimmelspacher in Münchner Kommentar zur ZPO, 5. Aufl. 2016, § 520 Rn. 42).

25

Vorliegend greift die Klägerin im Rahmen ihrer Berufung lediglich dem Umstand an, dass das Erstgericht die gefahrenen Kilometer als Nutzungsentschädigung abgezogen hat, und begehrt Deliktzinsen. Insoweit hat sie sich nach den oben genannten Maßgaben in hinreichender Weise mit dem Ersturteil i.S.v. § 520 Abs. 3 Nr. 2 ZPO auseinandergesetzt. Sie war insbesondere nicht gehalten, im Rahmen der Berufung auf die Besonderheiten einzugehen, die der Kaufvertragszeitpunkt nach dem 22.09.2015 mit sich bringt, da dies die Berechtigung ihres Schadensersatzanspruches an sich betrifft. Insoweit greift die Klägerin das Ersturteil nicht an.

26

Die Klageerweiterung begegnet nach den Maßgaben des § 533 ZPO keinen Bedenken im Hinblick auf die Zulässigkeit der Berufung der Klägerin.

27

2. Die Berufung der Klägerin ist jedoch unbegründet.

28

Da der klägerische Anspruch dem Grunde nach nicht besteht (s. im Folgenden unter II.3), kann die Klägerin bereits aus diesem Grunde nicht erfolgreich geltend machen, das Erstgericht hätte im Rahmen der Zug-um-Zug-Verurteilung den gezahlten Kaufpreis ohne Abzug einer Nutzungsentschädigung bzw. unter Abzug einer geringeren Nutzungsentschädigung zusprechen müssen.

29

Aus demselben Grunde kann die Klägerin im vorliegenden Fall auch keine Deliktzinsen (§ 849 BGB) fordern. Ihr kann kein deliktischer Anspruch zuerkannt werden.

30

Eine (höhere) Geschäftsgebühr für die vorgerichtliche Anwaltstätigkeit der Klägervertreter kann mangels Hauptanspruch ebenso nicht verlangt werden.

31

3. Die Berufung der Beklagten ist sowohl zulässig als auch begründet. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Schadensersatz. Daher ist das Ersturteil abzuändern und die Klage abzuweisen.

32

Vorliegend handelt es sich um einen so bezeichneten „Spätfall“ im Rahmen der Vielzahl von Verfahren betreffend durch Automobilhersteller manipulierte Abgaswerte. Dieser ist dadurch gekennzeichnet, dass ein Fahrzeug mit einem von der Beklagten hergestellten Motor der Baureihe EA 189 zu einem Zeitpunkt erworben wurde, als durch die Adhoc-Mitteilung der Beklagten vom 22.09.2015, die sich anschließende umfangreiche Medienberichterstattung sowie weitere Handlungen der Beklagten die Manipulation bereits weithin bekannt war. Der Senat schließt sich für diese Fallgestaltung einer Vielzahl anderer obergerichtlicher Entscheidungen an, in denen eine deliktische Haftung der Beklagten abgelehnt wurde (vgl. etwa OLG Frankfurt, Urteil v. 06.11.2019, Az. 13 U 156/19; OLG Saarbrücken, Urteil v. 28.08.2019, Az. 2 U 94/18; OLG Stuttgart, Urteil v. 07.08.2019, Az. 9 U 9/19; OLG Stuttgart, Urteil v. 26.11.2019, Az. 10 U 199/19; OLG Köln, Urteil v. 06.06.2019, Az. 24 U 5/19; OLG Dresden, Urteil v. 24.07.2019, Az. 9 U 2067/18; OLG Celle, Urteil v. 29.04.2019, Az. 7 U 159/19; OLG Braunschweig, Urteil v. 02.11.2017, Az. 7 U 69/17; OLG Schleswig-Holstein, Urteil v. 29.11.2019, Az. 1 U 32/19; OLG Koblenz, Urteil v. 25.10.2019, Az. 3 U 948/19; OLG München, Urteil v. 27.01.2020, Az. 21 U 1896/19; Urteil v. 30.03.2020, Az. 21 U 6056/19; OLG Oldenburg, Urteil v. 26.11.2019, Az. 13 U 33/19).

33

Die in Teilen der obergerichtlichen Rechtsprechung vertretene gegenteilige Auffassung (vgl. etwa OLG Hamm, Urteil v. 10.09.2019, Az. 13 U 149/18; OLG Oldenburg, Urteil v. 16.01.2020, Az. 14 U 166/19; OLG Koblenz, Urteil v. 03.04.2020, Az. 8 U 1956/19) vermag hingegen nicht zu überzeugen.

34

a) Ein Anspruch der Klägerin gemäß § 826 BGB besteht nicht, da es an dem erforderlichen Zurechnungszusammenhang zwischen der Schädigungshandlung und dem behaupteten Schaden fehlt. Dieses gilt unabhängig davon, ob die Klägerin konkrete Kenntnis von der Betroffenheit des von ihm erworbenen Fahrzeugs von den Manipulationen der Beklagten besaß. aa.

35

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs begründet die vorsätzliche Zufügung eines Schadens allein noch nicht die Haftung aus § 826 BGB. Auf sie muss vielmehr immer auch das Urteil der Sittenwidrigkeit zutreffen. Das mag ohne weiteres in den Fällen zu bejahen sein, in denen die sittenwidrige Handlung den Schaden, sei es auch erst über die Schädigung des von ihr unmittelbar Betroffenen, mitverursacht, ohne dass eine Handlung oder Unterlassung des Geschädigten hinzutritt, die erst zu dem Vermögensschaden führt. Macht hingegen der Geschädigte geltend, er sei durch die sittenwidrige Handlung des Täters zu schädlichen Vermögensdispositionen veranlasst worden, dann genügt es nicht, dass der Täter die Möglichkeit eines solchen Kausalverlaufs erkannt und gebilligt hat. Vielmehr trifft ihn der haftungsbegründende Vorwurf der sittenwidrigen Schädigung nur dann, wenn der Geschädigte die ihn schädigende Handlung gerade deswegen vorgenommen hat, weil er dazu sittenwidrig veranlasst worden ist. Anderenfalls hat sich das Tatbestandsmerkmal der Sittenwidrigkeit bei der Schädigung nicht verwirklicht (vgl. BGH, Urteil v. 20.02.1979, Az. VI ZR 189/78).

36

Zu berücksichtigen ist vorliegend, dass die Klägerin als Erwerber eines Gebrauchtfahrzeuges nur mittelbar Geschädigte sein kann, da sich das manipulative Handeln der Beklagten zunächst nur auf den Erstkäufer bezog.

37

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht

Denkenden verstößt. 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. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil v. 07.05.2019, Az. VI ZR 512/17).

38

Die Zurechnung erfährt in diesen Fällen eine Einschränkung beziehungsweise Korrektur durch die Schutzzwecklehre, nach der eine Haftung nur für diejenigen äquivalenten und adäquaten Schadensfolgen besteht, die aus dem Bereich der Gefahren stammen, zu deren Abwendung die verletzte Norm erlassen oder die verletzte Vertragspflicht übernommen wurde. Der geltend gemachte Schaden muss in einem inneren Zusammenhang mit der durch den Schädiger geschaffenen Gefahrenlage stehen; ein äußerlicher, gleichsam zufälliger Zusammenhang genügt nicht. Insoweit ist eine wertende Betrachtung geboten (std. Rspr., vgl. BGH, Urteil v. 21.11.2019, Az. III ZR 244/18).

39

bb. Es kann dahinstehen, ob das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Motors der Baureihe EA 189 durch die Beklagte als sittenwidriges Verhalten im Sinne von § 826 BGB anzusehen ist. Unter Zugrundelegung vorstehend bezeichneter Maßstäbe besteht jedenfalls nicht der erforderliche Zurechnungszusammenhang mit dem Kauf des Fahrzeugs durch die Klägerin. Selbst wenn es zuträfe, dass das erstmalige Inverkehrbringen des Fahrzeugs als Neuwagen durch die Beklagte mit der implementierten Umschaltlogik eine sittenwidrige Schädigung jedenfalls der Erstkäufer bis zum Bekanntwerden des Abgasskandals darstellte, sind bei einem nachgelagerten mittelbaren Schaden darüber hinaus das gesamte Verhalten des Schädigers sowie weitere das Unwerturteil beeinflussende Umstände bis zur Realisierung des Schadens beim Zweiterwerber im Rahmen einer umfassenden Würdigung einzubeziehen.

40

Der Zurechnungszusammenhang zwischen einem etwaigen sittenwidrigen Inverkehrbringen des Fahrzeugs und einem möglichen Schaden ist bei dem vorliegenden Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs am 28.10.2016 nicht mehr gegeben. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Beklagte derart umfassende Aktivitäten unternommen, damit es nicht zu weiteren Vermögensschäden bei potentiellen Käufern im Hinblick auf Fahrzeuge mit dem Motor der Baureihe EA 189 kommt, dass zwischen ihrem ursprünglichen vermeintlich sittenwidrigen Verhalten - der Konzernentscheidung zur Implementierung der Software und dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge bzw. Motoren - und dem durch den Erwerb des hier in Streit stehenden Fahrzeugs entstandenen Schaden der Klägerin kein so enger innerer Zusammenhang mehr begründet werden kann, dass im Sinne der oben dargelegten Grundsätze das Verhalten der Beklagten auch gegenüber diesem als sittenwidrig angesehen werden kann. Vielmehr liegt nur ein äußerer, gleichsam zufälliger Zusammenhang vor, da im Zeitpunkt des Kaufs die Beklagte nach objektiven Maßstäben davon ausgehen durfte, dass potentielle Käufer über die vorgenommenen Manipulationen informiert waren.

41

Unstreitig und gerichtsbekannt begann die Beklagte mit Pressemitteilung vom 02.10.2015 erstmals aktiv mit aufklärerischen Tätigkeiten hinsichtlich der Offenlegung von Details zu Umfang und Tragweite des in ihrem Herrschaftsbereich spielenden Skandals. So wurde auf ihrer Webseite ein Tool bereitgestellt, mittels dessen jeder Fahrzeughalter anhand seiner Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) abfragen konnte, ob sein Fahrzeug von den - immer noch nicht so genannten - Manipulationen betroffen ist oder nicht.

42

Das Kraftfahrtbundesamt teilte mit Pressemitteilung vom 16.10.2015 erstmals mit, es habe mit Bescheid vom 15.10.2015 gegenüber der Beklagten den Rückruf von insgesamt 2,4 Millionen Fahrzeugen der Marke der Beklagten angeordnet und vertrete die Auffassung, dass es sich bei der in diesen Fahrzeugen verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handle, weswegen der Beklagten auferlegt worden sei, die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen, was durch entsprechende Nachweise zu belegen sei. Zudem ist von einem von der Beklagten am 7. Oktober 2015 vorgelegten

Maßnahmenplan die Rede, und es werden erstmals nähere Angaben zu den betroffenen Motoren gemacht (EURO 5 Dieselmotoren der Größe 2 Liter, 1,6 Liter und 1,2 Liter Hubraum).

43

Die Beklagte arbeitete im Rahmen eines Maßnahmenplans mit dem Kraftfahrtbundesamt zum Erhalt der Typengenehmigung der betroffenen Fahrzeuge zusammen (zur Chronologie des Abgasskandals vgl. insoweit OLG Celle, Beschluss v. 27.05.2019, Az. 7 U 335/18).

44

Diesen Rückruf griff die Beklagte mit Pressemitteilungen vom 15. und 22.10.2015 auf und teilte mit, dass auch für weitere konzerneigene Marken wie das streitgegenständliche Fahrzeug ein entsprechendes Tool bereitstehe, um die Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs mit dem Motor EA 189 zu eruieren. Unter Hinweis darauf, dass die aktuelle Nachfolge-Motorengeneration EA 288 (Einsatz ab 2012) nicht betroffen sei, heißt es weiter, ab Januar 2016 werde mit der Nachbesserung der Fahrzeuge begonnen, wobei die technischen Lösungen zunächst den zuständigen Behörden vorgestellt und danach die Halter dieser Fahrzeuge informiert werden würden. Damit wurde klargestellt, dass sich die Beklagte nicht gegen den Rückruf wehren, sondern an der Beseitigung der Abschaltvorrichtungen mitwirken werde.

45

Mit Pressemitteilung vom 25. November 2015 teilte die Beklagte darauf aufbauend schließlich mit, dem KBA seien die erarbeiteten technischen Maßnahmen der betroffenen EA 189-Dieselmotoren nunmehr vorgestellt und diese Maßnahmen seien nach intensiver Begutachtung bestätigt worden. Zudem schloss die Beklagte mögliche zivilrechtliche Schadensersatzansprüche nicht aus, indem sie „ausdrücklich bis zum 31. Dezember 2016 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Gewährleistungsansprüche/Garantieansprüche wegen der in Fahrzeugen mit Motorentyp EA 189 eingebauten Software, sofern diese Ansprüche nicht bereits verjährt sind“, verzichtete.

46

Begleitend zu den Maßnahmen der Beklagten sowie des KBA war die Thematik Gegenstand einer sehr intensiven Berichterstattung in nahezu allen Zeitungen sowie Fernsehsendern und Onlinemedien in Deutschland, wobei auch über die Betroffenheit der im Konzern hergestellten Fahrzeuge berichtet und deren Abfragemöglichkeit informiert wurde. Von einer klägerseits behaupteten verharmlosenden Darstellung der Beklagten kann angesichts dessen auch ohne ein umfassendes Schuldanerkenntnis nicht gesprochen werden, soweit es den Umfang der Manipulationen betrifft.

47

Daher ist der Zurechnungszusammenhang zwischen einem eventuellen sittenwidrigen Handeln der Beklagten und dem möglicherweise durch den Kauf des Fahrzeugs am 09.01.2017 entstandenen Schaden der Klägerin unterbrochen worden.

48

cc. Zu Recht weist zudem das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht (Urteil vom 29. November 2019 - 1 U 32/19) darauf hin, dass es zu weit gehen würde, von der Beklagten eine lückenlose Aufklärung aller potentiellen Käufer in jedem Einzelfall zu verlangen, und ihr trotz der von ihr umfangreich ergriffenen Maßnahmen das Risiko eines Erwerbes durch einen Käufer, der trotz aller Medienberichterstattung vom Einsatz der problematischen Software keine Kenntnis hatte und von einem Händler betreut wird, der sich nicht an die ihm mitgeteilte Hinweispflicht hält, zuzuweisen. Dies würde zu einer zeitlich unbegrenzten und letztlich schrankenlosen Haftung des ehemals sittenwidrig Schädigenden führen, auch wenn dieser alles aus seiner Sicht Erforderliche und der verkehrsüblichen Sorgfalt Entsprechende getan hat, um die zukünftige Verwirklichung des tatbestandlichen Erfolges zu verhindern. Nach Auffassung des Senats kann keine Parallele zu der fortbestehenden Verantwortlichkeit in den strafrechtlichen Fällen des beendeten Versuchs gezogen werden (so aber OLG Oldenburg, Urteil v. 16.01.2020, Az. 14 U 166/19), da es vorliegend im Fall einer mittelbaren Schädigung an der die strafrechtliche Verantwortlichkeit kennzeichnenden Finalität des Handelns fehlt.

49

Unabhängig davon, ob die hiesige Klägerin von den oben genannten Informationen subjektiv Kenntnis hatte, scheidet damit eine Haftung aus § 826 BGB jedenfalls mangels objektiven Zurechnungszusammenhangs aus.

50

b) Ein Anspruch der Klägerin aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB scheidet bereits objektiv aufgrund der fehlenden Stoffgleichheit zwischen dem klägerseits behaupteten Schaden und einer möglichen Bereicherung der Beklagten aus. Die Klägerin behauptet, ihr Schaden liege in der Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit. Bei der Beklagten ist eine solche jedoch allenfalls dadurch eingetreten, dass sie das Fahrzeug an den Erstkäufer ausgeliefert hat (vgl. OLG Stuttgart, Urteil v. 07.08.2019, Az. 9 U 9/19; auch OLG Karlsruhe, Urteil v. 09.01.2020, Az. 17 U 133/19).

51

Zudem ist aufgrund der ergriffenen Aufklärungsmaßnahmen der Beklagten nicht mehr davon auszugehen, dass sie vorsätzlich - ggfs. in mittelbarer Täterschaft - eine Irrtumserregung bei den Käufern herbeiführte, die nach Bekanntwerden der Manipulationen Fahrzeuge erwarben (vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil v. 29.11.2019, Az. 1 U 32/19; OLG München, Urteil v. 30.03.2020, Az. 21 U 6056/19). Überdies wäre im Zeitpunkt des täuschungsbedingten Kaufes der Klägerin im Januar 2017 keine gemäß § 263 StGB erforderliche Bereicherungsabsicht der Beklagten gegeben.

52

c) Der Klägerin steht schließlich auch kein Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV stellen nach richtiger Auffassung bereits keine Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB dar (ebenso OLG Braunschweig, Urteil v. 19.02.2019, Az. 7 U 134/17; OLG München, Beschluss v. 29.08.2019, Az. 8 U 1449/19; OLG Karlsruhe, Urteil v. 09.01.2020, Az. 17 U 107/19; OLG Celle, Beschluss v. 01.07.2019, Az. 7 U 33/19). Der Individualschutz in der konkreten Ausprägung des Schutzes des Vermögens des Erwerbers eines Kraftfahrzeugs liegt nicht im Aufgabenbereich der genannten Vorschriften und ist auch nicht der zugrunde liegenden Richtlinie 2007/46/EG zu entnehmen. Überdies ist zwischenzeitlich eine Verletzung nicht mehr ersichtlich. Das Kraftfahrtbundesamt hat auch 4 ½ Jahre nach Bekanntwerden der Manipulationen der Beklagten die Typengenehmigungen der betroffenen Fahrzeuge nicht widerrufen. Spätestens mit dem Update der Software sind daher rechtliche Probleme der Typengenehmigung und Übereinstimmungsbescheinigung beseitigt (vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil v. 29.11.2019, Az. 1 U 32/19).

II.

53

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

54

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

55

Die Revision ist zuzulassen, weil die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat und die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordert (§ 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 2 ZPO). Bei der Frage der deliktischen Haftung des Motorenherstellers in den vorstehend bezeichneten Spätfällen handelt es sich nach Auffassung des Senats um eine in einer Vielzahl von Verfahren erhebliche, klärungsfähige und -bedürftige Rechtsfrage, über die der Bundesgerichtshof noch nicht tragend entschieden hat. Des Weiteren weicht das hiesige Urteil jedenfalls von den tragenden Erwägungen der oben zitierten Entscheidungen mehrerer Oberlandesgerichte ab.

Verkündet am 14.05.2020