

**Titel:**

**Keine Schadensersatzansprüche bei im Juni 2016 erworbenem, vom Abgasskandal betroffenen (Gebraucht-)Fahrzeug**

**Normenketten:**

BGB § 823 Abs. 2, § 826

StGB § 263

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

**Leitsätze:**

1. Vgl. zum Kauf nach Bekanntwerden des Dieselskandals im Ergebnis wie hier: BGH BeckRS 2020, 19146; OLG Köln, BeckRS 2020, 8089; OLG Frankfurt BeckRS 2019, 42541; BeckRS 2020, 15814; OLG Oldenburg BeckRS 2019, 42770; OLG Koblenz BeckRS 2020, 13623; BeckRS 2020, 14864; BeckRS 2020, 15495; BeckRS 2020, 15620; BeckRS 2020, 14877; BeckRS 2019, 41095; OLG Brandenburg BeckRS 2020, 17122; BeckRS 2020, 17758; OLG Braunschweig, BeckRS 2018, 53897; OLG Stuttgart BeckRS 2020, 7187; BeckRS 2020, 18765; BeckRS 2020, 16462 sowie BeckRS 2020, 7457 mit zahlreichen weiteren Nachweisen (dort Leitsatz 4); a.A.: OLG Köln BeckRS 2020, 7312; OLG Hamm BeckRS 2019, 20495; OLG Oldenburg BeckRS 2020, 280; BeckRS 2020, 6021; OLG Dresden BeckRS 2020, 4135; OLG Koblenz BeckRS 2020, 5086; BeckRS 2020, 17856; differenzierend OLG Stuttgart BeckRS 2020, 5609 (Kenntnis erst ab März 2016). (redaktioneller Leitsatz)

2. Für ein im Juni 2016 erworbenes, vom Abgasskandal betroffenes (Gebraucht-)Fahrzeug steht dem Käufer - unabhängig davon, ob er konkrete Kenntnis von der Betroffenheit des von ihm erworbenen Fahrzeugs von den Manipulationen der Herstellerin besaß oder nicht - kein Anspruch gemäß § 826 BGB zu, da es an dem erforderlichen Zurechnungszusammenhang zwischen der Schädigungshandlung und dem behaupteten Schaden fehlt. (Rn. 19) (redaktioneller Leitsatz)

**Schlagworte:**

Schadensersatz, Diesel-Fahrzeug, EA 189, Motorsteuerungssoftware, Abgasskandal, Abschaltvorrichtung, Manipulation, Sittenwidrigkeit, Spätfall, Zurechnungszusammenhang

**Vorinstanz:**

LG Bayreuth, Urteil vom 12.12.2019 – 21 O 471/19

**Rechtsmittelinstanz:**

BGH Karlsruhe vom -- – VI ZR 893/20

**Weiterführende Hinweise:**

Revision zugelassen

**Fundstelle:**

BeckRS 2020, 25120

**Tenor**

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Bayreuth vom 12.12.2019, Az. 21 O 471/19, wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Bayreuth ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger 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.
4. Die Revision wird zugelassen.

## Entscheidungsgründe

I.

1

Der Kläger verlangt von der Beklagten als Motorenherstellerin Schadensersatz nach einem PKW-Kaufvertrag.

2

Der Kläger erwarb im Juni 2016 den von der Beklagten hergestellten PKW X. als Gebrauchtwagen von Privat zum Kaufpreis von 15.000,00 €. 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.

3

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.

4

Der Kläger hat erstinstanzlich behauptet, er hätte das Fahrzeug bei Kenntnis von der durch die Beklagte mittels der Abschaltvorrichtung erfolgten Manipulation nicht erworben. Er 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.

5

Die Beklagte hat die Auffassung vertreten, der Kläger habe mit dem Kauf zum vorliegenden Zeitpunkt zum Ausdruck gebracht, eine mögliche Betroffenheit des von ihm erworbenen Fahrzeugs von der Abschaltvorrichtung biligend in Kauf genommen zu haben.

6

Im Übrigen haben die Parteien erstinstanzlich streitig über die Voraussetzungen deliktischer Ansprüche des Klägers verhandelt.

7

Mit am 12.12.2029 verkündeten Endurteil hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Kläger, der das Fahrzeug etwa ein Dreivierteljahr nach Bekanntwerden des Abgasskandals erworben habe, habe bei seiner Anhörung durch das Gericht erklärt, sich der Erforderlichkeit eines Updates bewusst gewesen zu sein. Die deshalb drohenden technischen Probleme seien ihm aber nicht bekannt gewesen. Daraus folgt nach Auffassung des Erstrichters, dass dem Kläger folglich bewusst gewesen sei, dass die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware nicht einwandfrei und auszutauschen sei, so dass die Eigenschaften der ursprünglichen Motorsteuerungssoftware ihn nicht zum Kauf veranlasst hätten. Es könne dahingestellt bleiben, ob mit dem Update technische Probleme zu erwarten seien oder nicht. Ohne dass Umstände vorgetragen seien, die auf einen Täuschungsvorsatz der Beklagten hinsichtlich der neuen Software schließen ließen, könne ein eventueller Mangel des Updates einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte aus Delikt nicht begründen.

8

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

9

Mit seiner Berufung verfolgt der Kläger sein erstinstanzliches Klageziel weiter. Er habe beim Erwerb des Fahrzeuges zwar von dem Abgasskandal Kenntnis gehabt, aber nicht gewusst, dass auch sein Fahrzeug davon betroffen sei. Dies sei auch der Adhoc-Mitteilung der Beklagten vom 22.09.2015 nicht zu entnehmen gewesen.

#### 10

Diese Kenntnis habe er auch nicht haben müssen, da die Beklagte der ihr obliegenden Aufklärungspflicht nicht nachgekommen sei. Die Beklagte sei gehalten gewesen, die seinerzeit aktuellen Autobesitzer durch eine Adressmitteilung beim KBA ausfindig zu machen und vollständig und umfassend über die Dieselgate-Problematik zu informieren. Sämtliche das Dieselgate-Auto erwerbenden Käufer hätten sich dann auf eine bestehende Informationspflicht des Vorbesitzers dazu berufen können. Dies habe die Beklagte jedoch bewusst unterlassen, obwohl dieser Informationsgang nicht nur nahegelegen habe, sondern sich geradezu aufgedrängt habe.

#### 11

Hinzu komme, dass dem Kläger auch die Bedeutung der Manipulation und die sich hieraus ergebenden Konsequenzen in technischer und rechtlicher Hinsicht, nämlich die nicht gewährleistete uneingeschränkte Nutzbarkeit des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr, zumindest auf laienhafter Ebene hätte klar sein müssen. Die Beweislast hierfür liege bei der Beklagten, jedenfalls treffe diese eine sekundäre Darlegungslast.

#### 12

Der Kläger beantragt,

1. Unter Abänderung des am 12.12.2019 verkündeten Urteils des LG Bayreuth, Az.: 21 O 471/19 die Beklagte zu verurteilen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges X., mit der Fahrgestellnummer ... an den Kläger 15.000,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5% Punkten über dem Basiszinssatz seit 05.12.2018 zu zahlen.
2. Unter Abänderung des am 12.12.2019 verkündeten Urteils des LG Bayreuth, Az.: 21 O 471/19 die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten seines Rechtsanwaltes X. in Höhe von 1.416,10 € nebst Zinsen in Höhe von 5% Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit freizustellen.
3. Unter Abänderung des am 12.12.2019 verkündeten Urteils des LG Bayreuth, Az.: 21 O 471/19 festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 05.12.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1) bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

#### 13

Die Beklagte beantragt,

die Berufung des Klägers zurückzuweisen.

#### 14

Sie verteidigt das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags. Insbesondere weist sie darauf hin, dass nach aktueller Rechtsprechung zahlreicher 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.

#### 15

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

II.

#### 16

Die gemäß §§ 511 ff. ZPO zulässige Berufung des Klägers ist unbegründet. Das Landgericht hat die Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen, da dem Kläger gegen die Beklagte bei der hier vorliegenden Fallkonstellation keine allein in Betracht kommenden deliktische Schadensersatzansprüche zustehen.

## 17

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).

## 18

Die in Teilen der obergerichtlichen Rechtsprechung vertretene gegenteilige Auffassung (vgl. etwa das vom Kläger zitierte Urteil des 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.

## 19

1. Ein Anspruch des Klägers gemäß § 826 BGB besteht nicht, da es an dem erforderlichen Zurechnungszusammenhang zwischen der Schädigungshandlung und dem behaupteten Schaden fehlt. Dieses gilt unabhängig davon, ob der Kläger konkrete Kenntnis von der Betroffenheit des von ihm erworbenen Fahrzeuges von den Manipulationen der Beklagten besaß.

## 20

a) 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).

## 21

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

## 22

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).

## 23

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).

## 24

b) 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. Selbst ein solches unterstellt, besteht unter Zugrundelegung vorstehend bezeichneter Maßstäbe jedenfalls nicht der erforderliche Zurechnungszusammenhang mit dem Kauf des Fahrzeugs durch den Kläger. 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.

## 25

Der Zurechnungszusammenhang zwischen einem etwaigen sittenwidrigen Inverkehrbringen des Fahrzeugs und einem möglichen Schaden ist bei dem vorliegenden Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs am 23.06.2016 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 des Klägers 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.

## 26

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.

## 27

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).

## 28

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).

## **29**

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.

## **30**

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.

## **31**

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.

## **32**

Daher ist der Zurechnungszusammenhang zwischen einem eventuellen sittenwidrigen Handeln der Beklagten und dem möglicherweise durch den Kauf des Fahrzeugs am 23.06.2016 entstandenen Schaden des Klägers unterbrochen worden.

## **33**

c) Zu Recht weist zudem das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht (Urteil vom 29. November 2019, Az. 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.

## **34**

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.

## **35**

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

## **36**

2. Ein Anspruch des Klägers 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. Der Kläger behauptet, sein 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).

### 37

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 des Klägers im Juni 2016 keine gemäß § 263 StGB erforderliche Bereicherungsabsicht der Beklagten gegeben.

### 38

3. Dem Kläger 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).

### 39

4. Da das Landgericht die Klage aus den dargelegten Gründen im Ergebnis zu Recht abgewiesen hat, war die hiergegen gerichtete Berufung des Klägers zurückzuweisen.

III.

### 40

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. 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.

...	...	...
Vorsitzender Richter	Richter	Richterin
am Oberlandesgericht	am Oberlandesgericht	am Oberlandesgericht

### 41

Verkündet am 28.05.2020