

Titel:

Schadensersatz, Schadensersatzanspruch, Fahrzeug, Streitwert, Mangel, Betrug, Klage, Zulassung, Auslegung, Sicherheitsleistung, Schutzgesetz, Vorsatz, Vorstand, Aktivlegitimation, Kosten des Rechtsstreits, keinen Erfolg, funktionaler Zusammenhang

Schlagworte:

Schadensersatz, Schadensersatzanspruch, Fahrzeug, Streitwert, Mangel, Betrug, Klage, Zulassung, Auslegung, Sicherheitsleistung, Schutzgesetz, Vorsatz, Vorstand, Aktivlegitimation, Kosten des Rechtsstreits, keinen Erfolg, funktionaler Zusammenhang

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 03.12.2020 – 5 U 2567/20

OLG Nürnberg, Beschluss vom 04.01.2021 – 5 U 2567/20

BGH Karlsruhe, Beschluss vom 29.09.2021 – VII ZR 152/21

Fundstelle:

BeckRS 2020, 51677

Tenor

Die Klage wird abgewiesen.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 68.690,51 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin fordert von der Beklagten als Herstellerin eines vom Kläger gebraucht erworbenen Kraftfahrzeuges Schadensersatz, weil die Beklagte das Fahrzeug vorsätzlich mit einer nicht zulässigen Motorsteuerung ausgestattet habe, die zu einer überhöhten Abgasemission im Fahrbetrieb führe.

2

Die Klägerin kaufte am 26.01.2011 bei der Beklagten ein Neufahrzeug Marke Mercedes Benz Typ CLS 350 CDI BlueEFFICIENCY Coupé mit der Fahrzeug-Ident.-Nr.: ... zum Kaufpreis von 68.690,51 € brutto (erste Anlage im Ordner „übergebene Anlage Klagepartei“). Das Fahrzeug ist mit einem EU 5 Dieselmotor der Baureihe OM 642 ausgestattet.

3

Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist kein Dieselmotor der Baureihe EA 189 eingebaut.

4

Das Fahrzeug wurde am 29.04.2011 an die Klägerin übergeben.

5

Das Fahrzeug wurde im Jahr 2011 erstmals zum Verkehr zugelassen.

6

Das Fahrzeug wies am 25.06.2020 einen Kilometerstand von 133.546 km auf.

7

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine EG-Typgenehmigung. Es unterfällt der Emissionsklasse Euro 5.

8

Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde seitens der Beklagten mit einer unter anderem temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung versehen, durch die die Abgasrückführung, die zur Reduktion des Stickoxidausstoßes eingesetzt wird, bei niedrigen Außentemperaturen reduziert wird (sog. „Thermofenster“).

9

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist nicht von einem der vom Kraftfahrt-Bundesamt gegenüber der Beklagten ergangenen emissionsbezogenen Rückrufbescheide betroffen.

10

Mit anwaltlichem Schreiben vom 24.01.2019 (zweite Anlage im Ordner „übergebene Anlagen Klagepartei“) forderte die Klägerin die Beklagte erfolglos dazu auf, bis zum 07.02.2019 die Gewährleistungsansprüche sowie Ansprüche auf Schadensersatz hinsichtlich sämtlicher Schäden bzw. zukünftiger Schäden anzuerkennen und für den Fall des Nichtanerkennens die Mängel an dem streitgegenständlichen Fahrzeug zu beseitigen und weitere im Schreiben näher bezeichnete Erklärungen abzugeben.

11

Die Klägerin trägt im Wesentlichen vor:

12

Das im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute sog. „Thermofenster“ sei nicht notwendig, um den Motor vor Beschädigungen zu schützen.

13

Die Beklagte bzw. deren Vorstand sei von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware informiert gewesen und habe die Manipulation zur Gewinnmaximierung veranlasst und nicht nur gebilligt.

14

Die Klägerin meint, das im streitgegenständliche Fahrzeug verbaute „Thermofenster“ sei eine nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 715/2007 unzulässige Abschalteinrichtung. Das Fahrzeug verfüge nicht über die Voraussetzungen für die EG-Typgenehmigung und habe einen erheblich höheren Schadstoffausstoß als von der Beklagten angegeben.

15

Die Klägerin ist der Rechtsauffassung, ihr stehe ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB zu. Das Verhalten der Beklagten sei sittenwidrig: Sie habe die Zulassungsvorschriften ausschließlich aus Gewinninteresse umgangen.

16

Auch stehe der Klägerin ein Anspruch nach §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 263 StGB zu. Es liege ein eigennütziger Betrug vor.

17

Auch hafte die Beklagte gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV, da sie das europäische Typengenehmigungsrecht verletzt habe.

18

Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte seien auch nach §§ 280 Abs. 1, S. 1, 241 Abs. 2, 311 Abs. 3 BGB gegeben.

19

Die Klägerin beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke Mercedes Benz mit der Fahrgestellnummer ... an die Klagepartei den Kaufpreis in Höhe von 68.690,51 Euro abzüglich eines in das Ermessen des Gerichts zu stellenden Nutzungsentschädigungsbetrages nebst Zinsen

a. in Höhe von 4% aus 68.690,51 Euro vom 29.04.2011 bis zum 07.02.2019 sowie b. in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 46.709,55 Euro seit dem 08.02.2018 zu bezahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs gemäß vorstehender Ziffer 1. In Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, der Klagepartei die Kosten des außergerichtlichen Vorgehens in Höhe von 1.822,96 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 08.02.2019 zu zahlen.

20

Die Beklagte beantragt,

Die Klage wird abgewiesen.

21

Die Beklagte trägt vor, das streitgegenständliche Fahrzeug unterscheide sich grundlegend von den Fahrzeugen des VW-Konzerns, bei denen die Rechtsprechung offenbar eine Prüfstandmanipulation mittels Umschaltens zwischen einem Modus 0 und einem Modus 1 festgestellt hat. Eine Funktion, durch die der Prüfstand erkannt und der Stickoxidausstoß manipulativ lediglich für die Zwecke des EG-Typgenehmigungsverfahrens gezielt reduziert wird, existiere im streitgegenständlichen Fahrzeug nicht. Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung im streitgegenständlichen Fahrzeug sei notwendig, um Schäden am Motor und Abgassystem zu vermeiden: Die Grundidee der Abgasrückführung bestehe darin, Abgas bereits innermotorisch über ein Rohrsystem in den Brennraum zurückzuführen. Insoweit handele es sich um kein Konstruktionsteil, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verändert, sondern um eine vorgelagerte, innermotorische Maßnahme, die schon die Entstehung bestimmter Emissionen verringere. Durch die innermotorische Rückführung des Abgases verringere sich die Sauerstoffkonzentration der Zylinderladung und die Verbrennungstemperatur sinke. Durch die niedrigen Verbrennungstemperaturen würden weniger NO_x-Emissionen entstehen. Würde die Rückführung allerdings bei zu niedrigen Temperaturen stattfinden, würde es zur Kondensation von Abgasbestandteilen kommen und dies wiederum zu verschiedenen unerwünschten Ablagerungen in den Bauteilen. Ein wiederholter Betrieb des Motors in diesem Zustand könnte zu einer dauerhaften Schädigung des Motors führen. In Fachkreisen und demgemäß auch bei den Genehmigungsbehörden sei anerkannt, dass es notwendig ist, die Abgasrückführung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zu steuern, um eine hinreichende Reduzierung sämtlicher relevanter Emissionen zu erzielen, Schäden am Motor und Abgassystem zu vermeiden und den sicheren Betrieb des Systems zu gewährleisten.

22

Die Beklagte bestreitet die Aktivlegitimation der Klägerin.

23

Die Beklagte meint, die Klägerin habe nicht substantiiert vorgetragen, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug unzulässige Abschaltvorrichtungen aktiv seien. Gewährleistungsansprüche seien jedenfalls verjährt. Deliktische Ansprüche würden nach der obergerichtlichen Rechtsprechung bereits deshalb ausscheiden, weil die Beklagte bei der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs im Hinblick auf dessen NO_x-Emissionen einer vertretbaren Rechtsauffassung gefolgt ist, so dass für Vorsatz oder Sittenwidrigkeit von vornherein kein Raum sei. In Bezug auf die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung habe die Beklagte ein zutreffendes, jedenfalls aber vertretbares Normverständnis zugrunde gelegt und davon ausgehen dürfen, dass eine temperaturabhängige Abgasregelung schon keine Abschaltvorrichtung darstelle, jedenfalls aber aus Gründen des Motorschutzes zulässig sei. Es komme nicht einmal darauf an, ob das Fahrzeug von einem Rückruf des KBA betroffen ist. Ein Anspruch aus § 826 BGB scheide auch deshalb aus, weil der geltend gemachte Schaden nicht vom Schutzzweck der vermeintlich verletzte Emissionsvorschriften gedeckt wäre, welcher beschränkt sei auf die Harmonisierung des Binnenmarktes, die Verbesserung der Luftqualität und den Schutz der Umwelt im Übrigen. Die Klägerin habe auch nicht substantiiert dargelegt, welches konkrete deliktische Verhalten sie welchem verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten vorwirft.

24

Das Gericht hat keinen Beweis erhoben.

25

Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 25.06.2020 verwiesen.

Entscheidungsgründe

26

Die zulässige Klage ist unbegründet.

A.

27

Die Klage ist zulässig. Das Landgericht Nürnberg-Fürth ist örtlich (§ 32 ZPO) und sachlich (§§ 23 Nr. 1, 71 I GVG) zuständig.

B.

28

In der Sache hat die Klage keinen Erfolg.

29

I. Die Klägerin hat gegen die Beklagte unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Anspruch auf Zahlung von € 68.690,51 Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streigegenständlichen Fahrzeugs.

30

1. Vertragliche Ansprüche sind jedenfalls verjährt.

31

Die Beklagte ist gemäß § 214 Abs. 1 BGB berechtigt, die Leistung zu verweigern, da die Verjährung der etwaigen Ansprüche der Klagepartei mit Ablauf des 29.04.2013 eingetreten ist. Die Einrede der Verjährung wurde von der Beklagten in der Klageerwidern erhoben. Der Eintritt der Verjährung etwaiger Gewährleistungsrechte ist auch gegeben. Gemäß § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB verjähren die in § 437 Nr. 1 und 3 BGB bezeichneten Ansprüche vorliegend in zwei Jahren. Gemäß § 438 Abs. 2 BGB beginnt die Verjährung mit der Ablieferung der Sache. Die Übergabe des Fahrzeugs an die Klägerin erfolgte hier unstreitig am 29.04.2011. Die Verjährungsfrist des § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB von zwei Jahren ist damit am 29.04.2013 abgelaufen, ohne dass die Klägerin etwaige Gewährleistungsrechte geltend gemacht hat.

32

Die regelmäßige Verjährungsfrist von drei Jahren gemäß §§ 438 Abs. 3 Satz 1, 195 BGB gilt hier nicht, da die Beklagte einen etwaigen Mangel jedenfalls nicht arglistig verschwiegen hat.

33

Arglist setzt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zumindest Eventualvorsatz voraus; leichtfertige oder grob fahrlässige Unkenntnis genügt dagegen nicht. Ein arglistiges Verschweigen ist danach nur gegeben, wenn der Verkäufer den Mangel kennt oder ihn zumindest für möglich hält und zugleich weiß oder doch damit rechnet und billigend in Kauf nimmt, dass der Käufer den Mangel nicht kennt und bei Offenbarung den Vertrag nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte. Diese Kenntnis muss festgestellt werden; sie kann nicht durch wertende Überlegungen ersetzt werden. Insoweit fehlt es vorliegend schon am entsprechenden Vortrag der insoweit darlegungs- und beweispflichtigen Klagepartei und ist auch sonst aus den Umständen des Falls nicht ersichtlich.

34

2. Deliktische Ansprüche sind ebenfalls nicht gegeben.

35

Die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruches gegen die Beklagte als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeuges wegen Verstoßes gegen ein Schutzgesetz (§ 823 Abs. 2 BGB), sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) oder Haftung für Verrichtungsgehilfen (§ 831 BGB) sind unter dem Gesichtspunkt eines sog. thermischen Fensters nicht gegeben.

36

a. Die Klagepartei hat gegen die Beklagte keinen Schadensersatzanspruch aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 Abs. 1 StGB. Nach § 823 Abs. 1 BGB ist derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig das Eigentum oder ein sonstiges absolutes Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, dem anderen zum Ersatz des daraus entstandenen Schadens verpflichtet. Die gleiche Verpflichtung trifft gemäß § 823 Abs. 2 S. 1 BGB denjenigen, der gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Bei dem Betrug gemäß § 263 Abs. 1 StGB handelt es sich um ein solches Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Betrug im Sinne des § 263 StGB ist die Vermögensschädigung durch Täuschung eines anderen in Bereicherungsabsicht. Er setzt im äußeren Tatbestand eine Täuschungshandlung des Täters, einen Irrtum des Getäuschten, eine Vermögensverfügung des Getäuschten und einen Vermögensschaden des Getäuschten oder eines anderen voraus. Im inneren Tatbestand setzt er den zumindest bedingten Vorsatz voraus hinsichtlich aller Merkmale des äußeren Tatbestandes und des zwischen ihnen notwendigen Kausalzusammenhangs sowie einen erstrebten (nicht notwendig erreichten) rechtswidrigen Vermögensvorteil des Täters oder eines Dritten. Zwischen den Merkmalen des äußeren Tatbestandes muss ein kausaler und funktionaler Zusammenhang und zwischen dem Schaden und dem Vorteil die sogenannte Stoffgleichheit bestehen. Geschütztes Rechtsgut ist dabei ausschließlich das Vermögen; nicht die Redlichkeit im Geschäftsverkehr und auch nicht die Dispositionsfreiheit als solche (vgl. Kühl in Lackner/Kühl, StGB, 29. Aufl., Rn. 1, 2 m.w.N.).

37

Eine vorsätzliche Täuschung im Sinne eines Betrugs gemäß § 263 Abs. 1 StGB durch die Beklagte vermag das Gericht nicht festzustellen. Die Beklagte müsste zumindest mit Vorsatz hinsichtlich des Vorhandenseins einer unerlaubten Abschalteinrichtung gehandelt haben, und zwar zum Zeitpunkt des In-Verkehr-Bringens des streitgegenständlichen Fahrzeugs (OLG Nürnberg, Beschluss vom 02.10.2019, Az.: 5 U 1783/19, OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19 mit weiteren Nachweisen), hier also im Jahr 2011. Der heutige Meinungsstand - und insbesondere die heutige Auffassung eines Zivilgerichts - ist dagegen nicht maßgeblich (OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19 mit weiteren Nachweisen). Der Annahme des Vorsatzes steht hier entgegen, dass die maßgeblichen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, nämlich Art. 5 Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Nr. 10, keineswegs so klar formuliert sind, dass sich die Verwendung einer temperaturabhängigen oder sonst variablen Abgasrückführung eindeutig als unzulässig darstellen müsste (OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, Az.: 5 U 1670/18, OLG Nürnberg, Beschluss vom 02.10.2019, Az.: 5 U 1783/19, OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19, jeweils mit weiteren Nachweisen). Die Beklagte konnte vielmehr durchaus annehmen, dass die von ihr gewählte Steuerung der Abgasrückführung jedenfalls dem Grunde nach nicht zu beanstanden sei. Denn die Einstufung einer temperaturabhängigen Abgasrückführungssteuerung als „unzulässige Abschalteinrichtung“ aufgrund der damals geltenden Bestimmungen war nicht derart eindeutig, dass eine andere Auffassung kaum vertretbar erschiene und daraus der Schluss gezogen werden müsste, die Beklagte habe die Unerlaubtheit ihres Vorgehens erkannt und folglich die Typgenehmigungsbehörde - und letztlich auch die Käufer - täuschen wollen (OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, Az.: 5 U 1670/18, OLG Nürnberg, Beschluss vom 02.10.2019, Az.: 5 U 1783/19, OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19, jeweils mit weiteren Nachweisen). Die unpräzise Fassung der Ausnahmebestimmung des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 räumt den Motorherstellern möglicherweise einen weiten Ermessensspielraum (vgl. OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19).

38

Zum anderen ist davon auszugehen, dass die Beklagte, wie in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Art. 3 Nr. 9 vorgeschrieben, zur Erlangung der EG-Typgenehmigung Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems, einschließlich seines Funktionierens bei niedrigeren Temperaturen nebst Beschreibung etwaiger Auswirkungen auf die Emission gemacht hat, so dass dem Kraftfahrtbundesamt bei Erteilung der Typgenehmigung die Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführungsrate bekannt gewesen sein muss, von ihm aber - offensichtlich - nicht beanstandet worden ist (OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19). Dass die EG-Typgenehmigung trotz Fehlens der vorgeschriebenen Angaben erteilt worden ist, kann ausgeschlossen werden (OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19). Hätte das Kraftfahrtbundesamt hinsichtlich der Zulässigkeit der u.a. temperaturabhängig gesteuerten Abgasrückführung Bedenken gehegt, so hätte es die Typgenehmigung nicht oder nicht ohne weiteres erteilt (OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19). Weshalb den verantwortlichen Personen auf Seiten der Beklagten gleichwohl bewusst gewesen sein sollte, dass die von ihnen gewählte Steuerung der Abgasrückführung unzulässig sei, ist nicht ersichtlich und wird von der

Klägerin auch nicht aufgezeigt. War aber die Einstufung der temperaturabhängigen Abgasrückführungssteuerung als unzulässige Abschaltvorrichtung aufgrund der damals (2011) geltenden Bestimmungen nicht derart eindeutig, dass eine andere Auffassung kaum vertretbar erschiene, so ist der Schluss nicht gerechtfertigt, die Beklagte habe die Unerlaubtheit ihres Vorgehens erkannt und somit die Typgenehmigungsbehörde und damit auch die Käufer täuschen wollen (vgl. OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19).

39

b. Ein Anspruch der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Artikel 5 Absatz II der VO (EG) Nr. 715/2007 besteht ebenfalls nicht. Artikel 5 Absatz II der VO (EG) Nr. 715/2007 ist kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Zwar können EU-Verordnungen im Einzelfall grundsätzlich Schutzgesetze gemäß § 823 Abs. 2 BGB darstellen. Im vorliegenden Fall kommt Artikel 5 Absatz II der VO (EG) Nr. 715/2007 jedoch bereits keine individualschützende, das heißt insbesondere das Vermögen Privater schützende Funktion zu. Ausweislich der Erwägungsgründe zu der vorzitierten Verordnung dient diese der Verwirklichung des Binnenmarktes (vergleiche Ziffer 1 der Erwägungsgründe) sowie der Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte insbesondere zur Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vergleiche Ziffern 5 und 6 der Erwägungsgründe).

40

c. Ein Anspruch der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV besteht ebenfalls nicht. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sind keine Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Diese Vorschriften der EG-FGV, welche die RL 2007/46/EG in nationales Recht umsetzen, berücksichtigen nicht den Schutz individueller Interessen, sondern stellen eine (nur) die Allgemeinheit schützende Norm dar. Es ist nicht ersichtlich, dass der Individualschutz - hier der Schutz des Vermögens des Erwerbers eines Kraftfahrzeugs - im Aufgabenbereich der genannten Vorschriften liegt oder aber aus deren Auslegung unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden RL 2007/46/EG folgt.

41

Aus den Erwägungsgründen (2), (4) und (23) der RL 2007/46/EG ergibt sich eindeutig, dass das Ziel der Richtlinie in erster Linie die Vollendung des europäischen Binnenmarktes ist. Überdies sollte sie die technischen Anforderungen in Rechtsakten harmonisieren und spezifizieren, wobei diese Rechtsakte vor allem auf hohe Verkehrssicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Nutzung abzielten. Individualinteressen, vor allem das Vermögensinteresse von Kraftfahrzeugkäufern, finden darin keine Erwähnung. Auch sonstige Erwägungsgründe der Richtlinie, insbesondere die unter Nrn. 14 und 17 genannten, betreffen neben den bereits genannten Erwägungsgründen ausschließlich weitere Allgemeingüter, nämlich ein hohes Umweltschutzniveau, den Schutz der Gesundheit und den Schutz der Verbraucher, ohne dass der Vermögensschutz des Einzelnen darin angesprochen wäre.

42

Etwas Anderes folgt auch nicht aus dem Zweck der Art. 18 Abs. 1 und 26 Abs. 1 der RL 2007/46/EG selbst, deren Umsetzung die §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV dienen. Soweit nach Art. 26 Abs. 1 die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen gestatten, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, zielt dies auf die Erleichterung des Binnenmarktes; Anhaltspunkte dafür, dass die Richtlinie auf den Schutz des Vermögens des Autokäufers abstellt, ergeben sich nicht.

43

d. Ein Anspruch der Klagepartei gegen die Beklagte zu 2) ergibt sich auch nicht aus § 826 BGB. § 826 BGB ist als übergeordnete allgemeine Norm des Schadensrechts grundsätzlich neben anderen Anspruchsgrundlagen innerhalb und außerhalb des BGB anwendbar und ergänzt insoweit die konkreten Tatbestände des § 823 Abs. 1 BGB und § 823 Abs. 2 BGB (vgl. Teichmann in Jauernig, BGB, 17. Aufl., § 826 Rn. 2). Wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, ist dem anderen gemäß § 826 BGB zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

44

Auch hier gilt, dass die Beklagte zumindest mit Vorsatz hinsichtlich des Vorhandenseins einer unerlaubten Abschaltvorrichtung gehandelt haben müsste. Der Annahme des Schädigungsvorsatzes steht jedoch hier wie oben ausgeführt unter B. I. 2. b. (1) entgegen, dass die maßgeblichen Vorschriften der Verordnung (EG)

Nr. 715/2007 keineswegs so klar formuliert sind, dass sich die Verwendung einer temperaturabhängigen oder sonst variablen Abgasrückführung eindeutig als unzulässig darstellen müsste (OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, Az.: 5 U 1670/18, OLG Nürnberg, Beschluss vom 02.10.2019, Az.: 5 U 1783/19, OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19, jeweils mit weiteren Nachweisen). Da die Einstufung der temperaturabhängigen Abgasrückführungssteuerung als unzulässige Abschaltvorrichtung aufgrund der damals (2011) geltenden Bestimmungen nicht derart eindeutig war, dass eine andere Auffassung kaum vertretbar erschiene, ist der Schluss nicht gerechtfertigt, die Beklagte habe die Unerlaubtheit ihres Vorgehens erkannt und somit die Typgenehmigungsbehörde und damit auch die Käufer täuschen wollen (vgl. OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19).

45

e. Ansprüche der Klagepartei gemäß § 831 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. § 826 BGB und gemäß § 831 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB sind ebenfalls nicht gegeben. § 831 Abs. 1 S. 1 BGB stellt keine Zurechnungsnorm, sondern einen eigenständigen Haftungstatbestand dar. Der Verrichtungsgehilfe muss den objektiven Tatbestand einer unerlaubten Handlung im Sinne des § 826 BGB bzw. des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB erfüllt haben, und zwar rechtswidrig (Sprau in Palandt, BGB, 79. Auflage 2020, § 831 Rn 8) sowie auch subjektive Elemente der unerlaubten Handlung, nämlich Vorsatz gemäß § 826 BGB und bei vorsätzlicher Straftat wie hier der des Betrugs im Rahmen des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB (vgl. Sprau in Palandt, BGB, 79. Auflage 2020, § 831 Rn 8). Auch hier gilt das oben unter B. I. 2. a. Ausgeführte: Der Annahme des Vorsatzes steht jedenfalls entgegen, dass die maßgeblichen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 keineswegs so klar formuliert sind, dass sich die Verwendung einer temperaturabhängigen oder sonst variablen Abgasrückführung eindeutig als unzulässig darstellen müsste (OLG Nürnberg, Urteil vom 19.07.2019, Az.: 5 U 1670/18, OLG Nürnberg, Beschluss vom 02.10.2019, Az.: 5 U 1783/19, OLG Nürnberg, Beschluss vom 13.02.2020, Az.: 5 U 3382/19, jeweils mit weiteren Nachweisen).

46

II. Die Nebenforderung sowie die Klageanträge in Ziffer 2-3 teilen das Schicksal des Hauptanspruchs.

47

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

48

IV. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 Satz 2 ZPO.

49

§ 708 Nr. 11, 2. Alt. ZPO ist hier nicht anwendbar, da die isolierte Kostenvollstreckung € 1.500 überschreitet.