LG Nürnberg-Fürth, Endurteil v. 19.08.2021 – 10 O 9324/20

Titel:

Keine Haftung der Porsche AG für eventuelle unzulässige Abschalteinrichtungen in von Audi geliefertem Dieselmotor (hier: Porsche Macan Diesel V6 EU6)

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826
StGB § 263
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
RL 2007/46/EG Art. 3 Nr. 27, Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1

Leitsätze:

1. Zu - jeweils verneinten - (Schadensersatz-)Ansprüchen von Käufern eines Porsche-Fahrzeugs, in das ein von Audi entwickelter Diesel-Motor eingebaut ist, vgl. auch BGH BeckRS 2021, 37683; OLG Köln BeckRS 2020, 25732; OLG München BeckRS 2020, 41015; BeckRS 2020, 44392; BeckRS 2021, 7739; OLG Dresden BeckRS 2020, 32522; BeckRS 2021, 6203; OLG Bamberg BeckRS 2021, 2533; BeckRS 2021, 31199; LG Augsburg BeckRS 2021, 8686; BeckRS 2021, 43620; LG Ingolstadt BeckRS 2021, 43617; LG München I BeckRS 2020, 42410; BeckRS 2021, 37992; LG München II BeckRS 2020, 43746; LG Nürnberg-Fürth BeckRS 2020, 43093; BeckRS 2021, 37945; BeckRS 2021, 37979; LG Passau BeckRS 2021, 37975; LG Würzburg BeckRS 2020, 44850. (redaktioneller Leitsatz)
2. Anhaltspunkte dafür, dass die Porsche AG eine Wissensorganisationspflicht traf, auf deren Grundlage sie Zugriff auf die bei der Audi AG vorhandenen Informationen hatte und vorwerfbar nicht nutzte, sind nicht ersichtlich. (Rn. 37) (redaktioneller Leitsatz)
3. Selbst wenn man eine Pflicht der Porsche AG dahingehend annähme, die von der Audi AG bezogenen Motoren zu überprüfen, könnte eine Verletzung einer derartigen Überwachungs- oder Überprüfungspflicht grundsätzlich allenfalls einen Fahrlässigkeitsvorwurf, nicht jedoch den Vorwurf eines vorsätzlichen sittenwidrigen Verhaltens begründen. (Rn. 38) (redaktioneller Leitsatz)
4. Auch eine Haftung der Audi AG für den von ihr entwickelten und hergestellten Motor scheidet aus, da die Audi AG nicht in das EG-Typgenehmigungsverfahren involviert war, dort also niemanden täuschen konnte, und auch den Motor nicht in den Verkehr gebracht hat, was erst nach einbau durch die Porsche AG erfolgte. (Rn. 42 – 43) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Porsche, Audi, 3,0 l V6 Dieselmotor, unzulässige Abschalteinrichtung, Sittenwidrigkeit, konzernverbundene Unternehmen, Wissensorganisationspflicht, EG-Typgenehmigungsverfahren, Überwachungs- oder Überprüfungspflicht

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten um Ansprüche der Klagepartei gegen die Beklagten aufgrund des Erwerbs eines durch die Beklagte zu 1) hergestellten Fahrzeuges durch die Klagepartei. Die Beklagte zu 2) ist Herstellerin des im streitgegenständlichen Fahrzeugs eingebauten Motors einschließlich der Motorsteuerungssoftware.

2
Die Klagepartei erwarb am 21.09.2017 bei einem Autohaus in Regensburg ein gebrauchtes Fahrzeug Porsche Macan Diesel V6 EU6, FIN: WP1ZZZ… (Anlage K1). Das Fahrzeug wurde am 27.09.2017, an die Klagepartei übergeben (Anlage K1).

3
Das Fahrzeug wurde am 23.08.2016 erstmals zum Verkehr zugelassen (Anlage K5).

4
Das Fahrzeug wies zum Zeitpunkt der Übergabe an die Klagepartei 15.500 km auf (Anlage K1).

5
Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist kein Dieselmotor der Baureihe EA 189 verbaut.

6
Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist ein 3.0 Liter V6-Dieselmotor verbaut, den die Beklagte zu 1) genauso wie die Motorsteuerung von der Beklagten zu 2) als Herstellerin bezogen hat.

7
Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung. Es unterliegt der Schadstoffklasse Euro 6.

8
Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde mit einer temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung versehen, durch die die Abgasrückführung, die zur Reduktion des Stickoxidausstoßes eingesetzt wird, bei niedrigen Außentemperaturen reduziert wird (sog. „Thermofenster“).

9
Mit anwaltlichem Schreiben vom 07.12.2020 forderte die Klagepartei die Beklagte zu 2) auf, bis spätestens 14.12.2020 zu erklären, dass seine Ansprüche auf Zahlung von Schadensersatz in Form der Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs sowie Abzug einer Nutzungsentschädigung anerkannt werden (K4).

10
Das Fahrzeug wies am 07.07.2021 einen Kilometerstand von 65.535 km auf.

11
Die Beklagte zu 1) führt für das streitgegenständliche Modell Porsche Macan Euro 6 3,0 Liter V6 TDI seit Herbst 2016 eine mit dem KBA abgestimmte Servicemaßnahme durch (Anlage „Freigabebescheid KBA 12.9.2016“). Das Kraftfahrtbundesamt ordnete mit Bescheid vom … für das streitgegenständliche Modell Porsche Macan Euro 6 3,0 Liter V6 TDI einen verpflichtenden Rückruf an (Anlage K3), der mit Änderungsbescheid des KBA vom … (Anlage „Bescheid …“ (Änderungsbescheid)) vollständig zurückgenommen wurde. In diesem Änderungsbescheid vom … ordnete das KBA für das streitgegenständliche Modell Porsche Macan Euro 6 3,0 Liter V6 TDI eine nachträgliche Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung an, durch die Elemente der seit Herbst 2016 durchgeführten Servicemaßnahme verbindlich angeordnet wurden. Mit Schreiben des KBA vom 01.08.2018 wurde das von der Beklagten zu 1) im Zusammenhang mit der Anordnung des KBA aus Juli 2018 vorgestellte Software-Update freigegeben (Anlage „Freigabebescheid KBA 1.8.2018“).

12
Der Kläger ließ das Software-Update aufspielen.

13
Die Klagepartei trägt im Wesentlichen vor: Es seien verschiedene unzulässige Abschalteinrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut …. Außerdem sei das gewählte Thermofenster für den Motorschutz nicht erforderlich. …. Erkenne die Software den Testzyklus, ändere die Software die Abgasreinigung, um die Emissionen in Übereinstimmung mit den geltenden Normen zu bringen. Im realen Straßenbetrieb würden die Normen jedoch nicht eingehalten. Die verantwortlichen Repräsentanten der Beklagten hätten vorsätzlich dem KBA gegenüber nicht offengelegt, dass mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen verwendet würden, deren Bekanntwerden die Zulassungsfähigkeit wesentlich gefährdet hätte.

14
Die Klagepartei meint, die Einrichtung eines sog. Thermofensters sei ohne Weiteres als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 1, Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 zu qualifizieren. Das Wissen der Vorstandsmitglieder müsse sich die Beklagte nach § 31 BGB analog zurechnen lassen. Den Beklagten obliege diesbezüglich eine sekundäre Darlegungs- und Beweislast. Der Schaden liege in dem Abschluss des Kaufvertrags. Das Verhalten der Beklagten sei sittenwidrig. Der Anspruch des Klägers folge aus §§ 826, 249 ff. BGB und § 830 Abs. 1 S. 1 BGB.

15
Die Klage wurde der Beklagten zu 1) am 12.01.2021 und der Beklagten zu 2) am 07.04.2021 zugestellt.

16
Die Klagepartei beantragt zuletzt:

…

17
Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

18
Die Beklagten tragen im Wesentlichen vor: Es gäbe keinen Bescheid des KBA, der eine unzulässige Bedatung der Motorsteuerung im Hinblick auf … zum streitgegenständlichen Fahrzeugtyp feststellt. …. Ein Thermofenster stelle keine „unzulässige Abschalteinrichtung“ dar, sondern beschreibe eine legitime Funktion des Abgasreinigungssystems, welche nicht Teil der NOx-Nachbehandlung, sondern eine innermotorische Maßnahme sei. Die Abgasreinigung mit Thermofenster sei eine in modernen Dieselfahrzeugen gängige Technik zur Reduktion von Stickoxiden. Sie sei als innermotorische Maßnahme der AGR streng zu unterscheiden von Einrichtungen zur Abgasnachbehandlung, wie sich auch aus der VO (EG) 692/2008 selbst ergibt, die zwischen Abgasrückführung und NOx-Nachbehandlungseinrichtungen differenziert. Thermofenster würden dem Stand der Technik entsprechen und zum Motor eines Dieselfahrzeugs wie die Kupplung zur Schaltung oder die Achse zum Lenkrad gehören. Um den Ausstoß von Stickoxid (also einer gasförmigen Verbindung von Sauerstoff und Stickstoff) zu optimieren, werde das Abgas im Rahmen der Abgasrückführung aus dem Auslassbereich des Motors, noch bevor das Abgas aus dem Fahrzeug herausgeleitet wird, über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet. Dort ersetze das rückgeführte Abgas einen Teil der Frischladung, die für den nächsten Verbrennungsprozess benötigt werde. Durch das Gemisch aus Frischluft und bereits verbranntem Abgas werde eine Absenkung der Verbrennungstemperatur erreicht. Bei geringerer Verbrennungstemperatur würden in der Folge von vornherein weniger Stickoxide entstehen. Im System der Abgasrückführung könne es insbesondere bei kalten Temperaturen und einer stetig hohen AGR-Rate zu Ablagerungen („Versottung“) kommen. Diese Versottung könne zu Motorschäden führen. Daher werde die Abgasrückführung bei kühleren Temperaturen zurückgefahren. Dieser Vorgang nenne sich „Ausrampen“ der Abgasrückführung und sei bei Dieselmotoren aller Hersteller notwendig und üblich.

19
Die Beklagte zu 1) trägt im Wesentlichen vor, es fehle an einer von … getroffenen „strategischen Entscheidung“, da es sich bei dem streitgegenständlichen Motor um ein Zulieferprodukt handele, welches … gerade nicht hergestellt und nicht programmiert habe. …. Der Arbeitsanteil von … habe sich hinsichtlich der Antriebseinheit auf den rein mechanischen Einbau des Motors, des Motorsteuerungsgeräts, des Abgasnachbehandlungssystems und das Aufspielen der Motorsteuerungssoftware beschränkt. … sei daher zwar im formalen Sinne Hersteller des Diesel-Fahrzeugs, hätte diese Stellung aber im tatsächlichen Wortsinne für den Motor, die Motorsteuerung, das Abgasnachbehandlungssystem und die Motorsteuerungssoftware der Diesel-Fahrzeuge nicht inne. … habe insoweit vielmehr ein fertiges Zulieferprodukt empfangen.

20
Die Beklagten meinen, die Voraussetzungen des § 826 BGB seien schon nicht substanziiert dargelegt. Der klägerische Vortrag zum subjektiven Tatbestand sei unsubstantiiert. Der Vortrag der Klagepartei erfolge „ins Blaue“ hinein. Ein Vermögensschaden liege nicht vor.

21
Das Gericht hat keinen Beweis erhoben.

22
Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

23
Die zulässige Klage ist unbegründet.

A.

24
Die Klage ist zulässig. Das Landgericht Nürnberg-Fürth ist örtlich (§ 32 ZPO) und sachlich (§§ 23 Nr. 1, 71 I GVG) zuständig.

B.

25
In der Sache hat die Klage keinen Erfolg.

I.

26
Der Kläger hat gegen die Beklagten unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Anspruch auf Zahlung von … € Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

27
1. Vertragliche Ansprüche sind nicht ersichtlich. Unstreitig wurde der Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug nicht zwischen den Parteien des Rechtsstreits, sondern zwischen dem Kläger und einem Autohaus geschlossen.

28
2. Deliktische Ansprüche sind ebenfalls nicht gegeben.

29
a. 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 Gesetz zum Schutz vor der Eingehung ungewollter Verbindlichkeiten im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (BGH, Urteil vom 30.07.2020, NJW 2020, 2798). 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).

30
b. 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 Gesetze zum Schutz vor der Eingehung ungewollter Verbindlichkeiten im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (BGH, Urteil vom 30.07.2020, NJW 2020, 2798). Diese Vorschriften der EG-FGV, welche die Richtlinie 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 Richtlinie 2007/46/EG folgt.

31
Aus den Erwägungsgründen (2), (4) und (23) der Richtlinie 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 Kraftfahrzeugerwerbern, 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.

32
Etwas Anderes folgt auch nicht aus dem Zweck der Art. 18 Abs. 1 und 26 Abs. 1 der Richtlinie 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.

33
c. Die Klagepartei hat gegen die Beklagten auch keinen Schadensersatzanspruch aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 Abs. 1 StGB.

34
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 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.).

35
(1) In Bezug auf die Beklagte zu 1) scheitert der Anspruch aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 Abs. 1 StGB bereits daran, dass zwischen den Parteien schon streitig ist, ob die Beklagte überhaupt Herstellerin bzw. Entwicklerin des im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motors samt Motorsteuerung ist. Der hierfür darlegungs- und beweisbelastete Kläger behauptete dies pauschal. Diese pauschale Behauptung hat die Beklagte substanziiert bestritten und vorgetragen, dass sie den im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Dieselmotor nicht entwickelt und nicht hergestellt habe. Hierzu führte die Beklagte aus, dass sie zu keinem Zeitpunkt Dieselmotoren entwickelt oder hergestellt habe, sondern nur Bezinmotoren. Den streitgegenständlichen Motor zusammen mit der Motorsteuerungssoftware habe die Beklagte bei … AG, einer anderen juristischen Person, bezogen. Ob und inwieweit die nicht darlegungsbelastete Partei ihren Sachvortrag substanziieren muss, lässt sich nur im Wechselspiel von Vortrag und Gegenvortrag bestimmen, wobei die Ergänzung und Aufgliederung des Sachvortrags immer zunächst Sache der darlegungs- und beweispflichtigen Partei ist (BGH, 14.03.2017, II ZR 42/16, Rn. 29 - juris). Vorliegend ist der Kläger seiner Darlegungs- und Beweislast damit nicht nachgekommen.

36
Umgekehrt kann hier keine (weitergehende) sekundäre Darlegungslast der Beklagten zu 1) angenommen werden. Anders als im vom BGH aktuell entschiedenen Fall (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19) ist hier gerade nicht unstreitig, dass die Beklagte zu 1) den streitgegenständlichen Motor entwickelt und hergestellt hat, s.o. Es liegt damit gerade nicht auf der Hand, dass „jedenfalls irgendwer“ im Unternehmen der Beklagten eine Entscheidung zur Entwicklung einer solchen Abschaltautomatik und zur

Verwendung in dem vom Kläger gekauften Fahrzeug getroffen haben muss. Aus diesem Grund kommt es auf die nähere Darstellung von Entscheidungsabläufen u.ä. innerhalb der Beklagten zu 1) nicht an. Es obläge vielmehr nach den allgemeinen Regeln dem Kläger, unter Beweisangebot vorzutragen, wer innerhalb der Beklagten zu 1) davon gewusst habe, dass eine (welche?) Abschalteinrichtung in dem gelieferten Motor eingebaut gewesen sei, s.o. (vgl. auch OLG München, Hinweisbeschluss vom 28.05.2020 - 5 U 1005/20).

37
Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Umstand, dass die den Motor liefernde Gesellschaft wie die Beklagte zu 1) selbst ein Tochterunternehmen des Konzerns ist. Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte zu 1) gegenüber dieser eine Wissensorganisationspflicht traf, auf deren Grundlage die Beklagte zu 1) Zugriff auf die bei dieser vorhandenen Informationen hatte und vorwerfbar nicht nutzte, sind vom Kläger weder vorgetragen noch sonst ersichtlich (OLG München, Hinweisbeschluss vom 28.05.2020 - 5 U 1005/20; OLG Frankfurt a.M., Urteil vom 4.9.2019, 13 U 136/18, Rn. 22).

38
Schließlich kann offenbleiben, ob auf der Grundlage des von der Beklagten zu 1) vorgetragenen Sachverhalts, wonach sie den verbauten Motor zusammen mit der Motorsteuerungssoftware von der … AG bezogen habe, eine Pflicht der Beklagten bestand, die von der … AG bezogenen Motoren zu überprüfen. Denn jedenfalls könnte eine Verletzung einer etwaigen Überwachungs- oder Überprüfungspflicht grundsätzlich allenfalls einen Fahrlässigkeitsvorwurf, nicht jedoch den Vorwurf eines vorsätzlichen sittenwidrigen Verhaltens begründen (OLG München, Hinweisbeschluss vom 28.05.2020 - 5 U 1005/20). Für eine bewusste Verletzung von Überprüfungspflichten im Sinne eines vorsätzlichen Wegschauens bestehen wiederum keine Anhaltspunkte (OLG München, Hinweisbeschluss vom 28.05.2020 - 5 U 1005/20).

39
(2) In Bezug auf die Beklagte zu 2) fehlt es bereits an einer Täuschungshandlung der Beklagten zu 2). Eine Täuschungshandlung ist die Vorspiegelung falscher oder Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen. Sie setzt voraus, dass dadurch ein Irrtum erregt wird, beim Opfer also durch intellektuelle Einwirkung auf seine Vorstellung eine Fehlvorstellung (neu) begründet wird. Die vorhandene Vorstellung muss also durch die Täuschung verändert werden. Es wurde von der Klägerin weder vorgetragen noch ist es aus den Umständen ersichtlich, durch welche Handlung die Beklagte zu 2) wie auf die Vorstellung des Klägers intellektuell eingewirkt hat. Der Kläger hat nicht vorgetragen und es ist auch aus den Umständen des Falles nicht ersichtlich, dass die Beklagte zu 2) ihm gegenüber irgendwelche Erklärungen abgegeben hat. Auch eine Täuschung durch Unterlassen ist mangels Garantenstellung nicht ersichtlich.

40
d. Ein Anspruch der Klagepartei 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.

41
(1) In Bezug auf die Beklagte zu 1) gilt auch hier, dass die Klagepartei die Darlegungs- und Beweislast für die anspruchsbegründenden Voraussetzungen trägt. Sie hat aber, wie bereits oben ausgeführt, nicht substanziiert vorgetragen, welche konkrete Person im Sinne des § 31 BGB wann genau welche Kenntnisse hinsichtlich der Abschalteeinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp hatte und diesen Tatbestand zu ihren Lasten durch Handeln oder Unterlassen verwirklicht haben soll. Insoweit wird auf die Ausführungen zu § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB oben unter B. I. 2.c. (1) verwiesen.

42
(2) In Bezug auf die Beklagte zu 2) fehlt es hier bereits an einer sittenwidrigen Schädigungshandlung der Beklagten im Verhältnis zum Kläger als Käufer des streitgegeständlichen Gebrauchtsfahrzeugs. Eine in Betracht kommende Täuschung des Klägers wurde wie oben ausgeführt weder vom Kläger vorgetragen noch ist sie aus den Umständen des Falles ersichtlich. Auch eine Täuschung der zuständigen Behörde durch die Beklagte zu 2) ist nicht ersichtlich, da sie nicht Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs

ist. Die Beklagte zu 2) war unstreitig an dem Zulassungsverfahren für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp nicht beteiligt und insbesondere nicht in das EG-Typgenehmigungsverfahren involviert. Art. 3 Nr. 27 der Richtlinie 2007/46/EG definiert als „Hersteller“ „die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein.“ Herstellerin war hier die … AG, nicht die Beklagte zu 2).

43
Eine Schädigungshandlung der Beklagten zu 2) kann auch nicht im Inverkehrbringen des Motors liegen. Die Beklagte zu 2) hat den Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht in den Verkehr gebracht, sondern an die Fahrzeugherstellerin innerhalb des Herstellungsprozesses geliefert. Begriffsnotwendig setzt das Inverkehrbringen eines Produkts voraus, dass es den vom Hersteller eingerichteten Prozess der Herstellung verlassen hat und in einen Prozess der Vermarktung eingetreten ist, in dem es in ge- oder verbrauchsfertigem Zustand öffentlich angeboten wird. Dies geschah jedoch durch die Herstellerin, nicht die Beklagte zu 2). Für eine etwaige Zurechnung des Verhaltens der Herstellerin bestehen keine Anhaltspunkte. Es müsste ein Fall der Durchgriffshaftung vorliegen, deren Voraussetzungen jedoch weder vorgetragen noch ersichtlich sind (vgl. OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 07.01.2020, 4 U 177/19; OLG Köln, Hinweisbeschluss vom 20.07.2018, 8 U 46/18).

44
e. Ein Anspruch der Klagepartei gemäß § 831 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. § 826 BGB ist 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).

45
Ebenso wie zu einem Handeln bzw. einer Kenntnis von Organen der Beklagten zu 1) fehlt es auch am schlüssigen Vorbringen des Klägers in Bezug auf Verrichtungsgehilfen.

46
In Bezug auf die Beklagte zu 2) gilt auch hier das oben Ausgeführte: Es fehlt bereits an einer Täuschungs- bzw. Schädigungshandlung der Beklagten zu 2) im Verhältnis zum Kläger.

II.

47
Die Nebenforderung sowie die Klageanträge in Ziffern 2.-4. teilen das Schicksal des Hauptanspruchs.

III.

48
Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

IV.

49
Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 Satz 2 ZPO.

50
§ 708 Nr. 11, 2. Alt. ZPO ist hier nicht anwendbar, da die isolierte Kostenvollstreckung € … überschreitet.