

Titel:

Kein Schadensersatz wegen der behaupteten Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen beim Dieselmotor des Typs EA 288

Normenkette:

BGB § 826

Leitsätze:

1. Der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems reicht für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der für den Autohersteller handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben. Für eine Haftung nach § 826, § 31 BGB bedarf es vielmehr weiterer Umstände, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. (Rn. 20)

(redaktioneller Leitsatz)

2. Die Implementierung einer Funktion, die erkennt, ob gerade ein gesetzlich vorgeschriebener Prüfzyklus - etwa der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) - durchfahren wird, ist nicht per se unzulässig. So kann es beispielsweise notwendig sein und deshalb eine Funktion zur „Zykluserkennung“ erfordern, dass bestimmte Sicherheitssysteme des Fahrzeugs auf dem Prüfstand automatisch abgeschaltet werden. (Rn. 29)

(redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

EA 288, Sittenwidrigkeit, Abschalteinrichtung, Thermofenster, Fahrkurvenerkennung

Vorinstanz:

LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 09.09.2021 – 4 O 2924/21

Tenor

Hinweis gemäß § 522 Abs. 2 ZPO

Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 09.09.2021, Az. 4 O 2924/21, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil er einstimmig der Auffassung ist, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung nicht geboten ist.

Entscheidungsgründe

A.

1

Gegenstand des Rechtsstreits ist die Frage der Haftung der Beklagten als Herstellerin eines Dieselmotors auf Schadensersatz wegen der behaupteten Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen für die Abgasreinigung.

2

Die Klagepartei erwarb im März 2017 unter Inanspruchnahme eines Darlehens von dritter Seite einen gebrauchten Pkw Seat Alhambra 2.0 TDI als Neuwagen, Erstzulassung 9. Dezember 2016, zu einem Preis von 35.980,00 €. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und produzierten Dieselmotor des Typs EA 288 und einem Automatikbetriebe ausgestattet. Zur Reduktion der NOx-Rohemissionen kommt neben einer Abgasrückführung (AGR) als Abgasnachbehandlungsmethode die sog „Selective Catalytic Reduction“ (SCR-Katalysator) zum Einsatz. Für den Fahrzeugtyp wurde die Typgenehmigung mit der Schadstoffklasse Euro 6 erteilt. Das Fahrzeug ist nicht von einem Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) betroffen.

3

Das Landgericht hat die Klage - im Wesentlichen gerichtet auf Erstattung des Kaufpreises (abzüglich einer Nutzungsentschädigung) Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs - mit dem angefochtenen Endurteil abgewiesen.

4

Mit der Berufung verfolgt die Klagepartei ihr Begehren weiter. Sie hält an ihrem Vorwurf fest, dass im Motor des erworbenen Fahrzeugs unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut seien, durch die gezielt bewirkt werde, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte zwar auf dem Prüfstand, nicht dagegen im normalen Straßenverkehr eingehalten werden. In diesem Zusammenhang wird im Wesentlichen vorgebracht, dass im Motortyp EA 288 eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems (sog. „Thermofenster“) und eine mit der Funktionalität beim Motortyp EA 189 vergleichbare Verknüpfung der Abgasrückführung bzw. -nachbehandlung mit einer sog. „Fahrkurvenerkennung“ (sog. „Umschaltlogik“) unter Manipulation des On-Board-Diagnosesystems (OBD) implementiert seien.

5

Die Beklagte tritt der Berufung entgegen und verteidigt die ergangene Entscheidung.

B.

6

Der Senat hat die Einwände der Klagepartei gegen die Entscheidung des Landgerichts geprüft und gewürdigt. Das Berufungsvorbringen reicht jedoch nicht aus, um dem Rechtsmittel zum Erfolg zu verhelfen. Das Urteil beruht weder auf einer Rechtsverletzung im Sinne des § 546 ZPO noch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine andere, für die Klagepartei günstigere Entscheidung (§ 513 Abs. 1 ZPO).

7

Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen. Der Klagepartei droht mit den von ihr geltend gemachten Ansprüchen im Ergebnis nicht durch.

I.

8

Der Klagepartei steht gegen die Beklagte kein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB unter dem Gesichtspunkt einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung zu.

9

1. Die grundsätzlichen Voraussetzungen einer Haftung aus §§ 826, 31 BGB ergeben sich aus einer gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs.

10

a) Sittenwidrig ist demnach - in stehender Formulierung - 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. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner 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 (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juli 2021 - VI ZR 128/20, Rn. 11 bei juris, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 14 bei juris, Beschluss vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 15 bei juris).

11

b) Für den - nicht streitgegenständlichen - Motortyp EA 189 hat der Bundesgerichtshof ein objektiv sittenwidriges Verhalten mit der Begründung bejaht, dass die Beklagte auf der Basis einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch Fahrzeuge in Verkehr gebracht habe, in denen eine unzulässige Abschalteinrichtung für die

Abgasrückführung verbaut gewesen sei. Die Motorsteuerungssoftware sei bewusst und gewollt so programmiert gewesen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden, indem als Reaktion auf einen erkannten Prüfstandlauf eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert worden sei (vgl. BGH, Beschluss vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 16 f bei juris). Das an sich erlaubte Ziel einer Erhöhung des Gewinns werde auch im Verhältnis zum Käufer eines der Fahrzeuge dann verwerflich, wenn es auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung durch arglistige Täuschung der zuständigen Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde - konkret, des KBA (§ 2 Abs. 1 EG-FGV) - erreicht werden solle und mit einer Gesinnung verbunden sei, die sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig zeige (vgl. BGH, Beschluss vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 23 bei juris).

12

2. Vor diesem Hintergrund kann, bezogen auf den hier interessierenden Motor in seiner konkreten Ausführung (siehe die einleitend unter A festgehaltenen Daten), ein der Beklagten zuzurechnendes sittenwidriges Geschehen nicht festgestellt werden.

13

Die tragenden Gesichtspunkte gegen eine Haftung aus §§ 826, 31 BGB sind auf unterschiedlichen Ebenen verortet, die es auseinanderzuhalten gilt:

14

Was den Einsatz eines „Thermofensters“ angeht (nachfolgend unter a), unterstellt der Senat zugunsten der Klagepartei, dass eine solche Funktion als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist (vgl. hierzu EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, Celex-Nr. 62018CJ0693). Allein die europarechtliche Unzulässigkeit des Geschehens begründet indes noch keine (für eine Haftung der Beklagten erforderliche) Sittenwidrigkeit des Handelns der Verantwortlichen. Die Annahme einer Sittenwidrigkeit ist unter den gegebenen Umständen nicht gerechtfertigt.

15

Anders verhält es sich, wo der Verbau einer „Umschaltlogik“ in den Raum gestellt wird. Die Implementierung einer „Fahrkurvenerkennung“ (nachfolgend unter b) - führt zwar für sich genommen noch nicht zu einer Haftung der Beklagten. Auf der Grundlage der schon in Bezug genommenen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Motortyp EA 189 würde es jedoch für eine Einstufung des Vorgehens als sittenwidrig ausreichen, wenn die genannte Funktion auf das (unstreitig mögliche und stattfindende) Erkennen eines Prüfstandbetriebs zusätzlich unter Täuschung des KBA mit einer Steuerung des Emissionskontrollsystems - sei es schon im Rahmen der Abgasrückführung oder erst im Rahmen der Abgasnachbehandlung oder auch in beiden Zusammenhängen - in einer Weise reagiert, die dazu führt, dass die geltenden Grenzwerte für den Stickstoffausstoß nur auf dem Prüfstand eingehalten werden. Indes lässt der Sachvortrag der Klagepartei zu den Umständen der Abgasnachbehandlung über den Katalysator (SCR) selbst dann, wenn man diesbezüglich vom Vorliegen einer europarechtlich unzulässigen Abschalteinrichtung ausgeht, ein solches Geschehen mit solchen Folgen nicht erkennen. Dass (auch) in einem anderen Zusammenhang - konkret: die sonstige Funktionsweise der Abgasrückführung betreffend - in der beschriebenen Hinsicht in sittenwidriger Weise manipuliert worden ist, hat die Klagepartei nicht ausreichend dargelegt, sondern lediglich „ins Blaue hinein“ behauptet.

16

Schließlich verfängt auch die sonstige Argumentation der Klagepartei in Richtung einer unzulässigen Programmierung der Motorsteuerungssoftware nicht (nachfolgend unter c).

17

a) Der (unstreitige) Umstand, dass im Motortyp EA 288 eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems („Thermofenster“) verbaut ist, vermag eine Haftung der Beklagten gemäß §§ 826, 31 BGB nicht zu begründen.

18

aa) Das Vorgehen der Beklagten wäre nur dann als sittenwidrig einzustufen, wenn der (unterstellt: unzulässige) Einsatz des „Thermofensters“ von „weiteren Umständen“ flankiert wäre, die das Handeln der Verantwortlichen als besonders verwerflich erscheinen lassen.

19

Die schon thematisierte, eine besondere Verwerflichkeit des Vorgehens und deshalb eine Haftung aus §§ 826, 31 BGB bejahende Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Motortyp EA 189 erfasst nicht auch die Konstellation des „Thermofensters“. Der entscheidende strukturelle Unterschied besteht darin, dass die hier in Rede stehende Funktion die Steuerung der Abgasrückführung gerade nicht an das Erkennen eines Prüfstandbetriebs koppelt („Umschaltlogik“), sondern an Parameter, die die Steuerung unter den gegebenen Umständen auf dem Prüfstand und im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise beeinflussen.

20

Nach inzwischen gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs reicht der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 16 bei juris; Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, Rn. 27 bei juris; Urteil vom 13. Juli 2021 - VI ZR 128/20, Rn. 13 bei juris; Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, Rn. 16 bei juris; Beschluss vom 25. November 2021 - III ZR 202/20, Rn. 14 bei juris).

21

Zur Begründung verweist der Bundesgerichtshof darauf, dass die Entscheidung zum Einsatz der hier interessierenden Funktion nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen sei, in der die Beklagte (bezogen auf den Motortyp EA 189) die grundlegende strategische Frage getroffen habe, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse von einer Einhaltung der neu eingeführten Abgasgrenzwerte im realen Fahrbetrieb komplett abzusehen und dem KBA stattdessen zur Erlangung der Typgenehmigung mithilfe einer eigens hierfür entwickelten Steuerungssoftware wahrheitswidrig das Einhalten der Grenzwerte vorzuspiegeln. Die Software (des Motortyps EA 189) sei bewusst und gewollt so programmiert gewesen, dass die Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden („Umschaltlogik“), und habe damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abgezielt (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 17 bei juris; Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, Rn. 16 bei juris). Bei der Implementierung eines „Thermofensters“ fehle es demgegenüber an einem vergleichbaren arglistigen Vorgehen des Automobilherstellers, welches die Einstufung seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde. Die in Rede stehende temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung unterscheide nämlich gerade nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befinde. Sie weise keine Funktion auf, die bei Erkennen eines Prüfstandbetriebs eine verstärkte Abgasrückführung aktiviere und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziere, sondern arbeite in beiden Situationen im Grundsatz in gleicher Weise. Unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand etc.) entspreche die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 18 bei juris).

22

Der Bundesgerichtshof bejaht selbst dann keine Haftung, wenn die Steuerung so konzipiert ist, dass die Temperaturwerte, oberhalb bzw. unterhalb derer die Abgasrückführung reduziert wird, einen Bereich umgrenzen, der annähernd die Temperaturen abdeckt, die auf dem Prüfstand herrschen (vgl. BGH, Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 286/20, Rn. 24 bei juris, Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, Rn. 25 bei juris, konkret ein vergleichsweise enges Temperaturfenster von 15 bis 33 Grad Celsius betreffend). Ein solcher Befund ändert nichts daran, dass die Abgasrückführung im Straßenbetrieb unter gleichen Bedingungen genauso funktioniert wie auf dem Prüfstand. In der Konsequenz lässt sich allein aus dem Vorwurf, der Einsatz eines „Thermofensters“ habe zur Folge, dass das betroffene Fahrzeug die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Emission im Realbetrieb nur in Ausnahmesituationen erfülle, kein tragfähiges Argument für das Vorliegen einer sittenwidrigen Schädigung gewinnen.

23

Für eine Haftung nach §§ 826, 31 BGB bedarf es vielmehr „weiterer Umstände“, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. Dies setzt jedenfalls voraus, dass

diese Personen bei der Entwicklung und/oder Applikation der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine (weitere) unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist schon der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (vgl. BGH, Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, Rn. 28 bei juris; Urteil vom 23. September 2021 - III ZR 200/20, Rn. 22 bei juris). Die notwendigen „weiteren Umstände“ könnten sich zum Beispiel aus (gegebenenfalls) unzutreffenden Angaben der Beklagten im Typgenehmigungsverfahren über die Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems ergeben (vgl. BGH, Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, Rn. 22 bei juris).

24

bb) Die Klagepartei, die insoweit darlegungsbelastet ist (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 35 bei juris; Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 19 bei juris), zeigt im Streitfall keine „weiteren Umstände“ im Sinne der zitierten Rechtsprechung auf, aus denen eine besondere Verwerflichkeit abgeleitet werden könnte.

25

(1) Soweit die Klagepartei vorträgt, die Beklagte habe die konkrete Ausgestaltung und Wirkungsweise des „Thermofensters“ im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens unzutreffend bzw. unvollständig mitgeteilt, handelt es sich um Behauptungen ohne die erforderliche Substanz für die Sittenwidrigkeit des Vorgehens der Beklagten. Die Klagepartei trägt selbst vor, dass die Beklagte dem KBA mit dem Antrag auf Erteilung der Typgenehmigung mitgeteilt hat, dass die Abgasrückführungsrate abhängig von der Umgebungstemperatur erfolge. Die Beklagte trägt vor, dem KBA mit dem Antrag auf Erteilung der Typgenehmigung den Einsatz einer temperaturabhängigen Abgasrückführung offengelegt und mitgeteilt zu haben, welche Parameter die Abgasrückführungsrate beeinflussen. Daraus lässt sich ein entsprechendes Vorstellungsbild der Beklagten hinsichtlich der Unzulässigkeit des „Thermofensters“ nicht herleiten (BGH, Urteil vom 24. März 2022 - III ZR 263/20, Rn. 25 bei juris).

26

(2) Unabhängig von der prozessualen Unbeachtlichkeit des von der Klagepartei geäußerten Verdachts ist die Annahme einer (zur besonderen Verwerflichkeit und damit zur Sittenwidrigkeit führenden) Täuschung seitens der Beklagten aus verschiedenen Gründen auch in der Sache nicht gerechtfertigt. Eine Täuschung des KBA konnte schon deshalb nicht gelingen, weil der Behörde der Einsatz von „Thermofenstern“ in Dieselfahrzeugen spätestens seit dem Jahr 2008 bekannt war (vgl. die von der Beklagten in Bezug genommene, in dem Verfahren vor dem OLG Stuttgart, 16a U 194/19, eingeholte amtliche Auskunft des KBA vom 11. September 2020) Detaillierte Beschreibungen der Standard-Emissionsstrategien und etwaiger zusätzlicher Emissionsstrategien sind zwar seit dem 16. Mai 2016 vorgeschrieben, dem Tag des Inkrafttretens der Verordnung (EU) 2016/646 vom 20. April 2016, mit der die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 geändert und insbesondere Art. 5 dieser Verordnung um die Absätze 11 und 12 erweitert worden ist. Aber selbst wenn die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren bestimmte Angaben zu den Einzelheiten der temperaturabhängigen Steuerung unterlassen haben sollte, wäre die Typgenehmigungsbehörde nach dem Amtsermittlungsgrundsatz (§ 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG) gehalten gewesen, diesbezüglich von sich aus nachzufragen, um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung zu prüfen (vgl. BGH, Beschluss vom 29. September 2021 - VII ZR 126/21, Rn. 26 bei juris). Unter diesen Umständen kann mit Blick auf die zitierte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs von einer Sittenwidrigkeit des Handelns der Verantwortlichen der Beklagten keine Rede sein.

27

(3) Schlussendlich ist auch zu berücksichtigen, dass die Rechtslage bezüglich der Zulässigkeit einer von der Außentemperatur abhängigen Steuerung der Abgasrückführung jedenfalls zum Zeitpunkt des Typgenehmigungsverfahrens zu wenig geklärt war, als dass sich die (aus der Perspektive der Gegenwart unterstellte) Unzulässigkeit einer solchen Funktion förmlich aufgedrängt hätte. Eine möglicherweise nur fahrlässige Verkennung der Rechtslage genügt aber für die Feststellung der besonderen Verwerflichkeit des Vorgehens der Beklagten nicht (vgl. BGH, Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, Rn. 31 f. bei juris).

28

b) Auch in Anknüpfung an den (unstreitigen) Umstand, dass in die Steuerungssoftware des Motortyps EA 288 eine „Fahrkurvenerkennung“ („Zykluserkennung“) bzw. „Lenkwinkelerkennung“ integriert ist, lässt sich kein haftungsbegründendes sittenwidriges Verhalten der Beklagten feststellen.

29

aa) Die Implementierung einer Funktion, die erkennt, ob gerade ein gesetzlich vorgeschriebener Prüfzyklus - etwa der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) - durchfahren wird, ist nicht per se unzulässig (so auch OLG Stuttgart, Urteil vom 19. Januar 2021 - 16a U 196/19, Rn. 52 bei juris, OLG Saarbrücken, Urteil vom 5. Januar 2022 - 2 U 86/21, Rn. 23 bei juris; OLG Schleswig, Urteil vom 13. Juli 2021 - 7 U 188/20, Rn. 42 bei juris; OLG Dresden, Urteil vom 1. Juli 2021 - 11a U 1085/20, Rn. 34 bei juris; OLG Stuttgart vom 19. Januar 2021 - 16a U 196/19, Rn. 52, juris). So kann es beispielsweise notwendig sein (und deshalb eine Funktion zur „Zykluserkennung“ erfordern), dass bestimmte Sicherheitssysteme des Fahrzeugs auf dem Prüfstand automatisch abgeschaltet werden (vgl. OLG Frankfurt a.M., Urteil vom 7. Oktober 2020 - 4 U 171/18, Rn. 49, 55 bei juris). Lediglich die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die konkret die Wirkung von Emissionskontrollsystemen vermindern, ist im Grundsatz europarechtlich unzulässig (Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung [EG] Nr. 715/2007).

30

bb) Der Einsatz von Funktionen, die - wie nachstehend unter (1) und (2) thematisiert - die „Fahrkurvenerkennung“ dazu nutzen, die über den SCR-Katalysator laufende Abgasnachbehandlung in bestimmter Weise zu unterstützen, ist zum Teil - siehe (2) - schon nicht substantiiert dargelegt worden. Unabhängig hiervon reicht die Verwendung solcher Funktionen unter den gegebenen Umständen nicht aus, um der Beklagten ein sittenwidriges Vorgehen anzulasten.

31

(1) Der Vorwurf, dass die Abgasbehandlung nur auf dem Prüfstand in einem „NOx-optimierten Modus“ erfolge und dass in der so gestalteten Programmierung eine sittenwidrige Täuschung liege, ist nicht gerechtfertigt.

32

(i) Der Senat legt zwar als Sachverhalt zugrunde, dass im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs zum maßgeblichen Zeitpunkt (Erwerb durch die Klagepartei) eine Funktion verbaut war, welche die AGR-Rate in Abhängigkeit von einer Prüfstandserkennung steuert.

33

Jedenfalls bis zum Modellwechsel 2016 (KW 22/2016) war der Motortyp EA 288 so programmiert, dass das Zusammenspiel von Abgasrückführung und -nachbehandlung bei Erkennen eines Prüfstandbetriebs in gewisser (streitiger) Weise beeinflusst wurde. Der SCR-Katalysator kann Stickoxide (NOx) vollwirksam erst ab Erreichen einer Betriebstemperatur von ca. 200 °C reduzieren. Der geringere Wirkungsgrad (unterhalb dieser Temperaturschwelle) kann durch eine Verstärkung der innermotorischen AGR-Maßnahme aufgefangen werden, welche die Rohemissionen verringert, die in die Abgasnachbehandlung gelangen. Im Betriebsmodus „AGR Low“ ist die AGR-Rate reduziert, im Betriebsmodus „AGR High“ wird sie gesteigert. In der von der Klagepartei vorgelegten sog. „Applikationsrichtlinie“ (internes Dokument der Beklagten vom 18. November 2015. „Entscheidungsvorlage. Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288“) wird die bis zum Modellwechsel 2016 vorgenommene Programmierung wie folgt zusammengefasst. „Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Erkennung des Precon und NEFZ, um die Umschaltung der Rohemissionsbedatung (AGR High/Low) streckengesteuert auszulösen (bis Erreichung SCR-Arbeitstemperatur und OBD-Schwellenwerte)“.

34

Der Senat geht mit Blick auf den unstreitigen Vortrag der Parteien unbeschadet des Datums der Erstzulassung des Fahrzeugs davon aus, dass die in Rede stehenden Funktionen im konkreten Fall implementiert waren.

35

(ii) Die beschriebene Steuerung des Abgassystems verkörpert jedoch nicht eine besonders verwerfliche - sittenwidrige - Vorgehensweise der Beklagten, weil die Klagepartei eine „Grenzwertkausalität“ der Funktion nicht ausreichend dargelegt hat, was bedeutet, dass es an einem substantiierten Sachvortrag dazu fehlt,

inwieweit die Umschaltung der Betriebsmodi gegebenenfalls notwendig ist, um die gesetzlichen Abgasgrenzwerte auf dem Prüfstand einhalten zu können.

36

Es kann dahinstehen, ob es sich bei einer Steuerungsfunktion, die in der hier thematisierten Weise den Wirkungsgrad der Abgasnachbehandlung beeinflusst, um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2017 handelt, denn eine europarechtliche Unzulässigkeit des Einsatzes einer solchen Funktion böte für sich genommen ohnehin keine ausreichende Grundlage dafür, der Beklagten ein Verhalten anzulasten, das eine Haftung gegenüber den Käufern begründet. Von daher geht auch jeder Verweis darauf, dass die Verordnung kein Tatbestandsmerkmal der „Grenzwertkausalität“ kenne, ins Leere.

37

Eine Haftung der Beklagten aus §§ 826, 31 BGB würde, wie weiter oben schon angesprochen, speziell eine sittenwidrige Vorgehensweise voraussetzen, es bedürfte des Vorliegens „weiterer Umstände“, die es erst rechtfertigen, das Geschehen als besonders verwerflich zu qualifizieren. Angesichts dieser rechtlichen Vorgaben vermag ein Eingriff in das Abgassystem, der nicht dazu dient, das Einhalten der Emissionsgrenzwerte auf dem Prüfstand überhaupt erst zu ermöglichen, sondern die Messergebnisse nur (relativ) verbessern soll, schon den objektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht zu erfüllen. Im hier maßgeblichen Haftungszusammenhang ist das Kriterium der „Grenzwertkausalität“ von ausschlaggebender Bedeutung (so auch OLG Bremen, Urteil vom 21. Januar 2022 - 2 U 62/21, Rn. 35 f bei juris; OLG Köln, Urteil vom 30. Juni 2021 - 5 U 254/19, Rn. 36 bei juris). In der Sache - der Begriff als solcher ist neueren Ursprungs - stand dieses Kriterium bereits im Mittelpunkt der eingangs behandelten Grundsatzentscheidung, die der Bundesgerichtshof auf einen Sachverhalt stützte, bei dem die Steuerungssoftware „bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nur [!] auf dem Prüfstand eingehalten wurden“, und bei dem der Beklagte „über die Einhaltung [!] der gesetzlichen Abgaswerte getäuscht“ hatte (vgl. BGH, Beschluss vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 16, 18 bei juris, Hervorhebungen jeweils hinzugefügt). Bei der (damals erfolgten) Bejahung der Sittenwidrigkeit sei, so heißt es in der Begründung der Entscheidung, gerade auch zu berücksichtigen gewesen, dass die Beklagte eine Software eingesetzt habe, „durch die die Stickoxidgrenzwerte der Euro 5-Norm nur [!] im Prüfbetrieb eingehalten wurden“, womit man „unerlaubt Einfluss auf den Stickoxidausstoß genommen“ habe, der (insoweit unterstellt: ohne die Manipulation) „über das Maß des nach den gesetzlichen Vorgaben Zulässigen hinaus [!] erhöht“ gewesen sei (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 27; Hervorhebungen jeweils hinzugefügt).

38

Die Klagepartei - die im hier gegebenen Zusammenhang die Darlegungslast trifft - hat nicht konkret dazu vorgetragen, dass die der Beklagten vorgeworfene Manipulation „grenzwertkausal“ ist, wie es beim Motortyp EA 189 der Fall war (und zwar, wie vorstehend erläutert, als zentrales Element einer etwaigen Haftung aus §§ 826, 31 BGB). Sie hat nicht dargetan, dass es ohne eine solche Manipulation der Steuerungssoftware beim Motortyp EA 288 in der verfahrensgegenständlichen Ausführung (SCR-Katalysator) nicht gelungen wäre, die vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte im Prüfstandsbetrieb einzuhalten. Allein die Verwendung der in Rede stehenden Funktion lässt nicht schon auf eine (intendierte) „Grenzwertkausalität“ schließen, weil insoweit grundsätzlich auch andere Ziele (etwa das Schaffen eines Wettbewerbsvorteils durch eine bloß relative Verbesserung der Abgaswerte) in Betracht kommen. Auch aus der bereits behandelten „Applikationsrichtlinie“ der Beklagten ergibt sich an keiner Stelle, dass das dort (für die vor der KW 22/2016 produzierten Motoren) beschriebene, mit der „Fahrkurvenerkennung“ verknüpfte Umschalten in den Modus „AGR High“ einen Einfluss auf die Einhaltung der Grenzwerte hatte.

39

Zugleich ist es so, dass verschiedene Umstände in Rechnung zu stellen sind, die sogar in die gegenteilige Richtung deuten, also eher gegen eine „Grenzwertkausalität“ sprechen. Die Anforderungen an die eigene Darlegungslast, der die Klagepartei ohnehin nicht genügt hat, würden mit Blick auf diese Umstände noch angehoben. So hat das KBA für die vom zuständigen Bundesminister am 22. September 2015 eingesetzte Untersuchungskommission „Volkswagen“ unter anderem zwei Gebrauchtfahrzeuge (Audi A6 2.0 I und VW Passat 2.0 I) nach unzulässigen Abschaltvorrichtungen untersuchen lassen, in denen jeweils ein Motor des Typs EA 288 mit SCR-Technologie verbaut war. Das KBA stellte dabei insgesamt sieben Prüfroutinen zusammen. Als Fahrprofile wurden neben dem (damals einzig vorgeschriebenen) NEFZ-Zyklus auch einige

NEFZ-variierte Profile und der sog. RDE-Zyklus („Real Driving Emission“) gefahren (siehe Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, Stand April 2016, Seiten 13, 15 ff.). Bei beiden Fahrzeugen wurde im NEFZ-Prüfzyklus der Höchstwert (des Stickoxidausstoßes) von 80 mg/km jeweils eingehalten. Besonders interessant ist, dass die Messwerte auch außerhalb des NEFZ-Zyklus größtenteils unter dem Grenzwert lagen. Dies war bei allen NEFZ-variierten Testreihen der Fall, die zum Teil nicht auf dem Prüfstand, sondern auf ebener Straße und mit betriebswarmem Motor durchgeführt wurden. Beim VW Passat wurde sogar während der RDE-Fahrt der Grenzwert eingehalten (siehe Seiten 22 f., 63 des genannten Berichtes). Noch aussagekräftiger ist die vom KBA in einer Streitsache vor dem Oberlandesgericht München (Az. 30 U 2403/20) erteilte amtliche Auskunft vom 25. Januar 2021 (zum Motortyp EA 288 mit SCR-Katalysator), in der zum Ergebnis durchgeführter Prüfungen ausdrücklich festgehalten wird, dass „auch bei Deaktivierung der Fahrkurvenfunktion die Grenzwerte in den Prüfverfahren zur Untersuchung der Auspuffemissionen nicht überschritten werden“ (womit eine „Grenzwertkausalität“ verneint wird).

40

(iii) Die Annahme eines sittenwidrigen Vorgehens scheidet im Übrigen auch dann aus, wenn man, was die konkrete Art der Verknüpfung der „Fahrkurvenerkennung“ mit der Steuerung der Abgasreinigung angeht, der Darstellung der Beklagten folgt. Die Beklagte räumt das Vorhandensein einer prüfstandsbezogenen Steuerung in den vor dem Modellwechsel 2016 hergestellten Motoren als solches ein, beruft sich jedoch auf eine andere Wirkungsweise. Zu Unterschieden bei den AGR-Raten komme es erst nach einem Überschreiten der Grenztemperatur von 200 °C, indem dann bei zuvor erkanntem Prüfstandsbetrieb - anders als im normalen Straßenbetrieb - der Modus „AGR High“ unverändert beibehalten werde. Die Klagepartei hat, wie vorstehend behandelt, nicht darlegen können, dass ein Abschalten der „Fahrkurvenerkennung“, mit der Folge einer Deaktivierung aller verknüpften Funktionen, zu einer Feststellung unzulässig hoher, einer Erteilung der Typgenehmigung entgegenstehender Emissionen auf dem Prüfstand geführt hätte; soweit es insgesamt an Anhaltspunkten für eine „Grenzwertkausalität“ fehlt, erfasst dieser Befund auch die von der Beklagten beschriebene Funktion.

41

(2) Mit dem Vorwurf, dass die Abgasnachbehandlung nur auf dem Prüfstand durch eine vergleichsweise höhere Dosierung der Harnstofflösung („AdBlue“) unterstützt werde und dass dies als ein sittenwidriges Vorgehen einzustufen sei, dringt die Klagepartei ebenfalls nicht durch.

42

(i) Es liegen schon keine „greifbaren Anhaltspunkte“ dafür vor, dass im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs tatsächlich eine Funktion implementiert war, welche die Menge an Harnstofflösung, die zur Effizienzsteigerung in das SCR-System eingespritzt wird, in Abhängigkeit von einer Prüfstandserkennung steuert. Die diesbezügliche Behauptung der Klagepartei ist prozessual unbeachtlich, weil sie lediglich „ins Blaue hinein“ erfolgt.

43

Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist gemäß der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat. Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisaufnahme einzutreten und dabei gegebenenfalls die benannten Zeugen oder die zu vernehmende Partei nach weiteren Einzelheiten zu befragen oder einem Sachverständigen die beweis erheblichen Streitfragen zu unterbreiten. Weiter ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt im hier interessierenden Kontext insbesondere dann, wenn sich ein Kläger nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil er mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzelheiten haben

kann. Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten, in der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vgl. BGH, Beschluss vom 28. Januar 2020 - VIII ZR 57/19, Rn. 7 f. bei juris). Von einem Kläger kann nicht verlangt werden, dass er im Einzelnen darlegt, weshalb er von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschalteinrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihm nur - aber dies dann auch unbedingt - zu fordern, dass er „greifbare Umstände“ anführt, auf die er den Verdacht gründet, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen auf (vgl. BGH, Beschluss vom 28. Januar 2020 - VIII ZR 57/19, Rn. 10 bei juris).

44

Gemessen an diesen Anforderungen wird die Behauptung der Klagepartei zum Einsatz einer prüfstandsbezogenen Funktion, die zwischen verschiedenen Betriebsmodi der AdBlue-Dosierung umschaltet, nicht durch ausreichende Anhaltspunkte gestützt. Vielmehr bleibt die Klagepartei eine konkrete Erklärung dafür schuldig, auf welcher Grundlage sie zu ihrer Behauptung gelangt. Insbesondere liefert die schon wiederholt erwähnte „Applikationsrichtlinie“ der Beklagten keinen einschlägigen Anhaltspunkt, denn sie enthält keinerlei Hinweise auf Vorgaben zu einer unterschiedlichen Dosierung der Harnstofflösung in Abhängigkeit von einer Prüfstandserkennung.

45

(ii) Selbst wenn man den Einsatz einer Dosierungsstrategie der beschriebenen Art im konkreten Fall unterstellen würde, wäre auch insoweit eine sittenwidrige Vorgehensweise der Beklagten zu verneinen, weil wiederum eine „Grenzwertkausalität“ der Funktion nicht dargetan ist.

46

Die Frage einer etwaigen europarechtlichen Unzulässigkeit einer solchen Dosierungsstrategie kann wiederum offenbleiben, weil es auch hier allein auf die strengeren - nicht erfüllten - Voraussetzungen einer Haftung aus §§ 826, 31 BGB ankommt. Die Klagepartei hat eine „Grenzwertkausalität“ der behaupteten Einflussnahme auf die AdBlue-Dosierung, von der die Bejahung einer sittenwidrigen Vorgehensweise abhängt, nicht substantiiert dargelegt. Was diesen Punkt angeht, kann in erster Linie auf die obigen Ausführungen verwiesen werden, die im Zusammenhang mit dem Manipulationsvorwurf stehen, der den „AGR High“-Modus betrifft. Hat die testweise Herausnahme der „Fahrkurvenerkennung“ (durch das KBA) keine Überschreitung der Grenzwerte zur Folge gehabt, dann liefert dies einen Anhaltspunkt, der eher gegen die Annahme spricht, dass eine (um des Argumentes willen als vorhanden unterstellte) Verknüpfung dieses Erkenntnisinstrumentes mit einer Steuerung der Harnstoffeinspritzung „grenzwertkausal“ ist.

47

(3) Im Übrigen käme, was den vorliegenden Fall angeht, die Annahme eines objektiv sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten - unabhängig davon, welchen der unter (1) und (2) thematisierten Manipulationsvorwürfe man heranzieht - in zeitlicher Hinsicht auch deshalb nicht in Betracht, weil die Beklagte zum Ende des Jahres 2015 den Einsatz einer „Fahrkurvenerkennung“ beim Motortyp EA 288 offenlegte. Sie stellte dem KBA mit Schreiben vom 29. Dezember 2015 die eigene „Applikationsrichtlinie“ vom 18. November 2015 zur Verfügung, so dass die Typgenehmigungsbehörde nunmehr Kenntnis von der darin festgehaltenen prüfstandsbezogenen Einflussnahme auf die Abgasreinigung hatte. Den Motortyp EA 189 betreffend, hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass der Vorwurf der Sittenwidrigkeit mit Blick auf das Gesamtverhalten gegenüber den Käufern der Fahrzeuge und im Hinblick auf den Schaden, der diesen durch den Abschluss eines ungewollten Kaufvertrags entstanden sein könnte, von dem Zeitpunkt an nicht mehr gerechtfertigt sei, an dem die Beklagte das vorangegangene, auf Täuschung der Zulassungsbehörden und Ausnutzen der Arglosigkeit der Käufer ausgerichtete Geschehen öffentlich gemacht hatte (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, Rn. 32 ff. bei juris). Diese Rechtsprechung kann insoweit übertragen werden, als auch das Offenlegen der hier in Rede stehenden Steuerung der Emissionsbehandlung beim Motortyp EA 288 bereits in objektiver Hinsicht eine (unterstellte) Täuschung der Zulassungsbehörden und damit jedenfalls ab Beginn des Jahres 2016 ein wesentliches Element entfallen lässt, welches eine (unterstellte) vorangegangene Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten überhaupt erst begründen konnte (so im Ergebnis auch OLG Bremen, Urteil vom 4. Februar 2022 - 2 U 87/21, Rn. 39 ff., 44 bei juris).

48

(4) Mit dem ins Blaue hinein und unsubstantiiert gehaltenen Vortrag, dass mit Bezug auf den SCR auf dem Prüfstand eine sog. „Aufheizstrategie“ aktiviert werde und dass dies als ein sittenwidriges Vorgehen einzustufen sei, dringt die Klagepartei ebenfalls nicht durch. Die von der Klagepartei angeführte „Aufheizstrategie“ betrifft (senatsbekannt) den von der Audi AG entwickelten 3,0 l Motor, der im streitgegenständlichen Fahrzeug unstreitig nicht verbaut ist. Dies ergibt sich auch aus dem von der Klagepartei auszugsweise wiedergegebenen und als Anlage K1e vorgelegten Bescheid des KBA.

49

(5) Auch in subjektiver Hinsicht sind die Voraussetzungen einer Haftung der Beklagten aus §§ 826, 31 BGB nicht erfüllt, denn es sind keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür vorgetragen worden, dass die Verantwortlichen auf Beklagtenseite, eine objektive Sittenwidrigkeit des Geschehens einmal unterstellt, auch mit Vorsatz gehandelt haben. Das KBA hat, im Wissen um den sog. „Dieselskandal“ als solchen und in Kenntnis der „Applikationsrichtlinie“ vom 18. November 2015, trotz zahlreicher Untersuchungen und Überprüfungen von Motoren des Typs EA 288 sowohl auf dem Prüfstand als auch im normalen Straßenbetrieb bislang keinen Anlass für einen verpflichtenden Rückruf gesehen, der konkret die Feststellung des Einsatzes einer unzulässigen Abschalteneinrichtung zum Anlass hat. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Auffassung der Beklagten, bei der Entwicklung und Programmierung des Motortyps die gesetzlichen Rahmenbedingungen eingehalten zu haben, jedenfalls für den hier interessierenden Zeitraum (Fahrzeugerwerb durch die Klagepartei) in technischer und rechtlicher Hinsicht sehr gut vertretbar war (so auch OLG Koblenz, Urteil vom 11. August 2021 - 13 U 202/21, Rn. 32 bei juris).

50

(6) Auch das von der Beklagten im fortgeschrittenen Stadium des Berufungsverfahrens eingebrachte Vorbringen, wonach die Fahrkurvenerkennung bei bestimmten EA 288-SCR-Konzepten bewirke, dass auf dem Prüfstand mit der Eindosierung von „AdBlue“ bereits bei ca. 130 °C Grad anstelle von 150 °C Grad (wie im realen Straßenverkehr) begonnen wird, zeigt im Ergebnis keine sittenwidrige Manipulation auf, weil auch in dieser Hinsicht jedenfalls nicht von einem „grenzwertkausal“ Geschehen ausgegangen werden kann.

51

Die Beklagte hat vorgetragen, dass die mit der Fahrkurvenerkennung verknüpften Funktionen, zu denen auch die letztgenannte Maßnahme gehört, nicht „grenzwertkausal“ seien. Die insoweit darlegungsbelastete Klagepartei hat keine konkreten Umstände angeführt, aus denen geschlossen werden könnte, dass ein unterstellter Verzicht auf die Maßnahme ein Überschreiten der gesetzlichen Grenzwerte zur Folge hätte, weshalb es an den „weiteren Umständen“ fehlt, die aus den schon erläuterten Gründen vorliegen müssten, um das Vorgehen der Beklagten als besonders verwerflich qualifizieren zu können. Im Übrigen ist auch im hier gegebenen Kontext von Bedeutung, dass es stattdessen verschiedene Umstände gibt, die eine „Grenzwertkausalität“ eher unplausibel erscheinen lassen, insoweit kann auf die bereits getätigten Ausführungen zu den Untersuchungsergebnissen und Stellungnahmen des KBA verwiesen werden.

52

(7) Von allen anderen Überlegungen abgesehen, lässt das - in der gegebenen prozessualen Situation anzunehmende - Fehlen einer „Grenzwertkausalität“ auch einen etwaigen Schaden der Klagepartei entfallen, der in den Fallkonstellationen der vorliegenden Art nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nur in einem ungewollten Vertragsschluss bestehen könnte. Dabei wird nach allgemeiner Lebenserfahrung angenommen, dass ein Käufer kein Fahrzeug erworben hätte, dem eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung droht und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs in keiner Weise absehbar ist, ob dieses Problem behoben werden kann (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19 Rn. 49 bei juris). Eine entsprechende Gefahr ist hier nicht ersichtlich, da unter den gegebenen Umständen eben nicht davon ausgegangen werden kann, dass eine Deaktivierung der „Fahrkurvenerkennung“ (samt Folgefunktionen) die Überschreitung der gesetzlichen Abgasgrenzwerte zur Folge hätte.

53

(8) Die Ausführungen der Klagepartei zur Funktionsweise und Programmierung von sog. NOx-Speicher-Katalysatoren (NSK) gehen ins Leere, weil das hier betroffene Fahrzeug nicht mit einem solchen System der Abgasnachbehandlung ausgestattet ist.

54

cc) Die übrigen Ausführungen der Klagepartei, auf die sie die Behauptung stützt, dass die „Fahrkurvenerkennung“ unabhängig von einer Verknüpfung mit der Abgasnachbehandlung (SCR) auch in sonstiger Weise im Rahmen einer „Akustikfunktion“ dazu genutzt werde, um in das System der Abgasrückführung (AGR) manipulativ einzugreifen, sind prozessual unbeachtlich, weil sie „ins Blaue hinein“ erfolgen.

55

Gemessen an den bereits aufgezeigten einschlägigen Anforderungen der Rechtsprechung ist der Vorwurf der Klagepartei, die im Motortyp EA 288 integrierte „Fahrkurvenerkennung“ sei - in einer mit dem Befund beim Motortyp EA 189 vergleichbaren Weise - so ausgestaltet, dass die Wirkungen des Emissionskontrollsystems auch über andere Funktionen (als ein schon gesondert thematisiertes Umschalten zwischen einem „AGR High“-Modus und einem „AGR Low“-Modus) abseits des Prüfstandbetriebs verringert werden, nicht ausreichend unterlegt. Die verschiedenen Argumente, welche die Klagepartei präsentiert, um ihre Behauptung zu plausibilisieren, sind letztlich nicht geeignet - weder einzeln noch in der Gesamtschau -, die erforderlichen „greifbaren Anhaltspunkte“ für die Richtigkeit des Vorwurfs zu liefern:

56

(1) Aus dem Umstand, dass es sich beim Motortyp EA 189 um den Vorgängermotor zum streitgegenständlichen Typ EA 288 gehandelt hat, kann nicht abgeleitet werden, dass auch im Nachfolgemodell eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthalten ist. Auch wenn jede Entwicklung auf früheren Erkenntnissen und Ergebnissen aufbaut, ist eine reine Schlussfolgerung, dass bestimmte (software-) technische Einrichtungen beibehalten werden, nicht tragfähig (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 19. Januar 2021 - 16a U 196/19, Rn. 54 bei juris, OLG Dresden, Urteil vom 4. Dezember 2020 - 9a U 2074/19, Rn. 30 bei juris).

57

(2) Die vorgelegten Messergebnisse liefern für die Behauptung der Klagepartei ebenfalls keinen belastbaren Anhaltspunkt. Die Gegenüberstellung von Messergebnissen aus dem Prüfstand- und dem Straßenbetrieb ist, selbst wenn die Unterschiede der gemessenen Werte deutlich ausgefallen sein sollten, ohne hinreichende Aussagekraft für die allein maßgebliche Frage, ob das Emissionskontrollsystem des Motortyps EA 288 mittels einer „Umschaltlogik“ auf den jeweiligen Betriebsmodus (Prüfstand oder Straße) mit unterschiedlichen Verfahrensabläufen bei der Abgasemission reagiert (so auch OLG Frankfurt, Urteil vom 7. Oktober 2020 - 4 U 171/18, Rn. 44 bei juris; OLG Bamberg, Urteil vom 26. November 2020 - 1 U 368/19, Rn. 41 bei juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 19. Januar 2021 - 16a U 196/19, Rn. 60 ff bei juris; OLG Hamm, Urteil vom 22. Juni 2021 - 13 U 194/20, Rn. 75 bei juris). Es ist gerichtsbekannt, dass - als Folge der gesetzlich vorgegebenen Prüfbedingungen - die Emissionswerte im normalen Fahrbetrieb regelmäßig höher sind als auf dem Prüfstand. In diesem Sinne hat auch der Bundesgerichtshof klargestellt, dass es nur darauf ankommen kann, ob die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand „unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand etc.)“ entspricht (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, Rn. 18 bei juris). Da der europäische Gesetzgeber für die Schadstoffnormen Euro 5 und Euro 6 im Jahr 2013 eine Messung allein im Prüfstandbetrieb festgelegt hatte (und erst seit dem Jahr 2017 für Neufahrzeuge auch Messungen im Realbetrieb in den WLTP-Standard einschließt), ist es im hier interessierenden Zusammenhang nicht von Bedeutung, wenn ein betroffenes Fahrzeug im Realbetrieb die der Zulassung zugrunde liegenden NEFZ-Werte nicht einhält (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 7. Oktober 2020 - 4 U 171/18, Rn. 44 bei juris). Dem Senat ist kein bestimmter Faktor bekannt, ab dem sich eine Grenzwert-Überschreitung im Realbetrieb nicht mehr allein durch unterschiedliche Begleitumstände erklären lässt (so auch OLG Stuttgart, Urteil vom 19. Januar 2021 - 16a U 196/19, Rn. 63 bei juris).

58

Ferner ist es daher kein Anzeichen für eine unzulässige Abschaltvorrichtung, dass nach den in der Applikationsrichtlinie der Beklagten vorgesehenen Zielwerten der Grenzwert nur beim NEFZ kalt eingehalten wird. Denn die Abweichungen können statt auf eine Abschaltvorrichtung auf unterschiedliche Umgebungsbedingungen und Motorbelastungen zurückzuführen sein, was gerade bei dem Realbetrieb der Fall sein wird (vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 21. Januar 2022 - 1 U 37/21 -, Rn. 55, juris).

59

(3) Soweit die Klagepartei den durch das KBA erfolgten Rückruf unter Code „23Z7“ anführt, ist nicht schlüssig dargelegt, warum dieser gerade (auch) das streitgegenständliche Fahrzeugmodell erfasst haben soll. Die Beklagte hat darauf verwiesen, dass der Rückruf (nur) das Modell VW T6 betroffen und sich (nur) auf eine sog. „Konformitätsabweichung“ mit konkretem Bezug auf den Dieselpartikelfilter und dessen Regeneration gestützt habe. Unbehelflich ist daher auch der Hinweis der Klagepartei auf eine Halteraufforderung des Landratsamts Bad Tölz-Wolfratshausen vom 4. Januar 2021 (betreffend die Rückrufaktion unter Code „23Z7“)

60

(4) Der Aussage des Vorstandsvorsitzenden ... im Rahmen einer Fernsehsendung am 18. Juni 2019 „Das, was wir gemacht haben, war Betrug, ja“ lässt sich nicht entnehmen, dass diese Aussage auch auf den Motor EA 288 bezogen war und nicht nur auf den Motor EA 189.

61

c) Auch das sonstige Vorbringen der Klagepartei enthält keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte für ein sittenwidriges Vorgehen der Beklagten.

62

Im Hinblick auf die Behauptung, dass bei einer bestimmten Drehzahl und bestimmten Drehmomenten die Abgasrückführung verringert bzw. abgeschaltet werde, zeigt die Klagepartei weder eine Prüfstandsbezogenheit noch „weitere Umstände“, die eine besondere Verwerflichkeit begründen, auf.

63

Die durch die Beklagte bestrittenen Behauptungen der Klagepartei zu einer Getriebemanipulation (betreffend die Schaltpunkte) sind schon deshalb als bloße Behauptungen ins Blaue hinein unbeachtlich, weil der Bescheid des KBA (Anlage K1e), auf den sich die Klagepartei stützt, ausschließlich Fahrzeuge betrifft, die mit 3,0 l Motoren der Audi AG ausgestattet sind. Zudem hat die Beklagte unwidersprochen vorgetragen, dass sich das Getriebe im Real- wie im Prüfstandsbetrieb gleich verhält.

64

Soweit die Klagepartei vortragt, im streitgegenständlichen Fahrzeug sei eine „Batteriemanipulation“ verbaut, da die Batterie auf dem Prüfstand im Unterschied zum normalen Fahrbetrieb nicht nachgeladen werde, vermag dieser Sachvortrag ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten im Zusammenhang mit der behaupteten Manipulation nicht zu begründen. Denn die Klagepartei behauptet lediglich, dass die von ihr beschriebene Manipulation einen geringeren Kraftstoffverbrauch auf dem Prüfstand bewirke. Dass die Unterdrückung der Nachladung der Batterie im NEFZ unzulässig sein und Einfluss auf die Einhaltung des gesetzlichen NOx-Grenzwerts bzw. die Erteilung der Typgenehmigung haben könnte, ergibt sich daraus nicht.

65

Eine Haftung der Beklagten kann sich auch nicht aus einer behaupteten Manipulation des On-Board-Diagnosesystems (OBD) ergeben. Unabhängig von der Frage, ob das OBD selbst überhaupt eine Abschaltfunktion im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 715/2007 darstellen kann, obwohl es unstreitig die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems selbst weder aktiviert, verändert, verzögert noch deaktiviert (vgl. Art. 3 Nr. 10 der genannten Verordnung), und unbeschadet der weiteren Frage eines substantiierten Sachvortrags ist ein auf die Programmierung des OBD gestützter Anspruch ausgeschlossen, soweit dieses im normalen Straßenverkehr sowie im Rahmen der Abgasuntersuchung und der Inspektion keine Fehlfunktion des Abgassystems anzeigt. Denn das OBD kann tatsächlich und rechtlich nicht selbstständig betrachtet werden, sondern ist im Zusammenhang mit dem im Fahrzeug eingenchten Emissionskontrollsystem zu sehen: Seine Warnfunktion kann sich immer nur auf die Betriebsabläufe des konkret im Fahrzeug eingerichteten Abgassystems beziehen (sog. „Annexfunktion“). Erfüllt die Einrichtung dieses Systems nicht den Tatbestand des § 826 BGB, dann kann mangels selbständigen Handlungsunrechts eine Haftung wegen sittenwidrigen Verhaltens auch nicht mit der Adaption des OBD an das für sich genommen nicht haftungsauslösende Abgassystem begründet werden (vgl. auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 30. Oktober 2019 - 17 U 296/19, Rn. 72 bei juris; OLG Bamberg, Urteil vom 26. November 2020 - 1 U 368/19, Rn. 64 bei juris).

II.

66

Deliktische Ansprüche - die in der vorliegenden Konstellation einzig in Betracht kommen - ergeben sich auch nicht unter sonstigen Gesichtspunkten.

67

Die Beklagte haftet insbesondere nicht gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder den Normen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Der Bundesgerichtshof hat wiederholt festgehalten, dass das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, nicht im Schutzbereich dieser Bestimmungen liegt (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 76 bei juris; Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, Rn. 11 bei juris; Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, Rn. 36 bei juris).

68

Des Weiteren sind auch die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB nicht schlüssig dargetan. An die obigen Ausführungen anknüpfend ist festzuhalten, dass keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine bewusste, der Beklagten zurechnende Täuschung und für eine auf eine rechtswidrige Bereicherung abzielenden Absicht vorliegen. Im Übrigen würde der in Rede stehende Anspruch, da es hier um einen Gebrauchtwagenkauf geht, auch am Fehlen der erforderlichen Stoffgleichheit des erstrebten rechtswidrigen Vermögensvorteils mit einem etwaigen Vermögensschaden scheitern (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, Rn. 17 bei juris; Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, Rn. 40 bei juris).

69

Ein Anspruch aus § 831 Abs. 1 BGB i.V.m. § 826 BGB scheidet aus den oben gezeigten Gründen ebenfalls aus.

C.

70

Die Schlussanträge des Generalanwalts Rantos vom 2. Juni 2022 in der beim Europäischen Gerichtshof anhängigen Rechtssache C-100/21 ändern nichts an der Bewertung, dass es sich bei den einschlägigen Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts nicht um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handelt, mit denen ein Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts einzelner Fahrzeugerwerber bezweckt wird. Aus Sicht des Senats bedarf es keines Zuwartens auf die ausstehende Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs.

71

1. Schon aus formalen Gründen erscheint zweifelhaft, ob die Schlussanträge des Generalanwalts für sich genommen einen hinreichenden Anlass bieten, eine neue Beurteilung vorzunehmen (oder von einem Festhalten an der bisherigen Beurteilung vorübergehend abzusehen).

72

a) Der Bundesgerichtshof geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass die Rechtslage im hier interessierenden Punkt eindeutig ist („acte clair“).

73

In seinem Grundsatzurteil vom 25. Mai 2020 hatte der 6. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs ausgeführt, dass es letztlich nicht darauf ankomme, ob den Vorschriften der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV (und den zugrunde liegenden Vorgaben des EG-Typgenehmigungsrechts) grundsätzlich ein Schutzgesetzcharakter abzusprechen sei, denn jedenfalls liege ein Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und speziell des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts der vom „Dieselskandal“ betroffenen Käufer nicht im Aufgabenbereich der Normen; wegen der Eindeutigkeit der Rechtslage stelle sich diesbezüglich keine entscheidungserhebliche, der einheitlichen Auslegung bedürftige Frage des Unionsrechts, die (anderenfalls) ein Vorabentscheidungsersuchen im Sinne des Art. 267 Abs. 3 AEUV erforderlich mache (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 72 ff., 77 bei juris) Andere Senate haben sich der Beurteilung des 6. Zivilsenats in der Folge angeschlossen (vgl. z.B. BGH, Beschluss vom 14. Februar 2022 - VIa ZR 204/21, juris; Beschluss vom 24. November 2021 - VII ZR 217/21, Rn. 1 ff bei juris).

74

b) Die Eindeutigkeit (in der vorgenannten Reichweite) würde nicht zwingend schon dadurch in Frage gestellt, dass der Generalanwalt - wenn dies in der Sache der Fall wäre - mit seinen Schlussanträgen auf eine maßgebliche Änderung dieser Rechtsprechung abzielt. Der Europäische Gerichtshof selbst hat sich - soweit ersichtlich - in der hier thematisierten Rechtssache noch nicht positioniert. Aus dem Umstand, dass bestimmte Schlussanträge vorliegen, kann nicht einfach abgeleitet werden, dass die ausstehende gerichtliche Entscheidung diesen Anträgen folgen wird. Verfahrens-, zeit- und sachübergreifende statistische Überlegungen sind in diesem Zusammenhang fehl am Platze, unabhängig von der Frage, ob und inwieweit solche Überlegungen überhaupt auf belastbaren Daten beruhen, kann eine wenig greifbare Wahrscheinlichkeitsthese, dass der Europäische Gerichtshof eine bestimmte Aussage treffen könnte, nicht ausreichen, um der „acte clair“-Rechtsprechung in Vorwegnahme einer mutmaßlichen zukünftigen Entscheidung den Boden zu entziehen.

75

2. Jedenfalls aber ist - in der Sache selbst - den Schlussanträgen des Generalanwalts gerade nicht zu entnehmen, dass aus seiner Sicht das Unionsrecht den inländischen Gerichten zwingend vorgeben könnte, den vom „Dieselskandal“ betroffenen Klägern für die Durchsetzung der von ihnen erhobenen Ansprüche (auch) den Weg über § 823 Abs. 2 BGB zu eröffnen.

76

a) Selbst wenn den Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts (auch) eine gewisse drittschützende Wirkung (zugunsten der Fahrzeugerwerber) innewohnt, fehlt es an einer tragfähigen Argumentation in die Richtung, dass ihnen - weitergehend - ein umfassender Schutzgesetzcharakter nach inländischem Recht positiv zugeschrieben werden müsste.

77

aa) Um der Argumentation willen soll im Folgenden unterstellt werden, dass die vom Generalanwalt in seinem abschließenden Antwortvorschlag in Bezug genommenen europarechtlichen Regelungen dahin auszulegen sind, dass sie zum einen (siehe Nr. 1 des Vorschlags) „die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ... ausgestattet ist“ und zum anderen (siehe Nr. 2 des Vorschlags) „die Mitgliedstaaten [verpflichten], vorzusehen, dass ein Erwerber eines Fahrzeugs einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller hat, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ... ausgestattet ist“.

78

bb) Diese Auslegungen stehen indes einem gleichzeitigen Festhalten an der zitierten inländischen Rechtsprechung, die einen Schutzgesetzcharakter nicht bejaht (sondern die Frage der grundsätzlichen Anwendbarkeit von § 823 Abs. 2 BGB offen lässt), nicht entgegen:

79

(1) Eine Rechtsnorm ist (nur) dann ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mitgewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie dasjenige der Allgemeinheit im Auge haben. Nicht ausreichend ist aber, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm nur als ihr Reflex objektiv erreicht wird; er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Außerdem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, zu prüfen ist, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Instandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Haftungs- und Beweiserleichterungen zu knüpfen (st Rspr; vgl. statt vieler BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 73 bei juris m.w.N.).

(2) Die Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts erfüllen diese engeren Voraussetzungen nicht, denn der Antwortvorschlag des Generalanwalts enthält - zu Recht - nicht (auch nicht in der Zusammenschau mit den seinem Vorschlag vorangestellten Erwägungen) die klare Aussage, dass der Individualschutz nicht bloß ein abgeleitetes Ergebnis, sondern gerade (auch) der konkrete Zweck der von ihm thematisierten Normen ist.

81

Die Ausführungen des Generalanwalts stellen nicht in Frage, dass den in der RL 2007/46/EG getroffenen Regelungen als solchen von vornherein keine unmittelbare Geltung in den Mitgliedsstaaten zukommt (Art. 288 Abs. 3 AEUV). Auch hält der Generalanwalt selbst fest, dass die einschlägigen Bestimmungen der VO (EG) Nr. 715/2007 - konkret: Art. 5 Abs. 1 u. 2 - nicht auf den Schutz von Individualinteressen abzielen. Einen Individualschutz vermag er nur insoweit - und damit nur sehr indirekt - zu bejahen, als die Verordnung „in ihrem Kontext zu sehen“ sei, der durch die Richtlinie geprägt werde. Die Richtlinie stelle über die in ihrem Art. 3 Nr. 36 definierte sog. Übereinstimmungsbescheinigung eine „ausdrückliche Verbindung zwischen dem Kraftfahrzeughersteller und dem individuellen Erwerber eines Fahrzeugs“ her. Dies geschehe über den Erwägungsgrund Nr. 0 im Anhang IX, „wonach die Übereinstimmungserklärung eine Erklärung des Fahrzeugherstellers darstellt, in der der dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt“ (siehe Rn. 41 ff, der Schlussanträge).

82

Die bloß mittelbare Verknüpfung der Verordnung mit den Interessen individueller Erwerber von Kraftfahrzeugen, wie sie der Generalanwalt aus der zitierten Zielbestimmung im Anhang IX der Richtlinie herausliest, reicht nicht für die Feststellung aus, dass der europäische Gesetzgeber einen Rechtsschutz zugunsten von Einzelpersonen konkret im Auge gehabt hat. Zu deutlich steht hier die Möglichkeit im Raum, dass die mit der Übereinstimmungserklärung abgegebene Versicherung des Fahrzeugherstellers den Erwerber nur faktisch - reflexartig - schützt. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Argumentation des Generalanwalts mit dem Erwägungsgrund Nr. 0 im gegebenen Kontext noch zusätzlich an Gewicht verliert, weil dieser gar nicht auf den europäischen Gesetzgeber zurückgeht, wie die Ursprungsfassung der Richtlinie vom 5. September 2007 zeigt, deren Anhang IX noch keine Zielbestimmungen kannte (vgl. ABl. L 263 vom 9. Oktober 2007, S. 1). Die Zielbestimmungen sind erst im Nachgang von der Kommission eingefügt worden, als diese mit der VO (EG) Nr. 385/2009 vom 7. Mai 2009 den Anhang IX der Richtlinie durch eine Neu-Fassung ersetzt hat (vgl. ABl. L 118 vom 13. Mai 2009, S. 13).

83

(3) Auch zwingen weder der „Effektivitätsgrundsatz“ (im Allgemeinen) noch eine - gemäß dem Antwortvorschlag Nr. 2 unterstellte - Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Gewährleistung eines Ersatzanspruchs der Fahrzeugerwerber gegen den Fahrzeughersteller (im Konkreten) die inländischen Gerichte zu einer Anwendung von § 823 Abs. 2 BGB.

84

Zwar sind die nationalen Gerichte verpflichtet, das Gemeinschaftsrecht möglichst wirksam anzuwenden („effet utile“), weshalb sie - in Befolgung des Umsetzungsgebots (Art. 288 Abs. 3 AEUV) und des Grundsatzes der Gemeinschaftstreue (Art. 4 Abs. 3 EUV) die Auslegung des nationalen Rechts unter Ausschöpfung von Beurteilungsspielräumen möglichst weitgehend am Wortlaut und Zweck einer einschlägigen Richtlinie auszurichten haben, um das mit der Richtlinie verfolgte Ziel zu erreichen (vgl. EuGH, Urteil vom 10. Dezember 2020 - C-735/19, Rn. 75 bei juris; BGH, Urteil vom 18. November 2020 - VIII ZR 78/20, Rn. 25 bei juris m.w.N.).

85

Aktuelle Änderungen zur Umsetzung im vorgenannten Sinne sind freilich nur dann geboten, wenn die Auslegung des nationalen Rechts dem Richtlinienauftrag noch nicht (oder nicht mehr) genügt. Dies ist in Ansehung der von der deutschen Rechtsordnung bereitgestellten Haftungsvorschriften des Vertrags- und des Deliktsrechts und der Auslegung, die diese in der Gerichtspraxis erfahren, nicht der Fall. Der Generalanwalt zeigt auch kein diesbezügliches (vermeintliches) Defizit auf. Sein schlichter Verweis darauf, dass der Einzelrichter des Landgerichts Ravensburg in seiner Vorlageentscheidung seinerseits die Auffassung vertreten habe, dass (erstens) ein Fahrzeughersteller „nach derzeitigem Rechtsstand keine Inanspruchnahme zu befürchten und somit auch keinen Anreiz [habe], die Unionsvorschriften penibel

einzuhalten“ (siehe Rn. 58 der Schlussanträge) und (zweitens) „die einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften ... wohl nur dann durchschlagskräftig wären, wenn auch fahrlässige Verstöße durch deliktische Schadensersatzansprüche der Erwerber gegen den Hersteller sanktioniert würden und die Hersteller dies von vornherein einkalkulieren müssten“ (siehe Rn. 59 der Schlussanträge), enthält ausdrücklich keine eigene Positionierung und gibt nur die subjektive Unzufriedenheit des vorlegenden Einzelrichters mit dem Verhältnis von Klageabweisungen und Verurteilungen im „Dieselskandal“ weiter.

86

Das bestehende Recht hält zahlreiche - abgestufte - Instrumente bereit, die sowohl das Interesse der Betroffenen, kein mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattetes Fahrzeug zu erwerben, in ausreichendem Umfang schützen, als auch wirksame Sanktionen für Verstöße von Motorenhersteller gegen die einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften vorsehen. Auch wenn das Zuerkennen eines Schadensersatzanspruchs gegen den Motorenhersteller wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB von der Erfüllung strenger Voraussetzungen abhängt, ist dies bereits in vielen Tausenden von Fällen geschehen. Überdies stehen den Erwerbern in aller Regel vertragliche - verschuldensunabhängige - Ansprüche gegen den Verkäufer zu, die insbesondere auf Nacherfüllung gerichtet sind und gegebenenfalls - soweit der Verkäufer nicht der Motorenhersteller ist - zu Regressansprüchen gegen den Hersteller (und damit wiederum zu dessen Haftung) führen. Schließlich sind auch die nach deutschem Recht vorgesehenen Strafen und Bußgelder (vgl. z.B. § 37 Abs. 1 EG-FGV) und die hoheitlichen Befugnisse der Aufsichtsbehörden (vgl. § 25 EG-FGV) in Rechnung zu stellen (vgl. zum Ganzen ebenso schon: OLG Stuttgart, Urteil vom 28. Juni 2022 - 24 U 115/22, Rn. 96 ff. bei juris).

87

Die Ausführungen in den Schlussanträgen lassen nicht erkennen, dass die inländische Rechtslage (vermittelt durch die Gesetzeslage und die Rechtsprechungspraxis) ein unionsrechtlich vorgegebenes Rechtsschutzniveau konkret unterschreitet. Dies gilt insbesondere für die Frage einer etwaigen deliktischen Haftung des Herstellers für ein bloß fahrlässiges Fehlverhalten. Die Frage einer Fahrlässigkeitshaftung wird vom Generalanwalt als solche - unter inhaltlichen (wertenden) Gesichtspunkten - gar nicht behandelt; sie gerät überhaupt nur indirekt in den Blick, indem sie, unter Berufung auf den vorlegenden Einzelrichter, als schlichte faktische Folge der Bejahung einer umfassenden Anwendbarkeit des § 823 Abs. 2 BGB angeführt wird. Dass der Antwortvorschlag des Generalanwalts zu Nr. 2 so eng zu verstehen sein könnte, dass der geforderte Ersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Hersteller nicht an weitergehende (einschränkende) Voraussetzungen geknüpft werden darf (wie es beim Haftungsregime des § 826 BGB der Fall ist), sondern auch schon bei fahrlässigen Verstößen (oder gar verschuldensunabhängig) greifen muss, lässt sich den Schlussanträgen im Gesamtbild nicht entnehmen.

88

b) Keinesfalls jedoch - unabhängig von der Frage eines Schutzgesetzcharakters der Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts - folgt aus den Schlussanträgen des Generalanwalts, dass die Kläger des „Dieselskandals“ ihren regelmäßig verfolgten Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags auf eine Fahrlässigkeitshaftung stützen können.

89

Der Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags, der typischerweise mit einem Dritten geschlossen worden ist, findet seine spezielle Rechtfertigung (allein) dann, dass das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht des Käufers verletzt worden ist, das unter anderem auch seinen (des Käufers) Schutz vor einem „ungewollten Vertragsschluss“ bewirken soll. Der Schutz des Käufers vor dem Abschluss eines ungewollten Vertrags fällt indes - rechtsfolgenbezogen - von vornherein nicht in den Schutzbereich der einschlägigen unionsrechtlichen Regelungen (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, Rn. 76 bei juris; Beschluss vom 1. September 2021 - VII ZR 59/21, Rn. 3 bei juris; Urteil vom 10. Februar 2022 - III ZR 87/21, Rn. 14 bei juris). Konkrete Überlegungen, die darauf hinauslaufen könnten, diese Rechtsprechung in Frage zu stellen, enthalten die Schlussanträge des Generalanwalts nicht.

90

3. Im Ergebnis sieht der Senat - eine Entscheidungserheblichkeit verneinend - keinen Anlass, das vorliegende Verfahren bis zu einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der eingangs genannten Rechtssache auszusetzen (in analoger Anwendung des § 148 ZPO) oder wegen derselben (oder ähnlicher)

Fragen ein eigenes Vorabentscheidungsersuchen gemäß Art. 267 AEUV zu betreiben. Auch eine sonstige gezielte Zurückstellung des Verfahrens unterbleibt.

D.

91

Da die Berufung keine Aussicht auf Erfolg hat, legt das Gericht aus Kostengründen die Rücknahme der Berufung nahe. Im Falle der Berufungsrücknahme ermäßigen sich die Gerichtsgebühren von 4,0 auf 2,0 Gebühren (vgl. Nr. 1222 des Kostenverzeichnisses zum GKG).

92

Es besteht Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 28. November 2022.