Keine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung durch Thermofenster – Mercedes-Benz-Abgasskandal

1. **Zu den Anforderungen an die substanziierte Darlegung, dass ein – nicht von einem seitens des Kraftfahrt-Bundesamtes angeordneten Rückruf betroffenes – Kraftfahrzeug (hier: ein Mercedes-Benz Vito mit einem OM 651-Motor) mangelhaft ist, weil darin mindestens eine unzulässige Abschalteinrichtung i. S. von Art. 3 Nr. 10, 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 installiert sei.**

2. **Wird bei einem – hier mit einem OM 651-Motor ausgestatteten – Dieselfahrzeug die Abgasrückführung unter anderem in Abhängigkeit von der Außentemperatur gesteuert („Theromofenster"), dann ist in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschalteinrichtung i. S. von Art. 3 Nr. 10, 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 installiert. Dies hat zur Folge, dass sich das Fahrzeug nicht für die gewöhnliche Verwendung i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB eignet, weil die Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde (§ 5 I FZV) besteht und somit bei Gefahrübergang der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet ist (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 21 ff.).**

3. **Dass ein von der *Daimler AG* in den Verkehr gebrachtes und veräußertes Fahrzeug – hier: ein Mercedes-Benz Vito mit einem OM 651-Motor – über eine unzulässige Abschalteinrichtung i. S. von Art. 3 Nr. 10, 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Gestalt einer unter anderem temperaturabhängigen Abgasrückführung („Thermofenster") verfügt, begründet für sich genommen nicht ohne Weiteres den Vorwurf, die *Daimer AG* habe den Käufer des Fahrzeugs durch Verschweigen eines Mangels arglistig getäuscht (§ 123 I Fall 1, § 438 III 1 BGB) oder ihm gar in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt (§ 826 BGB).**

LG Stuttgart, Urteil vom 25.07.2019 – 30 O 34/19

Sachverhalt: Der Kläger begehrt die Rückabwicklung eines Kfz-Kaufvertrags.

Er kaufte mit Vertrag vom 29.03.2016 von der Beklagten einen von dieser hergestellten Neuwagen (Mercedes-Benz Vito) zum Preis von 45.815 €. Dieses Fahrzeug, das dem Kläger spätestens am 04.08.2016 übergeben wurde, ist mit einem OM 651-Dieselmotor (Euro 6) ausgestattet. Zur Senkung der Stickoxid(NO_X)-Emissionen findet bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine Abgasrückführung statt, das heißt, dass ein Teil des Abgases in den Ansaugraum zurückgeführt wird und erneut an der Verbrennung teilnimmt. Darüber hinaus kommt es bei dem Mercedes-Benz Vito zu einer selektiven katalytischen Reduktion (SCR), bei der NO_X-Emissionen dadurch reduziert werden, dass dem Abgas eine wässrige Harnstofflösung (AdBlue®) beigemischt wird. Durch die sodann ausgelöste chemische Reaktion werden Stickoxide im Wesentlichen zu Stickstoff (N_2) und Wasser (H_2O) abgebaut.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat 2018 für verschiedene von der Beklagten hergestellte Fahrzeuge wegen vermeintlich unzulässiger Abschalteinrichtungen Rückrufe angeordnet. Davon betroffen waren nicht alle mit einem OM 622-, OM 626-, OM 624- oder OM 651-Dieselmotor (Euro 6b) ausgestatteten Fahrzeuge, sondern nur bestimmte Baureihen. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist nicht von einem solchen Rückruf betroffen.

Der Kläger behauptet, in seinem Mercedes-Benz Vito kämen mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen zum Einsatz. Zum einen erkenne das Fahrzeug, ob es sich auf einem technischen Prüfstand befinde, und nur in einer solchen Testsituation komme es zu einer Optimierung des Schadstoffausstoßes. So erfolge etwa die Regeneration des SCR-Katalysators, der für eine effiziente Abgasreinigung erforderlich sei, beinahe ausschließlich in den ersten 20–25 Minuten des Fahrzeugbetriebs, also in der Zeit, die üblicherweise für das Durchfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) benötigt werde. Zum anderen sei die Motorsteuerung so optimiert, dass bei Vorliegen der NEFZ-Bedingungen (z. B. Temperatur, Umgebungsdruck, Dauer) die emittierten Schadstoffe auf ein Minimum reduziert würden. Unter Bedingungen, die beim Realbetrieb des Fahrzeugs deutlich häufiger vorkämen, emittiere das Fahrzeug erheblich mehr Schadstoffe. Insbesondere verfüge das Fahrzeug über ein sogenanntes Thermofenster: Eine vollständige Abgasreinigung erfolge nur bei Außentemperaturen zwischen zwischen 20 und 30 °C, wie sie beim Durchfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus herrschen müssten. Sei die Außentemperatur niedriger, werde die Abgasreinigung verringert und irgendwann sogar ganz abgeschaltet.

Der Kläger ist davon überzeugt, dass zwischenzeitlich feststehe, dass sämtliche zwischen 2006 und 2018 verkauften Dieselfahrzeuge die einschlägigen Euro-5- bzw. Euro-6-Emissionsgrenzwerte beim regulären Betrieb im Straßenverkehr und auch dann nicht einhielten, wenn sie auf einem Prüfstand einen Emissionstest absolvierten, ohne dass dabei eine unzulässige Abschalteinrichtung zum Einsatz komme.Verschiedene Untersuchungen – so behauptet der Kläger – belegten, dass die Beklagte illegale Abschalteinrichtungen verwende. Es liege auf der Hand, dass auch die Verantwortlichen der Beklagten davon gewusst und dies zumindest gebilligt hätten, wenn sie nicht sogar direkt den entsprechenden Auftrag erteilt hätten.

Er, der Kläger, sei von der Beklagten darüber getäuscht worden, dass das streitgegenständliche Fahrzeug die einschlägigen Emissionsgrenzwerte nur einhalte, weil mindestens eine unzulässige Abschalteinrichtung am Werk sei. Hätte er von der unzulässigen Abschalteinrichtung Kenntnis gehabt, hätte er das Fahrzeug nicht erworben.

Unter dem 28.01.2019 erklärte der Kläger vor diesem Hintergrund gegenüber der Beklagten die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung sowie den Rücktritt von dem mit der Beklagten geschlossenen Kfz-Kaufvertrag.

Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben. Sie behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug halte die einschlägigen Emissionsgrenzwerte ein. Die von dem Kläger angeführten Messergebnisse bezögen sich auf Prüfbedingungen, die von den gesetzlich normierten Bedingungen abwichen und nicht den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp beträfen. Das Fahrzeug des Klägers sei nicht mit einer Manipulationssoftware ausgestattet, die bewirke, dass die Abgase lediglich für eine gewisse Dauer oder Distanz gereinigt würden, oder die lediglich mit Blick auf das Typgenehmigungsverfahren eine Schadstoffarmut vortäusche, indem sie – wie offenbar bei Dieselmotoren der *Volkswagen AG* – eine Testsituation erkenne und dann die Abgasreinigung intensiviere. Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung habe nichts mit einer Abschalteinrichtung zu tun und hänge insbesondere nicht davon ab, dass eine Testsituation auf einem Prüfstand erkannt werde. Bei relativ niedrigen Außentemperaturen sei die Abgasrückführungsrate betriebspunktabhängig geringer als bei höheren Temperaturen, um das Risiko einer Versottung zu senken. Dies sei zum Schutz des Motors vor dauerhaften Schäden bis hin zum totalen Ausfall notwendig. Die Außentemperatur sei nur einer von vielen Faktoren, die bei der Steuerung der Abgassysteme eine Rolle spielen könnten. Dabei sei die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung bei kalter Umgebungstemperatur Industriestandard, um den beschriebenen Gefahren zu begegnen. Sie, die Beklagte, habe in Typgenehmigungsverfahren regelmäßig Angaben zur temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung gemacht, ohne dass die Behörde Veranlassung gesehen hätte, deswegen die Typgenehmigung zu verweigern.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: Die Klage ist unbegründet, denn dem Kläger steht ein Anspruch auf eine irgendwie geartete Rückabwicklung des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug aus keinem rechtlichen Grund zu. Zwar verfügte das Fahrzeug bei Gefahrübergang über eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form einer temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung. Insoweit denkbare gewährleistungsrechtliche Ansprüche nach den §§ 434 ff. BGB sind aber bereits verjährt. Das bloße Vorhandensein dieses Sachmangels rechtfertigt weder die Annahme, die Beklagte habe diesen arglistig verschwiegen, noch begründet es eine deliktische Haftung der Beklagten nach § 823 II BGB oder gar § 826 BGB.

I. 1. Dem Kläger steht ein Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags nach § 437 Nr. 2 Fall 1, §§ 434 I, 323 I, 346, 348 BGB nicht zu. Der am 28.01.2019 erklärte Rücktritt ist gemäß § 438 IV 1, § 218 I 1 BGB unwirksam, weil der hierauf bezogene Nacherfüllungsanspruch zu diesem Zeitpunkt bereits verjährt war und sich die Beklagte auf Verjährung berufen hat.

a) Entgegen der Auffassung der Beklagten war das Fahrzeug allerdings bei Gefahrübergang (§ 446 Satz 1 BGB) mangelhaft i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB. Bei der – unstreitig vorhandenen – temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung handelt es sich um eine nach den einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften unzulässige Abschalteinrichtung, aufgrund derer der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht hinreichend gewährleistet war und ist.

aa) Abgesehen von dieser temperaturabhängigen Steuerung – welche die Beklagte im Grundsatz eingeräumt hat – erfolgt das gesamte weitere Vorbringen des Klägers zu im streitgegenständlichen Fahrzeug vermeintlich vorhandenen Abschalteinrichtungen, Prüfstanderkennungen und sonstiger „Manipulationssoftware“ allerdings vollständig ins Blaue hinein und ist mithin nicht berücksichtigungsfähig.

(1) Zwar ist ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs bereits 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. Dabei ist die Angabe näherer Einzelheiten nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. 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 Gerichts, in die Beweisaufnahme einzutreten und dabei gegebenenfalls die benannten Zeugen oder die zu vernehmende Partei nach weiteren Einzelheiten zu befragen oder einem Sachverständigen die beweiserheblichen Streitfragen zu unterbreiten (vgl. nur BGH, Urt. v. 29.02.2012 – VIII ZR 155/11, NJW 2012, 1647 Rn. 16; Urt. v. 23.01.2015 – V ZR 107/13, juris Rn. 18; Urt. v. 07.06.2018 – III ZR 210/17, WM 2018, 1252 Rn. 4; jeweils m. w. Nachw.).

Dabei ist es für die Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Sachvortrags unerheblich, wie wahrscheinlich die Darstellung ist und ob sie auf eigenem Wissen oder auf einer Schlussfolgerung aus Indizien beruht (vgl. etwa BGH, Urt. v. 24.02.2016 – VIII ZR 38/15, NJW 2016, 2645 Rn. 52). Eine Partei ist grundsätzlich nicht gehindert, Tatsachen zu behaupten, über die sie keine genauen Kenntnisse hat, die sie aber nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält. Etwas anderes gilt aber dann, wenn die behauptete Tatsache so ungenau bezeichnet ist, dass ihre Erheblichkeit nicht beurteilt werden kann, oder wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist, mithin aus der Luft gegriffen ist und sich deshalb als Rechtsmissbrauch darstellt. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist allerdings Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur bei Fehlen jeglicher Anhaltspunkte vorliegen (vgl. nur BGH, Urt. v. 08.05.2012 – XI ZR 262/10, BGHZ 193, 159 Rn. 40; Urt. v. 24.06.2014 – VI ZR 560/13, WM 2014, 1470 Rn. 36; Urt. v. 26.04.2018 – VII ZR 139/17, WM 2018, 1332 Rn. 34; jeweils m. w. Nachw.).

(2) Letzteres ist vorliegend allerdings der Fall. Die Ausführungen des Klägers lassen jeden greifbaren Anhaltspunkt dafür vermissen, dass sich die – mit vielen Worten beschriebenen – – Abschalteinrichtungen auch im streitgegenständlichen Fahrzeug befinden könnten.

a) Das Fahrzeug ist – was sich aus den klägerischen Ausführungen zunächst nicht mit der hinreichenden Klarheit erschließt – unstreitig nicht von einem der vom Kraftfahrt-Bundesamt gegenüber der Beklagten ergangenen Rückrufbescheide betroffen. In Fällen, mit denen entsprechende Mängel unmittelbar von einem solchen Rückruf betroffener Fahrzeuge geltend gemacht werden, beabsichtigt das Gericht – wie es voraussichtlich in entsprechenden Urteilen demnächst näher ausführen wird – von einer tatsächlichen Vermutung (vgl. hierzu etwa BGH, Urt. v. 06.10.2016 – I ZR 154/15, NJW 2017, 1961 Rn. 15 – Afterlife) für das Vorhandensein einer (mangelbegründenden) Abschalteinrichtung auszugehen. Ein solcher Sachverhalt ist vorliegend indes nicht gegeben.

(b) Allein der sehr umfangreiche und technisch in Teilen durchaus detaillierte Vortrag vermag nichts daran zu ändern, dass auch ein solches Vorbringen nur dann erheblich ist, wenn es in Bezug zum konkreten Streitgegenstand erfolgt. Dies ist nicht der Fall. Im Gegenteil lässt der Kläger in weiten Teilen offen erkennen, dass er seine Erkenntnisse aus der Presseberichterstattung zu – wenn überhaupt – anderen Dieselfahrzeugen bezogen hat. Dies ist aber nicht ausreichend. Der notwendige Konnex zum streitgegenständlichen Fahrzeug ergibt sich nicht allein daraus, dass dieses über einen Dieselmotor verfügt oder dass dieses von der Beklagten hergestellt wurde.

(c) Auch der Umstand, dass sich Motoren des Typs OM 651, welche die Beklagte bereits seit über zehn Jahren herstellt und verbaut, in einigen der vom Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamtes im Jahr 2018 betroffenen Fahrzeugen befanden, stellt für sich genommen keinen Anhaltspunkt dafür dar, dass sich im streitgegenständlichen Fahrzeug – welches ebenfalls über einen Motor dieses Typs verfügt – ebenfalls eine Abschalteinrichtung befinden könnte. Weitere Anhaltspunkte diesbezüglich vermag der Kläger nicht aufzuzeigen. Anders als beim Dieselmotor EA189 der *Volkswagen AG*, bei dem aufgrund des entsprechenden Bescheids des Kraftfahrt-Bundesamtes und den Einlassungen der *Volkswagen AG* hierzu möglicherweise angenommen werden könnte, dass alle Motoren dieses Typs über eine Prüfstanderkennung und Abschalteinrichtung verfügen, gibt es hierauf vorliegend keine sachlichen Hinweise oder tragfähigen Vortrag des Klägers. Dass dieser in weiten Teilen seiner Schriftsätze Erkenntnisse im Zusammenhang mit der sogenannten Abgasaffäre beim VW-Konzern unverändert auf den vorliegenden Sachverhalt übertragen möchte, vermag wiederum einen auf den konkreten Sachverhalt bezogenen Vortrag nicht zu ersetzen.

(d) Willkürlich „aufs Geratewohl“ erfolgt auch die Behauptung des Klägers, sämtliche zwischen 2006 und 2018 verkauften Dieselfahrzeuge der Beklagten hielten die Grenzwerte nach Euro 5 bzw. Euro 6 nicht ein. Soweit er sich dafür auf Berichte der Untersuchungskommission „Volkswagen“, Messungen der Deutschen Umwelthilfe sowie Untersuchungen des Bundesumweltamtes bezieht, zeigt er an keiner Stelle auf, inwieweit der von ihm erworbene Fahrzeugtyp überhaupt Gegenstand dieser gewesen sei. Überdies behauptet auch der Kläger nicht, dass die im Rahmen des Testverfahrens NEFZ zugrunde gelegten Bedingungen (unter anderem auf klimatisierten Abgas-Rollenprüfständen) denen des realen Betriebs – welcher dies im Einzelnen auch sein mag – entsprechen (auf die nunmehr zugrunde zu legenden RDE-Bedingungen kam es für die Typgenehmigung des streitgegenständlichen Fahrzeugs noch nicht an). Mithin geben die vom Kläger vorgetragenen Abgaswerte – zumal sie andere Fahrzeugtypen betreffen – keine hinreichenden Anhaltspunkte für das Vorliegen der behaupteten Abschalteinrichtungen und Prüfstanderkennungen.

(e) Soweit der Kläger das Vorhandensein von Abschalteinrichtungen aus einem von der Beklagten angebotenen Update im Rahmen einer „freiwilligen Kundenmaßnahme“ ableiten möchte – wobei seinen Ausführungen bereits nicht zu entnehmen ist, ob auch für das streitbefangene Fahrzeug ein solches angeboten wurde – handelt es sich ebenfalls um eine aus der Luft gegriffene Vermutung. Die Behauptung, die Beklagte habe insoweit nur einer zwingenden Anordnung des Kraftfahrt-Bundesamtes zuvorkommen wollen, erscheint mangels näherer Begründung ebenfalls als bloße Spekulation (vgl. zum Ganzen etwa auch OLG Koblenz, Urt. v. 18.06.2019 – 3 U 416/19, juris Rn. 34).

bb) Etwas anderes gilt indes hinsichtlich der temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung. Denn insoweit ist es jedenfalls nach dem Vortrag der Beklagten unstreitig, dass die Steuerung des Abgassystems in Abhängigkeit von der Außentemperatur erfolgt. Hierbei handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung, die nach Art. 5 II 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. 2007 L 171, 1) unzulässig ist und aufgrund derer das streitgegenständliche Fahrzeug bei Gefahrübergang sich nicht für die gewöhnliche Verwendung eignete (§ 434 I 2 Nr. 2 BGB).

(1) Wie der BGH in seinem Hinweisbeschluss vom 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 11 – herausgearbeitet hat, sieht die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, strikt als unzulässig an (Art. 5 I-I 1), sofern nicht die ausdrücklich normierten Ausnahmetatbestände (Art. 5 II 2) greifen (vgl. auch Deutscher Bundestag [Wissenschaftliche Dienste], Abschalteinrichtungen in Personenkraftwagen. Zur Reichweite des Verbots nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, WD 7 – 3000 – 031/16, S. 12). Dabei ist eine „Abschalteinrichtung“ gemäß Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert als jedes

> „Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“.

Ausgehend von dieser weitgefassten Bestimmung (so ausdrücklich BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 12) handelt es sich auch bei der temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung um eine unzulässige Abschalteinrichtung nach Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Dies gilt bereits ohne Berücksichtigung des – insoweit wiederum ins Blaue hinein erfolgten – Vorbringens des Klägers insoweit. Denn die Beklagte hat eingeräumt, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug der Umfang der Abgasrückführung und der Abgasreinigung in Abhängigkeit (unter anderem) von der Außentemperatur gesteuert wird, mithin nach Ermittlung der Temperatur die Funktion des Emissionskontrollsystems verändert wird und dadurch dessen Wirksamkeit (auch) bei normalem Fahrzeugbetrieb verringert wird.

Auch sind die erforderlichen engen Voraussetzungen (so wiederum ausdrücklich BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 13), unter denen Art. 5 II 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in bestimmten Fällen die Verwendung von Abschalteinrichtungen gestattet, vorliegend nicht gegeben. Die Beklagte kann sich namentlich nicht auf die Ausnahme des § 5 II 2 lit. a der Verordnung berufen, nach welcher die Verwendung von Abschalteinrichtungen ausnahmsweise zulässig ist, wenn „die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“. Denn angesichts des vom Verordnungsgesetzgeber offenkundig bewusst weit gefassten Verbots von Abschalteinrichtungen, welches folgerichtig mit eng gehaltenen Ausnahmetatbeständen ausgestattet worden ist, lässt sich bereits dem Verordnungstext unmittelbar entnehmen, dass den Herstellern mit dieser Ausnahme lediglich gestattet werden soll, auf punktuell eintretende – nicht dem Normalverlauf entsprechende – Ereignisse (wie etwa auf den ausdrücklich erwähnten Unfall) zu reagieren, da in diesem Fall ausnahmsweise die mit der Verordnung verfolgten Regelungsziele zurückzutreten haben. Hierunter fällt aber von vornherein nicht eine solche Konstruktion von Fahrzeug und Emissionskontrollsystem, bei der die Abschalteinrichtung so integriert ist, dass sie – wenn auch nur in bestimmten Temperaturbereichen – fester Bestandteil derselben ist und damit zumindest teilweise zum Normalbetrieb gehört (vgl. auch Deutscher Bundestag [Wissenschaftliche Dienste], a. a. O., S. 13 ff. und S. 16 f.). Dabei kommt es nicht darauf an, ob der von der Beklagten konstruierte Motor aufgrund von Versottungsgefahren und anderem ohne eine solche Abschalteinrichtung möglicherweise nicht im Dauerbetrieb funktionsfähig ist oder ob die Verwendung einer solchen temperaturabhängigen Steuerung „Industriestandard“ war oder ist. Der Verordnungsgeber hat die Typgenehmigung von Neuwagen mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 an bestimmte Voraussetzungen geknüpft, und dabei ausweislich der Erwägungsgründe in Kauf genommen bzw. möglicherweise sogar beabsichtigt, dass diese mit (gewichtigen) Veränderungen an den bisherigen Motorkonstruktionen einhergehen könnten.

(2) Infolge der nach Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigerweise im Fahrzeug des Klägers installierten Abschalteinrichtung war der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs des Klägers im öffentlichen Straßenverkehr bereits bei Gefahrübergang nicht gewährleistet und eignete sich das Fahrzeug somit nicht zur gewöhnlichen Verwendung i. S. von § 434 I 2 Nr 2 BGB.

Denn nach § 5 I FZV kann die zuständige Zulassungsbehörde in Fällen, in denen sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erweist, dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen. Als „nicht vorschriftsmäßig“ kommen dabei insbesondere auch solche Fahrzeuge in Betracht, die mit einer nach Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung versehen sind (vgl. ausführlich BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 17 ff. m. w. Nachw.). Dabei hat der BGH hervorgehoben, dass diese latente Gefahr einer Betriebsuntersagung nicht erst bei einer bereits erfolgten Umrüstungsanordnung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde, sondern auch bereits in den Fällen besteht, in denen die zuständige EG-Typgenehmigungsbehörde eine entsprechende Maßnahme gegenüber dem Hersteller noch nicht gefordert bzw. noch nicht ihr Einverständnis mit einem solchen Vorgehen erklärt hat. Denn auch dann liegt im Ansatz bereits ein Sachverhalt („Mangelanlage“/Grundmangel) vor, der – gegebenenfalls in Verbindung mit weiteren Umständen (vor allem Entscheidung/Äußerung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde) – dazu führen kann, dass die deutsche Zulassungsbehörde eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung nach § 5 I FZV vornimmt, weil das Fahrzeug wegen der gegen Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verstoßenden Abschalteinrichtung nicht dem genehmigten Typ (§ 3 I 2 FZV) entspricht (s. zum Ganzen BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 20).

Diese latent bestehende Gefahr einer Betriebsuntersagung oder -beschränkung durch die Zulassungsbehörde hat aus kaufrechtlicher Sicht zur Folge, dass bei den betroffenen Fahrzeugen die Eignung für die gewöhnliche Verwendung i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB fehlt. Eine entsprechende Eignung ist einer Kaufsache nicht erst dann abzusprechen, wenn ihre Tauglichkeit ganz aufgehoben ist, sondern bereits dann, wenn ihre Eignung herabgesetzt ist (vgl. BGH, Urt. v. 26.04.2017 – VIII ZR 80/16, NJW 2017, 1624 Rn. 18 m. w. Nachw.; Urt. v. 26.10.2016 – VIII ZR 240/15, NJW 2017, 153 Rn. 15 f.).

Auch der Käufer eines mit einer temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung ausgestatteten Kraftfahrzeugs muss – auch wenn das Kraftfahrt-Bundesamt bislang (jedenfalls soweit erkennbar) derartige Vorkehrungen noch nicht zum Anlass genommen zu haben scheint, Hersteller zu einem Rückruf betroffener Fahrzeuge aufzufordern – jederzeit damit rechnen, es aufgrund behördlicher Anordnung nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr nutzen zu dürfen. Dies gilt unabhängig davon, ob die im jeweiligen Einzelfall zuständige Zulassungsbehörde bereits eine entsprechende Betriebsuntersagung nach § 5 I FZV ausgesprochen hat oder eine solche – wie auch vorliegend – bislang unterblieben ist (s. BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 22). Denn die den Käufer an der gewöhnlichen Verwendung hindernde Beschaffenheit liegt nicht erst in der behördlich verfügten Untersagung des Betriebs, sondern bereits in der durch die unzulässige Abschalteinrichtung hervorgerufenen Möglichkeit eines entsprechenden behördlichen Eingreifens (vgl. BGH, Urt. v. 18.01.2017 – VIII ZR 234/15, NJW 2017, 1666 Rn. 21 f., 28; Urt. v. 11.12.1991 – V ZR 204/91, NJW-RR 1993, 396 unter II 2; jeweils zum Rechtsmangel).

Da sich das Fahrzeug des Klägers somit seit Gefahrübergang wegen (latent) drohender Betriebsuntersagung nicht für die gewöhnliche Verwendung eignete, war es unabhängig davon mangelhaft i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB, ob es die übliche Beschaffenheit aufwies, die – was die Beklagte mit ihrem Verweis auf den gängigen „Industriestandard“ möglicherweise einzuwenden versucht – bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach Art der Sache erwarten konnte. Denn die in der genannten Vorschrift genannten Merkmale der Sache (Verwendungseignung und übliche Beschaffenheit) müssen kumulativ vorliegen, damit die Sache frei von Sachmängeln ist (BGH, Urt. v. 30.11.2012 – V ZR 25/12, NJW 2013, 1671 Rn. 13 m. w. Nachw.). Davon abgesehen fehlte dem Fahrzeug auch die übliche Beschaffenheit, die der Kläger aus objektiver Sicht erwarten durfte. Wenn die Kaufsache – wie hier – nicht zur gewöhnlichen Verwendung geeignet ist, weist sie auch nicht die übliche Beschaffenheit auf (Staudinger/*Matusche-Beckmann,* BGB, Neubearb. 2014, § 434 Rn. 89). Dies gilt auch im Falle einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Denn der Käufer eines Fahrzeugs kann unabhängig davon, wie weit verbreitet eine solche Vorrichtung ist, berechtigterweise erwarten, dass das Fahrzeug entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133 Rn. 23 m. w. Nachw.).

b) Trotzdem das Fahrzeug mithin infolge der verbauten temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung mangelhaft war, ist der vom Kläger erklärte Rücktritt gemäß § 438 IV 1, § 218 I 1 BGB unwirksam, weil der hierauf bezogene Nacherfüllungsanspruch zu diesem Zeitpunkt bereits verjährt war und sich die Beklagte auf Verjährung berufen hat.

aa) Der Nacherfüllungsanspruch des Klägers verjährte nach § 438 I Nr. 3, II BGB in zwei Jahren ab Ablieferung der Sache. Dem Kläger wurde das streitgegenständliche Fahrzeug spätestens am 04.08.2016 übergeben, sodass der Nacherfüllungsanspruch mit Ablauf des 04.08.2018 verjährt war. Da die Beklagte sich auf Verjährung berufen hat, war der erst nach Verjährungseintritt erklärte Rücktritt mithin gemäß § 218 I 1 BGB unwirksam.

bb) Zwar verjähren die Ansprüche abweichend von § 438 I Nr. 3, II BGB in der regelmäßigen Verjährungsfrist, wenn der Verkäufer den betreffenden Mangel arglistig verschwiegen hat (§ 438 III 1 BGB). Ein solches Verhalten der Beklagten ist aber betreffend die im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung nicht feststellbar.

(1) Arglist setzt nach der ständigen Rechtsprechung des BGH zumindest Eventualvorsatz voraus; leichtfertige oder grob fahrlässige Unkenntnis genügt dagegen nicht. Ein arglistiges Verschweigen ist danach nur gegeben, wenn der Verkäufer den Mangel kennt oder ihn zumindest für möglich hält und zugleich weiß oder doch damit rechnet und billigend in Kauf nimmt, dass der Käufer den Mangel nicht kennt und bei Offenbarung den Vertrag nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte. Dagegen genügt es nicht, wenn sich dem Verkäufer das Vorliegen aufklärungspflichtiger Tatsachen hätte aufdrängen müssen, weil dann die Arglist vom Vorsatz abgekoppelt und der Sache nach durch leichtfertige oder grob fahrlässige Unkenntnis ersetzt würde. Dabei hat der BGH auch bereits entschieden, dass selbst ein bewusstes Sichverschließen nicht den Anforderungen genügt, die an die Arglist zu stellen sind (vgl. zum Ganzen BGH, Urt. v. 22.04.2016 – V ZR 23/15, NJW 2017, 150 Rn. 21; Urt. v. 12.04.2013 – V ZR 266/11, NJW 2013, 2182 Rn. 12 ff.; Urt. v. 07.03.2003 – V ZR 437/01, NJW-RR 2003, 989, 990). Erforderlich ist die Kenntnis der den Mangel begründenden Umstände zumindest in der Form des Eventualvorsatzes. Diese Kenntnis muss festgestellt werden; sie kann nicht durch wertende Überlegungen ersetzt werden. Liegt eine solche Kenntnis vor, ist es allerdings unerheblich, ob der Käufer daraus den Schluss auf einen Mangel im Rechtssinne (§ 434 I BGB) zieht (vgl. BGH, Urt. v. 22.04.2016 – V ZR 23/15, NJW 2017, 150 Rn. 21; Urt. v. 12.04.2013 – V ZR 266/11, NJW 2013, 2182 Rn. 14).

(2) Gemessen daran hat die Beklagte dem Kläger gegenüber den im Fahrzeug bereits bei Gefahrübergang vorhandenen Sachmangel nicht arglistig verschwiegen.

Zwar wird ohne Weiteres davon auszugehen sein, dass die Beklagte um die den Mangel begründenden Umstände insoweit wusste, als es um das Vorliegen der im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung geht. Allein das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007/EG als solches ist jedoch – wie der BGH ausdrücklich ausgeführt hat (Beschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133) – nicht ausreichend für das Vorliegen eines Sachmangels i. S. von § 434 I BGB. Hinzutreten muss vielmehr der weitere Umstand, dass aufgrund dessen der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs des Klägers im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet ist und sich das Fahrzeug somit nicht zur gewöhnlichen Verwendung i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB eignet. Auch hierauf muss sich mithin die – vom Kläger darzulegende – Kenntnis der Beklagten (zumindest in Form des Eventualvorsatzes) bezogen haben, um zur Annahme eines arglistigen Verschweigens eines aufklärungsbedürftigen Sachmangels gelangen zu können. Hiervon ist auf Grundlage des feststellbaren Sachverhalts vorliegend jedoch nicht auszugehen.

Die Beklagte hat – letztlich unwidersprochen – erklärt, dass die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung bei kalter Umgebungstemperatur „Industriestandard“ sei, um den beschriebenen Gefahren zu begegnen. Auch habe sie in den EG-Typgenehmigungsunterlagen der Systemgenehmigung Abgas regelmäßig Angaben zur temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung gemacht, ohne dass das Kraftfahrt-Bundesamt Veranlassung gesehen habe, deswegen die Typgenehmigung zu verweigern. Wie bereits erläutert, lässt zwar keiner der vorgenannten Umstände das Vorliegen eines Sachmangels entfallen. Allerdings sind sie für die subjektive Seite des Verhaltens der Beklagten von wesentlicher Bedeutung. Denn ausgehend hiervon kann – jedenfalls ohne gegenteilige Anhaltspunkte – nicht zulasten der Beklagten angenommen werden, dass sie billigend in Kauf genommen habe, den Käufern von mit temperaturabhängigen Steuerungen versehenen Fahrzeugen könne aus diesem Grund eine Betriebsuntersagung drohen.

Das Vorbringen des Klägers enthält demgegenüber keine belastbaren Anhaltspunkte für ein arglistiges Verhalten der Beklagten. Er beschränkt sich vielmehr auch insoweit auf pauschale und nicht belegte Behauptungen, wonach die Beklagte bewusst unrichtige Angaben zu den Schadstoffemissionen des streitgegenständlichen Motors gemacht habe, um das Geschäft mit „umweltfreundlichen“ Fahrzeugen zu fördern. Gerade weil § 438 III 1 BGB bei Eingreifen eine deutliche Haftungsverschärfung des Verkäufers zur Folge hat, ist den materiell-rechtlichen wie zivilprozessualen Darlegungs- und Beweislastregeln aber besondere Beachtung zu schenken. Folgerichtig hebt auch der BGH immer wieder hervor, dass die die Arglist des Verkäufers begründenden Umstände der Käufer beweisen und nicht der Verkäufer sie ausräumen muss (etwa BGH, Urt. v. 07.03.2003 – V ZR 437/01, NJW-RR 2003, 989, 990 m. w. Nachw.). Dies ist dem Kläger vorliegend aber nicht gelungen.

2. Hieran anknüpfend steht dem Kläger auch der auf Erstattung des für den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs gezahlten Kaufpreises, Zug um Zug gegen die Rückübereignung dieses Fahrzeugs, gerichtete Schadensersatzanspruch nach § 823 II BGB i. V. mit § 263 StGB nicht zu. Es fehlt (unter anderem) bereits an hinreichendem Vorbringen zu einer bewussten Täuschung der Beklagten gegenüber dem Kläger und zu einem zumindest bedingten Vorsatz hinsichtlich der Rechtswidrigkeit einer hieraus resultierenden Bereicherung. Auch insoweit ist es aus den soeben ausgeführten Gründen nicht ausreichend, dass die Beklagte wusste, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung versehen war und es sich dabei um eine nach Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässige Abschalteinrichtung handelte.

3. Ebenso wenig ergibt sich ein entsprechender deliktischer Ersatzanspruch aus § 823 II BGB i. V. mit den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007/EG, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. 2007 L 263, 1; Rahmenrichtlinie) oder den Bestimmungen der diese Richtlinie in nationales Recht umsetzenden EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung vom 03.02.2011 (BGBl. 2011 I, 126), namentlich deren § 6 I und § 27 I. Denn allen den genannten Vorschriften fehlt bereits der Schutzgesetzcharakter, der notwendige Voraussetzung der Vermögensschadenshaftung nach § 823 II BGB ist.

a) Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist ein Schutzgesetz i. S. § 823 II BGB nur eine solche Rechtsnorm, die nach Zweck und Inhalt 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, zugunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das infrage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits soll – was der BGH stets betont – der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb reicht es gerade nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann; er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen (s. zum Ganzen etwa BGH, Urt. v. 14.05.2013 – VI ZR 255/11, BGHZ 197, 225 Rn. 7; Urt. v. 13.03.2018 – VI ZR 143/17, BGHZ 218, 96 Rn. 27; jeweils m. w. Nachw.). Die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs muss dabei nach Auffassung des BGH sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit gegebenenfalls zugunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (vgl. nur BGH, Urt. v. 22.06.2010 – VI ZR 212/09, BGHZ 186, 58 Rn. 26, 29; Urt. v. 13.12.2011 – XI ZR 51/10, BGHZ 192, 90 Rn. 21).

b) Auf einen solchen Individualschutz sind die genannten Vorschriften indes nicht ausgerichtet.

Die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG bezweckt ausweislich der ihr vorangestellten Erwägungsgründe außer der Klarstellung des geltenden Regelwerks die vollständige Harmonisierung der Zulassungsvorschriften für hohe Verkehrssicherheit, allgemein hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Benutzung in der Europäische Union.

In den Erwägungsgründen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 werden als Ziel unter anderem ein hohes Umweltschutzniveau, die Verbesserung der Luftqualität sowie Anregung von Innovation, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Gewinn zusätzlicher Lebensjahre genannt.

Der Schutz des einzelnen EU-Bürgers und seines Vermögens vor Verstößen des Kraftfahrzeugherstellers gegen die Vorgaben dieser unionsrechtlichen Vorschriften liegt dabei gerade nicht im eigentlich Aufgabenbereich derselben, auch wenn durch die Befolgung der Normen teilweise auch Individualschutz als Reflex entstehen mag (zum Ganzen ausführlich OLG Braunschweig, Urt. v. 19.02.2019 – 7 U 134/17, juris Rn. 137 ff.; Urt. v. 13.06.2019 – 7 U 289/18, juris Rn. 123). Eben diese Abgrenzung ist aber entscheidend, um – wie der BGH betont – den Anwendungsbereich von Schutzgesetzen und damit den deliktischen Vermögensschutz nicht ausufern zu lassen und eine vom (europäischen) Gesetzgeber gerade nicht vorgesehene Haftung für in diesem Zusammenhang entstehende Vermögensschäden zu schaffen. Bei der Bestimmung der Reichweite der deliktischen Haftung für Vermögensschäden nach den §§ 823 ff. BGB ist es deshalb von besonderer Wichtigkeit, das Verhältnis zu den für den betroffenen Bereich primär geschaffenen Regelungen zu beachten, um die gesetzgeberischen Wertungen nicht auf diesem Wege „auszuhebeln“ (vgl. hierzu insbesondere auch noch nachfolgend zur Haftung nach § 826 BGB).

Dementsprechend kommt auch den Bestimmungen in § 6 I und § 27 EG-FGV ein Schutzgesetzcharakter i. S. von § 823 II BGB nicht zu, da sie auf den Regelungen der vorgenannten unionsrechtlichen Vorschriften aufbauen bzw. diese umsetzen.

4. Auch ein Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB steht dem Kläger nicht zu. Es ist nicht ersichtlich, dass die Beklagte diesem durch das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einer temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung oder sonst „in einer gegen die Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt“ haben könnte.

a) Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist ein Verhalten (nur) dann sittenwidrig, wenn es 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. Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Hierfür reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertraglichen Pflicht nicht aus. Auch hier müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden verwerflich machen (vgl. zum Ganzen BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 526/15, NJW 2017, 250 Rn. 16; Urt. v. 07.05.2019 – VI ZR 512/17, NJW 2019, 2164 Rn. 8; jeweils mit zahlreichen w. Nachw.).

Diese Grundsätze gelten auch für Ansprüche, die im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal geltend gemacht werden. Der BGH betont mit gutem Grund in besonderem Maße das Verhältnis zwischen der vertraglichen und der deliktischen Haftung. Denn eine unbeschränkte und vorschnell bejahte Deliktshaftung für Vermögensschäden birgt die Gefahr, die Risikozuweisungen des jeweils einschlägigen Vertragsrechts zu unterlaufen (zutreffend hierzu MünchKomm-BGB/*Wagner,* 7. Aufl., § 826 Rn. 16 f.; vgl. auch bereits LG Ellwangen, Urt. v. 10.06.2016 – 5 O 385/15, juris Rn. 24). Allein die Verletzung vertraglicher Leistungspflichten stellt deshalb grundsätzlich keine sittenwidrige Schädigung dar, selbst wenn sie im Einzelfall vorsätzlich erfolgen sollte (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 18.06.2019 – 3 U 416/19, juris Rn. 37; anders aber wohl OLG Koblenz, Urt. v. 12.06.2019 – 5 U 1318/18, juris Rn. 21). Überdies ist zu bedenken, dass es sich – wie gezeigt – bei den Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung gerade nicht um Schutzgesetze i. S. von § 823 II BGB handelt. Eine vorschnell – also ohne das Vorliegen besonderer Umstände im Sinne der Rechtsprechung des BGH – bejahte Haftung nach § 826 BGB liefe aber Gefahr, den betreffenden Normen letztlich eben doch die Wirkung von individualschützenden Normen i. S. von § 823 II BGB zukommen zu lassen (in diesem Sinne wohl auch OLG München, Beschl. v. 09.05.2019 – 32 U 1304/19, juris Rn. 9).

b) Ausgehend von diesen Grundsätzen kommt vorliegend ein Schadensersatzanspruch des Klägers nach § 826 BGB nicht in Betracht.

Wie ausgeführt, handelt es sich bei der im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung um eine nach Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007/EG unzulässige Abschalteinrichtung und im Zusammenhang mit der daraus resultierenden Gefahr der Betriebsuntersagung außerdem um einen Sachmangel nach § 434 I 2 Nr. 2 BGB, für den der Gesetzgeber die gewährleistungsrechtliche Haftung nach den §§ 434 ff. BGB vorgesehen hat.

Die Mangelhaftigkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs allein rechtfertigt aus den genannten Gründen aber nicht die Annahme einer sittenwidrigen Schädigung (vgl. auch OLG Köln, Beschl. v. 04.07.2019 – 3 U 148/18, juris Rn. 6). Hierfür müssten nach der Rechtsprechung des BGH vielmehr weitere, besondere Umstände im Verhalten der Beklagten hinzutreten, die es ausnahmsweise rechtfertigen, die vom Gesetzgeber im Rahmen des Gewährleistungsrechts vorgenommene Risikozuweisung zugunsten des Klägers zu überschreiben. Solche Umstände sind vorliegend jedoch nicht erkennbar.

Vielmehr hat die Beklagte – wie bereits ausgeführt – unwidersprochen vorgetragen, die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung werden in Dieselmotoren industrieweit als Standard eingesetzt, um unter anderem eine „Versottung“ der Motoren zu verhindern. Dies lässt zwar, wie mehrfach erläutert, das Vorliegen eines Sachmangels i. S. von § 434 I BGB nicht entfallen. Aber es spricht deutlich dagegen, dass die Beklagte mit dem Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs in verwerflicher Weise gegen Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden verstoßen haben könnte.

Auf der anderen Seite beschränkt sich der – für das Vorliegen der besonderen Anspruchsvoraussetzungen nach § 826 BGB vollständig darlegungs- und beweispflichtige – Kläger in seinen diesbezüglichen Ausführungen zum Vorliegen einer sittenwidrigen Schädigung (einmal mehr) auf allgemeine Spekulationen und Mutmaßungen, die ohne erkennbaren Bezug auf die im streitgegenständlichen Fahrzeug konkret verbaute temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung erfolgen. So habe die Beklagte aufgrund ihres „Gewinnstrebens um jeden Preis“ und „zur Umgehung technischer Probleme bei der Entwicklung einer rechtlich und technisch einwandfreien, aber teureren Lösung“ gehandelt, dabei „in großem Umfang und mit erheblichem technischen Aufwand zentrale Zulassungsvorschriften ausgehebelt“, sei „bewusst verschleiernd und durch einen offensichtlich nur begrenzt einbezogenen Personenkreis vorgegangen“ und habe „zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden einerseits sowie nachfolgend nach dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge gegenüber den Verbrauchern andererseits geschaffen“. Dabei beziehen sich weite Teile der klägerischen Ausführungen offenbar auf eine (vermeintlich) von der *Volkswagen AG* in Dieselmotoren eingesetzte Prüfstanderkennung, obschon es für das Vorliegen einer solchen im streitgegenständlichen Fahrzeug Anhaltpunkte nicht gibt. Auch der wiederholte Verweis des Klägers auf Entscheidungen der 23. Zivilkammer des LG Stuttgart (etwa Urt. v. 17.01.2019 – 23 O 172/18, juris; ablehnend mit in weiten Teilen berechtigter Kritik *Wessel,* DAR 2019, 277, und nun auch OLG Köln, Beschl. v. 04.07.2019 – 3 U 148/18, juris Rn. 6 f.), in denen betreffend andere von der Beklagten hergestellte Fahrzeuge eine Haftung nach § 826 BGB bejaht wurde, vermag nicht einen eigenen, zum konkreten Sachverhalt gehaltenen Vortrag zu ersetzen. Überdies verfängt die Bezugnahme auch bereits deshalb nicht, weil die dort entscheidende Kammer ausweislich der Entscheidungsgründe im konkreten Fall offenbar zahlreiche Feststellungen zu den Beweggründen und der planmäßigen Vorgehensweise der Beklagten zu treffen vermochte, die dem Gericht vorliegend mangels substanziiertem oder gar unstreitigem Vortrag nicht ansatzweise möglich sind.

Nach alledem kommt eine Haftung der Beklagten nach § 826 BGB vorliegend nicht in Betracht. Allein ein im Zusammenhang mit dem sogenannten Dieselskandal möglicherweise empfundenes Bedürfnis, Käufern von Dieselfahrzeugen einen möglichst weitreichenden und ohne besondere Schwierigkeiten geltend zu machenden Schadensersatzanspruch gegen die Hersteller entsprechender Fahrzeuge geben zu wollen, kann es nicht rechtfertigen, die vom BGH aus gutem Grund aufgestellten hohen Voraussetzungen für die Annahme einer deliktischen Haftung und insbesondere einer Haftung nach § 826 BGB bei der Verletzung vertraglicher Verpflichtungen zu suspendieren.

5. Nachdem eine Haftung nach § 823 II BGB oder § 826 BGB aus genannten Gründen ausscheidet, steht dem Kläger auch der geltend gemachte Anspruch nach § 831 BGB nicht zu, da hierfür der Verrichtungsgehilfe den objektiven Tatbestand einer unerlaubten Handlung rechtswidrig erfüllt haben müsste (vgl. etwa OLG Stuttgart, Urt. v. 21.06.2011 – 12 U 26/11, juris Rn. 58).

6. Schließlich besteht auch der vom Kläger geltend gemachte Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags nach § 812 I 1 Fall 1, § 123 I Fall 1 BGB nicht, da eine arglistige Täuschung durch die Beklagte aus bereits genannten Gründen nicht angenommen werden kann. …

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.