

Fundstelle

openJur 2020, 46017

Rkr:  AmtlSlg: 

**1. Eine deliktische Schadensersatzhaftung des Herstellers eines vom "VW-Dieselskandal" betroffenen Fahrzeuges gegenüber dem Käufer, der das Fahrzeug nach Bekanntwerden des sog. Abgasskandals käuflich erworben hat, kann bereits wegen fehlender Kausalität zwischen der in dem Inverkehrbringen von mit einer manipulierten Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Fahrzeugmotoren liegenden Verletzungshandlung und dem Abschluss des Kaufvertrages ausscheiden (Fehlen der Entscheidungskausalität).**

**2. Im Hinblick darauf, dass die Beklagte die gesetzeswidrige Motorsteuerung ab 22. September 2015 öffentlich gemacht hat und sich mit der Aufarbeitung der Problematik befasste, worüber sie die Öffentlichkeit ebenfalls fortlaufend informierte, ist jedenfalls der für eine Schadensersatzpflicht erforderliche Zurechnungszusammenhang zwischen dem festgestellten Sittenverstoß und einem Schadenseintritt bei dem Kläger hinsichtlich des im Januar 2016 geschlossenen Kaufvertrages unterbrochen.**

**3. Auch kann zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs ein entsprechender Schädigungsvorsatz bei dem Hersteller nicht (mehr) angenommen werden. Denn aufgrund der seit dem 22. September 2015 von der Beklagten eingeleiteten Maßnahmen, mit der sie die in den betroffenen Fahrzeugen implementierte Umschaltlogik gegenüber den Zulassungsbehörden und potentiellen Fahrzeugkäufern offengelegt hat, kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass sie eine Schädigung des Klägers in ihren Willen aufgenommen, für möglich und billigend in Kauf genommen hat.**

Tenor

<sup>1</sup> Die Berufung des Klägers gegen das am 05. Juli 2019 verkündete Einzelrichterurteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Dessau-Roßlau wird zurückgewiesen.

<sup>2</sup> Die Kosten des Berufungsverfahrens hat der Kläger zu tragen.

<sup>3</sup> Das Urteil und das angefochtene Urteil des Einzelrichters der 4. Zivilkammer des Landgerichts Dessau-Roßlau vom 05. Juli 2019 sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung wegen der Kosten aus den Urteilen durch Sicherheitsleistungen in Höhe von 120 % des aufgrund des jeweiligen Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

<sup>4</sup> Die Revision wird zugelassen.

<sup>5</sup> Beschluss:

<sup>6</sup> Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 5.600,00 Euro festgesetzt.

Gründe

<sup>7</sup> A.

<sup>8</sup> Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin seines Pkw VW CC 2.0 TDI und des darin eingebauten Dieselmotors der Baureihe EA 189 EU wegen Manipulation der Motorsteuerungssoftware für die Bemessung der Abgaswerte durch Implementierung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf Schadensersatz in Anspruch.

<sup>9</sup> Der Kläger erwarb am 06. Januar 2016 von privat einen Pkw VW CC 2.0 TDI als Gebrauchtwagen zu einem Kaufpreis von 28.000,00 Euro. Der gebrauchte Pkw, der im Oktober 2014 erstzugelassen wurde, wies zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses einen Kilometerstand von 28.000 km auf.

- <sup>10</sup> In das Fahrzeug ist ein Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 eingebaut, den die Beklagte in Kooperation mit der Robert Bosch GmbH entwickelt und auch an ihre Konzernunternehmen vertrieben hat. In diesem Motor setzte die Beklagte eine Software zur Steuerung des Motors ein, die erkennt, ob sich das Fahrzeug im Testlauf unter Laborbedingungen oder im normalen Straßenverkehr befindet. Die in dem Motor installierte Software zur Abgassteuerung bzw. Abgasreinigung weist zwei unterschiedliche Betriebsmodi auf, die die Abgasrückführung steuern: Der eine Betriebsmodus (Modus 1) ist hinsichtlich des Stickoxidausstoßes optimiert und sieht eine vergleichsweise hohe Abgasrückführungsrate vor. Er wird über die installierte Software allerdings nur dann automatisch aktiviert, wenn sich das Fahrzeug auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte befindet. Die Software erkennt die Prüfstandsituation beim Durchfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus (nachfolgend: NEFZ), dem für die amtliche Bestimmung der Fahrzeugimmissionen maßgeblichen Prüfverfahren, und verändert die Abgasaufbereitung, indem sie eine höhere Abgasrückführungsrate bewirkt, wodurch wiederum die gesetzlich geforderten Grenzwerte für Stickoxidemissionen eingehalten werden können. Unter den Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, wird hingegen der partikeloptimierte Fahrmodus "O" aktiviert, der bei einer geringeren Abgasrückführungsrate zu einem höheren Stickstoffausstoß führt. Der Fahrzeugtyp verfügt über eine EG-Typengenehmigung für die Emissionsklasse EU 5 nach Vorgabe der VO (EU) Nr. 715/2007.
- <sup>11</sup> Ab September 2015 wurde die Verwendung der Software mit den zwei Betriebsmodi zur Fahrzeugsteuerung bekannt. Die Beklagte veröffentlichte am 22. September 2015 eine sog. Ad-hoc Mitteilung nach § 15 WpHG, in der sie über "Unregelmäßigkeiten" einer verwendeten Software bei Dieselmotoren vom Typ EA 189 informierte. Darin heißt es unter anderem:
- <sup>12</sup> "Volkswagen treibt die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Dieselmotoren mit Hochdruck voran...."
- <sup>13</sup> Auffällig sind Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen. Ausschließlich bei diesem Motorentyp wurde eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandwerten und realem Fahrbetrieb festgestellt...."
- <sup>14</sup> Am selben Tag informierte der Vorstandsvorsitzende der Beklagten die Öffentlichkeit hierüber in einer Pressekonferenz. Über die Dieseldiagnostik wurde daraufhin in Presse, Funk und Fernsehen berichtet. Die Beklagte richtete im Folgenden zudem auf ihrer Homepage eine Internetwebseite ein, auf der jedermann - Fahrzeughalter oder Kaufinteressent - durch Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) überprüfen konnte, ob ein Fahrzeug mit der Umschaltlogik ausgestattet ist. Diese Website wurde Anfang Oktober 2015 freigeschaltet. Hierüber informierte die Beklagte mit Pressemitteilung vom 02. Oktober 2015. Außerdem unterrichtete sie ihr Händlernetz über die Softwareproblematik und wies die Vertragshändler an, alle Gebrauchtwagenkäufer über das Vorhandensein der Umschaltlogik aufzuklären.
- <sup>15</sup> Mit Bescheid vom 14. Oktober 2015 ordnete das Kraftfahrtbundesamt gegenüber der Beklagten gemäß § 25 Abs. 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (im Folgenden: EG-FGV) nachträglich Nebenbestimmungen für die der Beklagten erteilte Typengenehmigung an. Die Beklagte wurde darin verpflichtet, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 die aus Sicht des Kraftfahrtbundesamtes unzulässige Abschalteneinrichtung zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftenmäßigkeit zu ergreifen.
- <sup>16</sup> Die Beklagte startete daraufhin eine Rückrufaktion für die betroffenen Fahrzeuge und bot den betroffenen Käufern ein kostenloses Software-Update an, nach dem die Fahrzeuge nur noch im Fahrmodus 1 betrieben werden. Auch der Kläger wurde hierüber schriftlich informiert. Die für die Zulassung des streitgegenständlichen Fahrzeuges in der Europäischen Union zuständige Genehmigungsbehörde, das Kraftfahrtbundesamt, bestätigte mit einer Freigabeerklärung gegenüber der Beklagten, dass der streitbefangene Fahrzeugtyp nach Aufspielen des Software-Updates gesetzeskonform sei. Auch ohne das Software-Update ist der streitgegenständliche Pkw des Klägers grundsätzlich fahrbereit und verkehrssicher. Die EG-Typengenehmigung wurde bislang nicht entzogen. Das Kraftfahrtbundesamt sieht allerdings das Aufspielen des Software-Updates als verpflichtend an.
- <sup>17</sup> Wegen der weitergehenden Einzelheiten zum Sach- und Streitstand erster Instanz, einschließlich der erstinstanzlichen Sachanträge der Parteien, nimmt der Senat gemäß § 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO auf die tatsächlichen Feststellungen in dem angefochtenen Urteil des Landgerichts Bezug.

<sup>18</sup> Mit dem am 05. Juli 2019 verkündeten Urteil hat das Landgericht die Klage abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, dass dem Kläger unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt gegen die Beklagte wegen der Manipulation der Umschaltlogik in den Dieselmotoren ein Schadensersatzanspruch zustünde. Der Kläger habe weder die tatbestandlichen Voraussetzungen einer deliktischen Schadensersatzhaftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB noch die nach §§ 826, 31 BGB schlüssig vorgetragen. Es fehle bereits an einer schlüssigen Darlegung einer haftungsrechtlich relevanten Täuschungshandlung der Beklagten. Denn er habe das Fahrzeug in Kenntnis der Abgasmanipulation gekauft. Der Abgasskandal sei bereits seit September 2015 öffentlich bekannt gewesen. Selbst wenn man aber davon ausgehen wolle, dass der Kläger von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses nichts gewusst habe, ver helfe dies seiner Schadensersatzklage gleichwohl nicht zum Erfolg. Denn die Typengenehmigung für das Fahrzeug sei trotz der Manipulation der Motorsteuerungssoftware nicht erloschen und die Zulassung nach EU 5 bestehe ebenfalls fort. Auch drohe kein Widerruf der Typengenehmigung. Konkrete falsche Werbeangaben der Beklagten zum Stickstoffausstoß und dem Kraftstoffverbrauch habe der Kläger im Übrigen auch nicht behauptet. Eine strafrechtlich relevante Täuschung durch Unterlassung sei ebenfalls nicht ersichtlich. Eine deliktische Schadensersatzhaftung der Beklagten scheitere zudem jedenfalls daran, dass der Kläger weder substantiiert vorgetragen noch nachgewiesen habe, dass die Täuschung über das Abgasverhalten für die Kaufentscheidung des Klägers überhaupt kausal geworden sei und dass diesem durch den Erwerb des streitbefangenen PKW ein nach § 249 BGB ersatzfähiger Schaden entstanden sei. Außerdem könne nicht festgestellt werden, dass die Verantwortlichen der Beklagten mit Schädigungsvorsatz gehandelt hätten. Denn die bloße Kenntnis von einer potentiellen Vermögensgefährdungslage genüge hierfür nicht. Im Hinblick auf eine deliktische Haftung aus §§ 826, 31 BGB gelte Entsprechendes. Zudem sei hier zu berücksichtigen, dass es an der Sittenwidrigkeit der behaupteten Schädigungshandlung jedenfalls dann fehle, wenn der Erwerber eines mit der streitbefangenen Software ausgestatteten Pkw hiervon bei Fahrzeugkauf Kenntnis gehabt habe. Ungeachtet dessen reiche für eine Haftung aus § 826 BGB allein ein Verstoß der Beklagten gegen die VO (EG) Nr. 715/2007 zur Begründung des Unwerturteils der Sittenwidrigkeit nicht aus. Für Ansprüche aus unerlaubter Handlung gelte allgemein, dass die Ersatzpflicht auf solche Schäden begrenzt sei, die in den Schutzbereich des verletzten Ge- oder Verbots fallen, und dass auf eine derartige Eingrenzung der Haftung auch im Rahmen des § 826 BGB nicht verzichtet werden könne. Wie sich aber aus den Erwägungsgründen der verletzten EG-Verordnung ergebe, sei diese nicht zum Schutze individueller Vermögensinteressen zu dienen bestimmt. Das Verschweigen eines Mangels durch den Fahrzeughersteller könne den Vorwurf der Sittenwidrigkeit im Übrigen nur dann ausnahmsweise begründen, wenn es sich um einen schwerwiegenden Mangel handele und der Markt diesem Umstand eine ganz erhebliche Bedeutung beimesse bzw. der Pkw nur noch eingeschränkt genutzt werden könne, und insoweit eine Offenbarungspflicht bestünde. Dies sei hier jedoch nicht der Fall.

<sup>19</sup> Ein deliktischer Schadensersatzanspruch wegen einer Schutzgesetzverletzung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV komme schließlich ebenfalls nicht in Betracht, da den benannten Vorschriften schon nicht die erforderliche Schutzgesetzqualität zukomme. Ob eine deliktische Haftung der Beklagten auf die behaupteten negativen Folgen des Software-Updates gestützt werden könne, habe schließlich dahingestellt bleiben können, weil der Kläger bereits versäumt habe, die nachteiligen Auswirkungen des Updates schlüssig darzulegen.

<sup>20</sup> Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Klägers, mit der dieser seine erstinstanzlichen Klageanträge weiterverfolgt.

- <sup>21</sup> Er ist der Ansicht, dass das Landgericht eine deliktische Schadensersatzhaftung der Beklagten aus §§826, 31 BGB zu Unrecht verneint habe. Das Landgericht habe verkannt, dass die schädigende Handlung der Beklagten in der vorsätzlichen Manipulation der Software und dem Verheimlichen der unzulässigen Abschaltvorrichtung (defeat device) sowie dem Inverkehrbringen damit ausgestatteter Motoren liege. Mit der Angabe der betrügerisch zustande gekommenen Emissionswerte in der Übereinstimmungserklärung habe die Beklagte aktiv darüber getäuscht, dass sie sämtliche erforderliche Zulassungsverfahren ordnungsgemäß durchlaufen habe. Unter Bezugnahme auf die Entscheidungsgründe des Urteils des OLG Hamm vom 10. September 2019 (Geschäftsnummer 13 U 149/18) trägt der Kläger des Weiteren vor, dass die Täuschungshandlung der Beklagten als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu qualifizieren sei. Die Sittenwidrigkeit ent falle hier auch nicht schon deshalb, weil die Beklagte am 22. September 2015 eine ad-hoc-Mitteilung veröffentlicht und den Abgasskandal publik gemacht habe. Dass der Kläger den Pkw erst nach Bekanntwerden des Abgasskandals am 06. Januar 2016 erworben habe, stünde einer Haftung der Beklagten daher keineswegs entgegen. Insoweit behauptet der Kläger, dass er bei Abschluss des Kaufvertrages nicht gewusst habe, dass das ihm zum Verkauf angebotene Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet gewesen sei. Er sei seinerzeit vielmehr noch davon ausgegangen, dass der von ihm erworbene Pkw VW CC 2.0 TDI nicht von der Softwaremanipulation betroffen gewesen sei. Ihm könne deshalb nicht unterstellt werden, dass er bei Kaufvertragsabschluss über die Bedeutung der Softwaremanipulation im Bilde gewesen sei. Soweit die Beklagte demgegenüber auf die von ihr am 22. September 2015 veröffentlichte ad-hoc-Mitteilung verweise, sei diese nicht geeignet gewesen, um hieraus konkrete Hinweise auf die Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps herleiten zu können. Er behauptet, dass er das streitbefangene Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er von der Manipulation der Abgaswerte gewusst hätte. Er ist zudem der Ansicht, dass das Landgericht seine Kenntnis, dass sein Fahrzeug über einen Motor vom Typ EA 189 verfüge, einfach rechtsfehlerhaft unterstellt habe. Das angefochtene Urteil sei insoweit mit einem Verfahrensfehler behaftet, weil das Landgericht versäumt habe, ihn zu den Umständen des Vertragsabschlusses und seinen Kenntnisstand zumindest informatorisch anzuhören. Er trägt des weiteren vor, dass die Beklagte mit Schädigungsvorsatz und in Kenntnis der Tatumstände gehandelt habe, die das Verhalten als sittenwidrig erscheinen ließen. Daran ändere auch der Umstand nichts, dass die Beklagte am 22. September 2015 eine ad-hoc-Mitteilung veröffentlicht habe. Ein deliktischer Schadensersatzanspruch sei im Übrigen auch unter Schutzzweckgesichtspunkten zu bejahen gewesen.
- <sup>22</sup> Anders als das Landgericht meine, ergebe sich eine deliktische Schadensersatzhaftung der Beklagten daneben aber auch aus einer Schutzgesetzverletzung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 27 EG-FGV und aus §823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB. Zusätzlich hafte die Beklagte dem Kläger für das Verhalten ihrer verantwortlichen Mitarbeiter zudem aus § 831 BGB. Er meint überdies, dass ihm ein Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises nach § 849 BGB zustünde, gerade weil er sich die gezogenen Nutzungen des Fahrzeuges im Wege des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen müsse.
- <sup>23</sup> Der Kläger beantragt,
- <sup>24</sup> das am 05. Juli 2019 verkündete Einzelrichterurteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Dessau-Roßlau abzuändern und die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 5.600,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 4 % pro Jahr hieraus vom 06. Januar 2016 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit und ab Rechtshängigkeit in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweils gültigen Basiszinssatz der EZB zu zahlen.
- <sup>25</sup> Die Beklagte beantragt,
- <sup>26</sup> die Berufung des Klägers zurückzuweisen.

<sup>27</sup> Die Beklagte verteidigt das angefochtene Urteil des Landgerichts unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens. Dass das Landgericht einen deliktischen Schadensersatzanspruch aus § 826 Abs. 1 BGB sowie aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB abgelehnt habe, sei nicht zu beanstanden. Denn von einer haftungsbegründenden Täuschungshandlung und einer Irrtumserregung habe im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses im Januar 2016 schon deshalb keine Rede mehr sein können, weil sie die Öffentlichkeit über die Verwendung der Umschaltlogik ab 22. September 2015 umfassend informiert und die Verbreitung der Informationen durch zahlreiche Pressemitteilungen und Abfragemöglichkeiten auf ihrer Internetseite sichergestellt habe. Außerdem habe sie direkt nach öffentlicher Bekanntmachung über den Einbau der Umschaltlogik in Fahrzeugen mit dem Motorentyp EA 189 auch ihre Vertragshändler und Servicepartner im Rahmen ihres Vertriebsnetzwerkes umfassend informiert und angewiesen, potentielle Fahrzeugkäufer hiervon in Kenntnis zu setzen. Aufgrund der ad-hoc-Mitteilung der Beklagten vom 22. September 2015 sowie der sich hieran anschließenden öffentlichen Debatte in allen Medien könne von einer allgemeinen Kenntnis der betroffenen Kunden ausgegangen werden, zumal sie im Oktober 2015 zusätzlich eine Website online geschaltet habe, auf der jedermann habe überprüfen können, ob sein Fahrzeug mit einer Umschaltlogik ausgestattet sei. Soweit der Kläger demgegenüber bestreite, gewusst zu haben, dass auch der von ihm erworbene Pkw von dem Abgasskandal betroffen sei, sei sein Vortrag wenig glaubhaft. Denn im Kaufzeitpunkt am 06. Januar 2016 sei bereits veröffentlicht gewesen, welche Motoren und welche Fahrzeugmarken über eine sog. Umschaltlogik verfügten. Sie meint deshalb, dass ihr im Hinblick auf diese von ihr ab September 2015 angestrebten Aufklärungsmaßnahmen eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung nicht mehr vorgeworfen werden könne. Sie trägt insoweit vor, dass der Umstand, dass sich der Kläger nicht über die Betroffenheit des Fahrzeuges vor dem Fahrzeugerwerb erkundigt habe, dafür spreche, dass die Verwendung der manipulierten Motorsteuerungssoftware für ihn nicht relevant gewesen sei und seine Kaufentscheidung nicht beeinflusst habe. Im Übrigen sei aber auch nicht feststellbar, dass der Kläger durch den Erwerb des streitbefangenen Fahrzeuges einen Schaden erlitten habe. Der Kaufvertragsabschluss habe sich für den Kläger nicht als wirtschaftlich nachteilig erwiesen. Es sei keine messbare Vermögenseinbuße aufgrund eines softwarebedingten Wertverlustes eingetreten, denn das Fahrzeug sei jederzeit uneingeschränkt nutzbar sowie fahrbereit gewesen und habe über eine fortlaufend wirksame Typengenehmigung verfügt. Zumindest sei aber spätestens durch das Software-Update der Zustand hergestellt worden, den der Kunde aufgrund der Informationen des Herstellers erwarten durfte. Ein Anspruch auf Zinsen aus § 849 BGB stünde dem Kläger ebenfalls nicht zu.

<sup>28</sup> Wegen des weitergehenden Sachvortrages der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

<sup>29</sup> B.

<sup>30</sup> Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete Berufung des Klägers bleibt in der Sache ohne Erfolg.

<sup>31</sup> Dem Kläger steht gegen die Beklagte unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch auf Ersatz des Minderwertes für den von ihm erworbenen Pkw VW CC 2.0 TDI zu, den er pauschal mit 20 % des Kaufpreises bemisst.

<sup>32</sup> I.

<sup>33</sup> Der Kläger kann die Beklagte insbesondere nicht wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung nach §§826 Abs. 1, 31 BGB auf Schadensersatz in Anspruch nehmen.

<sup>34</sup> 1.

<sup>35</sup> Wie der Senat bereits wiederholt entschieden hat (vgl. OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019 - 7 U 24/19; OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - 7 U 53/19; OLG Naumburg, Urteil vom 29. November 2019 - 7 U 56/19), ist das ursprüngliche Handeln der Beklagten allerdings durchaus als sittenwidrige Schädigung im Sinne der Vorschrift aufzufassen.

- <sup>36</sup> a) Die schädigende Verletzungshandlung der Beklagten liegt in dem Inverkehrbringen des mit dem streitgegenständlichen Dieselmotor der Baureihe EA 189 EU 5 ausgestatteten Fahrzeuges VW CC 2.0 TDI, dessen Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie den Betrieb des streitgegenständlichen Fahrzeuges auf einen Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) erkannte und die Abgasbehandlung in den so genannten Modus 1 versetzte. Damit hat die Beklagte zugleich sämtliche potenzielle Kunden getäuscht, die von der Installation dieser Software keine Kenntnis haben. Denn hierbei handelt es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 - VIII ZR 255/17 zitiert nach juris). Der Vertrieb eines Fahrzeuges mit der streitgegenständlichen Umschaltlogik unter bewusstem Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung stellt eine konkludente Täuschung dar (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 16. Juli 2018, [27 U 10/18](#), zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 -[18 U 70/18](#) zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. März 2019, [16 U 146/18](#) zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 29. April 2019 -[16 U 30/19](#), zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. Juli 2019 -[27 U 7/19](#), Rdn. 19 zitiert nach juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019, [13 U 142/18](#); OLG Karlsruhe, Urteil vom 06. November 2019 -[13 U 37/19](#) zitiert nach juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2019 - [17 U 160/18](#), [WM 2019, 1510](#); OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 - [5 U 1318/18](#) - [NJW 2019, 2237](#); OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 -[13 U 149/18](#) zitiert nach juris; KG Berlin, Urteil vom 26. September 2019 - [4 U 77/18](#), zitiert nach juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 06. November 2019 -[13 U 156/19](#), Rdn. 34, zitiert nach juris; OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019 -[7 U 24/19](#); OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - [7 U 53/19](#); OLG Naumburg, Urteil vom 29. November 2019 - [7 U 56/19](#); Heese, Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge, [NJW 2019, 257 ff](#)).
- <sup>37</sup> Mit dem Inverkehrbringen des Fahrzeuges bringt der Fahrzeughersteller nämlich zum Ausdruck, dass das Produkt den behördlichen Zulassungsprozess ohne Manipulation durchlaufen hat und die erforderlichen Genehmigungen und Zulassungen zu Recht erteilt worden sind. Der Kunde darf davon ausgehen, dass der von ihm erworbene PKW die technischen und rechtlichen Voraussetzungen der Zulassung erfüllt und die für den Fahrzeugtyp erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen auch nicht durch Täuschung erwirkt worden sind.
- <sup>38</sup> Entsprechend dieser selbstverständlichen Käufererwartung ist der Inverkehrgabe des Fahrzeuges daher der Erklärungswert beizumessen, dass die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typengenehmigung vorlagen (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 16. Juli 2018 - [27 U 10/18](#); OLG Köln, Beschluss vom 29. November 2018 -[18 U 70/18](#), BeckRS 2018, 36568; OLG Köln, Beschluss vom 01. Juli 2019 -[27 U 7/19](#), Rdn. 5 zitiert nach juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 - [13 U 142/18](#) zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 -[5 U 1318/18](#), [NJW 2019, 2237](#); OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019,[7 U 24/19](#); OLG Naumburg, Urteil vom 29. November 2019 - [7 U 56/19](#)).

- <sup>39</sup> b) Der Senat hält zudem daran fest, dass diese ursprüngliche Täuschungshandlung der Beklagten als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu qualifizieren ist, zumal es für die sittliche Beurteilung des Verhaltens auf den jeweiligen Tatzeitpunkt ankommt (vgl. RG, Urteil vom 11.08.1919 - VI 261/27, RGZ 120, 144, 148 [zu § 138 BGB]; Urteil vom 07.07.1930 - VI 370/29 und VI 646/29, RGZ 129, 357, 381; OLG Stuttgart, Urteil vom 07. August 2019 - 9 U 9/19, zitiert nach juris; OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - 13 U 149/18; Staudinger/Oechsler, BGB, Neubearbeitung 2018, § 826 BGB Rn. 59; Sprau in Palandt, BGB, 78. Aufl., Rdn. 6 zu § 826 BGB). Wird im Streitfall die maßgebliche Handlung der Beklagten darin erblickt, dass sie im Jahr 2014 das streitbefangene Fahrzeug mit Abschaltvorrichtung in den Verkehr gebracht hat, ist dies auch zunächst der Anknüpfungspunkt für die Frage der Sittenwidrigkeit (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 07. August 2019 - 9 U 9/19, zitiert nach juris; OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - 13 U 149/18, zitiert nach juris; ebenso Heese, Herstellerhaftung für manipulierte Dieselmotoren, NJW 2019, 257 ff). Der Beklagten ist insoweit vorzuwerfen, dass sie im großen Stil und mit erheblichem technischen Aufwand im eigenen Profitinteresse zentrale gesetzliche Umweltvorschriften ausgehebelt und mit dem Inverkehrbringen des manipulierten Dieselmotors zugleich ihre Kunden und Fahrzeughersteller gezielt getäuscht hat. Gerade angesichts des planmäßigen und systematischen Vorgehens der Beklagten bei Täuschung der Aufsichtsbehörden und weltweit Millionen Fahrzeugkäufern bezüglich einer gesamten Motorserie kann eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens angenommen werden (vgl. ebenso: OLG Köln, Beschluss vom 16. Juli 2018, 27 U 10/18, zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. März 2019 - 16 U 146/18, zitiert nach juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 - 13 U 142/18, zitiert nach juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2019 - 17 U 160/18, WM 2019, 1510; OLG Köln, Beschluss vom 29. April 2019 - 16 U 30/19, zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. Juli 2019 - 27 U 7/19, zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 - 5 U 1318/18, NJW 2019, 2237; OLG Dresden, Urteil vom 24. Juli 2019 - 9 U 2067/18, zitiert nach juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 30. Juli 2019 - 10 U 135/19, Rdn. 79, WM 2019, 1704 ff; OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - 13 U 149/18 - zitiert nach juris; OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019 - 7 U 24/19; OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - 7 U 53/19; OLG Naumburg, Urteil vom 29. November 2019 - 7 U 56/19; Heese, Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge, NJW 2019, 257, 259; Oechsler, Rückabwicklung des Kaufvertrages gegenüber Fahrzeugherstellern, NJW 2017, 2865).
- <sup>40</sup> c) Die Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist der Beklagten überdies nach § 31 BGB zuzurechnen (vgl. hierzu mit näherer Begründung OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019 - 7 U 24/19 m.w.N. sowie Urteil vom 29. November 2019 - 7 U 56/19).
- <sup>41</sup> d) Ein haftungsrechtlich relevanter Vermögensschaden kann in dem Abschluss eines dem Kläger nachteiligen Pkw-Kaufvertrages erblickt werden (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 - 13 U 142/18, zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 - 5 U 1318/18 zitiert nach juris; OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - 13 U 149/18, zitiert nach juris; OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019 - 7 U 24/19, m.w.N.; OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - 7 U 53/19; OLG Naumburg, Urteil vom 29. November 2019 - 7 U 56/19), wobei es - entgegen der Ansicht der Beklagten - weder darauf ankommt, ob das Fahrzeug im Erwerbszeitpunkt aufgrund der unzulässigen Abschalttechnik objektiv weniger wert, insbesondere ob es technisch nutzbar und ohne Wertverlust wieder verkäuflich gewesen wäre, noch darauf, ob die spätere Nachbesserung solche etwaigen Einbußen ausgleichen könnte. Ausreichend ist allein, dass der Vertrag im Zeitpunkt seines Zustandekommens normativ als für einen vernünftigen Käufer nachteilig anzusehen ist.

<sup>42</sup> Anders als die Beklagte meint, wird der entstandene Schaden insbesondere nicht schon dadurch kompensiert, dass die Beklagte dem Kläger ein Software-Update angeboten hat, selbst wenn nach dem Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes keine negativen Auswirkungen des Updates auf die Motorkonfiguration zu befürchten sein sollen und sich durch die Entwicklung des Software-Updates und die Nachrüstung der betroffenen Fahrzeuge letztlich das Risiko eines Entzugs der Typengenehmigung in der Folge nicht verwirklichte. Für die Frage, ob ein Schaden in tatbestandlicher Hinsicht eingetreten ist, kommt es nämlich allein auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an. Das später von der Beklagten zur Erfüllung der vom Kraftfahrtbundesamt angeordneten Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung entwickelte Software-Update ist insoweit nicht zu berücksichtigen und rechtlich lediglich als Angebot der Schadenswiedergutmachung zu bewerten (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019, [13 U 142/18](#), zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 - [5 U 1318/18](#), [NJW 2019, 2237](#); OLG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2019 - [17 U 160/18](#), [WM 2019, 1510](#); OLG Köln, Beschluss vom 29. April 2019 - [16 U 30/19](#) zitiert nach juris; OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - [13 U 149/18](#) zitiert nach juris). Dem entspricht es, dass §826 BGB gerade die wirtschaftliche Dispositionsfreiheit des Geschädigten schützt, ohne dass es darauf ankäme, dass sich der Wertverlust bereits realisiert hätte (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019, [13 U 142/18](#), zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. Juli 2019 - [27 U 7/19](#), Rdn. 25, zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 29. April 2019 - [16 U 30/19](#) zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. März 2019 - [16 U 146/18](#) zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 - [18 U 70/19](#); OLG Köln, Beschluss vom 16. Juli 2018, [27 U 10/18](#) zitiert nach juris; OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019 - [7 U 24/19](#); OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - [7 U 53/19](#); OLG Naumburg, Urteil vom 29. November 2019 - [7 U 56/19](#); hierzu kritisch: Riehm, Deliktischer Schadensersatz in den "Diesel-Abgas-Fällen", [NJW 2019, 1105](#)).

<sup>43</sup> Im Ergebnis offen bleiben kann hier letztlich die Frage, ob der Kläger mit dem Kauf des streitgegenständlichen Pkw im Januar 2016 allerdings tatsächlich einen Vermögensschaden in Gestalt des geltend gemachten merkantilen Minderwertes erlitten hat, weil die Werthaltigkeit des Fahrzeuges infolge der Ausstattung mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung und des damit einhergehenden unklaren verkehrsrechtlichen Status beeinträchtigt war. Denn fraglich ist, ob nicht schon der Umstand, dass die Abgasproblematik bereits seit September 2015 in aller Munde war und eine breite öffentliche Diskussion in Gang gesetzt hatte, auf dem Kfz-Markt zu einem "Preisverfall" für Dieselfahrzeuge der betroffenen Marken geführt hat, so dass ein entsprechender Wertabschlag bereits Eingang in die Preisbildung für das streitbefangene Fahrzeug im Januar 2016 gefunden hatte. Bei lebensnaher Betrachtung darf nämlich davon ausgegangen werden, dass die pekuniären Folgen der Dieselfaffäre auch schon zeitlich vor dem hier streitgegenständlichen Kaufdatum bei den Fahrzeugverkäufern Reaktionen dergestalt hervorgerufen haben, dass der sich abzeichnenden Skepsis und Unsicherheit der Verbraucher bei dem Kauf von Dieselfahrzeugen durch eine günstigere Preisgestaltung entgegen gewirkt wurde (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - [12 U 957/19 - WM 2020, 336](#)). Es erscheint dem Senat daher naheliegend, dass die mit der Klage ersetzt verlangte vermeintliche Werteinbuße bereits in dem von dem Kläger bezahlten Kaufpreis - zumindest teilweise - Berücksichtigung gefunden hat, weil dieser ohne die "Abgasaffäre" deutlich höher ausgefallen wäre (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - [12 U 957/19 - WM 2020, 336](#)). Über die Erstattungsfähigkeit des von Klägerseite geltend gemachten Minderwertes braucht der Senat jedoch im Ergebnis nicht zu entscheiden.

<sup>44</sup> 2.

<sup>45</sup> Eine Haftung der Beklagten wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung des Klägers nach §§826, 31 BGB muss hier jedenfalls aus den nachfolgenden Gründen ausscheiden.

<sup>46</sup> a)

<sup>47</sup> Ob dem Kläger der Nachweis gelungen ist, dass das sittenwidrige Ausgangsverhalten der Beklagte für seine Willensentschließung, den streitgegenständlichen Kaufvertrag am 06. Januar 2016 abzuschließen, tatsächlich kausal geworden ist (sog. Entscheidungskausalität), begegnet bereits durchgreifenden Bedenken.

<sup>48</sup> Auch wenn die Kausalität zwischen dem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten und dem Kaufvertragsabschluss für Fahrzeuge, die vor Bekanntwerden des VW-Dieselskandals von Erst- und Gebrauchtwagenkäufern erworben wurden, in der Regel bejaht werden kann (vgl. OLG Naumburg, Urteil vom 27. September 2019 - [7 U 24/19](#)), gilt dies jedoch nicht in gleicher Weise auch für Kaufvertragsabschlüsse nach Bekanntwerden der Softwaremanipulationen durch die Beklagte (vgl. ebenso: OLG Dresden, Urteil vom 24. Juli 2019 - [9 U 2067/18](#); OLG Köln, Urteil vom 06. Juni 2019 - [24 U 5/19](#), zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - [12 U 957/19](#), [WM 2020, 336](#); OLG Schleswig, Urteil vom 06. Dezember 2019 - [17 U 69/19](#), Rdn. 41 ff; OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - [7 U 53/19](#)).



- <sup>49</sup> Eine Haftung für ein Verhalten, das täuschungsbedingt zum Abschluss eines Vertrages geführt hat, setzt im Kontext des § 826 BGB voraus, dass der Geschädigte nachzuweisen vermag, dass sein Willensentschluss tatsächlich auf dem als sittenwidrig gerügten Verhalten beruhte (vgl. BGH, Urteil vom 04. Juni 2013 - VI ZR 288/12, NJW-RR 2013, 1448). Auf den Nachweis der konkreten Kausalität für den Willensentschluss des jeweiligen Pkw-Käufers kann - selbst bei einem extrem unseriösen Verhalten des in Anspruch Genommenen - nicht verzichtet werden. Hierfür gilt grundsätzlich der Beweismaßstab des § 286 ZPO (vgl. BGH, Urteil vom 04. Juni 2013 -VI ZR 288/12, NJW-RR 2013, 1448/1451 Rdn. 25; OLG Köln, Urteil vom 06. Juni 2019 - 24 U 5/19; OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 -12 U 957/19, WM 2020, 336).
- <sup>50</sup> An dem Nachweis, dass die Täuschungshandlung der Beklagten gerade auch für die Willensentschließung des Klägers, das streitbefangene Fahrzeug zu erwerben, konkret kausal geworden ist, fehlt es hier. Dass der streitbefangene Kaufvertragsabschluss vom 06. Januar 2016 noch durch die systematische Täuschung der Beklagten beeinflusst worden ist, erscheint dem Senat vielmehr bereits nach dem eigenen Vorbringen des Klägers zweifelhaft.
- <sup>51</sup> Der Kläger behauptet zwar, dass er das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er von den Manipulationen der Beklagten an der Motorsteuerungssoftware des streitbefangenen Pkw und deren Folgen für dessen Zulassung Kenntnis gehabt hätte. Der Senat hat sich nach den Gesamtumständen des Falls hiervon jedoch nicht überzeugen können.
- <sup>52</sup> aa) Dem Kläger ist allerdings darin beizupflichten, dass die ad-hoc-Mitteilung der Beklagten nach §15 WpHG vom 22. September 2015 allein noch nicht geeignet war, die Kausalität der Täuschung für den Vertragsabschluss in Frage zu stellen. Die Kenntnis des Klägers von der ad-hoc-Mitteilung der Beklagten vom 22. September 2015 schadet insoweit noch nicht. Denn diese ad-hoc-Mitteilung enthält lediglich die Information, dass Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund 11 Millionen Fahrzeugen "auffällig" seien. Daraus lässt sich aber lediglich ein sehr allgemein gefasster Warnhinweis sowie das Versprechen der Beklagten entnehmen, sich um weitere Aufklärung zu bemühen. Der betroffene Motorentyp EA 189 wird darin zwar bezeichnet. Hieraus hat der Kläger jedoch noch nicht herleiten müssen, dass auch der streitbefangene Pkw über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfügt und deshalb von dem Abgasskandal betroffen war. Dass ein Kunde im Allgemeinen überhaupt weiß, wie der Kraftfahrzeughersteller den Motor intern bezeichnet, kann nicht unterstellt werden. Auch fehlt es in dieser ad-hoc-Mitteilung an jedem Hinweis, welche Fahrzeugtypen konkret durch welche Unregelmäßigkeiten betroffen sein sollen. Dem Kunden ist es deshalb kaum möglich gewesen, aufgrund dieser Information Rückschlüsse auf ein konkretes Fahrzeug zu ziehen. Ebenso ging aus der ad-hoc-Mitteilung nicht hervor, welche Konsequenzen sich aus den Manipulationen ergeben und welche Konsequenzen künftig in technischer wie auch in rechtlicher Hinsicht noch drohen werden (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - 13 U 149/19, Rdn. 59 zitiert nach juris).
- <sup>53</sup> bb) In der ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erschöpfte sich die Informationspolitik der Beklagten allerdings nicht. Es schlossen sich hieran vielmehr eine Vielzahl weiterer Pressemitteilungen der Beklagten an, die sich mit der Aufarbeitung des Skandals befassten und von einer umfangreichen Medienberichterstattung flankiert waren. Die VW-Abgasaffäre beherrschte seinerzeit alle Medien. In den Printmedien, in Funk und Fernsehen wurde ab Herbst 2015 ausführlich und fortlaufend über die Manipulationsvorwürfe berichtet. Die Pressekonferenz vom 22. September 2015 hatte eine breite öffentliche Debatte über die Dieselmotorthematik ausgelöst. In den Medien wurde überdies publik gemacht, dass ein Verfahren vor dem Kraftfahrtbundesamt stattgefunden hat, das zu einer Verpflichtung der Beklagten führte, ein sog. Software-Update durchzuführen.
- <sup>54</sup> Diese umfassende Medienberichterstattung über den Abgasskandal und die allseits Entrüstung und Unverständnis auslösende Diskussion um die Manipulation der Motorsteuerungssoftware konnte aber auch dem Kläger, der sich seinerzeit auf der Suche nach einem geeigneten Kraftfahrzeug befand, nicht verborgen geblieben sein. Er hat selbst auch nicht in Abrede gestellt, dass ihm die gegen die Beklagte gerichteten Manipulationsvorwürfe bei Abschluss des Kaufvertrages aus den Medien allgemein bekannt gewesen seien. Er habe seinerzeit bei Erwerb des Fahrzeuges nicht nachgefragt, sei von dem Fahrzeugverkäufer aber auch nicht darauf hingewiesen worden, dass der Pkw, den er erworben habe, betroffen sei.

<sup>55</sup> cc) Die Beklagte hat überdies unmittelbar nach Bekanntwerden des Skandals eine Internetplattform eingerichtet und zum 02. Oktober 2015 freigeschaltet, auf der sich alle interessierten Fahrzeughalter und Käufer mittels einer individualisierten Prüfung unter Abgleich der Fahrzeug-Identifizierungsnummer über die Betroffenheit ihrer Fahrzeuge informieren konnten. Insoweit hat sie es jedem einzelnen Gebrauchtwagenkäufer überlassen, selbst darüber zu entscheiden, ob er ungeachtet der Manipulationsvorwürfe Vertrauen in ein Dieselfahrzeug hat oder ob er wegen möglicherweise offen gebliebener Fragen Abstand von dem Kauf ihrer Fahrzeuge nimmt. Der Senat verkennt dabei nicht, dass aus der Eröffnung der Möglichkeit zur Ermittlung der individuellen Betroffenheit noch nicht unmittelbar auf eine positive Kenntnis bei dem Fahrzeugerber geschlossen werden darf, da es hierfür eigener Nachforschungen des Käufers unter Angabe individueller Fahrzeugdaten bedurft hat, um die eigene Betroffenheit des erworbenen Pkw zu ermitteln, und den Fahrzeugerber indessen keine Nachforschungspflicht trifft.

<sup>56</sup> dd) Auf eine konkrete Kenntnis des Klägers, dass gerade der von ihm erworbene Pkw vom Abgasskandal betroffen ist, kommt es im Ergebnis jedoch auch nicht an. Denn selbst wenn der Kläger seinerzeit noch keine positive Kenntnis von der Betroffenheit seines Fahrzeuges gehabt haben mag, hat er nach Öffentlichwerden des planmäßigen, massenhaften Vertriebs manipulierter Dieselfahrzeuge der Beklagten seine Augen vor den Manipulationsvorwürfen aber auch nicht verschließen können. Angesichts von Art und Ausmaß der öffentlichen Berichterstattung in den nationalen und internationalen Medien aller Art über die Dieselfaffäre kann ihm schlechterdings nicht entgangen sein, dass VW-Fahrzeuge wie der von ihm erworbene Pkw VW CC möglicherweise mit Motoren ausgestattet sind, die über eine manipulative Software verfügen. Es bestand für den Kläger bei Erwerb des Fahrzeugs damit zumindest ein Anfangsverdacht, dass auch der streitbefangene Gebrauchtwagen einen manipulierten Motor des Typs EA 189 EU 5 aufweisen könnte, selbst wenn er das konkrete Ausmaß der Angelegenheit noch nicht überblicken und die individuellen wirtschaftlichen Folgen für das beabsichtigte Vertragsgeschäft noch nicht abschätzen konnte. Er musste damit rechnen, dass das von ihm gekaufte Fahrzeug VW CC ebenfalls von der Software-Manipulation betroffen sein könnte. Wenn er gleichwohl, ohne sich näher zu erkundigen, einen solchen Pkw kauft, spricht dies aber in erheblichem Maße dafür, dass es ihm letztlich nicht darauf ankam, ob der Pkw vom Dieselskandal betroffen war oder nicht und dass dieser Aspekt eben keine entscheidende Rolle für seine Kaufentscheidung gespielt hat bzw. hypothetisch bei positiver Kenntnis eine solche gespielt hätte (vgl. OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - [21 U 5072/19](#); OLG Köln, Beschluss vom 06. Juni 2019 - [24 U 5/19](#), zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - [12 U 957/19](#), [WM 2020](#), [336](#); OLG Dresden, Urteil vom 24. Juli 2019 - [9 U 2067/18](#) zitiert nach juris; OLG Saarbrücken, Urteil vom 28. August 2019 - [2 U 94/18](#), [NJW - RR 2019](#), [1453](#); OLG Koblenz, Urteil vom 25. Oktober 2019 - [3 U 948/19](#); Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 06. Dezember 2019 - [17 U 69/19](#); OLG Braunschweig, Urteil vom 20. Juni 2019 - [7 U 185/18](#), [BeckRS 2019](#), [21337](#); OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - [7 U 53/19](#)). Dies lässt sich auch zwanglos damit erklären, dass zum Zeitpunkt des Kaufs schon nicht mehr zur Debatte stand, dass die betroffenen Fahrzeuge unter Umständen flächendeckend stillgelegt werden müssten. Zumindest seit Ende 2015 war nämlich absehbar, dass eine Stilllegung der betroffenen Pkw nicht mehr unmittelbar drohte. Die Beklagte hatte - wie durch im Internet veröffentlichte Pressemitteilungen aus Oktober und Dezember 2015 publik gemacht - eine durch das Kraftfahrtbundesamt gebilligte Behebung des Problems ab Januar 2016 angekündigt. Die Behörden hatten zudem deutlich gemacht, dass sie nicht einschreiten würden, solange die Fahrzeugbesitzer noch nicht die Möglichkeit hatten, das von Beklagtenseite bereits angekündigte Software-Update durchzuführen. Der Kläger ging mit dem Kauf eines solchen Pkw daher kein besonderes Risiko ein (vgl. ebenso: OLG Dresden, Urteil vom 24. Juli 2019 - [9 U 2067/18](#), zitiert nach juris; Saarländisches OLG Saarbrücken, Urteil vom 28. August 2019 - [2 U 94/18](#), [NJW-RR 2019](#), [1453](#)).

<sup>57</sup> Bei dieser Sachlage kann aber nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass der Kläger das in Rede stehende Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass dieses über einen Motor des Typs EA 189 EU 5 verfügt, welcher von einer Softwaremanipulation betroffen war. Der eigene Sachvortrag des Klägers lässt hieran erheblich zweifeln.

<sup>58</sup> b)

<sup>59</sup> Im Hinblick darauf, dass die Beklagte ab 22. September 2015 die Umschaltlogik öffentlich gemacht hat und sich mit der Aufarbeitung der Problematik befasste, worüber sie die Öffentlichkeit ebenfalls fortlaufend informierte, kann darüber hinaus aber jedenfalls auch nicht mehr unter normativen Schutzzweckgesichtspunkten ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem festgestellten Sittenverstoß und einem Schadenseintritt beim Kläger angenommen werden.

<sup>60</sup> Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es für eine deliktische Haftung nach §§826, 31 BGB nämlich 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 herleitet (vgl. BGH, Urteil vom 07. Mai 2019 -VI ZR 512/17 - BB 2019, 1549; zu konkret vergleichbaren "Diesel-Fällen": OLG Stuttgart, Urteil vom 07. August 2019 -9 U 9/19, Rdn. 42 zitiert nach juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 26. November 2019 - 10 U 199/19; OLG Frankfurt, Urteil vom 06. November 2019 - 13 U 156/19, Rdn. 36; zitiert nach juris; OLG Celle, Beschluss vom 27. Mai 2019 -7 U 335/18, Rdn. 21 ff; OLG Celle, Beschluss vom 01. Juli 2019 - 7 U 33/19 Rdn. 20 ff; OLG Köln, Urteil vom 06. Juni 2019 -24 U 5/19, Rdn. 46 zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - 12 U 957/19, WM 2020, 336). Der Kläger ist in diesem vorstehenden Sinne mittelbar Geschädigter, denn er hat den streitbefangenen Pkw im Rahmen eines Weiterverkaufs gebraucht erworben. Fallen - wie auch hier - der Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeuges mit dem Motor EA 189, der mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen ist, und der Zeitpunkt des Erwerbs dieses Fahrzeuges durch einen Gebrauchtwagenkäufer auseinander, muss das Verdikt der Sittenwidrigkeit aber gerade auch die Veranlassung des Geschädigten zur Vornahme der ihn schädigenden Handlung, hier des Fahrzeugerwerbs, treffen. Eine deliktische Haftung wird in einem solchen Fall nur dann ausgelöst, sofern der bei ihm eingetretene Schaden gerade auf den Sittenverstoß der Beklagten zurechenbar zurückzuführen ist.

<sup>61</sup> Daran fehlt es hier. Denn für den deliktischen Haftungstatbestand des § 826 BGB kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Beklagte seit der ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 weitere vielfältige Maßnahmen getroffen hat, um die Auswirkungen ihres sittenwidrigen Ausgangsverhaltens einzudämmen und etwaige Schäden zu vermeiden, die durch einen späteren Verkauf von betroffenen Gebrauchtfahrzeugen noch entstehen konnten. So hat sie nach öffentlicher Verlautbarung des Dieselskandals - wie bereits ausgeführt - in den Folgemonaten mehrfach Pressemitteilungen herausgegeben, die sich mit der Manipulation der Motorsteuerungssoftware befassen und in denen sie darüber informierte, welche Maßnahmen sie in Abstimmung mit dem Kraftfahrtbundesamt zur Behebung des Mangels vornehmen wird. Sowohl über die Print- als auch über die elektronischen Medien verfolgte die Beklagte seither eine offensive Informationspolitik, die der allgemeinen Unterrichtung der Kunden diene. Auch hat sie im Oktober 2015 nicht nur auf ihrer Homepage ein Internetportal eingerichtet, auf dem sich interessierte Fahrzeughalter und Kunden informieren konnten, ob ihr Pkw von der Manipulation betroffen ist, sondern zudem alle Vertragshändler in ihrem Vertriebsnetz angewiesen, auf die "Umschaltlogik" bei Gebrauchtwagenverkäufen hinzuweisen. Sie hat durch aktive Informationsmaßnahmen über die Fachpresse und sämtliche allgemein zugänglichen Medien dafür Sorge getragen, dass die Kunden ihre eigene potentielle Betroffenheit überprüfen und die möglichen Auswirkungen einschätzen konnten.

<sup>62</sup> Auch wenn die Beklagte damit möglicherweise nicht alle potentiellen Gebrauchtwagenkunden erreichen konnte, die ihrerseits nicht alle unbedingt wissen mussten, welche Motoren sich in welchen Fahrzeugen befinden, hat sie jedoch nunmehr die ihr möglichen Schritte und Anstrengungen unternommen, um potentielle Fahrzeugkäufer über die ursprüngliche Täuschung, die betroffenen Fahrzeuge und die Möglichkeit eines Software-Updates umfassend aufzuklären. Indem sie sich nach Aufdecken des Abgasskandals betreffend die Dieselmotoren vom Typ EA 189 um Aufklärung der Dieselmotorthematik bemühte, worüber sie die Öffentlichkeit informierte, hat sie den schädigenden Zustand, nämlich die Vertuschung der Abgasmanipulation in der Öffentlichkeit, nicht weiter aufrechterhalten, sondern Gegenmaßnahmen ergriffen, die den Eintritt eines weiteren Schadens verhindern sollten. Anerkannt ist aber, dass eine Enthaltung des Schädigers unter normativen Schutzzweckgesichtspunkten in Betracht kommen kann, sofern dieser vor einer Zweitursache erfolversprechende Abwehrmaßnahmen zur Verhinderung eines [weiteren] Schadenseintritts ergriffen hat (vgl. OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - 21 U 5072/19, zitiert nach juris; OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - 21 U 5510/19 -, juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 26. November 2019 -10 U 199/19; OLG Stuttgart, Urteil vom 07. August 2019 - 9 U 9/19 zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 04. Juli 2019 -1 U 240/19, BeckRS 2019, 21289; OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 -12 U 957/19 - WM 2020, 336; OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - 7 U 53/19; Oetker in Münchener Kommentar, BGB, 8. Aufl. 2019, §249 BGB Rn. 146 f.; ebenso Heese, Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge, NJW 2019, 257).

<sup>63</sup> Maßstab für ein ausreichendes Aufklärungsbemühen der Beklagten ist dabei auch nicht etwa, dass sämtliche Kaufinteressenten hiervon hätten Kenntnis nehmen müssen. Denn angesichts des Umstands, dass der potentielle Erwerbberkreis gerade nicht feststeht und damit notwendigerweise auch dessen konkrete Informationsgewohnheiten der Beklagten nicht bekannt sind, musste das Ergreifen solcher Aufklärungsmaßnahmen ausreichen, von denen sämtliche potenzielle Kaufinteressenten mit üblichen Informationsgewohnheiten hätten Kenntnis nehmen können (vgl. ebenso OLG Frankfurt, Urteil vom 06. November 2019 - 13 O 156/19, Rn. 40, zitiert nach Juris). Hiervon ist aber im Streitfall angesichts der zahlreichen Pressemitteilungen der Beklagten, der Einrichtung eines Internetportals und der Information der Vertragshändler auszugehen. Der Zurechnungszusammenhang zwischen der Täuschungshandlung der Beklagten bei Inverkehrbringen der Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung und dem Abschluss des hier streitgegenständlichen Kaufvertrages ist danach entfallen, weil der zunächst mit dem Inverkehrbringen der manipulierten Fahrzeuge in Gang gesetzte Kausalverlauf durch Bekanntwerden des sog. Diesel-Abgasskandals und aktives Gegensteuern seitens der Beklagten unterbrochen worden ist (vgl. OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - 21 U 5072/19, zitiert nach juris; OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 -21 U 5510/19 -, juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 26. November 2019 - 10 U 199/19; OLG Stuttgart, Urteil vom 07. August 2019 -9 U 9/19 zitiert nach juris; OLG Köln, Urteil vom 06. Juni 2019 - 24 U 5/19 zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 04. Juli 2019 -1 U 240/19, BeckRS 2019, 21289; OLG Koblenz, Urteil vom 29. August 2019 -1 U 241/19, Rdn. 31 zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - 12 U 957/19, WM 2020, 336; OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 -7 U 53/19; den Sittenwidrigkeitsvorwurf insoweit verneinend: OLG Koblenz, Urteil vom 25. Oktober 2019 -3 U 948/19; OLG Frankfurt, Urteil vom 06. November 2019 - 13 U 156/19, Rdn. 39, zitiert nach juris; OLG Celle, Beschluss vom 01. Juli 2019 - 7 U 33/19, Rdn. 15, 21; a. A. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 -13 U 149/18 zitiert nach juris; OLG Köln, Urteil vom 04. Oktober 2019 - 19 U 98/19).

<sup>64</sup> c)

<sup>65</sup> Eine deliktische Schadensersatzhaftung der Beklagten aus §§ 826, 31 BGB muss im Streitfall überdies jedenfalls daran scheitern, dass ein Schädigungsvorsatz der Beklagten im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses am 06. Januar 2016 nicht mehr angenommen werden kann, nachdem sie die Öffentlichkeit über die Abgasmanipulationen ab 22. September 2015 informiert und zum Zwecke einer umfassenden Aufklärung eine Internetseite geschaltet hatte, auf der sich die Kunden über die individuelle Betroffenheit ihres Fahrzeuges erkundigen konnten.

<sup>66</sup> aa) Der nach § 826 BGB erforderliche Schädigungsvorsatz enthält ein Wissens- und ein Wollenselement und muss sich neben den dem Sittenwidrigkeitsurteil zugrundeliegenden Tatsachen auch auf die Schadenszufügung erstrecken, nicht hingegen auf das daraus gezogene Sittenwidrigkeitsurteil der Rechtsordnung. Der Handelnde muss die Schädigung des Anspruchsstellers erkannt bzw. vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben (vgl. BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, NJW 2017, 250), was der Kläger darzulegen und ggf. zu beweisen hat. Dabei ist allerdings grundsätzlich ausreichend, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken konnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (vgl. BGH, Urteil vom 20. November 1990 - VI ZR 6/90, NJW 1991, 634; BGH, Urteil vom 19. Juli 2004 - II ZR 402/02). Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB setzt voraus, dass ein "verfassungsmäßig berufener Vertreter" im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB persönlich verwirklicht hat. Dabei müssen die erforderlichen Wissens- und Wollenselemente kumuliert bei dem Mitarbeiter vorliegen, der zugleich als verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB anzusehen ist und auch den objektiven Tatbestand verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, NJW 2017, 250).

<sup>67</sup> bb) Im Hinblick darauf, dass die Beklagte die maßgeblichen Aspekte der Umschaltlogik ab dem 22. September 2015 und damit geraume Zeit vor dem hier in Rede stehenden Vertragsabschluss offengelegt hatte, kann im Streitfall aber nicht mehr davon ausgegangen werden, dass sie eine Schädigung des Klägers in ihren Willen aufgenommen, für möglich und billigend in Kauf genommen hat (vgl. OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - [21 U 5072/19](#), zitiert nach juris; OLG München, Urteil vom 16. Dezember 2019 - [21 U 2850/19](#); OLG München, Beschluss vom 09. Januar 2019 - [21 U 2834/18](#); OLG München, Hinweisbeschluss vom 09. April 2019 - [21 U 4615/15](#) zitiert nach juris; OLG Oldenburg, Urteil vom 28. Mai 2019 - [2 U 34/19](#), BeckRS 2019, 21327; OLG Koblenz, Urteil vom 04. Juli 2019 - [1 U 240/19](#), BeckRS 2019, 21289; OLG Koblenz, Urteil vom 29. August 2019 - [1 U 241/19](#), Rdn. 31 zitiert nach juris; OLG Naumburg, Urteil vom 11. September 2019 - [5 U 67/19](#); OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - [7 U 53/19](#); a.A. OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - [13 U 149/18](#), zitiert nach juris; OLG Köln, Urteil vom 04. Oktober 2019 - [19 U 98/19](#)). Die von der Beklagten unternommenen Schritte zur Aufklärung von Halter und Kaufinteressenten belegen vielmehr, dass sie einen weiteren Schaden von diesen abwenden wollte. Denn sie hat - wie bereits zuvor ausgeführt - nach Bekanntmachung des Diesellabgasskandals durch eine aktive Informationskampagne über die Fachpresse sowie sämtliche zugängliche Medien dafür gesorgt, dass potentielle Käufer über die in den Fahrzeugen implementierte Umschaltlogik unterrichtet werden und dass es auf dieser Informationsbasis im Ergebnis jedem einzelnen Gebrauchtwagenkäufer überlassen bleibt, selbst darüber zu entscheiden, ob er ungeachtet der Manipulationsvorwürfe Vertrauen in ein Dieselfahrzeug hat oder ob er wegen möglicherweise offen gebliebener Fragen Abstand von dem Kauf ihrer Fahrzeuge nimmt. Dabei durfte sie unterstellen, dass der Kläger aufgrund der monatelangen Berichterstattung in Presse, Funk und Fernsehen von der Problematik zumindest allgemein erfahren haben musste.

<sup>68</sup> II.

<sup>69</sup> Zumindest mangels Schädigungsvorsatzes scheidet auch eine deliktische Schadensersatzhaftung der Beklagten wegen Betrugs nach § [823](#) Abs. 2 BGB in Verbindung mit §[263](#) StGB aus.

<sup>70</sup> III.

<sup>71</sup> Auch ein Schadenersatzanspruch wegen einer Schutzgesetzverletzung nach §[823](#) BGB Abs. 2 i. V. m. §§ 6, 27 EG-FGV steht dem Kläger nicht zu. Denn unabhängig davon, ob die Beklagte die benannten Vorschriften tatsächlich verletzt hat, fehlt ihnen der von § [823](#) Abs. 2 BGB vorausgesetzte Schutzgesetzcharakter. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (EuGH-Vorlage vom 09.04.2015 - [VII ZR 36/15](#) -, juris Rn. 20, 23) ist eine Norm als Schutzgesetz anzusehen, wenn sie 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, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mitgewollt hat. Bei Vorschriften, die - wie hier die EG-FGV - Richtlinien umsetzen, kommt es nach der gebotenen richtlinienkonformen Auslegung insoweit maßgeblich auf den Inhalt und Zweck der Richtlinie - hier der Richtlinie 2007/46/EG - an.

<sup>72</sup> Wie die Beklagte zutreffend ausgeführt hat, bezweckt die Richtlinie 2007/46/EG - den Erwägungsgründen (2), (4) und (23) zufolge - die Vollendung des Binnenmarkts und dessen ordnungsgemäßes Funktionieren. Darüber hinaus sollen die technischen Anforderungen in Rechtsakten harmonisiert und spezifiziert werden, wobei die Rechtsakte vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Benutzung abzielen. An keiner Stelle lässt sich ein Hinweis dafür finden, dass der Richtliniengeber darüber hinaus den Schutz des einzelnen Fahrzeugewerbers bzw. -besitzers gegen Vermögensbeeinträchtigungen im Blick hatte. Auch der nationale Gesetzgeber hat in der Begründung zur EG-FGV (S. 36 der [BR-Drucks. 190/09](#)) in Übereinstimmung damit ausgeführt, dass die Richtlinie dem Abbau von Handelshemmnissen und der Verwirklichung des Binnenmarktes der Gemeinschaft dienen und die EG-FGV darüber hinaus zur Rechtsvereinfachung und zum Bürokratieabbau beitragen soll. Die Vorschriften bezwecken indessen nicht die Schaffung eines Individualanspruchs zum Schutze des Vermögens von Fahrzeugkäufern (vgl. OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - [21 U 5072/19](#), zitiert nach juris; OLG München, Urteil vom 04. Dezember 2019 - [3 U 2943/19](#); OLG München, Beschluss vom 27. Februar 2018, [27 U 2793/17](#); OLG München Beschluss vom 22. Februar 2018, [27 U 2827/17](#); OLG Braunschweig, Urteil vom 19. Februar 2019 - [7 U 134/17](#)).

<sup>73</sup> IV.

<sup>74</sup> Die Kostenentscheidung beruht auf §[97](#) Abs. 1 ZPO.

<sup>75</sup> Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§[708](#) Nr. 10, [711](#) ZPO.

<sup>76</sup> Der Senat lässt die Revision gegen das Urteil zu, da der Rechtssache grundsätzliche Bedeutung beizumessen ist (§ 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO), und es darüber hinaus auch zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung einer höchstrichterlichen Entscheidung des Revisionsgerichts bedarf (§ 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO). Die höchstrichterlich noch nicht entschiedene Frage einer deliktischen Haftung der Beklagten wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung bei Erwerb eines mit dem Motor vom Typ EA 189 ausgestatteten Gebrauchtfahrzeuges nach Bekanntwerden des Dieselabgasskandals hat im Hinblick auf die enorme Anzahl der bundesweit gegen die Beklagte anhängigen Schadensersatzklagen grundsätzliche Bedeutung im Sinne von § 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO und wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung überdies kontrovers beurteilt (Deliktische Haftung bejahend: OLG Hamm, Urteil vom 10. September 2019 - [13 U 149/18](#); OLG Köln, Urteil vom 04. Oktober 2019 - [19 U 98/19](#); verneinend wegen Entfallens des Sittenwidrigkeitsvorwurfs: OLG Frankfurt, Urteil vom 06. November 2019 - [13 U 156/19](#); OLG Celle, Beschluss vom 01. Juli 2019 - [7 U 33/19](#); OLG Celle, Beschluss vom 29. April 2019 - [7 U 159/19](#); OLG Stuttgart, Urteil vom 26. November 2019 - [10 U 199/19](#); OLG Koblenz, Urteil vom 25. Oktober 2019 - [3 U 948/19](#); mangels einer sog. Entscheidungskausalität: OLG Dresden, Urteil vom 24. Juli 2019 - [9 U 2067/18](#); OLG Köln, Urteil vom 06. Juni 2019 - [24 U 5/19](#); OLG Schleswig, Urteil vom 06. Dezember 2019 - [17 U 69/19](#); OLG Saarbrücken, Urteil vom 29. August 2019 - [2 U 94/18](#), [NJW-RR 2019, 1453](#); OLG Koblenz, Urteil vom 25. Oktober 2019 - [3 U 948/19](#); OLG Braunschweig, Urteil vom 20. Juni 2019 - [7 U 185/19](#); OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - [12 U 957/19](#), [WM 2020, 336](#); wegen Unterbrechung des Zurechnungszusammenhangs: OLG Stuttgart, Urteil vom 07. August 2019 - [9 U 9/19](#); OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - [21 U 5072/19](#); OLG München, Urteil vom 16. Dezember 2019 - [21 U 2850/19](#); OLG Koblenz, Urteil vom 04. Juli 2019 - [1 U 240/19](#), [BeckRS 2019, 21289](#); OLG Koblenz, Urteil vom 29. August 2019 - [1 U 241/19](#); OLG Koblenz, Urteil vom 02. Dezember 2019 - [12 U 957/19](#), [WM 2020, 336](#); OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - [7 U 53/19](#); Schädigungsvorsatz verneinend: OLG München, Urteil vom 20. Januar 2020 - [21 U 5072/19](#); OLG München, Urteil vom 16. Dezember 2019 - [21 U 2850/19](#); OLG München, Beschluss vom 09. Januar 2019 - [21 U 2834/18](#); OLG München, Hinweisbeschluss vom 09. April 2019 - [21 U 4615/18](#) zitiert nach juris; OLG Oldenburg, Urteil vom 28. Mai 2019 - [2 U 34/19](#), [BeckRS 2019, 21327](#); OLG Koblenz, Urteil vom 04. Juli 2019 - [1 U 240/19](#), [BeckRS 2019, 21289](#); OLG Koblenz, Urteil vom 29. August 2019 - [1 U 241/19](#), Rdn. 31 zitiert nach juris; OLG Naumburg, Urteil vom 11. September 2019 - [5 U 67/19](#); OLG Naumburg, Urteil vom 08. November 2019 - [7 U 53/19](#)).

<sup>77</sup> Die Entscheidung über die Festsetzung des Streitwertes für das Berufungsverfahren folgt aus §§63 Abs. 2, 47 Abs. 1 S. 1, 39 Abs. 1, 48 Abs. 1 GKG in Verbindung mit §3 ZPO.

<sup>78</sup> Dr. Wegehaupt            Linsenmaier            Göbel