

# Anonymisierte Fassung

C-809/19 – 1

Rechtssache C-809/19

Vorabentscheidungsersuchen

**Eingangsdatum:**

4. November 2019

**Vorlegendes Gericht:**

Landgericht Gera (Deutschland)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

25. Oktober 2019

**Kläger:**

ER

**Beklagter:**

Volkswagen AG

Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. ....	1132633	
Luxemburg, den	05. 11. 2019	Der Kanzler, im Auftrag
Fax/E-mail: .....		
eingegangen am: .....	4. 11. 19	Maria Krausenböck Verwaltungsrätin

**Landgericht Gera**

[OMISSIS]

Beschluss

In dem Rechtsstreit

ER, [OMISSIS] Blieskastel  
– Kläger –

[OMISSIS]

gegen

Volkswagen AG, [OMISSIS] Wolfsburg  
– Beklagte –

DE

[OMISSIS]

wegen Schadensersatz

hat die 7. Zivilkammer des Landgerichts Gera [OMISSIS] am 25.10.2019

**b e s c h l o s s e n :**

**[Or. 2]**

[OMISSIS]

I. Das Verfahren wird ausgesetzt.

II. Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden folgende Fragen zur Auslegung des Gemeinschaftsrechts gem. Art. 267 AEUV zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Sind §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. Art. 18 Abs. 1, 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG dahin auszulegen, dass der Hersteller gegen seine Pflicht zur Erteilung einer gültigen Bescheinigung gemäß § 6 Abs. 1 EG-FGV verstößt (bzw. seine Pflicht zum Beilegen einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Art. 18 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG), wenn er in das Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 eingebaut hat, und das Inverkehrbringen eines solchen Fahrzeugs gegen das Verbot des Inverkehrbringens eines Fahrzeugs ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung gemäß § 27 Abs. 1 EG-FGV verstößt (bzw. gegen das Verbot des Verkaufs ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Art. 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG)?

Bejahendenfalls:

1a. Bezwecken §§ 6, 27 EG-FGV bzw. Art. 18 Abs. 1, 26 Abs. 1, 46 der Richtlinie 2007/46/EG den Schutz gerade auch des Endkunden und zwar auch in Bezug auf seine Dispositionsfreiheit und sein Vermögen? Stammt der Erwerb eines Fahrzeugs durch einen Endkunden, das ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung in Verkehr gebracht wurde, aus dem Bereich der Gefahren, zu deren Abwendung diese Normen erlassen wurden?

2. Bezweckt Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 den Schutz gerade auch des Endkunden und zwar auch in Bezug auf seine Dispositionsfreiheit und sein Vermögen? Stammt der Erwerb eines Fahrzeugs durch einen Endkunden, in dem eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut ist, aus dem Bereich der Gefahren, zu deren Abwendung diese Norm erlassen wurde?

3. Sind §§ 6, 27 EG-FGV bzw. Art. 18 Abs. 1, 26 Abs. 1, 46 der Richtlinie 2007/46/EG und Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 dahin auszulegen, dass im Falle eines Verstoßes hiergegen die Anrechnung einer Nutzungsentschädigung

für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs auf den [Or. 3] Schaden des Endkunden ganz oder teilweise (ggf.: in welcher Weise bzw. in welchem Umfang?) zu entfallen hat, wenn der Endkunde wegen dieses Verstoßes die Rückgängigmachung des Fahrzeugkaufvertrages verlangen kann und verlangt? Ändert sich an der Auslegung etwas, wenn der Verstoß einhergeht mit der Täuschung der Genehmigungsbehörden und der Endkunden darüber, dass alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind und der Einsatz des Fahrzeugs im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist, und Verstoß und Täuschung zu dem Zweck der Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen unter gleichzeitiger Verschaffung eines Wettbewerbsvorteils auf Kosten der ahnungslosen Kunden erfolgen?

Gründe:

I.

1. Der Kläger verlangt auf deliktischer Haftungsgrundlage von der Beklagten die Rückzahlung des Kaufpreises für einen vom sog. VW-Abgasskandal betroffenen Pkw, zu dem die Beklagten den Motor geliefert hat. Er ist dabei der Auffassung, dass vom Kaufpreis eine Nutzungsentschädigung für die von ihm gefahrenen Kilometer nicht in Abzug zu bringen sei.

2. Nach dem bisherigen Sach- und Streitstand geht die Kammer von folgendem Sachverhalt aus:

Am 3.5.2010 kaufte der Kläger von dem Autohaus Dittrich [OMISSIS] einen neuen Pkw Skoda zum Preis von 31.127 EUR.

Der vorgenannte Pkw ist mit einem Motor vom Typ EA-189 ausgestattet, dessen originäre Motorsoftware zur Optimierung der Stickstoffemissionswerte im behördlichen Prüfverfahren beigetragen hat, indem der Motor über ein Abgasrückführungssystem mit zwei Betriebsmodi verfügt. Bei Modus 1 handelt es sich um einen stickstoffoptimierten Modus mit einer relativ hohen Abgasrückführungsrate, bei dem Modus 0 handelt es sich um einen partikeloptimierten Modus, bei dem die [Or. 4] Abgasrückführungsrate geringer ist. Die Software des Motorsteuerungsgerätes erkennt, ob sich das Fahrzeug im üblichen Straßenverkehr oder auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte befindet. Während des Testzyklus bzw. Prüfstandtests spielt die eingebaute Software beim Stickstoffausstoß dann das Motorprogramm Modus eins ab, so dass hierdurch geringere Stickoxydwerte erzielt und die gesetzlich vorgegebenen Abgaswerte wie auch die nach der Euro 5 Abgasnorm vorgegebenen Stickoxidgrenzwerte eingehalten werden. Unter realen Fahrbedingungen im Straßenverkehr wird das Fahrzeug hingegen im Abgasrückführungsmodus 0 betrieben. Die dabei entstehenden Emissionswerte stimmen nicht mit den von der Beklagten als Herstellerin dieses Fahrzeugs in der EG Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Werten überein.

Die Entwicklung und der Einbau der Abschaltvorrichtung sowie die Auslieferung der entsprechend manipulierten Motoren an die Konzerntöchter erfolgte seitens der Beklagten in Kenntnis und auf Anordnung, zumindest aber mit Billigung des Vorstands und geschah zu dem Zweck, auf Kosten der Endkunden die eigenen Kosten zu senken, durch den massenhaften Absatz den Gewinn zu maximieren sowie sich gegenüber konkurrierenden Kfz-Herstellern einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen. Die Verwendung des manipulierten Motors durch die Konzerntöchter und die Weiterveräußerung des Pkw an Kunden war nicht nur vorhersehbar, sondern geradezu Sinn und Zweck des Vorgehens der beteiligten Mitarbeiter der Beklagten. Die dazu notwendige Täuschung der ahnungslosen Genehmigungsbehörden und Endkunden über die Vorhandensein einer solchen Abschaltvorrichtung und die tatsächliche Nichteinhaltung der gesetzlichen Abgasvorschriften war Teil des Gesamtplans.

Der entsprechend (von seinem Händler als Werkzeug der Beklagten) getäuschte Kläger hat das Fahrzeug gekauft, um damit am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Der Kläger hätte es nicht gekauft, wenn er gewusst hätte, dass die materiellen Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllt sind und deshalb das Risiko besteht, dass er das Fahrzeug nicht (auf Dauer) zu diesem Zweck nutzen kann, weil es stillgelegt wird.

Seit dem Kauf nutzt der Kläger das Fahrzeug.

II.

Vorliegend kommt nur eine deliktische Haftung der Beklagten gemäß § 826 BGB in Betracht.

Die jeweiligen Anknüpfungspunkte sind dabei folgende: **[Or. 5]**

1. Im streitgegenständlichen Pkw ist eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 verbaut. Der entsprechende Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes ist bestandskräftig und entfaltet insoweit Bindungswirkung für das Zivilverfahren. Im Übrigen folgt die Kammer den entsprechenden Ausführungen des BGH in dessen Beschluss vom 08.01.2019 (Az. VIII ZR 225/17, Rn. 5ff.) und macht sich diese zu eigen.

Entgegen der Auffassung der Beklagten handelt es sich bei der von ihr eingesetzten Software nicht um eine rein innermotorische Maßnahme. Funktionen im Emissionskontrollsystem werden durch den Einsatz der Software verändert. Befindet sich das Fahrzeug im Prüfstand, wird der Abgasrückführungs-Modus 1 verwendet, in dem eine erhöhte Abgasrückführung mit niedrigem Stickoxidausstoß stattfindet. Dadurch werden mehr Stickoxide in den Motor zurückgeführt als im Abgasrückführungs-Modus 0, der im normalen Fahrbetrieb eingeschaltet ist. Durch den veränderten Modus wird erreicht, dass der Stickoxidausstoß, der das Emissionskontrollsystem erreicht, geringer ist als im normalen Fahrbetrieb. Stickoxide werden also der Messung entzogen. Dadurch

wird die Funktion des Emissionskontrollsystems verändert, da die dort ermittelten Messwerte nicht denen im normalen Fahrbetrieb entsprechen.

Unbehelflich ist auch die Argumentation der Beklagten, auf die Grenzwerte im tatsächlichen Fahrbetrieb komme es nicht an, da sich der Gesetzgeber dafür entschieden habe, die Grenzwerte unter Laborbedingungen zu erheben. Dieses Vorbringen könnte erheblich sein, wenn die unterschiedlichen Bedingungen des Fahrbetriebs alleiniger Faktor für die Unterschiede beim NO<sub>x</sub>-Ausstoß wären. Dies ist aber gerade nicht der Fall. Über die unterschiedlichen Bedingungen des Fahrbetriebs hinaus kommt – schon nach dem eigenen Vortrag der Beklagten – bei den betroffenen Fahrzeugen der – rechtswidrige – zusätzliche Faktor der verwendeten Software hinzu, der durch die Änderung des verwendeten Modus Einfluss auf den NO<sub>x</sub>-Ausstoß nimmt. Die Beklagte hat mit dem Einsatz der Software den Boden der rechtlich Erlaubten verlassen [OMISSIS].

2. Inwiefern daneben auch ein Verstoß gegen §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV vorliegt, denen Art. 18 Abs. 1, 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG zugrunde liegen, hängt von Erklärungsgehalt und Bedeutung einer Übereinstimmungsbescheinigung ab.

Nach Ansicht des OLG Braunschweig [OMISSIS] soll es nicht darauf ankommen, ob das konkrete Fahrzeug den rechtlichen Anforderungen entspricht, sondern nur darauf, dass die Bescheinigung vom richtigen Hersteller ausgestellt wird und dem genehmigten Typ zugeordnet wird, d.h. dass die Erklärung bestimmten formalen Anforderungen [Or. 6] entspricht, auch wenn sie inhaltlich falsch sein mag. Der Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung berühre deshalb die Gültigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung nicht.

Nach der Gegenansicht beinhaltet eine solche Bescheinigung dagegen zugleich die Erklärung, dass das Fahrzeug allen einschlägigen, in der Union geltenden Rechtsvorschriften genügt [OMISSIS], mit der Konsequenz, dass im Falle des Vorhandenseins einer unzulässigen Abschaltvorrichtung – wie hier – die Übereinstimmungsbescheinigung unrichtig und damit ungültig ist und damit ein Inverkehrbringen ohne gültige Bescheinigung vorliegt (Verstoß gegen § 27 Abs. 1 EG-FGV) sowie ein Verstoß gegen die Pflicht des Herstellers zur Erteilung einer gültigen Bescheinigung gemäß § 6 Abs. 1 EG-FGV [OMISSIS].

Dass der formalistische Ansatz unzutreffend ist und der Übereinstimmungsbescheinigung letztgenannten weiteren Erklärungsinhalt hat, ergibt sich schon aus der im Anhang der VO (EG) Nr. 385/2009 formulierten Zielstellung, wonach die Übereinstimmungsbescheinigung „eine Erklärung des Fahrzeugherstellers dar(stellt), in dem er dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimme.“

Dass mit einer materiellen Unrichtigkeit wegen des Einbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung die Ungültigkeit der Übereinstimmungserklärung einhergeht,

ist damit zwar noch nicht gesagt, doch spricht vorgenannte Funktionsbeschreibung zumal unter Beachtung europarechtlicher Auslegungsmaximen eher dafür als dagegen.

Die Beantwortung der Frage 1 ist daher entscheidungserheblich dafür, ob überhaupt ein Normverstoß seitens der Beklagten in diesem Kontext vorliegt als Grundlage für eine deliktische Haftung.

3. Das durch die Beklagte veranlasste Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, in das ein von ihr manipulierter Motor mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung eingebaut worden ist, unter bewusstem Verschweigen der gesetzwidrigen Softwareprogrammierung wie auch die damit einhergehende konkludente Täuschung der Genehmigungsbehörden und der Endkunden darüber, dass alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind und der Einsatz des Fahrzeugs im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist, zu dem Zweck der Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen unter gleichzeitiger Verschaffung eines Wettbewerbsvorteils auf Kosten der ahnungslosen Kunden stellt eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung dar (§ 826 BGB). [Or. 7]

Dass das streitgegenständliche Fahrzeug im vorliegenden Fall von einer juristisch selbständigen Konzerntochter hergestellt wurde, zu dem die Beklagte nur den Motor beigesteuert hat, spielt keine Rolle. Der Motor wurde mit Wissen und Willen der zuständigen Personen bei der Beklagten in das vom Kläger erworbene Fahrzeug eingebaut. Hierfür reicht ein genereller Vorsatz, ohne dass die zuständigen Personen den Einbau des Motors genau in das vom Kläger erworbene Fahrzeug im Einzelnen hätten wissen und wollen müssen. Die Zurechnung der Täuschung betreffend die Konzerntochter erfolgt dabei nach den Grundsätzen der mittelbaren Täterschaft (für alternativ anzunehmendes kollusives Zusammenwirken zwischen Hersteller und Zulieferer fehlt zureichender Vortrag). Die Verwendung des mangelhaften Motors durch die Konzerntochter und die Weiterveräußerung des Pkw an ahnungslose Kunden war nicht nur vorhersehbar, sondern geradezu Sinn und Zweck des Vorgehens der beteiligten Mitarbeiter der Beklagten. Die mit dem über das Vertriebsnetz erfolgte Inverkehrbringen des Fahrzeugs verbundene konkludente Täuschung wirkt auch betreffend den Autohändler fort, weil hinsichtlich derartiger Angaben der Fahrzeughändler lediglich das durch den Hersteller vermittelte Wissen weitergibt und der Käufer insoweit auf die Herstellerangaben sowie – wie im vorliegenden Fall – auf die Seriosität des Herstellers vertraut. Auch der Autoverkäufer ist insoweit Werkzeug der in mittelbarer Täterschaft handelnden Beklagten.

Durch das Handeln der Beklagten ist dem Kläger auch ein Schaden entstanden, der bereits im Abschluss des sonst nicht geschlossenen ungünstigen Kaufvertrages zu sehen ist [OMISSIS].

Auch die subjektiven Voraussetzungen des § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB sind erfüllt. Die hinreichend substantiierten Behauptungen des Klägers in diesem

Kontext hat die Beklagte mit Blick auf die sie treffende sekundäre Darlegungslast nicht wirksam bestritten.[OMISSIS]

### III.

Die deliktische Haftung nach § 826 BGB beschränkt sich von vorneherein auf Schäden, die in den Schutzbereich des verletzten Ge- oder Verbots fallen [OMISSIS]. Ersatzberechtigt ist nur, [Or. 8] wer unmittelbar sittenwidrig verletzt ist oder wer sittenwidrig als Dritter nicht nur als Reflex des unmittelbar Verletzten einen Schaden erleidet [OMISSIS].

#### 1. Insoweit gelten folgende Vorgaben:

Den Schutz des anderen in dem hier maßgeblichen Sinne bezweckt eine Norm, wenn sie zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Bei Ge- und Verboten müssen das geschützte Interesse, die Art seiner Verletzung und der Kreis der geschützten Personen hinreichend bestimmt sein. Es kommt nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zugunsten von Einzelpersonen intendiert hat. Dass die Rechtsnorm daneben oder sogar in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge hat, schadet nicht, solange der Schutz des Einzelnen nicht nur bloßer Reflex der Norm ist. Die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs muss zumindest im Rahmen des haftpflichtrechtlichen Gesamtsystems sinnvoll und tragbar erscheinen. Ob dies der Fall ist, ist durch umfassende Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs der Norm zu entscheiden [OMISSIS].

Zusätzlich ist zu beachten, dass eine Haftung nur für diejenigen äquivalenten und adäquaten Schadensfolgen besteht, die aus dem Bereich der Gefahren stammen, zu deren Abwendung die verletzte Norm erlassen wurde. Der geltend gemachte Schaden muss in einem inneren Zusammenhang mit der durch den Schädiger geschaffenen Gefahrenlage stehen; ein „äußerlicher“, gleichsam „zufälliger“ Zusammenhang genügt nicht. Insoweit ist eine wertende Betrachtung geboten. Hiernach sind Sinn und Tragweite der verletzten Norm zu untersuchen und zu klären, ob der geltend gemachte Schaden durch diese Norm verhütet werden sollte [OMISSIS].

#### 2. Die Frage, ob eine Haftung in Konstellationen wie der vorliegenden unter Schutzzweckgesichtspunkten zu korrigieren ist, wird kontrovers diskutiert und unterschiedlich beantwortet.

Knüpft man insoweit nicht unmittelbar an den – von der Beklagten initiierten – Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 bzw. §§ 6, 27 EG-FGV an, sondern begründet das sittenwidrige Handeln ausschließlich durch die mit dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs verbundene und fortwirkende Täuschung (gerade auch) des Endkunden, wird eine Korrektur unter Schutzgesichtspunkten nicht

geboten sein, weil der Getäuschte uneingeschränkt zu schützen ist und ihm alle **[Or. 9]** Schäden zu ersetzen sind, die ihm aus der Täuschung erwachsen sind **[OMISSIS]**. Hebt man dagegen maßgeblich auf das von der Beklagten veranlasste Inverkehrbringen unter Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ab, kommt es entscheidungserheblich darauf an, ob vorgenannten Vorschriften eine drittschützende Wirkung zukommt und der Erwerb eines Fahrzeugs durch einen Endkunden, in dem eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut ist und/oder der ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung in Verkehr gebracht worden ist, aus dem Bereich der Gefahren stammt, zu deren Abwendung die verletzte(n) Norm(en) erlassen wurde(n) **[OMISSIS]**.

Indes verbietet sich eine isolierte Betrachtung. Es handelt sich um letztlich untrennbare Aspekte eines einheitlichen Geschehens und Gesamtplans. So wie ein (massenhaftes) Inverkehrbringen der mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeuge zur Erreichung der intendierten Ziele ohne eine Täuschung der Genehmigungsbehörden und der Endkunden nicht möglich war, ist ein Betrug ohne Manipulation als Gegenstand der Täuschung nicht denkbar. Denn über die Frage der (Nicht-)Einhaltung der Abgasvorschriften hinaus hatte die Täuschung keinen weiteren Erklärungsgehalt. Den Kern des Vorwurfs der Sittenwidrigkeit bildet dabei und dementsprechend aus Sicht der Kammer die Verletzung der Abgasnormen. Eingedenk dessen lässt sich eine Haftung nach § 826 BGB nur dann begründen, wenn Zweck der Abgasnormen der nicht nur reflexartige Schutz des jeweiligen Endkunden war und dieser gerade auch vor dem geltend gemachten Schaden geschützt werden sollte.

3. Ob §§ 6, 27 EG-FGV (sofern überhaupt ein Verstoß hiergegen vorliegt, s. Vorfrage 1; bzw. Art. 18 Abs. 1, 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG) und/oder Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 drittschützenden Charakter haben, d.h. durch sie gerade auch die einzelnen Autokäufer in ihrer Dispositionsfreiheit und ihrem Vermögen geschützt werden sollen, und der Erwerb eines Fahrzeugs, in dem eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut ist, aus dem Bereich der Gefahren stammt, zu deren Abwendung die verletzte(n) Norm(en) erlassen wurde(n), ist bislang in der bundesdeutschen Judikatur höchst umstritten, während – soweit ersichtlich – eine Prüfung unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm weitgehend unterbleibt.

Das OLG Braunschweig **[OMISSIS]** etwa vertritt mit ausführlicher Begründung die Auffassung, dass vorgenannte Vorschriften nicht als Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB anzusehen sind, da sie nicht dazu dienen, das Vermögen des Erwerbers eines Kraftfahrzeugs zu schützen, sondern auf hohe Verkehrssicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz und rationelle Energienutzung abzielen. **[Or. 10]**

Dagegen wird angeführt, dass es unschädlich sei, wenn die verletzte Norm zwar in erster Linie dem Interesse der Allgemeinheit dienen soll, sofern der Individualschutz – wovon vorliegend auszugehen sei – kein bloßer Reflex, sondern dem Aufgabenbereich der Norm zuzuordnen sei **[OMISSIS]**. Für den

Bereich europarechtlicher Normen sei zudem zu beachten, dass zwecks effektiver Umsetzung des Europarechts Schadensersatzansprüche auch dort zuzuerkennen seien, wo die verletzten Normen keinen individualisierten Schutzzweck verfolgten [OMISSIS]. Außerdem ergebe sich der Individualschutz auch aus der bereits oben (II.2.) erwähnten Funktionsbeschreibung im Anhang der VO (EG) Nr. 385/2009 [OMISSIS].

Welche Auslegung zumal mit Blick auf eine ausreichende Umsetzung der Art. 18 Abs. 1, 26 Abs. 1, 46 der Richtlinie 2007/46/EG, unter Beachtung europarechtlicher Maximen und vorgenommen im Lichte der Charta der Grundrechte der EU zutreffend ist, vermag die Kammer nicht abzuschätzen, zumal die beidseits angeführten Argumente durchaus beachtlich, in bestimmten Punkten aber ambivalent sind. Insoweit wird der angerufene Gerichtshof gebeten, eine verbindliche Auslegung vorzunehmen.

#### IV.

Die Entscheidungserheblichkeit der Fragen 1, 1a und 2 entfällt nicht deshalb, weil die Klage schon deshalb erfolgreich ist, weil der Kläger einen Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB hat. Denn dies ist nicht der Fall.

Abgesehen von sich auch hier aufdrängenden Schutzzwecküberlegungen fehlt es an zureichendem Vortrag betreffend die Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen für einen solchen Anspruch.

Bei § 263 StGB handelt es sich um eine Strafrechtsnorm, die ein konkretes Handeln oder Unterlassen einer bestimmten natürlichen Person inkriminiert. Gegen eine juristische Person kann ein Strafvorwurf nicht erhoben werden. Entsprechend hätte der Kläger substantiiert insbesondere vortragen müssen, welches Vorstandsmitglied, welcher Repräsentant oder welcher Verrichtungsgehilfe wann und wo welche konkrete Täuschung begangen oder wem gegenüber angeordnet haben soll. Dass er dazu mangels Einblick in die Abläufe im Hause der Beklagten nicht in der Lage ist, ist an dieser Stelle unerheblich. Anders als im Bereich des § 826 BGB, wo es um einen zivilrechtlichen Vorwurf geht, kommen einem Kläger, der strafrechtliche Vorwürfe gegen Mitarbeiter [Or. 11] einer juristischen Person erhebt und hierauf deren zivilrechtliche Haftung stützt, die Grundsätze der sekundären Darlegungslast (vgl. III.3.) nicht zugute.

#### V.

Der Kläger hat im Falle der Beantwortung der Fragen 1, 1a und/oder 2 Anspruch darauf, so gestellt zu werden, wie er stünde, wenn er den Vertrag über den gegenständlichen Pkw nicht geschlossen hätte. Er kann Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges verlangen.

Nachdem der Kläger vorliegend das von ihm erworbene Fahrzeug seit dem Kauf über Jahre genutzt hat und weiterhin nutzt, stellt sich aber die weitere

-

entscheidungerhebliche Frage, ob er unter dem Gesichtspunkt der Vorteilsausgleichung zur Nutzungsentschädigung verpflichtet ist.

Das Schadensrecht in Deutschland ist von dem Gedanken geprägt, dass nur ein Schadensausgleich stattfindet und sich ein Geschädigter durch den Schaden nicht bereichern darf. Die Bestrafung und Abschreckung sind demgegenüber keine Ziele des deutschen Zivilrechts. Demgemäß findet u.a. eine Vorteilsausgleichung statt. Danach sind Vorteile bei der Berechnung des Schadens zu berücksichtigen, soweit ein haftungsbegründendes Ereignis zu adäquat kausalen Vorteilen für den Geschädigten geführt hat und deren Anrechnung nach Sinn und Zweck der Schadensersatzpflicht entspricht, d.h. den Geschädigten nicht unzumutbar belastet und den Schädiger nicht unbillig entlastet [OMISSIS].

Ob – insbesondere im Falle einer Haftung nach § 826 BGB – in Fallkonstellationen wie der vorliegenden eine Vorteilsausgleichung stattfindet, ist heftig umstritten.

Erhoben gegen eine Vorteilsausgleichung wird der Einwand, der Vorwurf der arglistigen Herbeiführung des Kaufvertrages widerspreche der Anrechnung des Nutzungsvorteils, weil die klagende Partei das Fahrzeug nicht habe mieten, sondern kaufen wollen. Auch dürfe der wegen Arglist haftende Hersteller die Wertschöpfung des inkriminierten Warenabsatzes nicht doch noch im Wege der Schadensberechnung zeitweilig realisieren. Denn dies würde dazu führen, dass die Haftung für ihn rein wirtschaftlich nahezu keinen Unterschied mache. Es würde die Präventivfunktion des Deliktsrechts verfehlt [OMISSIS]. Auch verbiete eine wirksame Durchsetzung des Unionsrechts die Vergütung der Nutzungen [OMISSIS].

Demgegenüber verweist etwa das OLG Koblenz[OMISSIS] darauf, dass eine [Or. 12] Vorteilsausgleichung nicht unbillig sei, weil eine Nutzung erfolgt und auf diese Weise ein geldwerter Vorteil erlangt worden sei und der Verweigerung keine kompensierende Wirkung zukomme. Die Anrechnung der gezogenen Nutzungen führe nicht zu einer unbilligen Entlastung des Schädigers. Es sei nicht Aufgabe des Schadensrechts das Verhalten des Schädigers in einer über die faktische Rückabwicklung des Vertrages hinausgehenden Weise zu sanktionieren. Der von dem Kläger gezogene Nutzungsvorteil sei keiner, der ohne das schädigende Ereignis bei diesem verblieben wäre. Denn auch ohne das schädigende Ereignis hätte der Kläger ein Kraftfahrzeug geführt und somit die daraus resultierenden Nutzungsvorteile für sich in Anspruch genommen. In diesem Punkt stehe er durch das Verhalten der Beklagten nicht schlechter da.

Die Kammer neigt dazu, eine Anrechnung der Nutzungen vorzunehmen, vermag aber nicht abschätzen, ob sich dies unter europarechtlichen Gesichtspunkten ganz oder teilweise verbietet.

[OMISSIS]