


**Gericht:** OLG Frankfurt 13. Zivilsenat  
**Entscheidungsdatum:** 18.11.2019  
**Aktenzeichen:** 13 U 253/18  
**ECLI:** ECLI:DE:OLGHE:2019:1118.13U253.18.00  
**Dokumenttyp:** Urteil  
**Quelle:**   
**Normen:** § 442 BGB, § 437 Nr 2 BGB, § 346 BGB, § 347 BGB, § 5 Abs 1 FZV

---

**VW-Diesel-Skandal: Keine Gewährleistungsansprüche gegen Verkäufer eines Dieselfahrzeugs mit unzulässiger Abschalt-einrichtung, wenn Mangel durch Software-Update behoben**

**Leitsatz**

1. Dem Käufer eines vom VW-Diesel-Skandal betroffenen Fahrzeugs stehen gegen den Verkäufer keine Gewährleistungsansprüche zu, wenn die durch die unzulässige Abschalt-einrichtung hervorgerufene Gefahr der Betriebsuntersagung durch ein vom Kraftfahrt-Bundesamt bestätigtes Software-Update, das die Abschalt-einrichtung löscht, entfällt.
2. Sofern der insoweit darlegungs- und beweisbelastete Käufer behauptet, durch das Software-Update seien neue Mängel aufgetreten, reicht der Vortrag von Vermutungen und vagen Befürchtungen nicht aus.

**Verfahrensgang**

vorgehend LG Darmstadt, 25. Oktober 2018, 1 O 260/17, Urteil  
nachgehend BGH Karlsruhe, VIII ZR 342/19, Nichtzulassungsbeschwerde

**Tenor**

Die Berufung des Klägers gegen das am 25.10.2018 verkündete Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Darmstadt wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

Dieses Urteil und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger darf die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 115 % des auf Grund der Urteile vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 115 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leisten.

Die Revision wird nicht zugelassen.

**Gründe**

I.

Der Kläger verlangt von der Beklagten zu 1) die Rückabwicklung eines Kaufvertrages über einen Gebrauchtwagen, der vom sog. Diesel-Abgasskandal betroffen ist. Die Beklagte zu 2) nimmt er als Herstellerin des in dem Fahrzeug verbauten Motors in Anspruch.

Der Kläger bestellte bei der Beklagten zu 1) - einer Audi-Vertragshändlerin - am 17.11.2016 einen gebrauchten Audi Typ1 ... mit einem Dieselmotor des Typs EA 189, welcher von der Beklagten zu 2) hergestellt worden war. Die Erstzulassung des Fahrzeuges erfolgte am 9.7.2013. Am 24.11.2016 wurde der Wagen an den Kläger gegen Zahlung von 26.000,- € übergeben.

Am 22.9.2015 - mithin rund vierzehn Monate vor dem streitgegenständlichen Kauf - hatte die Beklagte zu 2) eine Ad-hoc-Mitteilung gemäß § 15 WpHG mit folgendem Inhalt veröffentlicht:

„Volkswagen treibt die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Diesel-Motoren mit Hochdruck voran. [...] Weitere bisherige interne Prüfungen haben ergeben, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns vorhanden ist. [...] Auffällig sind Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen. Ausschließlich bei diesem Motortyp wurde eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt. Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen. [...]“.

Am selben Tag informierte der Vorstandsvorsitzende der Beklagten zu 2) hierüber in einer Pressekonferenz.

Anfang Oktober 2015 informierte die Beklagte zu 2) ihr Händlernetz über die Softwareproblematik und wies die Händler an, alle Gebrauchtwagenkäufer über das Vorhandensein der Umschaltlogik aufzuklären (vgl. Anlage K 4, Bl. 24 d.A.). Sie richtete außerdem auf ihrer Homepage eine Internetseite ein, auf der jeder durch Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer überprüfen kann, ob das betreffende Fahrzeug vom Abgasskandal betroffen ist. Hierüber informierte die Beklagte zu 2) in einer Pressemitteilung vom 2.10.2015. Über die Internetseite wurde außerdem in zahlreichen Medien öffentlich berichtet. Der gesamte Abgasskandal war darüber hinaus ab September 2015 Gegenstand einer ausführlichen und umfangreichen Medienberichterstattung.

Nachdem von Kraftfahrt-Bundesamt am 20.12.2016 ein Software-Update freigegeben und der Kläger hierüber im Januar 2017 informiert worden war, ließ er an seinem Fahrzeug das Update im Februar 2017 durchführen.

Mit Schreiben vom 22.9.2017 forderte der Kläger die Beklagte zu 1) auf, seine Gewährleistungsansprüche dem Grunde nach anzuerkennen, was diese ablehnte.

Mit der Klage hat der Kläger die Anfechtung des Kaufvertrages wegen arglistiger Täuschung sowie hilfsweise den Rücktritt erklärt. Er begehrt in der Hauptsache die Rückabwicklung des Kaufvertrages von der Beklagten zu 1). Gegen die Beklagte zu 2) als Herstellerin des Motors macht der Kläger deliktische Ansprüche geltend.

Der Kläger hat die Ansicht vertreten, der streitgegenständliche Wagen sei mangelhaft. Aus dem Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 11.12.2015 ergebe sich, dass der Wagen mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet war. Das Fahrzeug halte auch die in der VO (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Richtwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht ein. Es sei unerheblich, dass ein Software-Update aufgespielt worden sei. Er habe es zwangsweise aufspielen lassen, weil er eine Stilllegung des Wagens habe verhindern wollen. Eine Anerkennung der Nachbesserung sei damit nicht erfolgt. Außerdem würden sich nach dem Aufspielen des Software-Updates neue Mängel ergeben, wie z.B. Leistungseinbußen, eine geringere Lebensdauer, Verrußung des Partikelfilters etc.

Seine deliktischen Ansprüche gegen die Beklagte zu 2) gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB und § 826 BGB seien berechtigt auf Grund der Täuschung durch Aufspielen der sog. Manipulationssoftware und der damit einhergehenden Irrtumserregung über die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte für die Schadstoffklasse Euro 5. Der Beklagten zu 2) sei wegen der Täuschung auch eine sittenwidrige Schädigung vorzuwerfen. Diese lasse sich durch das Software-Update nicht mehr beseitigen.

Die Beklagten haben gemeint, der Wagen sei mangelfrei, jedenfalls stelle aber das Aufspielen des vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegebenen Software-Updates eine geeignete und erfolgreiche Maßnahme der Nachbesserung dar. Der Kläger sei bei der Bestellung von der Beklagten zu 1) darauf hingewiesen worden, dass der Audi Typ1 einen EA 189 Motor habe und ein Software-Update noch aufzuspielen sei.

Eine deliktische Haftung der Beklagten zu 2) scheitere bereits am Fehlen einer Täuschungshandlung. Jedenfalls könne insoweit keine Zurechnung auf die Organe der Beklagten zu 2) erfolgen. Ein Schaden sei dem Kläger nicht entstanden. Der Wagen sei uneingeschränkt einsatzfähig. Der pauschale Vortrag eines Wertverlustes sei unzutreffend.

Bezüglich des weiteren Sach- und Streitstandes und der Anträge der Parteien in erster Instanz wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils (Bl. 865 ff. d.A.) verwiesen, mit dem das Landgericht - nach persönlicher Anhörung des Klägers in der mündlichen Verhandlung vom 3.9.2018 - die Klage insgesamt abgewiesen hat. Wegen der Begründung wird auf die Entscheidungsgründe verwiesen.

Hiergegen richtet sich die zulässige Berufung des Klägers, mit der er sein Klagebegehren - unter Zugrundelegung einer aktuellen Kilometerleistung von 127.015 am Tag der mündlichen Verhandlung vor dem Senat - weiterverfolgt.

Der Kläger trägt vor:

Das Landgericht habe zu Unrecht Gewährleistungsansprüche wegen § 442 BGB und deliktische Ansprüche mangels Täuschung ausgeschlossen. Das Landgericht übersehe den Vortrag aus seiner Replik vom 21.6.2018, in welcher er vorgetragen habe, dass der Verkäufer A (auch: A) auf Nachfrage verneint habe, dass das streitgegenständliche Fahrzeug vom Dieselskandal betroffen sei. Es handele sich daher nicht um eine neu aufgestellte Behauptung des Klägers. Zudem sei für die Kenntnis gemäß § 442 BGB die Beklagte zu 1) beweisbelastet. Das Landgericht übersehe weiter, dass die arglistige Täuschung der Beklagten zu 2) der Beklagten zu 1) zuzurechnen sei. Deliktische Ansprüche habe das Landgericht gegen die Beklagte zu 2) zu Unrecht verneint. Stoffgleichheit sei

gegeben. Es liege auch ein eigennütziger Betrug vor, da die Beklagte zu 2) von der guten Fungibilität gebrauchter Fahrzeuge profitiere.

Der weiteren Einzelheiten wegen wird auf den Inhalt der Berufungsbegründungsschrift und der weiteren Schriftsätze Bezug genommen.

Der Kläger beantragt sinngemäß,

das Urteil des Landgerichts Darmstadt vom 25.10.2018 aufzuheben und den Rechtsstreit an das Landgericht Darmstadt zurückzuverweisen;

hilfsweise das angefochtene Urteil wie folgt abzuändern:

1. Die Beklagte zu 1) wird verurteilt, an den Kläger 26.000,- € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Pkw Audi Typ1 ... und Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 3.296,47 €.
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, dem Kläger Schadenersatz zu zahlen für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagte zu 2) das Fahrzeugs Audi Typ1 ... mit der FIN ... dahingehend beeinflusst hat, dass dieses hinsichtlich der Abgasstoffmenge im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte zu 1) mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1. genannten Pkw im Annahmeverzug befindet.
4. Die Beklagtenparteien werden jeweils getrennt - nicht gesamtschuldnerisch - verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von jeweils 2.077,74 € freizustellen.

Die Beklagten beantragen,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagten verteidigen unter Vertiefung und Ergänzung ihres erstinstanzlichen Vorbringens das angefochtene Urteil.

Die Beklagte zu 1) trägt vor:

Der in Streit stehende Fall unterscheidet sich fundamental von anderen Dieselfällen, da der Kläger bei Vertragsschluss von der Dieseldiagnostik gewusst habe, auch von der Betroffenheit der Audi-Modelle. Ihr Mitarbeiter A habe den Kläger bei dem Verkaufsgespräch auch über die Notwendigkeit eines Updates informiert. Der Kläger habe für seine Behauptung, dass er getäuscht worden sei, nur seine Parteivernehmung angeboten. Einer solchen Vernehmung habe sie aber im Schriftsatz vom 23.8.2018 umgehend widersprochen. Weitere Beweismittel habe der Kläger, der für eine Täuschung beweibelastet sei, nicht angeboten, selbst im nachgelassenen Schriftsatz vom 24.9.2019 nicht.

Die Beklagte zu 2) trägt vor:

Der Hauptantrag sei bereits unzulässig, da der Kläger für eine Zurückverweisung an das Landgericht keinerlei Gründe nenne. Jedenfalls sei die Berufung unbegründet. Das Landgericht habe rechtsfehlerfrei deliktische Ansprüche gegen die Beklagte zu 2) abgewiesen. Es liege keine Täuschungshandlung vor, da der Kläger zum Zeitpunkt des Erwerbs des streitgegenständlichen Fahrzeugs Kenntnis vom Dieselskandal gehabt habe. In ihrer Ad-hoc-Mitteilung vom 22.9.2015 sei auch darauf hingewiesen worden, dass Fahrzeuge des gesamten VW-Konzerns betroffen seien.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Beklagten wird auf den Inhalt der Berufungserwiderung und der weiteren Schriftsätze Bezug genommen.

## II.

Die Berufung des Klägers ist zulässig, sie ist insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden. Sie hat in der Sache jedoch keinen Erfolg.

Die vom Kläger in erster Linie beantragte Aufhebung des angefochtenen Urteils und Zurückverweisung des Rechtsstreits an das Landgericht nach § 538 Abs. 2 ZPO kommt bereits deshalb nicht in Betracht, weil die Sache ohne weitere Verhandlung spruchreif ist (vgl. Zöller/Heßler, ZPO 32. A., § 538 Rn 6). Das Landgericht hat jedenfalls im Ergebnis zutreffend Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte zu 1) (dazu nachfolgend A.) und die Beklagte zu 2) (dazu nachfolgend B.) verneint.

A. Der Kläger kann von der Beklagten zu 1) die mit dem Antrag zu 1. verlangte Zahlung von 26.000,- € Zug um Zug gegen Übereignung des streitbefangenen Pkw und Zahlung einer Nutzungsentschädigung nicht verlangen. In der Folge kann der Kläger damit auch nicht die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten zu 1) oder vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten von dieser verlangen (Anträge zu 3. und 4.).

Gewährleistungsansprüche des Klägers gegen die Beklagte zu 1) nach § 437 Nr. 2, 346, 347 BGB scheitern bereits deshalb, weil nicht ersichtlich ist, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nach dem durchgeführten Software-Update im Februar 2017 noch einen Mangel im Sinne von § 434 BGB aufweist.

Das streitbefangene Fahrzeug war bei der Übergabe an den Kläger mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet, die den Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduzierte. Für den Kläger bestand deshalb die Gefahr einer Betriebsuntersagung nach § 5 Abs. 1 FZV durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde, so dass es an der Eignung des Wagens für die Nutzung im Straßenverkehr fehlte. Dies gilt auch dann, wenn das Fahrzeug ohne die Abschaltvorrichtung die EU5-Grenzwerte eingehalten haben sollte, da allein die Tatsache, dass mit der Abschaltvorrichtung eine Software installiert wurde, die die Prüfstandsituation erkennt und über eine spezielle Programmierung der Motorsteuerung dafür sorgt, dass der Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand gegenüber dem realen Fahrbetrieb reduziert wird, die Mangelhaftigkeit des Fahrzeuges begründet. Der Bundesgerichtshof hat in seinem Beschluss vom 8.1.2019, VIII ZR 225/17 in einer vorläufigen Einschätzung zum Abgasskandal festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit unzulässiger Abschaltvorrichtung vom Vorliegen eines Sachmangels im Sinne von § 434 Abs. 1 BGB auszugehen ist. Durch die Installation der gesetzwidrigen Manipulationssoftware, die die korrekte Messung der Stickoxidemissionen verhindere und im Prüfbetrieb niedrigere Ausstoßmengen vorspiegeln, liege eine Abweichung von der bei vergleichbaren Fahrzeugen übli-

chen Beschaffenheit vor. Dieser Ansicht sind - soweit ersichtlich - alle mit Parallelsachen befassten Oberlandesgerichte gefolgt (vgl. etwa OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017, 18 U 112/17; OLG München, Beschluss vom 23.3.2017, 3 U 4316/16; OLG Hamm, Beschluss vom 21.6.2016, 28 W 14/16, Rn 28, juris; OLG Celle, Beschluss vom 30.6.2016, 7 W 26/16).

Auf dieser Grundlage ist davon auszugehen sein, dass der streitgegenständliche Wagen zum Zeitpunkt der Übergabe mangelhaft war. Jedoch kann letztlich die Frage der Mangelhaftigkeit zum Übergabezeitpunkt dahinstehen, da noch im Februar 2017 - somit sieben Monate vor der Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen gegenüber der Beklagten zu 1) - bei dem streitbefangenen Wagen ein Software-Update aufgespielt wurde, durch das die unzulässige Abschaltvorrichtung gelöscht wurde.

Der Kläger hat erstmals mit seinem Schreiben vom 22.9.2017 gegenüber der Beklagten zu 1) Gewährleistungsansprüche wegen Sachmangels geltend gemacht. Zu diesem Zeitpunkt war die Mangelhaftigkeit des streitgegenständlichen Fahrzeug durch das Software-Update im Rahmen einer Nachbesserung aber bereits beseitigt worden. Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte die Freigabe der Software-Aktualisierung mit Bescheid vom 20.12.2016 erteilt.

Das Software-Update war auch geeignet, die Gefahr einer Betriebsuntersagung und damit den Sachmangel zu beseitigen (ebenso OLG Saarbrücken, Urteil vom 28.8.2019, 2 U 92/18, juris; KG Berlin Beschluss vom 30.4.2019 in MDR 2019, 86; OLG Celle, Beschluss vom 1.7.2019, 7 U 33/19, juris).

Wie sich aus dem Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 20.12.2016 ergibt, ist nach dem Aufspielen des Software-Updates die Gefahr der Betriebsuntersagung entfallen, weil durch die Änderungen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs hergestellt wurde. Gleichzeitig wurde festgehalten, dass nach dem Software-Update keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen mehr vorliegen. Im Hinblick darauf ist durch diese Nachbesserung - unabhängig von der Frage der Bindungswirkung des Bescheides vom 20.12.2016 gegenüber dem Kläger und seiner inhaltlichen Richtigkeit - ein Widerruf der EG-Typengenehmigung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und eine darauf fußende Betriebsuntersagung für das streitgegenständliche Fahrzeug objektiv nicht mehr zu befürchten.

Soweit der Kläger erstinstanzlich behauptet hat, dass nach dem Aufspielen des Software-Update neue Mängel aufgetreten seien - nämlich Leistungseinbußen, eine Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs, eine geringere Lebensdauer, eine Verrußung des Partikelfilters sowie eine Belastung des Abgasrückführungssystems und anderer Verschleißteile - hat er dies im Berufungsverfahren nicht mehr ausdrücklich geltend gemacht, weshalb es einer Auseinandersetzung mit diesen Einwänden im Berufungsverfahren nicht bedarf.

Sofern der Kläger an seinem erstinstanzlichen Vortrag gleichwohl hat festhalten wollen, könnte auch dies nicht zu einem Erfolg der Berufung führen. Bei den Ausführungen des Klägers zu den angeblichen nachteiligen Auswirkungen des Software-Updates auf das streitbefangene Fahrzeug handelt es sich lediglich um Vermutungen und vage Befürchtungen. Die hypothetische Möglichkeit aber, dass auch nach der Nachbesserung Mängel verbleiben oder neue Mängel entstehen, sind nicht ausreichend (OLG Saarbrücken, Urteil vom 28.8.2019, 2 U 92/18, juris; OLG Dresden, Urteil vom 1.3.2018, 10 U 1561/17, juris). Eine Beweisaufnahme über die diesbezüglichen Behauptungen des darlegungs- und beweisbelasteten Klägers (vgl. hierzu OLG Dresden, a.a.O.) würde einer unzulässigen Aus-

forschung gleichkommen. Dass die befürchteten Mängel an dem streitbefangenen Fahrzeug aufgetreten sind, behauptet im Übrigen auch der Kläger nicht.

Entsprechendes gilt für die Behauptung des Klägers, durch den Abgasskandal sei eine Wertminderung (merkantiler Minderwert) des streitbefangenen Fahrzeugs eingetreten. Es sind keine konkreten Anhaltspunkte vorgetragen oder ersichtlich, die darauf hindeuten würden, dass Dieselfahrzeuge, bei denen eine unzulässige Abschaltvorrichtung durch ein Software-Update entfernt wurde, aus diesem Grund einen geringeren Wiederverkaufswert haben (ebenso OLG Saarbrücken, Urteil vom 28.8.2019, 2 U 92/18, juris; OLG Dresden, Urteil vom 1.3.2018, 10 U 1561/17, juris).

Soweit sich der Kläger darauf beruft, er habe das Software-Update unter dem Eindruck einer sonst drohenden Betriebsuntersagung "zwangsweise" aufspielen lassen, ist dies im Hinblick auf die geltend gemachten Gewährleistungsansprüche ohne Bedeutung. Der Kläger befand sich damit in der vergleichbaren Situation eines Käufers, der wegen eines Sachmangels, der zur technischen Funktionsunfähigkeit des Wagens geführt hat, eine Nachbesserung vornehmen lässt, um das Fahrzeug anschließend wieder nutzen zu können. Obwohl es hierauf nicht ankommt, ist vor diesem Hintergrund nicht erkennbar, dass sich der Kläger in einer außerordentlichen Zwangslage befunden haben soll (so auch KG Berlin, Beschluss vom 30.4.2019, 21 U 49/18, juris).

Soweit das Landgericht Gewährleistungsansprüche gegen die Beklagte zu 1) mit der Begründung abgewiesen hat, dass bei Gefahrübergang der Dieselskandal bereits „in aller Munde“ gewesen sei - insbesondere über die Betroffenheit der Fahrzeugreihe Audi Typ1 in den Medien berichtet worden war - und daher Gewährleistungsansprüche wegen Kenntnis oder grob fahrlässiger Unkenntnis des Klägers von der Mangelhaftigkeit nach § 442 Abs. 1 BGB ausgeschlossen seien, kommt es wegen der Nachbesserung durch das Software-Update auf die Kenntnis des Klägers nicht mehr an. Die vom Kläger mit der Berufung gegen die Argumentation des Landgerichts erhobenen Einwände bezüglich seiner Kenntnis können daher dahinstehen.

Bereicherungsrechtliche Ansprüche gemäß § 812 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 i.V.m. § 123 BGB gegen die Beklagte zu 1) hat das Landgericht ebenfalls zutreffend verneint. Ein arglistiges Verhalten der Beklagten zu 2) als Herstellerin des Motors kann der Beklagten zu 1) als Audi-Vertragshändlerin nicht zugerechnet werden. Soweit der Kläger auf Entscheidungen des LG Köln (32 O 219/16) und LG Ingolstadt (33 O 157/16) abstellt, kann deren Begründung nicht überzeugen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist der Vorlieferant des Verkäufers nicht dessen Gehilfe bei der Erfüllung der Verkäuferpflichten gegenüber den Käufern. Ebenso ist auch der Hersteller der Kaufsache nicht Erfüllungsgehilfe des Händlers, der die Sache an Kunden verkauft (BGH, Urteil 15.7.2008 in BGHZ 177, 224; BGH, Urteil 19.6.2009 in BGHZ 181, 317; BGH, Urteil vom 2.4.2014 in BGHZ 200, 337). Die Oberlandesgerichte sind dieser Rechtsprechung auch in den Diesel-Fällen gefolgt. So hat sich das OLG Köln in seiner Entscheidung vom 4.6.2018, 16 U 173/17 gegen eine Zurechnung ausgesprochen. Eine Zurechnung - so die zutreffende Begründung - sei bereits deshalb nicht möglich, weil der Hersteller gegenüber dem Käufer regelmäßig nicht Erfüllungsgehilfe des Verkäufers ist. Der Hersteller sei am Abschluss des Kaufvertrages nicht beteiligt (vgl. auch OLG Celle, Beschluss vom 30.6.2016, 7 W 26/16, juris; OLG München, Urteil vom 3.7.2017, 21 U 4818/16, juris). Der Senat schließt sich dieser Rechtsansicht an. Eine Zurechnung kann im vorliegenden Fall nicht erfolgen,

weil die Beklagte zu 2) nicht einmal Herstellerin des kompletten Wagens, sondern nur eines Teils des Fahrzeuges war.

Der Einwand des Klägers, die Beklagte zu 2) habe auch über das On-Board-Diagnosesystem (OBD) getäuscht, und auch diese arglistige Täuschung sei der Beklagten zu 1) zuzurechnen, verfährt aus den vorgenannten Gründen ebenfalls nicht.

Soweit das Landgericht ein eigenes arglistiges Verhalten der Beklagten zu 1) - und damit hierauf gestützte Ansprüche des Klägers - verneint hat, begegnet auch dies keinen Bedenken.

Das Landgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass der Kläger für den Verlauf des Verkaufsgesprächs und die Behauptung, der Verkäufer A habe verneint, dass der streitgegenständliche Wagen von dem Dieselskandal betroffen sei und einen AdBlue-Tank besitze, keinen (zulässigen) Beweis angeboten hat. Das Landgericht hat diese Fragestellung ausführlich im Rahmen der Gewährleistungsansprüche im Zusammenhang mit der Kenntnis des Klägers nach § 442 BGB geprüft und mit gleicher Argumentation bereicherungsrechtliche Ansprüche verneint.

Der Einwand des Klägers, das Landgericht habe sein Vorbringen in der Replik vom 21.6.2018 übersehen, kann nicht zum Erfolg der Berufung führen. Zwar hat der Kläger in seiner Replik (Bl. 356 d.A.) seine Parteivernehmung für die Behauptung angeboten, der Verkäufer habe ihm mitgeteilt, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nicht von dem Abgasskandal betroffen sei. Dieser Vortrag erfolgte, nachdem zuvor die Beklagte zu 1) in ihrer Klageerwiderung vorgetragen hatte, dass der Kläger bei seiner verbindlichen Bestellung am 17.11.2016 darauf hingewiesen worden sei, dass der Audi mit einem EA-189-Motor ausgestattet ist und ein Software-Update aufgespielt werden müsse. Für diese Behauptung hat die Beklagte zu 1) ihrerseits den Zeugen A zum Beweis benannt. Der Kläger hat erstinstanzlich allein seine eigene Parteivernehmung angeboten. Die Voraussetzungen für eine Parteivernehmung des Klägers gemäß §§ 447, 448 ZPO lagen indes nicht vor, weil die Beklagte zu 1) widersprochen hat. Auch aus der vom Landgericht gemäß § 141 ZPO durchgeführten informatorischen Anhörung des Klägers in der Verhandlung vom 3.9.2018, bei welcher der Kläger von einem Hinweis des Verkäufers A auf einen AdBlue-Tank im streitgegenständlichen Wagen gesprochen hat, ergaben sich keine Anhaltspunkte für eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass die Behauptung des Klägers zutrifft, ihm sei gesagt worden, der Audi Typ1 sei nicht vom Abgasskandal betroffen, wie dies eine Parteivernehmung von Amts wegen nach § 448 ZPO vorausgesetzt hätte. Zudem waren nicht alle vorrangigen Beweismittel ausgeschöpft, denn der Kläger hätte bereits erstinstanzlich seinen Sohn - B - und den Verkäufer A als Zeugen anbieten können. Danach ist der Kläger, der darlegungs- und beweisbelastet ist für Ansprüche nach §§ 812, 123 BGB und für die Behauptung, die Beklagte zu 1) habe ihm beim Vertragsabschluss arglistig getäuscht, beweispflichtig geblieben.

Soweit der Kläger erstmals in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat am 21.8.2019 seinen Sohn B und den Verkäufer A als Zeugen für die Behauptung benannt hat, bei dem Verkaufsgespräch sei erklärt worden sei, dass der streitgegenständliche Audi nicht vom Dieselskandal betroffen ist, können diese neuen Angriffsmittel gemäß § 531 Abs. 2 ZPO nicht mehr zugelassen werden. Die Beklagte zu 1) hat die Behauptungen des Klägers weiter bestritten. Die Voraussetzungen von § 531 Abs. 2 ZPO, unter denen die Zulassung neuer Angriffsmittel im Berufungsverfahren ausnahmsweise gerechtfertigt sein kann, liegen nicht vor. Wie in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat ausführlich erörtert,



muss sich der Kläger vielmehr vorwerfen lassen, dass die Nichtbenennung dieser beiden Zeugen im ersten Rechtszug auf Nachlässigkeit beruht.

B. Eine Haftung der Beklagten zu 2) kommt ebenfalls nicht in Betracht, weshalb dem Kläger auch die mit dem Antrag zu 2. begehrte Feststellung oder die mit dem Antrag zu 4. verlangten Rechtsanwaltskosten nicht zustehen.

Die Frage nach einem berechtigten Feststellungsinteresse bezüglich des Antrages zu Ziffer 2 kann dabei offen bleiben, da jedenfalls Schadenersatzansprüche nicht gegeben sind. Das in § 256 ZPO geforderte rechtliche Interesse ist keine Prozessvoraussetzung, bei deren Fehlen dem Gericht eine Sachprüfung und ein Sachurteil überhaupt verwehrt ist. Vielmehr stellt das Feststellungsinteresse nur für ein stattgebendes Urteil eine echte Prozessvoraussetzung dar (BGH, Urteil vom 10.10.2017, XI ZR 456/16, juris Rn 16; BAG, Urteil vom 12.2.2003, 10 AZR 299/02, juris Rn 47). Ist die Klage bereits in der Sache abweisungsreif, kommt eine Abweisung durch Prozessurteil wegen fehlenden Feststellungsinteresses aus Gründen der Prozessökonomie regelmäßig - und so auch hier - nicht in Betracht (OLG Dresden, Urteil 23.11.2011, 13 U 1137/11, juris Rn 17; Zöller/Greger, ZPO, 32. A. 2018, § 256 Rn 7; MüKoZPO/Becker-Eberhard, 5. A. 2016, § 256 Rn 38; Musielak/Voit/Foerste, 16. A. 2019, § 256 Rn 7).

Soweit der Kläger unter Verweis auf seinen erstinstanzlichen Vortrag weiterhin Ansprüche nach § 311, 241 Abs. 2 BGB gegen die Beklagte zu 2) geltend macht, kann auf die zutreffende Begründung des Landgerichts verwiesen werden, mit welcher sich der Kläger entgegen § 520 Abs. 3 Ziffer 2 ZPO inhaltlich nicht auseinandersetzt.

Der Kläger hat auch keinen Anspruch auf Schadenersatz gegenüber der Beklagten zu 2) gemäß § 826, § 31 BGB, wie vom Landgericht zutreffend entschieden.

Wie schon unter A. ausgeführt, ist vorliegend zwar davon auszugehen, dass in dem streitgegenständlichen Pkw vor dem Aufspielen des Software-Updates eine unzulässige Abschaltvorrichtung installiert war (vgl. BGH, Beschluss vom 8.1.2019, VIII ZR 225/17, juris). Das massenhafte Inverkehrbringen von Fahrzeugen unter bewusster Verwendung eines Motors mit unzulässiger Abschaltvorrichtung aus Gründen der Kostensenkung und Gewinnmaximierung ist auch grundsätzlich geeignet, den Vorwurf der sittenwidrigen Schädigung zu rechtfertigen (vgl. OLG Frankfurt am Main, Beschluss vom 25.9.2019, 17 U 45/19, juris Rn 3 ff.; OLG Hamm, Urteil vom 10.9.2019, 13 U 149/18, juris Rn 50 ff.; OLG Stuttgart, Urteil vom 30.7.2019, 10 U 134/19, juris Rn 79 f.; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019, 13 U 142/18, juris Rn 5 ff.; OLG Köln, Beschluss vom 3.1.2019, 18 U 70/18, juris Rn 21 ff.; aA OLG Braunschweig, Urteil vom 19.2.2019, 7 U 134/17, juris Rn 186 ff.). Im Streitfall ist das Tatbestandsmerkmal der Sittenwidrigkeit der Schädigung jedoch nicht (mehr) erfüllt, denn angesichts des Erwerbszeitpunkts des Pkw - rund vierzehn Monate nach dem öffentlichen Bekanntwerden des sog. Abgasskandals - kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass der Kläger den Kaufvertrag über den Pkw abgeschlossen hat, weil er hierzu von der Beklagten zu 2) sittenwidrig veranlasst worden ist.

Grundsätzlich ist ein Verhalten als sittenwidrig zu bewerten, 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 (BGH, Urteil vom 28.6.2016, VI ZR 536/15, juris Rn 16).

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sittenwidrigkeit ist dabei grundsätzlich der Zeitpunkt der Tathandlung (OLG Stuttgart, Urteil vom 7.8.2019, 9 U 9/19, juris Rn 41; Palandt/Sprau, BGB, 78. A. 2019, § 826 Rn 6; Staudinger/Oechsler, BGB (2018), § 826 Rn 59; MüKoBGB/Wagner, 7. A. 2017, § 826 Rn 9). Eine Ausnahme hiervon gilt allerdings dann, wenn nicht der unmittelbar durch die Tathandlung Verletzte, sondern eine dritte - mittelbar geschädigte - Person Schadensersatzansprüche geltend macht. In diesem Fall muss die Vermögensverletzung im Verhältnis zwischen dem Täter und dem mittelbar Geschädigten ebenfalls als sittenwidrig zu bewerten sein. Das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, muss den Schädiger gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen treffen, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 7.5.2019, VI ZR 512/17, juris Rn 9; OLG Stuttgart, Urteil vom 7.8.2019, 9 U 9/19, juris Rn 42). Nimmt der mittelbar Geschädigte für sich in Anspruch, durch eine sittenwidrige Handlung des Täters zu einer schädlichen Vermögensdisposition veranlasst worden zu sein, trifft den Täter der Vorwurf einer sittenwidrigen Schädigung mithin nur dann, wenn der Geschädigte die ihn schädigende Handlung gerade deswegen vorgenommen hat, weil er dazu sittenwidrig vom Täter veranlasst worden ist (BGH, Urteil vom 20.2.1979, VI ZR 189/78, juris Rn 18).

Der Kläger ist mittelbar Geschädigter im vorstehenden Sinne, denn er ist nicht der Ersterwerber des Pkw, sondern hat ihn gebraucht erworben. Das hiernach für eine Haftung nach § 826 BGB erforderliche Vorliegen eines sittenwidriges Verhaltens der Beklagten zu 2) nicht nur zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Pkw, sondern auch (noch) zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags im November 2016, ist allerdings zu verneinen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 7.8.2019, 9 U 9/19, juris Rn 42 ff. - Kaufvertrag Juni 2016; OLG Celle, Beschluss vom 1.7.2019, 7 U 33/19, juris Rn 20 - Kaufvertrag Februar 2016; OLG Köln, Urteil vom 6.6.2019, 24 U 5/19, juris Rn 46 - Kaufvertrag April 2016; aA OLG Hamm, Urteil vom 10.9.2019, 13 U 149/18, juris Rn 52 - Kaufvertrag November 2016).

Die von der Beklagten bis Oktober 2016 im Zusammenhang mit der Aufdeckung des Abgasskandals ergriffenen Maßnahmen lassen vielmehr in ihrer Gesamtschau eine Bewertung des Verhaltens der Beklagten als sittenwidrig zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Kaufvertragsabschlusses nicht (mehr) zu. Die Beklagte hat nicht nur bereits am 22.9.2015 im Rahmen einer Ad-hoc-Mitteilung eingeräumt, dass Diesel-Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit einem Gesamtvolumen von rund elf Millionen mit Motoren des Typs EA 189 ausgestattet sind, bei dem eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und dem realen Fahrbetrieb festgestellt wurde. Sie hat auch Anfang Oktober 2015 ihr Händlernetz über diese Softwareproblematik informiert und die Händler angewiesen, alle Gebrauchtwagenkäufer über das Vorhandensein der Umschaltlogik aufzuklären. Sie hat außerdem Anfang Oktober 2015 auf ihrer Homepage eine Internetseite eingerichtet, in der jeder durch Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer überprüfen kann, ob ein Fahrzeug vom Abgasskandal betroffen ist. Die gesamten Maßnahmen hat die Beklagte mit umfangreichen Pressemitteilungen begleitet.

Die Beklagte zu 2) hat damit alles ihr subjektiv und objektiv Mögliche getan, um etwaige im Rahmen eines Weiterverkaufs betroffener Gebrauchtwagen entstehende Schäden zu vermeiden (so auch OLG Stuttgart, Urteil vom 7.8.2019, 9 U 9/19, juris Rn 45). Da der ur-

ursprüngliche Sittenwidrigkeitsvorwurf gegenüber der Beklagten zu 2) gerade darauf gründet, dass mit der Herstellung und dem Inverkehrbringen des in Rede stehenden Motortyps konkludent die - tatsächlich nicht zutreffende - öffentliche Erklärung gegenüber einem potentiellen Erwerberkreis verbunden war, sein Einsatz im Straßenverkehr im Rahmen seines Verwendungszwecks sei uneingeschränkt zulässig (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019, 13 U 142/18, juris Rn 14; OLG Koblenz, Urteil vom 12.6.2019, 5 U 1318/18, juris Rn 24; OLG Celle, Beschluss vom 1.7.2019, 7 U 33/19, juris Rn 15 f., 21), spielt es im Ergebnis auch keine Rolle, ob die Beklagte zu 2) mit ihren Aufklärungsmaßnahmen tatsächlich alle Gebrauchtwagenkunden erreicht hat. Vielmehr entfällt der Sittenwidrigkeitsvorwurf bereits dann, wenn sie - gleichsam in Rückgängigmachung ihrer ursprünglichen Täuschungshandlung - gleichwertige, an die Öffentlichkeit gerichtete Maßnahmen mit demselben Wirkungsgrad ergriffen hat, um den potentiellen Erwerberkreis über die ursprüngliche Täuschung aufzuklären. Insofern kann hier der Rechtsgedanke des - freilich im Vertrags- und nicht im Deliktsrecht angesiedelten - § 434 Abs. 1 Satz 3 BGB herangezogen werden, wonach der Verkäufer nicht mehr für öffentliche Äußerungen über Eigenschaften der Kaufsache haftet, wenn diese im Zeitpunkt des Vertragsschlusses in „gleichwertiger Weise berichtigt war“.

Maßstab für ein ausreichendes Aufklärungsbemühen der Beklagten zu 2) ist auch nicht, dass sämtliche Kaufinteressenten hiervon hätten Kenntnis nehmen müssen (so aber OLG Hamm, Urteil vom 10.9.2019, 13 U 149/18, Rn 53). Angesichts des Umstands, dass der potentielle Erwerberkreis gerade nicht feststeht und damit notwendigerweise auch dessen konkrete Informationsgewohnheiten der Beklagten zu 2) nicht bekannt sind, reicht vielmehr das Ergreifen solcher Aufklärungsmaßnahmen aus, von denen sämtliche potentielle Kaufinteressenten mit üblichen Informationsgewohnheiten hätten Kenntnis nehmen können. Hiervon ist im Streitfall angesichts der zahlreichen Pressemitteilungen der Beklagten zu 2), der Einrichtung der Internetseite und der Information der Vertragshändler auszugehen.

Der Senat vermag sich schließlich nicht der Ansicht anzuschließen, wonach die Aufklärungsmaßnahmen der Beklagten zu 2) deswegen nicht als ausreichend zu bewerten sind, weil sie es unterlassen hat, in einer für Verbraucher verständlichen Art und Weise klarzustellen, welche Marken und Modelle aus welchen Baujahren konkret von der Abgasproblematik betroffen sind (so OLG Hamm, Urteil vom 10.9.2019, 13 U 149/18, Rn 52). Gerade durch die Einrichtung der Internetseite hat es die Beklagte zu 2) vielmehr ermöglicht, auf einfache Art und Weise für jedes konkrete Fahrzeug zuverlässig zu ermitteln, ob es hiervon betroffen ist oder nicht. Diese Methode zur Ermittlung der individuellen Betroffenheit erscheint deutlich einfacher als ein Abgleich mit langen Listen, die nach den betroffenen Marken, Modellen und Baujahren differenzieren.

Das Landgericht hat auch eine Haftung der Beklagten zu 2) nach § 823 Abs. 2, § 31 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB zutreffend verneint.

Nach § 263 Abs. 1 StGB liegt ein strafbarer Betrug vor, wenn der Täter in der Absicht, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, das Vermögen eines anderen dadurch beschädigt, dass er durch Vorspiegelung falscher oder durch Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum erregt oder unterhält. Die hiernach im Rahmen des objektiven Betrugstatbestandes erforderliche Täuschungshandlung der Beklagten scheidet im Hinblick auf die vorstehend im Einzelnen dargestellten - bereits vor dem Kauf des streitgegenständlichen Pkw ergriffenen - öffent-

lichen Aufklärungsmaßnahmen der Beklagten zu 2) hinsichtlich der in den Motortyp EA 189 eingebauten unzulässigen Abschaltvorrichtung ebenfalls aus.

Weiter gilt, dass bei einem Betrug als Vermögensverschiebungsdelikt der Täter den rechtswidrigen Vermögensvorteil in der Weise erstreben muss, dass dieser unmittelbar zu Lasten des geschädigten Vermögens geht. Der Vorteil entspricht der Kehrseite des Schadens. Es genügt, wenn es sich bei der Bereicherung um ein notwendiges Zwischenziel handelt (vgl. die Provisionsvertreterfälle, Schönke/Schröder/Perron, StGB 29. Aufl. 2014, § 263, Rn 169). Dies ist vorliegend auch unter der Prämisse einer fremdnützigen Bereicherungsabsicht nicht der Fall. Der Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs hat unter der Prämisse - dass ein Vermögensschaden bei dem Kläger eingetreten wäre - unmittelbar aber nur zu einem Vermögensvorteil bei der Verkäuferin geführt. Da es sich jedoch um den Verkauf eines Gebrauchtwagenfahrzeugs handelt, bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der konkrete Verkauf ein beabsichtigtes Zwischenziel der bei der Beklagten zu 2) sein könnte, zumal es sich bei dem streitgegenständlichen Wagen um einen Audi und keinen VW handelt.

Auch ein Schadensersatzanspruch des Klägers nach § 831 BGB besteht nicht. Hiernach ist derjenige, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Aus den vorstehenden Gründen kommt jedoch auch ein deliktisches Handeln eines etwaigen Verrichtungsgehilfen der Beklagten zu 2), das dieser nach § 831 BGB zuzurechnen wäre, nicht in Betracht.

Eine deliktische Haftung der Beklagten zu 2) gemäß § 823 Abs. 2, § 31 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 S. 1 EG-FGV wegen des Ausstellens einer unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung kommt im Streitfall ebenfalls nicht in Betracht, ohne dass es darauf ankommt, ob die Vorschrift überhaupt drittschützenden Charakter hat (ablehnend OLG Celle, Beschluss v. 1.7.2019, 7 U 33/19, juris Rn 38 f.). Ein Verstoß gegen die vorstehenden Normen ist zu verneinen, da der Kläger schon nicht vorgetragen hat, dass die Beklagte zu 2) die Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hat. Hiervon ist auch nicht auszugehen, da sie - unstreitig - nicht Herstellerin des streitgegenständlichen Pkw, sondern lediglich Herstellerin des Motors ist.

Soweit der Kläger in diesem Zusammenhang die Vorlage an den EuGH zur Vorabentscheidung beantragt hat (vgl. Bl. 1061 d.A.), kommt eine solche Vorlage nach Art. 267 AEUV nicht in Betracht, da es bei der Entscheidung nicht auf die Frage des drittschützenden Charakters der Übereinstimmungsbescheinigung ankommt.

Die Kostenentscheidung findet ihre Rechtsgrundlage in § 97 Abs. 1 ZPO.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Ziffer 10, 711, 709 Satz 2 ZPO.

Die Zulassung der Revision ist nicht geboten, weil die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat und eine Entscheidung des Revisionsgerichts weder zur Fortbildung des Rechts noch zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich ist (§ 543 Abs. 2 ZPO).

Eine Rechtssache hat grundsätzliche Bedeutung, wenn eine klärungsbedürftige Frage zu entscheiden ist, deren Auftreten in einer unbestimmten Vielzahl von Fällen zu erwarten ist und deshalb das abstrakte Interesse der Allgemeinheit an einheitlicher Entwicklung

und Handhabung des Rechts berührt (BGH, Beschluss vom 4.7.2002, V ZB 16/02, juris Rn 4; Beschluss vom 4.7.2002, V ZR 75/02, juris Rn 5; Zöller/Heßler, ZPO, 32. A. 2018, § 543 Rn 11). Klärungsbedürftig ist eine Rechtsfrage, wenn zu ihr unterschiedliche Auffassungen vertreten werden und noch keine höchstrichterliche Entscheidung vorliegt (BVerfG NJW 2011, 1277). Zwar stellen sich im vorliegenden Verfahren Rechtsfragen, die in einer Vielzahl von ähnlich gelagerten, bundesweit anhängigen Verfahren im sog. Abgasskandal ebenfalls auftreten. Das Vorliegen von klärungsbedürftigen Rechtsfragen ist jedoch zu verneinen, denn der Senat stützt seine Entscheidung sowohl im Hinblick auf die Klage gegen die Beklagte zu 1) als auch die gegen die Beklagte zu 2) auf gesicherte Rechtsgrundsätze und auf die in diesem Verfahren von den Parteien vorgebrachten Tatsachen. Zur Frage, auf welchen Zeitpunkt es für die Beurteilung der Sittenwidrigkeit ankommt, greift der Senat auf höchstrichterliche Rechtsprechung zurück (BGH, Urteil vom 7.5.2019, VI ZR 512/17, juris Rn 9). Hierzu werden in der obergerichtlichen Rechtsprechung bislang auch keine unterschiedlichen Auffassungen vertreten (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 7.8.2019, 9 U 9/19, juris Rn 42 ff.; OLG Celle, Beschluss vom 1.7.2019, 7 U 33/19, juris Rn 20; OLG Köln, Urteil vom 6.6.2019, 24 U 5/19, juris Rn 46). Das OLG Hamm hat es jedenfalls im Ergebnis dahingestellt sein lassen, ob es für die Frage der Sittenwidrigkeit auf den Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Pkw oder den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses ankommt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10.9.2019, 13 U 149/18, juris Rn 52).