

## Herausgeber

Präsident des LG a. D. Prof. Dr. Michael Huber  
Prof. Dr. Stephan Lorenz, Mitglied des BayVerfGH  
Prof. Dr. Thomas Rönna  
Präsident des BVerfG Prof. Dr. Dr. h. c. Andreas Voßkuhle

## Schriftleitung

Rechtsanwalt Dr. David Herbold  
Rechtsanwältin Dr. Urte Hüsche

## Beirat

Akad. Rat Dr. Tristan Barczak, LL.M. – Akad. Rat Dr. Christian Brand – Wiss. Assistentin Dr. Gabriele Buchholtz – Privatdozent Dr. Tobias Ceffinato – Wiss. Assistent Dr. Mohamad El-Ghazi – Privatdozent Dr. Michael Goldhammer, LL.M. – Akad. Rat Dr. Moritz Hennemann, M. Jur. – Akad. Rat Dr. Till Patrik Holterhus, MLE, LL.M. – Notarassessor Dr. Patrick Meier – Akad. Rätin Dr. Anne-Christin Mittwoch – Akad. Rat Dr. David Paulus – Akad. Rat Dr. Timo Rademacher, M. Jur. – Wiss. Mitarbeiterin Dr. Charlotte Schmitt-Leonardy – Prof. Dr. Meik Thöne, M. Jur. – Jun.-Prof. Dr. Thomas Wischmeyer

## AUFSATZ

PROF. DR. MARTIN GUTZEIT\*

# Abgasmanipulierte Dieselfahrzeuge: Kauf- und deliktsrechtliche Folgen

Der „Dieselskandal“ hat bereits eine ganze Flut an gerichtlichen Entscheidungen und Fachbeiträgen ausgelöst, die sämtlich examensrelevante Fragen betreffen. Der Beitrag greift diese Diskussion auf.

## A. Rechtliche und tatsächliche Hintergründe

Im Fokus des „Dieselskandals“ steht eine in Dieselfahrzeugen eingesetzte Software, die in der Lage ist, den Ausstoß an Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>-Werte) auf dem technischen Prüfstand gegenüber dem normalen Fahrbetrieb zu reduzieren. Die Software steuert sog. *Abschalteinrichtungen*, mit denen die in den Fahrzeugen verbauten Abgasreinigungsanlagen abgestellt werden können. Der (legitime) Zweck solcher Abschalteinrichtungen besteht grundsätzlich darin, die Abgasreinigungsanlagen in bestimmten Fahr- und Belastungssituationen abzuschalten (oder jedenfalls zu drosseln), damit ein sicherer Betrieb der Fahrzeuge möglich bleibt – dann freilich unter Inkaufnahme temporär erhöhter Abgaswerte.

Solche Abschalteinrichtungen lassen sich jedoch auch so programmieren, dass die „Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“.<sup>1</sup> Die maßgebliche Software erkennt nämlich, ob sich das Fahrzeug in einem *Prüfzyklus* zur Ermittlung der Emissionswerte befindet. Sie schaltet in diesem Fall in einen bestimmten Modus, bei dem sich über eine gegenüber dem normalen Fahrbetrieb verstärkte Abgasrückführung in den Motor der Ausstoß an Stickstoffoxiden verringert.<sup>2</sup> Der Einsatz derart programmierter Abschalteinrichtungen ist in der EU gem. Art. 5 II VO(EG) Nr. 715/2007 vom 20.6.2007 grundsätzlich unzulässig.<sup>3</sup> Die dort normierten engen Aus-

nahmetatbestände für den Einsatz von Abschalteinrichtungen (zum Schutz des Motors usw.) greifen nicht – zumal bei einer derart manipulativen Programmierung.<sup>4</sup> In der gesellschaftlichen und politischen Diskussion hat sich für eine solche Form der Programmierung von Abschalteinrichtungen der Begriff „*Schummel-Software*“ etabliert.

Maßgeblich angestoßen wurde die der Problematik zugrundeliegende politische Entwicklung durch ein im Jahr 2001 aufgelegtes Programm der EU-Kommission „Saubere Luft für Europa“ (Clean Air for Europe – CAFE).<sup>5</sup> Als eine Folge dieses Programms wird zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte in dem 6. Erwägungsgrund der VO (EG) Nr. 715/2007 „eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen“ für erforderlich gehalten. Entsprechend fin-

\* Der Autor ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Arbeitsrecht und Sozialrecht an der Justus-Liebig-Universität Gießen. – §§ ohne Gesetzesbezeichnung sind solche des BGB.

1 Vgl. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 v. 20.6.2007 über die Typgenehmigung von Kfz hinsichtl. der Emissionen v. leichten Pkw u. Nutzfahrzeugen (Euro 5 u. Euro 6) u. über den Zugang zu Reparatur- u. Wartungsinformationen f. Fahrzeuge; vgl. auch Art. 3 Nr. 37 VO (EU) Nr. 168/2013 v. 15.1.2013 für Fahrzeuge der Klasse L.

2 So *BGH*, NJW 2019, 1133 = JuS 2019, 489 (*Arnold*).

3 Diese VO gilt gem. ihres Art. 2 für Fahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 und N2 iSd Anh. II der RL 70/156/EWG m. einer Bezugsmasse von bis zu 2610 kg. Für Fahrzeuge der Klasse L vgl. Art. 19 VO (EU) Nr. 168/2013 v. 15.1.2013.

4 Dazu näher *BGH*, NJW 2019, 1133 = JuS 2019, 489 (*Arnold*).

5 EU-Kommission v. 4.5.2001 KOM(2001) 245 endg.

den sich in dieser Verordnung für Fahrzeuge der Euro-6-Stufe durchaus ambitionierte Grenzwerte für Stickstoffoxidemissionen – gerade für Selbstzündungsmotoren (also Dieselmotoren).<sup>6</sup>

Diese ambitionierten Grenzwerte für neue Fahrzeugtypen sind mit einigem zeitlichen Vorlauf angekündigt worden.<sup>7</sup> Dadurch sollte den Automobilherstellern langfristige Planungssicherheit vermittelt werden.<sup>8</sup> Im Ergebnis dürfte aber die frühe europaweite Festlegung auf umweltwirksame Grenzwerte die Entwicklung unzulässiger Abschalteneinrichtungen bei Dieselfahrzeugen befördert haben. Insbesondere in Dieselfahrzeugen der Volkswagen AG sind solche Einrichtungen verbreitet verbaut worden. Die Software soll vor allem in Fahrzeugen mit der Motorenreihe „VW EA189“ verwandt worden sein. Aber auch Fahrzeuge anderer Hersteller (zB Audi, Daimler, Opel, Seat, Skoda, Porsche usw.) sollen betroffen sein. Dieses Vorgehen könnte nunmehr verheerende wirtschaftliche Konsequenzen für die Automobilindustrie haben.<sup>9</sup> Die Zahl der betroffenen Kaufverträge ist jedenfalls enorm. Nach Angaben des Bundesverkehrsministers *Alexander Dobrindt* im Deutschen Bundestag sollen in Deutschland allein bei Volkswagen mindestens 2,8 Millionen Fahrzeuge betroffen sein.<sup>10</sup> Nachfolgend sollen überblicksartig mögliche kauf- und deliktsrechtliche Folgen von abgasmanipulierten Dieselfahrzeugen vorgestellt werden.

## B. Kaufverträge über abgasmanipulierte Dieselfahrzeuge

### I. Nichtigkeit des Kaufvertrags?

In Rechtsprechung und Literatur ist immer wieder die Nichtigkeit eines Kaufvertrags über ein abgasmanipuliertes Dieselfahrzeug diskutiert worden, da mit dem Kaufvertrag gegen ein gesetzliches Verbot verstoßen worden sein könnte (§ 134). Als gesetzliches Verbot iSd § 134 könnte dabei einmal Art. 5 II der VO (EG) Nr. 715/2007 in Betracht kommen.<sup>11</sup> Nach dieser Vorschrift ist die Verwendung von Abschalteneinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Indes will dieses Verbot schon ausweislich seines Wortlauts zur Verbesserung der Luftqualität allein die (tatsächliche) Verwendung bestimmter Abschalteneinrichtungen untersagen. Der bloße Verkauf von Fahrzeugen mit entsprechenden Einrichtungen wird von der Verbotsnorm gerade nicht umfasst. Das ist auch konsequent. Für eine verbesserte Luftqualität ist nicht der rechtliche Bestand von Kaufverträgen entscheidend, sondern die technische Beschaffenheit der am Straßenverkehr (tatsächlich) teilnehmenden Fahrzeuge.

Im Fokus der Diskussion um ein mögliches Verbotsgesetz iSd § 134 steht deshalb § 27 I 1 EG-FGV.<sup>12</sup> Nach dieser Bestimmung dürfen neue Fahrzeuge [...], für die eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der RL 2007/46/EG, nach Anhang IV der RL 2002/24/EG oder nach Anhang III der RL 2003/37/EG vorgeschrieben ist, im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind. Diese Verbotsnorm erstreckt sich also nicht allein auf die (tatsächliche) Verwendung, sondern vielmehr auch auf das Feilbieten, das Veräußern<sup>13</sup> oder das Inverkehrbringen

von neuen<sup>14</sup> Fahrzeugen ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung.

Im Einzelnen ist hier jedoch vieles streitig. Das bezieht sich zunächst auf die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 27 I 1 EG-FGV. So ist schon fraglich, was überhaupt unter einer „gültigen“ Übereinstimmungsbescheinigung zu verstehen ist. Gemäß § 2 Nr. 7 FZV<sup>15</sup> ist eine Übereinstimmungsbescheinigung eine vom Hersteller auszustellende Bescheinigung, nach der ein Fahrzeug [...] zum Zeitpunkt seiner [...] Herstellung einem nach der jeweiligen EG-TypgenehmigungsRL genehmigten Typ entspricht. Letzteres wäre bei abgasmanipulierten Dieselfahrzeugen aber grundsätzlich nicht der Fall. Eine gleichwohl ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung wäre mithin inhaltlich falsch. Indes: Ist eine inhaltlich unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung zugleich eine „ungültige“ Übereinstimmungsbescheinigung (sog. materialer Gültigkeitsbegriff)<sup>16</sup>? Die Rechtsprechung verneint dies wohl überwiegend und folgt einem (nur) formellen Gültigkeitsbegriff,<sup>17</sup> der allein nach der formal ordnungsgemäßen Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung fragt. Das ist im Ergebnis deshalb überzeugend,<sup>18</sup> weil die Übereinstimmungsbescheinigung bei der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs der Zulassungsbehörde vorzulegen ist – als Nachweis dafür, dass das Fahrzeug einem bestimmten Typ entspricht, für den eine EG-Typgenehmigung vorliegt (vgl. § 6 III FZV). Die Übereinstimmungsbescheinigung entbindet die Zulassungsbehörde insoweit also grundsätzlich von einer eigenen materialen Prüfung. Mit Blick auf diesen Zweck einer Übereinstimmungsbescheinigung ist es sachgerecht, für deren „Gültigkeit“ nur nach formellen Kriterien zu fragen, da eine sonst erforderliche materiale Prüfung der Übereinstimmungsbescheinigung durch die Zulassungsbehörde die beabsichtigte Entlastung dieser Behörde konterkarierte.<sup>19</sup> Darum ist auch eine inhaltlich unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung „gültig“. Die Verbotsnorm des § 27 I 1

6 Vgl. zu den jew. Emissionsgrenzwerten den Anh. I der VO (EG) Nr. 715/2007 v. 20.6.2007.

7 Vgl. hinsichtl. der Typgenehmigung f. neue Fahrzeugtypen die zeitl. Staffelform in Art. 14 VO (EG) Nr. 715/2007 v. 20.6.2007.

8 Vgl. den 6. Erwägungsgrund der VO (EG) Nr. 715/2007 v. 20.6.2007.

9 Vgl. auch *Kamp/Weiß*, VuR 2018, 412 (414 f.).

10 Vgl. [www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/vw-manipulation-betrifft-2-8-millionen-autos-in-deutschland-a-1054810.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/vw-manipulation-betrifft-2-8-millionen-autos-in-deutschland-a-1054810.html) (zuletzt aufgerufen am 10.6.2019).

11 Eine Europ. VO kann ob ihrer allg. u. unmittelbaren Geltung (vgl. Art. 288 II AEUV) nach wohl allg. Meinung Verbotsgesetz iSd § 134 sein – dazu BeckOGK BGB/Vossler, 1.4.2019, § 134 Rn. 39; MüKoBGB/Armbrüster, 8. Aufl. 2018, § 134 Rn. 37; je mwN.

12 VO über die EG-Genehmigung f. Kfz u. ihre Anhänger sowie f. Systeme, Bauteile u. selbstständ. techn. Einheiten f. diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeugenehmigungsverordnung – EG-FGV) v. 3.2.2011 (BGBl. I 2011, 126) m. späteren Änderungen.

13 Mit Veräußern soll im Kontext des § 27 I EG-FGV auch der Kaufvertrag als Verpflichtungsgeschäft angesprochen sein (und nicht nur die Übereignung als Verfügungsgeschäft) – vgl. dazu die Verordnungsbegründung BR-Drs. 190/9, 53; dazu näher auch *Armbrüster*, NJW 2018, 3481 (3483).

14 Zum Feilbieten, Veräußern o. Inverkehrbringen v. Gebrauchtfahrzeugen vgl. restriktiv *Armbrüster*, NJW 2018, 3481 (3482); sehr weitgehend *LG Augsburg*, NJW-RR 2018, 1073.

15 VO über die Zulassung v. Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV) v. 3.2.2011 (BGBl. I 2011, 139) m. späteren Änderungen.

16 Dafür *LG Augsburg*, NJW-RR 2018, 1073; *Klinger*, ZUR 2017, 131.

17 So *OLG Braunschweig*, ZIP 2019, 815; *LG Braunschweig*, BeckRS 2017, 122797; *VG Düsseldorf*, BeckRS 2018, 1408; offengelassen etwa von *OLG Hamburg*, DAR 2019, 85.

18 Eing. *Armbrüster*, NJW 2018, 3481; *Kamp/Weiß*, VuR 2018, 412 (415 f. – dort auch näher zu den Vorgaben der RL 2007/46/EG v. 5.9.2007).

19 Dazu näher *Armbrüster*, NJW 2018, 3481 (3482 mwN); sowie *OLG Braunschweig*, ZIP 2019, 815.

EG-FGV greift bei abgasmanipulierten Dieselfahrzeugen also schon tatbestandlich nicht.

Doch auch wenn man von den tatbestandlichen Voraussetzungen des in § 27 I 1 EG-FGV angeordneten Verbots einmal ausgehen möchte, so ist dieses Verbot (Feilbieten, Veräußern, Inverkehrbringen) allein an den Händler adressiert.<sup>20</sup> Bei Verboten, die nur an eine Partei (hier also den Verkäufer) gerichtet sind, muss aber regelmäßig davon ausgegangen werden, dass ein (solchermaßen einseitiger) Verstoß nicht zur Nichtigkeit des Rechtsgeschäfts führt.<sup>21</sup> Die andere Partei – in den Dieselfällen also der Käufer – verhält sich nämlich gerade nicht verbotswidrig. Eine Nichtigkeitsfolge nähme dem Käufer vielmehr dessen Rechte aus den §§ 434 ff. und würde ihn dadurch (als redliche Vertragspartei) grundsätzlich schlechter stellen.<sup>22</sup> Der Käufer wäre allein auf eine bereicherungsrechtliche Rückabwicklung verwiesen.<sup>23</sup>

Der Zweck der Verbotsnorm streitet außerdem nicht für die Nichtigkeit verbotswidrig geschlossener Rechtsgeschäfte. Zwar ist auch bei (nur) einseitigen Verboten die Nichtigkeit eines verbotswidrig geschlossenen Rechtsgeschäfts vorstellbar, sofern der Zweck der Verbotsnorm dessen Nichtigkeit verlangt. Ob ein gesetzliches Verbot iSd § 134 die Nichtigkeitsfolge auslöst, ist nämlich im Wege der Auslegung zu ermitteln, für die es vornehmlich auf den jeweiligen Normzweck des Verbotsgesetzes ankommt. Indes braucht es aus zivilrechtlicher Warte keine Nichtigkeitsanordnung, um das Regelungsanliegen des § 27 I EG-FGV zu bedienen.<sup>24</sup> Ist nämlich eine Übereinstimmungsbescheinigung inhaltlich falsch, so kann das Kraftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage des § 25 EG-FGV umfassend „erforderliche Maßnahmen anordnen“, um „die Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Typ sicherzustellen“. Es kann dabei insbesondere auch die Typengenehmigung ganz oder teilweise widerrufen oder zurücknehmen (§ 25 III EG-FGV). Mit Blick auf diese umfassenden Befugnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes braucht es keine gesonderten (flankierenden) zivilrechtlichen Folgen, um dem mit dem Erfordernis einer „gültigen Übereinstimmungsbescheinigung“ verfolgten Regelungsanliegen zu genügen. Ein Kaufvertrag über ein abgasmanipuliertes Dieselfahrzeug ist nach alledem nicht gem. § 134 BGB iVm § 27 I EG-FGV nichtig.

## II. Mängelrechte

### 1. „Schummel-Software“ als Sachmangel?

Die in Dieselfahrzeugen verbaute „Schummel-Software“, die bereits bei Gefahrübergang in den Fahrzeugen installiert war, führt nach wohl allgemeiner Ansicht<sup>25</sup> zu einem Sachmangel iSd § 434. Freilich wird es insoweit regelmäßig an einer konkreten Beschaffenheitsvereinbarung fehlen, die einen Sachmangel begründen könnte.<sup>26</sup> Auch die Eignung des Fahrzeugs für eine nach dem Vertrag vorausgesetzte Verwendung wird mit Blick auf die „Schummel-Software“ wohl kaum jemals relevant werden. In den Fokus rückt vielmehr § 434 I 2 Nr. 2, wonach eine Sache dann frei von Sachmängeln ist, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Bei einem Fahrzeug, das am Straßen-

verkehr teilnehmen soll, ist hierbei nach gefestigter Rechtsprechung des BGH von Bedeutung, dass das Fahrzeug keine Beschaffenheit aufweist, die die (weitere) Zulassung des Fahrzeugs zum Straßenverkehr hindert und die auch sonst dessen Gebrauchsfähigkeit weder aufhebt noch beeinträchtigt.<sup>27</sup>

Mit Blick auf eine nach Art. 5 II VO 715/2007/EG unzulässige Abschaltvorrichtung kann die Zulassungsbehörde jedoch gem. § 5 FZV dem Eigentümer oder Halter eines solchermaßen „nicht vorschriftsmäßigen“ Fahrzeugs eine angemessene Frist zur Beseitigung dieses Mangels setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen.<sup>28</sup> Ein solches Fahrzeug ist nämlich deshalb „nicht vorschriftsmäßig“ im Sinne dieser Verordnung, weil es – wenn auch ggf. erst nach weiteren verwaltungsrechtlichen Zwischenschritten durch das Kraftfahrt-Bundesamt – entgegen § 3 I 2 FZV dem genehmigten Fahrzeugtyp nicht entspricht.<sup>29</sup> Einem Sachmangel iSd § 434 I 2 Nr. 2 steht es bei alledem auch nicht entgegen, wenn noch gar keine Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde ausgesprochen wurde. Es besteht nämlich zumindest eine entsprechende Gefahrenlage, die den weiteren (ungestörten) Betrieb des Fahrzeugs im Straßenverkehr nicht zuverlässig sicherstellt. Der BGH spricht insoweit von einer „Mangelanlage“ bzw. von einem „Grundmangel“.<sup>30</sup>

## 2. Einzelne Käuferrechte

Lesen Sie weiter in der aktuellen JuS oder auf [www.beck-online.de](http://www.beck-online.de)! Noch kein Abo? Kostenloser Testzugang: [www.beck-shop.de/go/JuS](http://www.beck-shop.de/go/JuS).

- 20 OLG Hamburg, DAR 2019, 85; OLG Köln, BeckRS 2018, 21348; LG Augsburg, NJW-RR 2018, 1073; Armbrüster, NJW 2018, 3481 (3483); Kamp/Weiß, VuR 2018, 412 (416); enger wohl LG Stuttgart, Urt. v. 9.11.2018 – 19 O 101/17, das offenbar meint, die Verbotsnorm sei vornehmlich an den Hersteller gerichtet.
- 21 BGHZ 78, 263 = NJW 1981, 399; BGHZ 143, 283 = NJW 2000, 1186; BGHZ 159, 334 = NJW-RR 2004, 1545; Kamp/Weiß, VuR 2018, 412 (416); krit. insoweit MüKoBGB/Armbrüster (o.Fn. 11), § 134 Rn. 47 f.; für den vorliegenden Kontext vgl. aber auch ders., NJW 2018, 3481 (3483).
- 22 OLG Hamburg, DAR 2019, 85; eing. hierzu Kamp/Weiß, VuR 2018, 412 (412 f., 416); hiergegen allerdings (m. Blick auf die f. den Käufer ungünstigere Verjährungssituation) LG Augsburg, NJW-RR 2018, 1073.
- 23 Schief ist die Formulierung des LG Stuttgart, Urt. v. 9.11.2018 – 19 O 101/17, das BereicherungsR sei ggü. dem SachmängelR der §§ 434 ff. „subsidiär“ (unter Berufung auf OLG Stuttgart, Urt. v. 1.8.2018 – 12 U 179/17); dazu Staudinger/Matusche-Beckmann, BGB, 2013, § 437 Rn. 58.
- 24 Eing. Armbrüster, NJW 2018, 3481 (3483 ff.); Kamp/Weiß, VuR 2018, 412 (416); vgl. überzeugend auch OLG Hamburg, DAR 2019, 85; ferner OLG Köln, BeckRS 2018, 21348; aA indes LG Augsburg, NJW-RR 2018, 1073 (ua unter Hinw. auf den europarechtl. „effet utile“-Gedanken).
- 25 Vgl. nur BGH, NJW 2019, 1133 = JuS 2019, 489 (zust. Arnold); OLG Frankfurt a. M., NJW-RR 2019, 114; OLG Karlsruhe, BeckRS 2018, 35868; OLG Köln, NJW-RR 2018, 373; NJW-RR 2018, 1141; BeckRS 2018, 4574; OLG München, BeckRS 2017, 105163; KG, BeckRS 2019, 8517; van Lück, VuR 2019, 8; Staudinger/Ruhs, NJW 2019, 1179; Witt, NJW 2017, 3681.
- 26 Dazu Witt, NJW 2017, 3681.
- 27 BGH, NJW 2009, 1588; NJW 2016, 3015; NJW 2017, 153; NJW 2019, 292 = JuS 2019, 487 (Arnold); NJW 2019, 1133 = JuS 2019, 489 (Arnold).
- 28 Es handelt sich iÜ angesichts solcher Befugnisse der Zulassungsbehörde nicht um einen Rechtsmangel iSd § 435 (so aber OLG Jena, NZV 2018, 571), weil vornehmlich die physische Beschaffenheit der abgasmanipulierten Fahrzeuge in Rede steht; s. zur Abgrenzung nur BeckOGK BGB/Gutzeit, 1.2.2019, § 435 Rn. 29 ff.
- 29 Zu alledem etwa OVG Berlin-Brandenburg, BeckRS 2019, 4847; OVG Münster, DVBl 2019, 69; VG Kassel, BeckRS 2019, 4233; VG Stuttgart, BeckRS 2018, 12838; näher zu dem komplexen verwaltungsrechtl. Hintergrund Koehl, DAR 2017, 508.
- 30 BGH, NJW 2019, 1133 = JuS 2019, 489 (zust. Arnold).