

Titel:

Kein Schadensersatzanspruch des Erwerbers eines Diesel-Fahrzeugs mit Thermofenster

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2

Leitsatz:

Eine Sittenwidrigkeit wegen der Verwendung eines Thermofensters kommt nur dann in Betracht, wenn über die bloße Kenntnis von dem Einbau einer Einrichtung mit der in Rede stehenden Funktionsweise in den streitgegenständlichen Motor zugleich auch Anhaltspunkte dafür erkennbar wären, dass dies von Seiten der beklagten Fahrzeugherstellerin in dem Bewusstsein geschah, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen und dieser Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen wurde (hier verneint). (Rn. 14) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, sittenwidrige Schädigung, Schutzgesetz, Dieselskandal, unzulässige Abschaltvorrichtung, N 47, Thermofenster

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Beschluss vom 24.03.2022 – 8 U 7586/21

BGH, Urteil vom 11.12.2023 – VIa ZR 574/22

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 23.636,96 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche aufgrund des behaupteten Einbaus von unzulässigen Abschaltvorrichtungen zur Abgasreinigung an seinem Pkw BMW 320d Diesel geltend.

2

Die Beklagte ist eine Aktiengesellschaft Deutschen Rechts. Sie ist Automobilherstellerin mit Sitz in München. Der Kläger erwarb das Fahrzeug (Erstzulassung 27.02.2013) mit Kaufvertrag vom 01.07.2016 als Gebrauchtwagen zu einem Kaufpreis von 26.200 Euro und einem Kilometerstand von 40.000 km (Anlage KA2). In dem Fahrzeug der Abgasnorm Euro 5 verbaut ist ein von der Beklagten konstruierter Dieselmotor mit der Typbezeichnung N47. Von einem verbindlichen Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes wegen des Vorliegens einer unzulässigen Abschaltvorrichtung zur Abgasreinigung war und ist dieser Motor nicht betroffen. Mit Anwaltsschreiben vom 17.12.2020 forderte der Kläger die Beklagte zur Rückabwicklung im Rahmen eines Schadensersatzanspruchs auf (Anlage K B1).

3

Der Kläger behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien unzulässige Abschaltvorrichtungen zur Abgasreinigung, vergleichbar mit Fahrzeugen des VW-Konzerns, verbaut.

4

Der Kläger macht dabei zum einen geltend, bei dem verwendeten sogenannten „Thermofenster“ handle es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Die Beklagte habe in ihren Fahrzeugen insgesamt fünf verschiedene Erkennungsmodi eingerichtet, die alle zusammenspielen würden, um die Abschaltvorrichtung zu aktivieren. Das Fahrzeug erkenne so, wann es sich auf dem Rollenprüfstand befindet. Außerhalb des Prüfstandsbetriebs würden die Abschaltvorrichtungen aktiviert. Bei einer Gesamtleistung von 60.000 km würde die Abgasrückführung sogar dauerhaft ausgeschaltet werden. Der Kläger ist der Ansicht, dass sich allein aus der Tatsache, dass die auf dem Prüfstand im Prüfstandbetrieb gemessenen Abgaswerte im normalen Fahrbetrieb nicht erreicht werden, was mehrere Tests und Studien belegen, ausreichend ergebe, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen bei dem gegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommen. Die aufgestellten Grenzwerte müssten auch außerhalb der NEFZ eingehalten werden. Daher ist der Kläger der Rechtsauffassung, ihm stehe ein Anspruch aus § 826 BGB sowie gem. §§ 831, 823 Abs. 2 BGB i.V. m. § 263 StGB sowie in Verbindung mit weiteren Vorschriften zu.

5

Die Klagepartei beantragt,

I. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 23.636,96 Euro nebst Zinsen aus 23.636,96 Euro hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 31.12.2020 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typs BMW 320d, FIN: ...63.

II. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Euro 4.682,98 Deliktzinsen zu bezahlen, Zug um Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typs BMW 320d, FIN: ...63.

III. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Antrag I. genannten Fahrzeugs seit dem 17.12.2020 in Verzug befindet.

IV. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.430,38 Euro vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

6

Die Beklagte beantragt,

Klageabweisung.

7

Die Beklagte trägt vor, es sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut und es sei nicht „manipuliert“. Es würde ausschließlich versucht, Vorwürfe betreffend anderer Hersteller auf die Beklagte zu übertragen. Konkrete und greifbare Anhaltspunkte für die Behauptung, dass die Beklagte die Klagepartei tatsächlich durch Verbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung betrogen und geschädigt habe, lägen nicht vor. Das Fahrzeug habe zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens durch die Beklagte den damals geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprochen. Der Einsatz eines sogenannten Thermofensters stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Das im streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommende Thermofenster sei zulässig. Im übrigen sei es von vornherein nicht zur Begründung einer deliktischen Haftung der Beklagten geeignet. Einen relevanten Rückruf gebe es für Fahrzeuge der Beklagten auch infolge umfangreicher Untersuchungen der Aufsichtsbehörde nicht. Der klägerische Vortrag sei im übrigen unsubstantiiert. Eine Täuschung der Beklagten läge zudem nicht vor und auch kein Irrtum der Klagepartei. Ebenso sei der Klagepartei kein Schaden entstanden. Somit scheide ein klägerischer Anspruch aus jedweder Anspruchsgrundlage aus.

8

Zur Ergänzung des Tatbestandes wird im übrigen Bezug genommen auf die umfangreichen Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen.

9

Das Gericht hat am 12.08.2021 mündlich verhandelt.

Entscheidungsgründe

10

Die zulässige Klage erweist sich als unbegründet und war deshalb abzuweisen. Beweis war mangels ausreichend substantiierten Sachvortrags nicht zu erheben.

I.

11

Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist das Landgericht Traunstein nach §§ 32 ZPO örtlich zuständig. Die sachliche Zuständigkeit folgt aus §§ 23 Nr. 1, 71 GVG.

II.

12

Die Klägerin hat keinen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte, insbesondere nicht aus §§ 826, 823 BGB.

13

1. Die Klägerin hat keinen Schadensersatzanspruch wegen eines in der Motorsteuerungssoftware enthaltenen Thermofensters.

14

Es kann dahinstehen, ob das Thermofenster in seiner konkreten Ausgestaltung eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt. Sein Einsatz ist jedenfalls nicht sittenwidrig. Eine Sittenwidrigkeit kommt nämlich nur dann in Betracht, wenn über die bloße Kenntnis von dem Einbau einer Einrichtung mit der in Rede stehenden Funktionsweise in den streitgegenständlichen Motor zugleich auch Anhaltspunkte dafür erkennbar wären, dass dies von Seiten der Beklagten in dem Bewusstsein geschah, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen und dieser Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen wurde (OLG München, Urteil vom 20.01.2020, Az. 21 U 5072/19.; Az.: 3 U 7524/19; OLG Köln, Beschluss vom 04.07.2019, Az. 3 U 148/18). Das ist jedoch nicht der Fall. Über die Zulässigkeit von Thermofenstern gibt es gegenläufige Auffassungen, die Gesetzeslage an dieser Stelle ist gerade nicht unzweifelhaft und nicht eindeutig. Es muss daher eine möglicherweise falsche aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und Gesetzesanwendung durch die Organe der Beklagten in Betracht gezogen werden (OLG München, a. a. O. mit diversen weiteren Nachweisen; OLG München, Beschluss vom 10.02.2020). Umstände, die das in Frage stellen würden, sind nicht ersichtlich.

15

Hat die Beklagte aber die Rechtslage fahrlässig verkannt, dann fehlt es sowohl am erforderlichen Schädigungsvorsatz als auch an dem für die Sittenwidrigkeit in subjektiver Hinsicht erforderlichen Bewusstsein der Rechtswidrigkeit sowie der Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Tatumstände (vgl. zum Ganzen auch BGH, Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19). Dass auf Seiten der Beklagten im Hinblick auf das Thermofenster das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstoßes verbunden mit einer zumindest billigenden Inkaufnahme desselben vorhanden war, ist weder ausreichend dargetan noch sonst ersichtlich.

16

2. Soweit sich der Kläger auf weitere behauptete unzulässige Abschaltvorrichtungen stützt, sieht das Gericht ebenfalls keine ausreichenden Anhaltspunkte für Schadensersatzansprüche.

17

Es ist zwischen den Parteien unstrittig, dass für das streitgegenständliche Fahrzeugmodell kein verbindlicher Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes ergangen ist, aus dem sich ergibt, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt und/oder der Hersteller deswegen zu einem Rückruf der betroffenen Fahrzeuge verpflichtet wurde.

18

Vielmehr ist der streitgegenständliche Motor N47 vom Kraftfahrtbundesamt überprüft worden. Es konnten dabei keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt werden. Dies ergibt sich beispielsweise aus der im Verfahren OLG München Az. 32 U 2840/19 erhaltenen amtlichen Auskunft des KBA vom 17.10.2019 (Anlage B1a) sowie der vom LG Ulm erhaltenen amtlichen Auskunft vom 16.11.2020 (Anlage B13). Die amtliche Auskunft ist ein zulässiges Beweismittel, das ein Sachverständigengutachten ersetzt (BGH Urteil vom 27.11.1963 – V ZR 6/62 = MDR 1964, 223; OLG München Beschluss v. 23.03.2020 – Az. 32 U 204/20). Das KBA ist die zuständige Fachbehörde, deren Aufgabe die Typgenehmigung und die Marktüberwachung ist. Es hat in seiner Auskunft mitgeteilt, dass der gegenständliche Motortyp durch das KBA überprüft worden sei. Es seien dadurch keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt worden.

Für das streitgegenständliche Fahrzeug bestand daher zu keinem Zeitpunkt die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die Zulassungsbehörde, worauf der BGH bei der Beurteilung der Frage, ob ein Sachmangel vorliegt, abstellt. Ein dieser Wertung entgegenstehender substantiiertes Vortrag erfolgte durch die Klagepartei nicht.

19

Im Übrigen führt ein Überschreiten der Grenzwerte im sog. „Realbetrieb“ auch nicht zur fehlenden Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs bzw. zum Erlöschen der Typengenehmigung und ist daher kein tauglicher Anhaltspunkt für deliktische Schadensersatzansprüche (vgl. zu allem auch OLG München, Beschluss vom 11.05.2020, Az. 27 U 248/20; OLG München, Hinweis vom 27.05.2020, Az. 27 U 852/20; OLG München, Beschluss vom 21.07.2020, Az. 27 U 7105/20; OLG München, Beschluss vom 27.04.2020, Az. 17 U 878/20 jeweils mit weiteren Nachweisen).

20

3. Es war auch kein Beweis über die Behauptung des Klägers zu erheben, in seinem Fahrzeug seien illegale Abschaltvorrichtungen vorhanden. Dies würde eine zivilprozessual unzulässige Ausforschung darstellen, da spekulativ „ins Blaue hinein“ Behauptungen aufgestellt werden, ohne dass es hierfür greifbare Anhaltspunkte gibt. Auch unter Zugrundelegung der Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 28.01.2020, Az. VIII ZR 57/19) hat der Kläger das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in seinem konkreten Fahrzeug nicht schlüssig vorgetragen.

21

Letzteres würde einen Sachvortrag voraussetzen, der in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich ist, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Dabei muss der Kläger jedenfalls greifbare Umstände anführen, die den Verdacht begründen, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen auf (BGH a.a.O.). Von Bedeutung können dabei insbesondere eine Rückrufaktion des Herstellers, bezogen auf den konkreten Fahrzeug- und Motortyp oder die Einleitung eines strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens sein (BGH a.a.O.).

22

Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe fehlt es an greifbarem Sachvortrag des Klägers, das streitgegenständliche Fahrzeug könne eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen aufweisen.

23

Die Tatsache allein, dass es im Bereich des Volkswagen-Konzerns zum Einsatz von unerlaubten Abschaltvorrichtungen kam, führt jedenfalls nicht dazu, dass der Kläger bezüglich des konkreten Fahrzeugs nicht mehr konkret darlegen muss, weshalb auch in seinem Fall konkrete Anhaltspunkte für eine solche Einrichtung bestehen. Die rein spekulative Äußerung eines Generalverdachts kann jedenfalls nicht als tatsächlicher Anknüpfungspunkt für die vorgetragene Vermutung einer Tatsache – den Einsatz einer Manipulationssoftware im streitgegenständlichen Fahrzeug – angesehen werden (OLG München, Beschluss im Verfahren 13 U 699/19).

24

Das Oberlandesgericht Stuttgart führt in einem vergleichbaren Rechtsstreit in seiner Entscheidung vom 16.06.2020 (16a U 228/19) folgendes aus:

25

Im vorliegenden Fall ist unstreitig, dass die Beklagte das Fahrzeug einschließlich des Motors und der Motorsteuerung hergestellt und in Verkehr gebracht hat. Weitere Voraussetzung eines Anspruchs wäre, dass das Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthält. Eine solche hat der Kläger aber nicht substantiiert vorgetragen.

26

b) Nach der Rechtsprechung des BGH (Beschluss v. 28.01.2020, Az. VIII ZR 57/19 – juris-Rz. 7 – 8 u. 10) ist ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das gilt insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den Vorgängen hat. Das Gericht muss in die Lage versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die

gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisaufnahme einzutreten und dabei ggf. die benannten Zeugen und die zu vernehmende Partei nach weiteren Einzelheiten zu befragen oder einem Sachverständigen die beweis erheblichen Streitfragen zu unterbreiten.

27

Weiter ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich – wie hier der Kläger – nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzelheiten haben kann. Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten; i. d. R. wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können.

28

Von dem Kläger kann nicht verlangt werden, dass er im Einzelnen darlegt, weshalb er von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschaltvorrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihm nur zu fordern, dass er greifbare Umstände anführt, auf die er den Verdacht gründet, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen auf.

29

c) Auch unter Anwendung dieser Grundsätze können die Indizien, die der Kläger für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung vorgebracht hat, nicht als ausreichend angesehen werden.

30

Dabei ist der Senat der Auffassung, dass eine Tatsache nicht erst dann eine ausreichende Indizwirkung entfaltet, wenn sie genau den gleichen Fahrzeugtyp mit dem gleichen Motortyp betrifft oder wenn ein Rückruf des Kraftfahrtbundesamts, das gleiche Fahrzeug und eine unzulässige Abschaltvorrichtung betreffend vorliegt. Ausreichend aber auch notwendig ist, dass ein vergleichbarer Fahrzeugtyp desselben Herstellers wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen vom Kraftfahrtbundesamt bereits zurückgerufen wurde oder anderweitige Erkenntnisse hinsichtlich vergleichbarer Fahrzeugtypen vorliegen, die auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung hindeuten. Von einem vergleichbaren Fahrzeugtyp wird man dann ausgehen können, wenn das Fahrzeug über denselben Motor oder Motortyp wie das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt und in dieselbe Schadstoffklasse (Euro 5 oder Euro 6) fällt. Hierbei liegt nach Ansicht des Senats der gleiche Motor oder Motortyp nicht nur dann vor, wenn der Kläger die interne Motorbezeichnung des Herstellers kennt und Fahrzeuge benennen kann, in welche ein Motor mit der gleichen internen Bezeichnung eingebaut ist, eine Vergleichbarkeit der Motoren liegt auch dann vor, wenn die Motoren vom gleichen Hersteller stammen und die gleichen technischen Grundkonfigurationen aufweisen.

31

Die Vergleichbarkeit der Motortypen setzt weiter voraus, dass die Motoren auch derselben Schadstoffklasse unterfallen. Letztere Einschränkung ist angezeigt, da sich die Grenzwerte von Dieselfahrzeugen beim NOx-Ausstoß insbesondere zwischen Euro 5 und Euro 6 mit 180 mg/km bzw. 80 mg/km massiv unterscheiden und damit deutlich unterschiedliche Anforderungen an die Motorkonfiguration gestellt werden, was insbesondere das Aufkommen von SCR-Katalysatoren belegt.

32

Nach Ansicht des Senates ist außerdem allein der Vortrag, das streitgegenständliche Fahrzeug erfülle im Normalbetrieb die Abgasnorm Euro 5 nicht und bei Messungen im Realbetrieb seien höhere Emissionswerte festgestellt worden, noch kein ausreichendes Indiz, das den Rückschluss auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung zulassen würde (so etwa auch OLG Celle, Urteil v. 13.11.2019 – 7 U 367/18, BeckRS 2019, 29587 Rn. 28 f.).

33

Die Tatsache, dass ein Fahrzeug im normalen Fahrbetrieb höhere Emissionen aufweist, als im für die Prüfung der Einhaltung der Werte der Euro 5-Norm (bzw. Euro 6-Norm) maßgeblichen NEFZ, ist allgemein bekannt. Die für die Einhaltung der Euro-5-Norm (bzw. Euro-6-Norm) relevanten im NEFZ-Verfahren gemessenen Werte entsprechen grundsätzlich auch ohne unzulässige Beeinflussung des Messverfahrens nicht den im Rahmen des tatsächlichen Gebrauchs des Fahrzeugs anfallenden Emissionswerten (so auch OLG München, Endurteil vom 05.09.2019 – 14 U 416/19, BeckRS 2019, 26072 Rn. 168). Der Straßenbetrieb ist mit der Prüfstandssituation nicht vergleichbar. Dies gilt sowohl hinsichtlich der angegebenen Kraftstoffverbräuche als auch der Grenzwerte für Emissionen. Auf dem Prüfstand wird eine bestimmte „ideale“, nicht der Praxis entsprechende Situation vorgegeben, etwa hinsichtlich der Umgebungstemperatur, der Kraftentfaltung (Beschleunigung und Geschwindigkeit), Abschaltung der Klimaanlage und so weiter, so dass der erzielte Wert zwar zu einer relativen Vergleichbarkeit unter den verschiedenen Fahrzeugfabriken und -modellen führen mag, absolut genommen aber jeweils nicht mit dem Straßenbetrieb übereinstimmt (OLG Celle a.a.O.) Soweit ein Fahrzeug also höhere Emissionswerte im Straßenbetrieb aufweist, als unter Prüfstandsbedingungen, kann dies auch auf andere Umstände als den Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung zurückzuführen sein, weshalb nicht notwendigerweise beim Vorliegen höherer Emissionswerte im Realbetrieb von dem Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgegangen werden muss.(OLG Stuttgart Ur. v. 16.6.2020 – 16a U 228/19, BeckRS 2020, 15982 Rn. 79-87, beck-online)

34

Das Gericht schließt sich diesen grundsätzlichen Erwägungen des Oberlandesgerichts Stuttgart an.

35

Die Klägerseite hat in diesem Sinne nicht ausreichend dargelegt, dass der verbaute Motor N47 mit unzulässigen Abschalteinrichtungen versehen ist. Dies ergibt sich überwiegend aus der Tatsache, dass das Kraftfahrtbundesamt nach einer Überprüfung genau dieser Motorklasse im Zuge zu dem Ergebnis gelangte, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen vorliegen.

36

Die demgegenüber aufgestellten Beweisbehauptungen sind nicht geeignet, eine sekundäre Darlegungslast der Beklagtenseite auszulösen, oder Beweis über die Behauptungen zu erheben.

37

4. Die Klägerin stehen auch keine Ansprüche aus anderen rechtlichen Gesichtspunkten zu.

38

Eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EGFGV in Verbindung mit Art. 3 Nummer 10 der VO 715/2007 kommt nicht in Betracht. Mit der ganz herrschenden Meinung ist der Schutzgesetzcharakter der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. von Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nummer 10 der VO Nummer 7 115/2007 zu verneinen. Diese Normen stellen kein Schutzgesetz zugunsten der Endkunden dar, sondern geradezu ein klassisches Beispiel für eine die Allgemeinheit schützende Norm (vergleiche OLG München Beschluss vom 29. August 2019, 8 U 1449/19 mit ausführlicher Begründung). Diese Normen sollen jedenfalls den Kunden nicht vor dem Abschluss von nachteiligen Kaufverträgen schützen (vgl. OLG München vom 23.03.2020, 32 U 204/20).

39

Eine Haftung nach §§ 831, 826 BGB scheidet ebenfalls aus. Anhaltspunkte für die rechtswidrige Erfüllung des objektiven Tatbestandes einer unerlaubten Handlung durch einen Verrichtungsgehilfen der Beklagten sind nicht ersichtlich. Eine Haftung nach den §§ 826, 831 BGB erfordert weiter beim Verrichtungsgehilfen sowohl Schädigungsvorsatz als auch die objektiven und subjektiven Voraussetzungen der Sittenwidrigkeit. Auch dies ist nicht ausreichend vorgetragen (vgl. OLG München a.a.O.)

40

Damit bestehen insgesamt keine Schadensersatzansprüche der Klagepartei gegen die Beklagte.

41

5. Nachdem ein Schadensersatzanspruch des Klägers nicht besteht, können weder der Antrag auf Zahlung von Deliktzinsen, der Feststellungsantrag noch der Zinsantrag Erfolg haben. Ebenso besteht kein Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

III.

42

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO.

43

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1, 2 ZPO.