

Titel:

Klageabweisung, Sittenwidrigkeit, Abschalteneinrichtung, Thermofenster, Schädigungsvorsatz, Beweislast, Schutzgesetz

Schlagworte:

Klageabweisung, Sittenwidrigkeit, Abschalteneinrichtung, Thermofenster, Schädigungsvorsatz, Beweislast, Schutzgesetz

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Beschluss vom 09.08.2022 – 8 U 1615/21

BGH, Urteil vom 27.05.2025 – VIa ZR 1327/22

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 20.604,83 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten über Schadensersatzansprüche mit dem Ziel der Klagepartei auf Rückabwicklung eines Kaufvertrags über den Erwerb eines Pkw im Zusammenhang mit der sogenannten „Diesel-Abgasthematik“.

2

Die Klagepartei erwarb am 28.05.2016 von der ... einen Pkw Audi A4 Avant quattro 3.0 TDI als Gebrauchtwagen mit einer Laufleistung von 99.720 km bei einer Erstzulassung am 03.12.2012 zu einem Rechnungspreis von 26.200,00 € brutto (Anlage K1).

3

Das von der Beklagten hergestellte Fahrzeug, für das eine EG-Typengenehmigung erteilt ist, verfügt über einen 3,0 Liter V6 TDI-Motor, Euro 5. Bei diesem Dieselmotor kommt eine Abgasrückführung (AGR) zum Einsatz, bei der ein Teil der Abgase zurück in das Ansaugsystem des Motors geführt wird und dort erneut an der Verbrennung teilnimmt. Der Grad der Abgasrückführung bemisst sich insoweit auch in Abhängigkeit von der Außentemperatur, wobei bei niedrigeren bzw. höheren Außen-/Ladelufttemperaturen die Abgasrückführung reduziert wird (sogenanntes „Thermofenster“).

4

Die Klagepartei machte gegenüber der Beklagten mit Schriftsatz ihrer Prozessbevollmächtigten Schadensersatzansprüche mit der Begründung eines wegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung mangelbehafteten Fahrzeugs geltend (Anlage K19).

5

Bei Schluss der mündlichen Verhandlung betrug die Laufleistung des klägerischen Fahrzeugs 148.438 km.

6

Die Klagepartei behauptet, dass auch der streitgegenständliche 3.0 Liter V6-TDI Dieselmotor vom sogenannten „Dieselskandal“ betroffen sei. Die Klagepartei trägt hierzu vor, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei ein Dieselmotor der Baureihe EA897evo verbaut, in dem mehrere unzulässige Abschalteneinrichtungen enthalten seien. So verfüge der Dieselmotor über eine illegale

Motorsteuerungssoftware, die den Ausstoß von Stickoxid (NOx) im Prüfstandsbetrieb (NEFZ) optimiere, wobei diese erkenne, ob das Fahrzeug einer Abgasprüfung auf dem Prüfstand unterzogen werde; in diesem Fall reduziere sie den Abgasausstoß insbesondere in Bezug auf Stickoxid. Auf dem Rollenprüfstand rufe die eingebaute Software beim Stickstoff-Ausstoß ein anderes Motorprogramm (Modus 1) als im Normalbetrieb (Modus 0) ab.

7

Darüber hinaus handele es sich nach Ansicht der Klagepartei auch bei dem integrierten Thermofenster um eine unzulässige Abschalteneinrichtung.

8

Die Klagepartei behauptet, das Kraftfahrtbundesamt (KBA) habe bei der Überprüfung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps die entsprechenden unzulässigen Abschalteneinrichtungen festgestellt und mit verbindlichem Bescheid einen Rückruf durch Überarbeitung der Motorsteuerungssoftware angeordnet.

9

Durch die unzulässigen Abschalteneinrichtungen würde bewirkt, dass das Fahrzeug die für den Fahrzeugtyp geltenden gesetzlichen Grenzwerte für den Ausstoß von Stickoxiden im normalen Straßenbetrieb auch unter denselben Bedingungen des Prüfverfahrens nicht oder jedenfalls nicht dauerhaft erreichen könne. In der konzernweiten strategischen Entscheidung zum Einsatz der unzulässigen Abschalteneinrichtungen aus Gründen der Gewinnmaximierung durch Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes zur Erlangung der EG-Typengenehmigung liege auch eine vorsätzliche und sittenwidrige Schädigung der Klagepartei, die – täuschungsbedingt – das Fahrzeug bei Kenntnis der wahren Sachlage nicht gekauft hätte. Die Klagepartei besitze nun ein Fahrzeug, das tatsächlich einen erheblich höheren Schadstoffausstoß aufweise, als herstellerseitig angegeben. Das Fahrzeug entspreche somit nicht der Typengenehmigung und sei merkantil wertgemindert.

10

Die Klagepartei ist der Ansicht, die Beklagte hafte ihr auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe des erworbenen Fahrzeugs aufgrund vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung. Durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei die Klagepartei einen für sie wirtschaftlich nachteiligen Vertrag eingegangen, von dem sie sich unter Schadensersatzgesichtspunkten lösen könne.

11

Die Klagepartei beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 26.200,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 27.06.2020 abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 5.595,17 € Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Audi A4 (2967 ccm/180 kW/245 PS) 3.0 (2967) mit der Fahrgestellnummer ...27 zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 27.06.2020 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.851,36 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 27.06.2020 zu zahlen.

12

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

13

Die Beklagte wendet ein, sie habe die Klagepartei weder getäuscht noch sittenwidrig geschädigt. Dazu trägt die Beklagte vor, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug der Klagepartei sei kein Dieselmotor der Baureihe EA897evo verbaut, sondern vielmehr ein Dieselmotor des Typs EA896Gen.2, ein V6-TDI (EU5) mit 180 kW. Dieser sei nicht von der im Dieselmotor der Baureihe EA189 (EU5) verbauten Umschaltlogik der Abgasrückführung betroffen und verfüge auch sonst über keinerlei unzulässige Abschalteneinrichtungen.

Insbesondere habe es zu dem konkret im streitgegenständlichen Fahrzeug der Klagepartei verbauten Dieselmotor des Typs EA896Gen.2 V6-TDI (EU5, 180 kW) keine verbindliche Rückrufanordnung des Kraftfahrtbundesamtes wegen des Emissionsverhaltens gegeben. Daher habe die Beklagte auch keine verpflichtende Aktualisierung der Motorsteuerungssoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps vorgenommen, sondern lediglich eine freiwillige Serviceaktion angeboten.

14

Die Beklagte meint, der Einsatz des Thermofensters stelle für sich keine unzulässige Abschalteneinrichtung dar, sondern sei aus Gründen des Motor- bzw. Bauteilschutzes gerechtfertigt. Der Klagepartei sei zudem kein Schaden entstanden. Das Fahrzeug sei weder mangelhaft noch im Wert gemindert, vielmehr stets sicher und fahrbereit gewesen. Eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung durch die Beklagte sei nicht gegeben.

15

Zur Ergänzung, Vertiefung und Vervollständigung wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen sowie auf das Protokoll zur mündlichen Verhandlung v. 02.02.2021 Bezug genommen.

16

Das Gericht hat streitig zur Sache verhandelt. Zum Ergebnis der mündlichen Verhandlung wird auf die Sitzungsniederschrift v. 02.02.2021 verwiesen.

Entscheidungsgründe

17

Die zulässige Klage erweist sich in der Sache selbst als unbegründet.

I.

18

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht Passau für die Entscheidung sachlich gemäß § 1 ZPO i.V.m. §§ 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG und örtlich gemäß § 32 ZPO zuständig.

II.

19

Die Klage ist jedoch unbegründet, weil die Klagepartei gegen die Beklagte keine – gegenwärtigen oder künftigen – Schadensersatzansprüche hat.

20

1. Eine Haftung der Beklagten ergibt sich – auch unter Berücksichtigung der aktuellen Entscheidung des BGH v. 25.05.2020 (Az.: VI ZR 252/19) zu dem hier nicht streitgegenständlichen Dieselmotor des Typs EA189 – nicht unter dem Gesichtspunkt einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB analog.

21

a) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das 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 zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, NJW 2017, 250).

22

Zwar kann in dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehen ist, grundsätzlich eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung liegen, da dies dazu führen kann, dass der Widerruf der Typengenehmigung oder zumindest die Stilllegung des konkreten Fahrzeugs droht, sofern der Käufer nicht an der Rückrufaktion zur Beseitigung der Abschalteneinrichtung teilnimmt. Mit der Inverkehrgabe des Fahrzeugs bringt der Hersteller jedenfalls konkludent zum Ausdruck, dass das Fahrzeug entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, das heißt über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei der Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannter, konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist (BGH v.

25.05.2020 – VI ZR 252/19; OLG Koblenz, Urt. v. 20.04.2020 – 12 U 1570/19). Dies setzt voraus, dass nicht nur die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, sondern auch, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typengenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen Kraftfahrtbundesamtes erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortbestand einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich entspricht (OLG Koblenz, a.a.O.).

23

b) Diese Voraussetzungen eines sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten sind im vorliegenden Fall nicht gegeben. Sämtliche Umstände zur Begründung einer Haftung nach § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung liegen in der Darstellungslast der Klagepartei (vgl. OLG München, Beschluss v. 25.07.2017 – 13 U 566/17; OLG München, Beschluss v. 14.11.2019 – 8 U 2769/19; OLG Braunschweig, Urt. v. 19.02.2019 – 7 U 134/17).

24

Schlüssiger Vortrag zu einer angeblich „unzulässigen Abschalteinrichtung“ setzt nach der obergerichtlichen Rechtsprechung (OLG München, Beschluss v. 29.08.2019 – 8 U 1449/19) grundsätzlich voraus, dass vom Anspruchsteller konkret dargelegt wird, dass (1) ein „Konstruktionsteil“ im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs vorhanden ist (dabei kann es sich auch um eine Software handeln), (2) dass in bestimmten, konkret darzulegenden Umwelt- oder Fahrsituationen etc. im Sinne von Art. 3 Nr. 10 EG-VO die Abgasreinigung abschaltet, und dass (3) dies nicht notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

25

aa) Zwar hat die Klagepartei behauptet, der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute 3,0 Liter V6-TDI Dieselmotor enthalte eine illegale Motorsteuerungssoftware zur Prüfstandserkennung. Die Klagepartei konnte aber schon die konkrete, spezifizierte Baureihe des hier tatsächlich integrierten Dieselmotors nicht belegen. Behauptet wurde, es sei ein 3,0-Liter V6 TDI Dieselmotor des Typs EA897evo verbaut, was von der Beklagten jedoch bestritten wurde, die erklärt hat, es handle sich richtigerweise um den Motortyp EA896Gen.2, einen 3,0 Liter V6 TDI Dieselmotor (EU5 mit 180 kW). Weiter hat die Beklagte dargestellt, dass es gerade für diesen Dieselmotor keine verbindliche Rückrufanordnung durch das Kraftfahrtbundesamt gegeben habe und dieser auch gerade keine Umschaltlogik (wie im Dieselmotor des Typs EA189 integriert) enthalte. Ein Beweismittel, welcher Motortyp tatsächlich im Fahrzeug der Klagepartei enthalten ist, hat diese nicht angeboten.

26

Schon deshalb fehlt es im Rahmen der Behauptung einer unzulässig verbauten Umschaltlogik an schlüssigem Vorbringen der Klagepartei, nachdem noch nicht einmal der konkrete Typ des verbauten Dieselmotors festgestellt werden konnte. Ebenso wenig verfährt damit der – von der Beklagten ohnehin bestrittene – Verweis der Klagepartei auf einen (angeblichen) verbindlich angeordneten Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes.

27

bb) Unabhängig von der Frage, ob die – von der Beklagten dem Grunde nach nicht bestrittene – Implementierung eines Thermofensters in tatsächlicher Hinsicht mit den (unions-)rechtlichen Vorschriften vereinbar ist oder nicht und damit, ob es sich bei der Verwendung von Thermofenstern tatsächlich – wie von der Klagepartei behauptet – um eine unzulässige Abschalteinrichtung handelt, stellt sich das Inverkehrbringen eines solchermaßen konzipierten Fahrzeugs subjektiv jedenfalls nicht als sittenwidrige Handlung der Beklagten im Sinne des § 826 BGB dar.

28

Denn dass das Verhalten gegen vertragliche Pflichten oder das Gesetz verstößt, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft, genügt nicht (OLG Koblenz, Urt. v. 21.10.2019 – 12 U 246/19). Insbesondere die Verfolgung eigener Interessen bei der Ausübung von Rechten ist im Grundsatz auch dann legitim, wenn damit eine Schädigung Dritter verbunden ist (BGH, Urt. v. 19.10.1987 – II ZR 9/87). Hinzutreten muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19).

29

Subjektiv ist ein Bewusstsein der Sittenwidrigkeit nicht erforderlich. Der Schädiger muss aber grundsätzlich die Tatumstände kennen, die sein Verhalten als sittenwidrig erscheinen lassen (BGH, Urt. v. 13.09.2004 – II ZR 276/02).

30

Legt man diese Maßstäbe zu Grunde, ist das Verhalten der Beklagten, ein mit einem sogenannten Thermofenster ausgestattetes Fahrzeug in den Verkehr zu bringen, vorliegend nicht als sittenwidrige Handlung zu bewerten. Dabei kommt es hier nicht darauf an, ob das in dem streitgegenständlichen Fahrzeug installierte Thermofenster eine objektiv unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt oder nicht. Zwar mag sich bei einer sogenannten „Schummelsoftware“, wie sie in dem VW Dieselmotor des Typs EA189 verwendet worden war, die Sittenwidrigkeit des Handelns per se aus dem Einsatz dieser Umschaltlogik, die – auf den Betriebszustand des Fahrzeugs abstellend – allein danach unterscheidet, ob sich dieses auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet, ergeben (BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19). Eine solche Abschaltvorrichtung mag eindeutig unzulässig sein.

31

Bei einer anderen, die Abgasreinigung (Abgasrückführung und Abgasnachbehandlung) beeinflussenden Motorsteuerungssoftware, wie hier dem Thermofenster, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeitet wie auf dem Prüfstand und bei der Gesichtspunkte des Motor-respektive des Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft erwogen werden können, kann bei Fehlen jedweder konkreter Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen bei der Beklagten in dem Bewusstsein agiert hatten, möglicherweise eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden (OLG Koblenz, Urt. v. 20.04.2020 – 12 U 1570/19; OLG München, Beschluss v. 10.02.2020 – 3 U 7524/19). Vielmehr muss in dieser Situation, selbst wenn – einmal unterstellt – hinsichtlich des hier in Rede stehenden Thermofensters von einer objektiv unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegangen werden sollte, eine möglicherweise falsche, aber dennoch vertretbare Gesetzesauslegung und -anwendung durch die Organe in Betracht gezogen werden (OLG Koblenz, a.a.O., OLG München, a.a.O.; OLG Köln, Beschluss v. 04.07.2019 – 3 U 148/18).

32

Hinsichtlich des Thermofensters bei der Abgasrückführung trägt die Klagepartei vor, diese werde über 30 Grad Celsius bzw. bei 5 Grad Celsius signifikant reduziert. Die Beklagte hat dagegen ausgeführt, das System der Abgasrückführung könne bei kalten Temperaturen Schäden durch Ablagerungen („Versottung“) erleiden. Daher werde die Abgasrückführung bei kühleren Temperaturen zurückgefahren (sogenanntes „Ausrampen“). Dieses Thermofenster sei zum Schutz der Bauteile des Abgasrückführungssystems notwendig und daher als Maßnahme zum Bauteilschutz nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a der EG-VO Nr. 715/2007 rechtlich zulässig.

33

Eine Sittenwidrigkeit käme daher hier nur in Betracht, wenn über die bloße Kenntnis von der Verwendung einer Software mit der in Rede stehenden Funktionsweise in dem streitgegenständlichen Motor hinaus 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 Stuttgart, Urt. v. 30.07.2019 – 10 U 134/19; OLG Koblenz, a.a.O.; OLG München, a.a.O.). Solche Anhaltspunkte sind von der Klagepartei nicht substantiiert vorgetragen, zudem vermengt die klägerische Darstellung die in der beim Dieselmotor der Baureihe EA189 für die Prüfstandsmanipulation behauptete Vorgehensweise der Beklagten mit dem „Thermofenster“ des hier streitgegenständlichen, differenten Dieselmotors 3.0 Liter V6-TDI.

34

Solange nach all dem entsprechend der vorstehenden Überlegungen in Betracht zu ziehen ist, dass die Beklagte die Rechtslage fahrlässig verkannt hat, fehlt es in subjektiver Hinsicht an dem für die Sittenwidrigkeit erforderlichen Bewusstsein der Rechtswidrigkeit. Eine Auslegung aber, wonach ein Thermofenster eine zulässige Abschaltvorrichtung darstellt, ist jedenfalls nicht unvertretbar. Ein Handeln unter vertretbarer Auslegung des Gesetzes wiederum kann aber nicht als besonders verwerfliches Verhalten angesehen werden (OLG Stuttgart, a.a.O.; OLG Koblenz, a.a.O.; OLG München, a.a.O.).

35

c) Auch ein Schädigungsvorsatz der Beklagten ergibt sich für das Gericht nicht.

36

Der erforderliche Schädigungsvorsatz im Rahmen von § 826 BGB, der getrennt von der Sittenwidrigkeit – auch von deren subjektiver Seite – festzustellen ist (vgl. BGH, Urt. v. 12.07.1966 – VI ZR 1/65), bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Fahrlässigkeit, auch grobe, genügt nicht (BGH, Urt. v. 06.06.1962 – V ZR 125/60). Der Vorsatz muss sich auf den Schaden erstrecken, eine nur allgemeine Vorstellung über eine etwa mögliche Schädigung genügt nicht. Andererseits ist Schädigungsabsicht nicht erforderlich. Es genügt, dass der Schädiger den Schadenseintritt vorausgesehen und die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder jedenfalls im Sinne eines bedingten Vorsatzes billigend in Kauf genommen hat (BGH, Urt. v. 20.11.2012 – VI ZR 268/11). Maßgeblich ist dabei allein der Zeitpunkt des Inverkehrbringens des konkreten Fahrzeugs (OLG Stuttgart, Urt. v. 30.07.2019 – 10 U 134/19).

37

Die Klage enthält hierzu schon keinen substantiierten Vortrag. Das Klagevorbringen erschöpft sich in der pauschalierten Behauptung der Verantwortlichkeit der Beklagten, ohne näher darzulegen, wann Organe der Beklagten von wem auf welche Weise ins Wissen gesetzt worden sein sollen. Mehr als den Rückschluss auf fehlerhafte Aufsicht der Organe über das entwickelnde Ingenieurteam rechtfertigen die Mutmaßungen der Klagepartei zum Organisationsablauf bei einem Pkw-Hersteller nicht.

38

Darüber hinaus kann hier – wie bereits dargelegt – ohnehin nicht davon ausgegangen werden, dass auf Seiten der Beklagten bewusst eine – unterstellt – objektiv unzulässige Abschalteinrichtung verwendet wurde. Mangels anderweitiger greifbarer Anhaltspunkte ist allenfalls von einer fahrlässigen Verkenntung der Rechtslage auszugehen. Dann aber fehlt es am notwendigen Schädigungsvorsatz, weil dieser das Bewusstsein eines möglichen Gesetzesverstosses verbunden mit einer mindestens billigenden Inkaufnahme desselben erfordert (OLG Köln, Beschluss v. 04.07.2019 – 3 U 148/18; OLG Stuttgart, Urt. v. 30.07.2019 – 10 U 134/19; OLG Koblenz, Urt. v. 21.10.2019 – 12 U 246/19).

39

2. Ein Anspruch der Klagepartei lässt sich ebenso wenig aus einer Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB in Gestalt eines Verstoßes gegen ein Schutzgesetz herleiten.

40

Vor dem Hintergrund des fehlenden sittenwidrigen, täuschenden Verhaltens der Beklagten bleibt nämlich auch kein Raum für eine deliktische Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB. Solange die Beklagte nicht – jedenfalls nicht nachweisbar – in dem Bewusstsein handelte, ein mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattetes Fahrzeug in den Verkehr zu bringen, fehlt es auch an dem Nachweis einer willentlichen Täuschung des Käufers über das Nichtvorhandensein einer solchen (möglicherweise unzulässigen) Einrichtung (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 20.04.2020 – 12 U 1570/19).

41

3. Die Beklagte haftet auch nicht nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV.

42

Mit der ganz h.M. ist der Schutzgesetzcharakter der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. von Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007 zu verneinen (OLG Braunschweig, Urt. v. 19.02.2019 – 7 U 134/17; OLG München, Beschluss v. 29.08.2019 – 8 U 1449/19; OLG Koblenz, a.a.O.). Bei den §§ 8 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV handelt es sich nicht um ein Schutzgesetz, weil sie den Schutz individueller Interessen nicht berücksichtigen. Dass der Individualschutz im Aufgabenbereich der genannten Vorschrift liegt oder aber aus deren Auslegung unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden Richtlinie 2017/46/EG folgt, ist nicht ersichtlich (OLG München, a.a.O.).

43

4. Die Klage hat sich damit insgesamt als abweisungsreif erwiesen. Die weiteren geltend gemachten Schadenspositionen (vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren, Zinsen) sind mangels eines Hauptsacheanspruchs bzw. Verzugs nicht begründet. Gleiches gilt für den mit eingeklagten Feststellungsantrag zum Annahmeverzug.

III.

44

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

IV.

45

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.

V.

Streitwert: § 48 GKG i.V.m. § 3 ZPO. Die beantragte Zug-um-Zug-Leistung wirkt sich dabei auf den Streitwert der Klage nicht aus (vgl. Musielak/Voit, ZPO, 15. Aufl. 2018, § 3 Rn. 39). Auch hinsichtlich des weiteren Antrags auf Feststellung des Annahmeverzugs war eine Erhöhung des Streitwerts wegen wirtschaftlicher Identität zum Leistungsantrag nicht angezeigt (Musiak/Voit, a.a.O., Rn. 27).