

Titel:

Schadensersatzklage, Gebrauchtwagenkauf, Abschaltvorrichtung, Thermofenster, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Betriebsuntersagung

Schlagworte:

Schadensersatzklage, Gebrauchtwagenkauf, Abschaltvorrichtung, Thermofenster, Sittenwidrigkeit, Beweislast, Betriebsuntersagung

Vorinstanz:

LG Coburg, Endurteil vom 23.03.2021 – 11 O 548/20

Rechtsmittelinstanz:

BGH, Urteil vom 25.06.2025 – VIa ZR 449/21

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Endurteil des Landgerichts Coburg vom 23.03.2021, Az. 11 O 548/20, wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
3. Dieses Urteil sowie das angefochtene Urteil des Landgerichts Coburg sind vorläufig vollstreckbar.
4. Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

I.

1

Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz nach dem Kauf eines gebrauchten Kraftfahrzeugs der Marke X.. Die Beklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs.

2

Der Kläger erwarb am 22.10.2015 von der Firma A. GmbH & Co. KG in ... den am 24.01.2013 erstmals zugelassenen Pkw Marke X. B1, FIN: ..., zum Kaufpreis von 29.500,- Euro; bzw. einschließlich eines zusätzlichen Satzes (neuer) Reifen und Felgen sowie anderen Zubehörs zum Gesamtkaufpreis von 31.950,- Euro. Zum Erwerbszeitpunkt hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von 31.500 km. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Serie N47 (Abgasnorm EURO 5) ausgestattet. Die Beklagte war in den Vertragsschluss vom 22.10.2015 weder eingebunden noch hatte sie Kenntnis hiervon.

3

Das Kraftfahrt-Bundesamt nahm zum Motortyp N47 bereits wiederholt Stellung, dies unter anderem in einem Schreiben an das Landgericht Deggendorf vom 14.10.2020 (Anlage BB 1a), in einem Schreiben an das Landgericht Ulm vom 16.11.2020 (Anlage BB 2), in einem Schreiben an das Landgericht München vom 25.02.2021 (Anlage BB 3), in einem Schreiben an das Landgericht Freiburg vom 28.04.2020 (Anlage B 1b; KE6) und in einem Schreiben an das Oberlandesgericht München vom 17.10.2019 (Anlage B 1a). Wegen der Einzelheiten der gestellten Fragen und der vom Kraftfahrt-Bundesamt gegebenen Antworten wird auf die bezeichneten Schreiben Bezug genommen.

4

Der Kläger behauptet, in seinem Fahrzeug sei ein Motor mit einer solcherart manipulierten Software eingebaut, das Prüfstandsituationen erkennt und (nur) dann der Stickoxid-Ausstoß (NOx) reduziert werde. Die Erkennung erfolge durch die Berücksichtigung (u.a.) der Drehzahl des Motors, der Geschwindigkeit, des Lenkradeinschlags und der Betriebsdauer. Außerdem sei ein sogenanntes „Thermofenster“ installiert. Dem Fahrzeug drohe deshalb eine Betriebsuntersagung. Der Vorstand der Beklagten habe von dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtungen Kenntnis gehabt. Die Folge sei, so die Rechtsansicht des Klägers, dass die Beklagte ihm auf Schadensersatz wegen unerlaubter Handlung (§ 826 BGB bzw. § 823 Abs. 2 BGB

i.V.m. § 263 StGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. europarechtlichen Verordnungen und §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV) hafte. Zu ersetzen sei der gezahlte Kaufpreis und zusätzlich Deliktszinsen.

5

Der Kläger hat erstinstanzlich beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 30.280,72 € nebst Zinsen aus 30.280,72 € in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 10.08.2020 zu bezahlen Zug um Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typ X. B1, FIN:
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 6.451,43 € Deliktszinsen zu bezahlen, Zug um Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typ X. B1, FIN:
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des im Antrag 1 genannten Fahrzeugs seit dem 27.07.2020 in Verzug befindet.
4. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.698,13 € vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

6

Die Beklagte hat erstinstanzlich die Abweisung der Klage beantragt.

7

Die Beklagte behauptet, die Beweisangebote des Klägers würden auf eine unzulässige Ausforschung hinauslaufen. Im übrigen verweist die Beklagte auf diverse amtlichen Auskünfte des Kraftfahrt-Bundesamtes, woraus sich ergebe, dass Motoren des Typs N 47 über keine unzulässige Abschaltvorrichtung verfügen. Es existiere und drohe auch kein Rückruf dieser Fahrzeuge und keine Einschränkung der Betriebserlaubnis.

8

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Parteien wird gemäß § 540 Abs. 1 ZPO auf das Endurteil des Landgerichts Coburg vom 23.03.2021 Bezug genommen. Weiter wird auf die gewechselten Schriftsätze der Prozessbevollmächtigten der Parteien sowie die vorgelegten Anlagen (erster Instanz) verwiesen.

9

Das Landgericht Coburg hat mit Endurteil vom 23.03.2021 die Klage abgewiesen.

10

Zur Begründung führt das Landgericht aus, jedenfalls habe der Kläger nicht die Kausalität zwischen einem etwaigen deliktischen Handeln der Beklagten und der Kaufentscheidung des Klägers nachgewiesen. Das Landgericht hat sich hierbei wesentlich auf die Angaben des Klägers, getätigt im Rahmen seiner Anhörung im Termin vom 05.03.2021, bezogen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird gemäß § 540 Abs. 1 ZPO auf das Endurteil des Landgerichts Coburg Bezug genommen.

11

Gegen das den Klägervertretern am 23.03.2021 zugestellte Endurteil des Landgerichts Coburg vom 23.03.2021 hat der Kläger mit Schriftsatz seiner Prozessbevollmächtigten vom 19.04.2021, eingegangen bei dem Oberlandesgericht Bamberg an diesem Tag, Berufung eingelegt und diese mit Berufungsbegründung vom 25.05.2021, eingegangen bei dem Oberlandesgericht Bamberg an diesem Tag (dem Dienstag nach Pfingsten), begründet.

12

Zur Begründung führt der Kläger aus, seine Ausführungen zur Prüfstanderkennung stellten weder eine Behauptung „ins Blaue“ dar noch liefen diese auf eine „Ausforschung“ hinaus. Ein Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamtes für den betroffenen Fahrzeugtyp sei nicht erforderlich, um von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgehen zu können. Unzulässig seien bereits sog. Thermofenster. Das Argument eines Motorschutzes sei nur vorgeschoben. Es gebe im streitgegenständlichen Fahrzeug weitere unzulässige Elemente der Steuerung. Die Beklagte treffe insoweit eine sekundäre Darlegungslast. Auch hätten die Auskünfte des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Umstand bislang nicht erfolgter Rückrufe für den Ausgang des Rechtsstreits keine Bedeutung. Die gutachterlichen Messungen, z.B. die der Deutschen Umwelthilfe, hätten einen erhöhten Schadstoffausstoß bei den Dieselfahrzeugen der Beklagten belegt.

Hieraus ergebe sich in Minderwert der Fahrzeuge. Die Kausalität sei damit belegt. Eine Nutzung habe sich der Kläger im Rahmen der Schadensbeizifferung nicht anrechnen zu lassen. Deliktzinsen auf den Kaufpreis seien nach der Rechtsprechung des BGH (vgl. Urteil vom 26.11.2007, Az. II ZR 167/06) geschuldet. Hinsichtlich der weiteren Ausführungen des Klägers wird auf die Berufungsbegründung vom 25.05.2021 und die folgenden Schriftsätze Bezug genommen.

13

Der Kläger beantragt im Berufungsverfahren:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 30.109,85 € nebst Zinsen aus 30.109,85 € in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 10.08.2020 zu bezahlen Zug um Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typ X. B1, FIN:
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 6.477,47 € Deliktzinsen zu bezahlen, Zug um Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des PKW Typ X. B1, FIN:
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Antrag 1 genannten Fahrzeugs seit dem 10.08.2020 in Verzug befindet.
4. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.698,13 € vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

14

Die Beklagte beantragt,

die Berufung der Gegenseite zurückzuweisen.

15

Auch sie wiederholt sowie vertieft ihre erstinstanzliche Argumentation. Das klägerische Fahrzeug sei finanziert und deshalb (wohl noch) sicherungsübereignet. Das Kraftfahrt-Bundesamt habe den Motor N47 mehrfach geprüft / in ihrem Auftrag von Dritten prüfen lassen und sei zu dem Ergebnis gelangt, dass er keine unzulässige Abschalteneinrichtung enthalte. Vor diesem Hintergrund sind die Ausführungen des Klägers unsubstantiiert und abwegig. Außerdem verkenne die Klägerseite zudem in vielen Rechtsfragen die höchstrichterliche Rechtsprechung.

16

Im übrigen wird auf die Schriftsätze der Parteivertreter nebst Anlagen im Berufungsverfahren Bezug genommen.

II.

17

1. Die zulässige Berufung des Klägers hat in der Sache keinen Erfolg.

18

2. a. Der Kläger hat glaubhaft bekundet, Eigentümer des streitgegenständlichen Fahrzeugs geworden zu sein. Zwar legte er auch in der zweiten Instanz den Kfz-Brief nicht als Beleg, diesen in Besitz zu haben, vor, allerdings bekundete er erneut, wie schon vor dem Landgericht, das Finanzierungsdarlehen zurückgeführt zu haben worauf er Eigentümer geworden und den Brief erhalten habe. Das Landgericht ist ganz offensichtlich auf der Basis des klägerischen Bekundens von einer Aktivlegitimation des Klägers ausgegangen und der Senat sieht keinen Anlass, diese Bewertung als fehlerhaft anzusehen.

19

Dem Kläger steht aber dennoch kein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz gemäß den §§ 826, 31 BGB (oder einer anderen Anspruchsgrundlage) zu, da er das Vorliegen der Anspruchsvoraussetzungen nicht belegen konnte. Der Senat ist davon überzeugt, dass im Fahrzeug des Klägers keine eindeutig unzulässige Abschalteneinrichtung, z.B. eine solche, die den Stickoxidausstoß (nur) in Prüfsituationen reduzieren würde, verbaut ist. Das Verhalten eines Automobilherstellers kann zudem schon deshalb nicht als besonders verwerflich bewertet werden, wenn es nach der Einschätzung des Kraftfahrt-Bundesamtes nicht zu einen verbindlichen Rückruf Anlass gibt bzw. nicht zu beanstanden ist.

b. Sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB ist ein Verhalten, welches 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 und den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19, Rdnr. 15, NJW 2020, 1962, 1963). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28.06.2016, Az.: VI ZR 536/15, Rdnr. 16, NJW 2017, 250, 252). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 07.05.2019, Az.: VI ZR 512/17, Rdnr. 8, NJW 2019, 2164, 2165).

21

c. Als objektiv sittenwidrig wäre das Verhalten der Beklagten im Verhältnis zum Kläger insbesondere dann zu qualifizieren, wenn die Beklagte auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamtes systematisch, langjährig Motoren in den Verkehr gebracht hat, obwohl dessen Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19, Rdnr. 25, NJW 2020, 1962, 1965). Durch die Verwendung des Motors ging in dieser Konstellation nicht nur eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden einher, sondern auch die Gefahr, dass bei einer Aufdeckung für die betroffenen Fahrzeuge eine Betriebsbeschränkung oder eine Betriebsuntersagung droht. Ein solches Verhalten wäre im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschalteinrichtung erwirbt, insbesondere verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren.

22

3. a. Im vorliegenden Fall konnte der Kläger weder nachweisen, dass im Motor seines Fahrzeugs eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut worden war, noch dass seinem Fahrzeug eine Betriebseinschränkung bzw. Betriebsuntersagung drohte bzw. droht.

23

Durch das Kraftfahrt-Bundesamt wurde in mehreren Stellungnahmen zum Motor N47 ausgeführt, dass der Motor (unabhängig vom Fahrzeugtyp, in den er eingebaut wurde) „keine unzulässige Abschalteinrichtung oder Konformitätsabweichung hinsichtlich des Emissionsverhaltens“ aufweise. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auch bestätigt, dass ein technisch vergleichbares Fahrzeug mit der Baureihe N47 durch das Kraftfahrt-Bundesamt untersucht wurde. Weiter führt das Kraftfahrt-Bundesamt aus, dass kein Fahrzeugtyp der Baureihe N47 von einem behördlich angeordneten Rückruf betroffen sei. Die seitens des Klägers vorgelegten Messungen und Berichte verschiedener Organisationen sind nicht ausreichend, um zu belegen, dass im konkreten Motor des klägerischen Fahrzeugs eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut wurde.

24

Insbesondere aufgrund der Stellungnahmen des Kraftfahrt-Bundesamtes und dem Umstand, dass auch nach fünf Jahren seit dem Bekanntwerden, von „Abgasmanipulationen“ anderer Automobilhersteller kein Rückruf für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs mit dem Motor der Serie N47 erfolgt sind, ist der Senat davon überzeugt, dass im Fahrzeug des Klägers keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut wurde.

25

b. Zudem besteht bzw. bestand zur Überzeugung des Senats zu keinem Zeitpunkt die Gefahr einer Betriebsuntersagung bzw. Betriebsbeschränkung für das Fahrzeug des Klägers. Dies folgt aus den Stellungnahmen des Kraftfahrt-Bundesamtes, wonach für den konkreten Fahrzeugtyp weder eine Rückrufaktion noch eine Betriebsbeschränkung geplant ist bzw. geplant war. Der Kläger hat im Rahmen seiner Anhörung in erster Instanz auch bekundet, außer einem Update für das Navigationsgerät sei kein Update auf sein Fahrzeug aufgespielt worden und er sei hierzu auch nicht aufgefordert worden. Daher fehlt

ein wichtiger Umstand, durch den das sittenwidrige Verhalten bei einem anderen Automobilhersteller im Falle des Einbaus einer unzulässigen Abschalteinrichtung begründet wurde.

26

c. Auch wenn der Kläger die Stellungnahmen des Kraftfahrt-Bundesamtes in Zweifel zieht, sieht der Senat kein Motiv, aus welchem heraus das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), immerhin eine staatliche Behörde, andere staatliche Behörden bzw. Gerichten falsche Auskünfte geben sollte. Es ist nicht zielführend, die Auskünfte pauschal als „Freizeichnungen des KBA“ abzutun. Der Senat jedenfalls vermag sich dieser Sicht nicht anzuschließen. Dass laut Auskunft des KBA (an das Landgericht Freiburg im April 2020) ein Fahrzeug X. B2 mit einem Motor in der Applikation N47D2001 bislang keiner Überprüfung zugeführt wurde, gibt keinen Hinweis darauf, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug, einem X. des Typs B1 mit einem Motor in der Applikation N47D20U1, unzulässige Software verbaut sein könnte. Auch diese, von der Klägerseite in der Berufung aufgegriffene Auskunft stellt klar, dass diverse von der Beklagten hergestellte Fahrzeuge, ausgestattet mit Motoren aus der Serie N47, von oder im Auftrag des KBA überprüft wurden und jeweils keine unzulässigen Abschalteinrichtungen gefunden wurden. Merkmale für einen Sonderfall hat der Kläger nicht benannt. Bei der Behauptung, von der Beklagten hergestellte Motoren des Typs N47 enthielten unzulässige Abschalteinrichtungen, handelt es sich deshalb um willkürlichen und rechtsmissbräuchlichen Vortrag, welcher ein in Ansehung der Umstände des Fehlens jeglichen Anhaltspunkts für die Wahrheit dieser Behauptung und mit Blick auf § 138 ZPO unzulässiges prozessuales Vorgehen darstellt (OLG Bamberg, Urteil vom 03.02.2021, Az.: 8 U 92/20; Urteil vom 17.03.2021, Az.: 8 U 163/20).

27

Beweisanträgen auf Einholung von Sachverständigengutachten sowie die Einvernahme von Zeugen, insbesondere Zeugen aus der Entwicklungsabteilung der Beklagten, war daher nicht nachzukommen.

28

4. a. Auch die Verwendung eines sog. Thermo- oder Temperaturfensters führt allein nicht zu einem Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB. Insoweit fehlt es jedenfalls an einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte.

29

b. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs reicht der Umstand, dass die Abgasrückführung in einem Fahrzeug durch eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems bei bestimmten Temperaturen reduziert und unter Umständen auch abgeschaltet wird, für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der für den Automobilhersteller handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, Az.: VI ZR 433/19, Rdnr. 16). Dabei kann es nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs letztlich offen bleiben, ob eine derartige temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG zu qualifizieren ist. Ein darin liegender Gesetzesverstoß wäre auch unter Berücksichtigung einer damit einhergehenden Gewinnerzielungsabsicht der Beklagten nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware als besonders verwerflich erscheinen zu lassen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, Az.: VI ZR 433/19, Rdnr. 16). Es liegt auch keine Vergleichbarkeit mit der Konstellation der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in Motoren des Y.-Konzerns vor, die dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 25.05.2020 (Az.: VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962 ff.) zugrunde lagen. Durch den Y.-Konzern wurde die grundlegende strategische Entscheidung getroffen, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse von der Einhaltung der Grenzwerte im realen Fahrbetrieb vollständig abzusehen und das Kraftfahrt-Bundesamt zwecks Erlangung der Typengenehmigung mittels einer eigens für diesen Zweck entwickelten Motorsteuerungssoftware wahrheitswidrig eine Einhaltung der Grenzwerte durch die speziell ausgerüsteten Dieselfahrzeuge vorzutäuschen. In diesen Fällen war die Software bewusst und gewollt so programmiert, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden. Dieses Verhalten zielte auf eine arglistige Täuschung der Typengenehmigungsbehörde ab (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, Az.: VI ZR 433/19, Rdnr. 17). Bei dem Einsatz eines „Thermofensters“ fehlt es an einem derartigen arglistigen Vorgehen, welches die Qualifikation des Verhaltens des Automobilherstellers als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, Az.: VI ZR 433/19, Rdnr. 18). Das „Temperaturfenster“ weist keine Funktion auf, die bei erkanntem Prüfstandbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert. Vielmehr arbeitet das „Thermofenster“ sowohl im Normalbetrieb als auch im Prüfstandbetrieb in gleicher Weise. Nach der Rechtsprechung des

Bundesgerichtshofs, der der Senat folgt, wäre bei dieser Sachlage der Vorwurf der Sittenwidrigkeit nur gerechtfertigt, wenn zusätzlich weitere Umstände hinzuträten, die neben einem Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen.

30

Ein derartiges zusätzliches Verhalten wurde durch den Kläger nicht schlüssig vorgetragen. Der Senat vermag keine Anhaltspunkte für die zu fordernden weiteren Umstände zur Begründung der besonderen Verwerflichkeit erkennen. Die Darlegungs- und Beweislast für diese Voraussetzungen hat nach den allgemeinen Grundsätzen der Kläger als Anspruchsteller zu tragen (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, Az.: VI ZR 433/19, Rdnr. 19).

31

5. Ein Schadensersatzanspruch des Klägers folgt auch nicht aus anderen Anspruchsgrundlagen.

32

Zur Überzeugung des Senats sind im vorliegenden Fall keine Anhaltspunkte für ein betrügerisches Verhalten im Sinne von § 263 StGB erkennbar. Zudem handelt es sich um einen Gebrauchtwagenkauf, sodass es an der Stoffgleichheit zwischen Vermögenseinbuße und Vermögensvorteil fehlt (BGH, Urteil vom 30.7.2020, Az. VI ZR 5/20 juris).

33

Es steht dem Kläger auch kein Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. den §§ 6, 27 EG-FGV oder Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 zu. Bei diesen Vorschriften handelt es sich nicht um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Weder die §§ 6 und 27 EG-FGV noch Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dienen dem Schutz vor der Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit. Selbst wenn diese Vorschriften vorliegend durch eine Motorsteuerungssoftware verletzt sein sollten, so könnte dieser Umstand allein einen Schadensersatzanspruch des Fahrzeugkäufers nicht begründen (BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19, Rdnr. 73 f., NJW 2020, 1962, 1971). Vielmehr verfolgen die Normen gesamtgesellschaftliche Ziele, wie die Weiterentwicklung des Binnenmarktes sowie die Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus.

34

6. Vertragliche Ansprüche scheiden mangels Beteiligung der Beklagten am Abschluss des Kaufvertrags des Klägers mit dem A. in ... aus.

III.

35

Die Kostenentscheidung beruht auf den § 97 ZPO.

IV.

36

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus den §§ 708 Nr. 10, 711, ZPO.

V.

37

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Sache keine grundsätzliche Bedeutung hat und die zugrundeliegenden Rechtsfragen durch zahlreiche Entscheidungen des Bundesgerichtshofs geklärt sind.