

Titel:

Klageabweisung, internationale Zuständigkeit, vertragliche Ansprüche, Garantieübernahme, deliktische Ansprüche, Typengenehmigung, Schaden

Schlagworte:

Klageabweisung, internationale Zuständigkeit, vertragliche Ansprüche, Garantieübernahme, deliktische Ansprüche, Typengenehmigung, Schaden

Rechtsmittelinstanzen:

OLG Nürnberg, Beschluss vom 21.01.2025 – 2 U 1977/22

BGH, Beschluss vom 16.12.2025 – Vla ZR 56/25

Fundstelle:

BeckRS 2022, 61831

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 45.201,69 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um Schadensersatz im Zusammenhang mit den Erwerb eines Wohnmobilis ("Diesel-Klage").

2

Die Klagepartei erwarb das im Klageantrag genannte Fahrzeug von einer dritten Person. Für das streitgegenständliche Fahrzeug liegt eine EG-Typengenehmigung sowie eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung vor. Ein Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeuges ist nicht erfolgt.

3

Die Klagepartei behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug sei mangelhaft, weil darin Manipulationen verbaut worden seien, die dazu führen, dass die Emissionsgrenzwerte nur auf dem Prüfstand, nicht jedoch im Realbetrieb eingehalten werden. Für die im Einzelnen behaupteten Mängel wird auf das Vorbringen in der Klageschrift Bezug genommen. Die Klagepartei trägt weiter vor, die Beklagten beziehungsweise deren Repräsentanten hätten Kenntnis von den Manipulationen besessen.

4

Die Klagepartei beantragt:

1. Die Beklagte zu 1. und die Beklagte zu 2. werden verurteilt, als Gesamtschuldner an den Kläger 41.521,69 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zugum-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Capron Carado T339 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... sowie weitere 3.680,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 1. und die Beklagte zu 2. sich mit der Rücknahme des Fahrzeugs Capron Carado T339 mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... in Annahmeverzug befinden.

5

Die beklagte Partei beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

6

Die beklagte Partei ist der Ansicht, dass etwaigen Ansprüchen der Klagepartei die Tatbestandswirkung der EG-Typengenehmigung des Fahrzeuges entgegen stehe.

7

Mit Zustimmung der Parteien hat das Gericht mit Beschluss vom 31.05.2022 das schriftliche Verfahren angeordnet. Zur Ergänzung des Tatbestandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

8

Eine Beweisaufnahme hat nicht stattgefunden.

Entscheidungsgründe

A.

9

Die zulässige Klage ist unbegründet.

10

I. Die Klage ist zulässig.

11

1. Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte folgt aus Art 7 Nr. 2 EuGVVO, § 32 ZPO, weil der Erfolgsort, das heißt der Ort, in dem das Vermögen der Klagepartei – auf der Grundlage ihres Vorbringens – durch Eingehung der ungewollten Verbindlichkeit geschädigt worden sei, in Deutschland liegt.

12

2. Das Landgericht Nürnberg-Fürth ist sachlich gemäß §§ 23, 71 Abs. 1 GVG und örtlich gemäß § 32 ZPO, jedenfalls gem. § 39 ZPO, zuständig.

13

II. Die Klage ist unbegründet.

14

1. Der Klagepartei stehen keine vertraglichen oder vertragsähnlichen Ansprüche zu.

15

a. Auf den vorliegenden Rechtsfall ist gemäß Art 6 Abs. 1 Rom I-VO deutsches Recht anzuwenden.

16

b. Schadensersatzansprüche aus Vertragsverletzung stehen der Klagepartei nicht zu, da sie nicht dargelegt hat, dass es im Zusammenhang mit dem Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs zur Begründung eines vertraglichen Verhältnisses zwischen der Klagepartei und den Beklagten gekommen ist.

17

c. Anhaltspunkte dafür, dass beklagtenseits eine (selbstständige) Garantie im Sinne des § 443 BGB übernommen wurde, bestehen nicht. Insbesondere kann die Übereinstimmungsbescheinigung nicht als Angebot auf Abschluss eines Garantievertrages angesehen werden. Mit der Übereinstimmungsbescheinigung (§§ 6, 27, 37 EG-FGV), die der Hersteller des Fahrzeugs erstellt und mit der er bestätigt, dass das konkrete auf den Markt gebrachte Fahrzeug den Vorgaben der EG-Typengenehmigung entspricht, erfüllt der Hersteller lediglich eine gesetzliche Verpflichtung (vgl. OLG Braunschweig Urt. v. 19.2.2019 – 7 U 134/17, BeckRS 2019, 2737 Rn. 73, beckonline). Mithin kann der Beigabe einer EG-Übereinstimmungsbescheinigung jedenfalls nicht der Erklärungswert einer auf Abschluss eines Garantievertrages gerichteten Willenserklärung beigemessen werden (OLG München Endurteil v. 4.12.2019 – 3 U 2943/19, BeckRS 2019, 32108 Rn. 26, beckonline).

18

d. Die Klagepartei kann gegenüber der beklagten Partei auch keinen Anspruch gemäß § 311 Abs. 3, 241 Abs. 2, 280 Abs. 1 BGB aufgrund der Abgabe der EG-Übereinstimmungsbescheinigung herleiten.

19

Nach § 311 Abs. 3 BGB können auch solche Personen, die nicht unmittelbar Vertragspartei geworden sind, gemäß §§ 241 Abs. 2, 280 Abs. 1 BGB schadensersatzpflichtig sein, wenn sie in besonderem Maße persönliches Vertrauen in Anspruch genommen haben und dadurch einem Beteiligten eine zusätzliche, gerade von ihnen persönlich ausgehende Gewähr für Bestand und Erfüllung des in Aussicht genommenen Rechtsgeschäfts geboten haben (BGH, Urteil vom 29.01.1997, VIII ZR 356/95). Gleichwohl wird mit der bloßen Abgabe einer EG-Übereinstimmungserklärung kein besonderes Vertrauen in Anspruch genommen (OLG Braunschweig NJW-RR 2019, 1421 Rn. 79, beckonline; LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 34, beckonline). Die EG-Übereinstimmungsbescheinigung ist nicht an den Endabnehmer gerichtet, sodass durch sie kein besonderer Vertrauenstatbestand geschaffen wird. Vielmehr wird mit der Übereinstimmungsbescheinigung (§§ 6, 27, 37 EG-FGV), die der Hersteller des Fahrzeugs erstellt und mit der er bestätigt, dass das konkrete auf den Markt gebrachte Fahrzeug den Vorgaben der EG-Typengenehmigung entspricht, lediglich eine gesetzliche Verpflichtung erfüllt.

20

Im Übrigen bestehen Ansprüche aus einem vorvertraglichen Vertrauensverhältnis auch nicht aufgrund des Rechtsinstituts der Prospekthaftung. Im Bereich des Erwerbs eines Kraftfahrzeugs kommt eine Prospekthaftung nämlich nicht in Betracht, da sowohl die von der Rechtsprechung entwickelte Prospekthaftung im engeren Sinne als auch die Prospekthaftung im weiteren Sinne lediglich im Zusammenhang mit einer Kapitalanlage Anwendung finden und deren Grundsätze nicht auf Kaufverträge übertragbar sind (OLG Stuttgart NJOZ 2021, 853 Rn. 46 ff., beckonline; LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 37, beckonline).

21

2. Der Klagepartei stehen gegenüber der beklagten Partei auch keine deliktischen Ansprüche zu.

22

a. Auf den vorliegenden Rechtsfall ist gemäß Art 4 Abs. 1 Rom II-VO deutsches Recht anzuwenden.

23

b. Ein Anspruch der Klagepartei aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB besteht nicht.

24

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Verhalten dann sittenwidrig, 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 (BGH, Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20; BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 j.m.w.N.). 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 30.7.2020 – VI ZR 5/20; BGH, Teilversäumnis- und Endurteil vom 28.6.2016 – VI ZR 536/15; BGH, Urteil vom 7.5.2019 – VI ZR 512/17). In subjektiver Hinsicht setzt § 826 BGB die Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Tatsachen und Vorsatz hinsichtlich der Schädigung voraus. Dabei setzt die Haftung einer juristischen Person voraus, dass einer ihrer verfassungsgemäß berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB persönlich verwirklicht hat.

25

i. Einer Haftung nach §§ 826, 31 BGB steht es entgegen, dass für das streitgegenständliche Fahrzeug eine bestandskräftige Typengenehmigung der italienischen Zulassungsbehörde vorliegt, die auch nicht durch nachträgliche Nebenbestimmungen eingeschränkt worden ist.

26

Dies gilt unabhängig davon, ob – woran erhebliche Zweifel bestehen – von der Klagepartei das Vorliegen des objektiven und subjektiven Tatbestandes des § 826 BGB überhaupt hinreichend substantiiert in Bezug auf das konkrete Fahrzeug vorgetragen wurde.

Im Einzelnen:

27

(1) Die Typengenehmigung ist die für einen Mitgliedstaat der Europäischen Union in Anwendung der Richtlinie 2007/46/EG, der Richtlinie 2002/24/EG sowie der Richtlinie 2003/37/EG erteilte Bestätigung, dass der zur Prüfung vorgestellte Typ eines Fahrzeuges, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit die einschlägigen Vorschriften und technischen Anforderungen erfüllt. Mit der Erteilung der Typengenehmigung wird dem Hersteller bestätigt, dass das streitgegenständliche Fahrzeugmodell die Anforderungen der einschlägigen Vorschriften erfüllt, mithin auch diejenigen der VO (EG) Nr. 715/2007 hinsichtlich der Schadstoffemissionen. Der Hersteller erhält im Wege eines Verwaltungsaktes die amtliche Erlaubnis, die dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeuge unter Ausstellung und Beifügung einer Übereinstimmungsbescheinigung in den Verkehr zu bringen. Hat aber die zuständige Behörde in einem bestandskräftigen Verwaltungsakt dem Hersteller bescheinigt, dass das streitgegenständliche Fahrzeugmodell insbesondere im Hinblick auf die Schadstoffemissionen den Anforderungen genügt, so sind die Zivilgerichte auf Grund der Tatbestandswirkung des Verwaltungsaktes daran gehindert, etwas anderes anzunehmen. Die Tatbestandswirkung des Verwaltungsaktes besagt, dass dann, wenn die zuständige Verwaltungsbehörde einen wirksamen Verwaltungsakt erlassen hat, der ein bestimmtes Verhalten ausdrücklich erlaubt, die Zulässigkeit des betreffenden Verhaltens einer Nachprüfung durch die Zivilgerichte so lange entzogen ist, als der Verwaltungsakt nicht durch die zuständige Behörde oder durch ein Verwaltungsgericht aufgehoben oder nichtig ist (BGH, Urteil vom 14.6.2007 – I ZR 125/04; BGH, Urteil vom 19.6.1998 – V ZR 43-97; OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 26.01.2021 – 5 U 2568/20; OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 26.11.2020 – 5 U 4001/19).

28

(2) Mit der Tatbestandswirkung einer bestandskräftig erteilten und unverändert wirksamen Typengenehmigung ist eine Haftung nach §§ 826, 31 BGB wegen des Inverkehrbringens eines dem genehmigten Typ entsprechenden Fahrzeuges nicht vereinbar (vgl. OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 26.11.2020 – 5 U 4001/19). Auf die Tatbestandswirkung der EG-Typengenehmigung könnte sich die beklagte Partei nur dann nicht berufen, wenn die beklagte Partei die Genehmigung durch eine arglistige Täuschung der Zulassungsbehörden erschlichen hätte, etwa weil, wie das der Bundesgerichtshof für den Motortyp EA189 des VW-Konzerns angenommen hat, der Motor mit einer Prüfstandserkennung ausgestattet ist, was im Genehmigungsverfahren arglistig verschwiegen wurde (OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 26.11.2020 – 5 U 4001/19). So liegt der Fall hier aber gerade nicht.

29

(a) Nach dem unstreitigen Parteivorbringen liegt dem Betrieb des streitgegenständlichen Fahrzeuges eine von einer italienischen Behörde erteilte Typengenehmigung zu Grunde, so dass das Kraftfahrtbundesamt nicht Erklärungssadressat von Erklärungen der beklagten Partei im Zusammenhang mit dem Erhalt der auf das streitgegenständliche Fahrzeug bezogenen Typengenehmigung gewesen ist und das Kraftfahrtbundesamt überdies an die von den italienischen Zulassungsbehörden getroffene Typengenehmigung gebunden ist (vgl. LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 45, beckonline). Aufgrund dieser Bindungswirkung sind Mitgliedstaaten daher auch nicht berechtigt, zusätzliche nationale Bescheinigungen zu verlangen oder die Betriebsgenehmigung von weiteren Voraussetzungen abhängig zu machen (vgl. EuGH Urt. v. 29.5.1997 – C-329/95, Rn. 17 ff., BeckRS 2004, 76418, beckonline; LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 46, beckonline).

30

(b) Die italienischen Zulassungsbehörden gehen aktuell nach dem unstreitigen Parteivortrag in Kenntnis der von der Klagepartei monierten Abschalteinrichtungen davon aus, dass die Abgasbehandlung nicht zu beanstanden ist. Aus dem von der Klagepartei in Vorlage gebrachten Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 31.08.2016 (Anlage K 9) an die Europäische Kommission ergibt sich, dass die italienische Genehmigungsbehörde aufgrund eigener Tests zu dem Ergebnis gekommen sei, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen vorlägen.

31

Hieraus ergibt sich, dass die italienische Typengenehmigungsbehörde ihrer Genehmigungspraxis – im Gegensatz zum Kraftfahrtbundesamt – eine weite Auslegung der maßgeblichen Vorschriften zugrunde legt. Angesichts dessen ist eine Strategieentscheidung der beklagten Partei dergestalt, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung der italienischen Typengenehmigungsbehörde

systematisch und in großem Umfang Fahrzeuge mit Motoren mit unzulässiger Abschalteinrichtung in den Verkehr zu bringen, mithin nicht ersichtlich.

32

(3) Auch ist der Umstand, dass derzeit gegen den EU-Mitgliedstaat Italien wegen der Praxis zur Erteilung von Typengenehmigungen ein Vertragsverletzungsverfahren stattfindet, nicht geeignet, in irgendeiner Weise den Vorwurf vorsätzlichen sittenwidrigen Verhaltens der beklagten Partei nach deutschen Recht zu begründen (LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 57, beckonline). Vielmehr betrifft das Vertragsverletzungsverfahren die Frage der den Mitgliedstaaten obliegenden ordnungsgemäßen Umsetzung und Anwendung von EU-Recht. Die Beantwortung dieser Frage ist dem Vertragsverletzungsverfahren vorbehalten und kann angesichts der nach EU-Recht geltenden Warenverkehrsfreiheit nicht Anknüpfungspunkt für eine deliktische Haftung zwischen Privaten sein.

33

ii. Im Übrigen steht es einer Haftung nach §§ 826, 31 BGB entgegen, dass ein Schaden der Klagepartei nicht ersichtlich ist.

34

Ein Schaden ist jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses oder Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 – II ZR 402/02). In diesem Zusammenhang begründet jedoch nicht jedes entfernte Risiko einer Untersagung einen Mangel beziehungsweise Schaden, vielmehr muss hierfür die Wahrscheinlichkeit eines derartigen Eingriffs hinreichend groß sein, das Risiko muss hinreichend qualifiziert sein (vergleiche m.w.N. Röhl, NZV 2020, 183 (185, II.4)).

35

Unter Anwendung dieser Maßstäbe ist im vorliegenden Fall eine Einschränkung der Brauchbarkeit und damit auch ein Schaden zu verneinen. Unstreitig weist das streitgegenständliche Kraftfahrzeug gegenwärtig eine bestandskräftige EG-Typengenehmigung auf. Nach Überzeugung des erkennenden Gerichtes besteht auch keinerlei Wahrscheinlichkeit, dass die gegenwärtig unstreitig vorhandene volle Brauchbarkeit des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs durch das Risiko einer Betriebsuntersagung oder sonstigen behördlichen oder fiskalischen Maßnahmen auch nur gefährdet ist, was aber Voraussetzung für die Annahme eines Schadens ist (vgl. zu einem anderen Fahrzeughersteller: OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 26.01.2021 – 5 U 2568/20).

36

(1) Vorliegend hat die für die Typengenehmigung des Basisfahrzeuges zuständige Typengenehmigungsbehörde in Italien bislang weder die Abgasregelung beanstandet noch Auflagen verhängt. Angesichts des erheblichen Zeitablaufs zwischen Bekanntwerden der klägerseits referierten Umstände bezüglich der angeblichen Unzulänglichkeiten des Abgasreinigungssystems unter anderem des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs und des dennoch unstreitig vorliegenden Nichtergreifens von Maßnahmen durch die zuständige ausländische Behörde ist keinerlei hinreichende Wahrscheinlichkeit dafür auch nur dargelegt, dass diese irgendwie geartete Maßnahmen, die überhaupt Auswirkungen auf das mit einer bestandskräftigen Typengenehmigung versehene streitgegenständliche Fahrzeug der Klägerseite hätten, zukünftig ergreifen wird; vielmehr ist angesichts dieser Sachlage nach Überzeugung des Gerichts gerade nicht mit zukünftigen Maßnahmen zu rechnen, weshalb auch aus dieser Überlegung ein Schaden der Klägerseite weder vorliegt, angelegt ist oder droht.

37

(2) Auch droht kein Schaden aufgrund möglicher Maßnahmen des KBA beziehungsweise aufgrund einer drohenden Versagung der TÜV-Plakette.

38

Maßnahmen des KBA sind nach der für das streitgegenständliche Fahrzeug geltenden Rechtslage grundsätzlich – und auch im vorliegenden Fall – ausgeschlossen, da das KBA an die von den italienischen Zulassungsbehörden getroffene Typengenehmigung gebunden ist. Die Behörden der Mitgliedstaaten dürfen gerade keine eigenen Maßnahmen ergreifen, zusätzliche nationale Bescheinigungen verlangen oder die Betriebsgenehmigung von weiteren Voraussetzungen abhängig zu machen (vgl. EuGH Urt. v. 29.5.1997 – C-329/95, Rn. 17 ff. BeckRS 2004, 76418, beckonline).

39

Auch würde eine – unterstellt – verbaute unzulässige Abschalteinrichtung keinen Mangel im Sinne des Hauptuntersuchungsrechts darstellen. Denn die von der italienischen Typengenehmigungsbehörde erteilte Betriebsgenehmigung kann in Deutschland, wie bereits ausgeführt, nach den vorgenannten Urteil des EuGH nicht von der Erfüllung weiterer Voraussetzungen abhängig gemacht werden (LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 47, beckonline). Es ist von der Klagepartei im Übrigen auch nicht substantiiert vorgetragen worden, dass bei einem mit einer italienischen Typengenehmigung versehenen Fahrzeug wegen des Vorliegens einer gemäß Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung in Deutschland die Erteilung einer TÜV-Plakette versagt worden ist oder eine Stilllegung eines solchen Fahrzeuges angedroht oder angeordnet worden ist. Die in diesem Zusammenhang existierende Rechtsprechung von Verwaltungsgerichten, u.a. des Verwaltungsgerichts Mainz (Beschluss vom 10.09.2020, 3 L 513/20.MZ) sowie des Verwaltungsgerichts Schleswig (Beschluss vom 07.09.2020, 3 B 92/20) betrifft lediglich Typengenehmigungen aus Großbritannien, die wegen der rechtlichen Auswirkungen des EU-Austritts ggf. anders zu beurteilen sein könnten, und lässt keine substantielle Auseinandersetzung mit der vorbezeichneten Rechtsprechung des EuGH erkennen.

40

(3) Darüber hinaus wären Maßnahmen der deutschen Behörden wie auch der ausländischen zuständigen Genehmigungsbehörde sogar bei nicht behebbarer Nicht-Konformität des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht möglich, da ein solcher weitgehender Eingriff im Hinblick auf das Verhältnismäßigkeitsprinzip ein von dem streitgegenständlichen Fahrzeug ausgehendes erhebliches Risiko erfordert, z. B. die Gefährdung der Sicherheit des Straßenverkehrs (vergleiche m.w.N. Röhl, NZV 2020, 183 (193, VI.4)). Umstände, die eine solche Gefährdungslage durch das streitgegenständliche Fahrzeug darstellten, sind von der Klagepartei nicht dargelegt worden.

41

c. Ein Anspruch der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB ist nicht gegeben.

42

Der Anspruch scheitert bereits daran, dass durch die Klagepartei nicht substantiiert vorgetragen wurde, dass die italienische Typengenehmigungsbehörde im Zusammenhang mit der Erteilung der Typengenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug seitens der beklagten Partei getäuscht worden ist. Denn für die Bewertung und Einschätzung in Bezug auf den Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs sind allein die Bewertungen und Einschätzungen der italienischen Typengenehmigungsbehörde entscheidend (LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 64, beckonline). Die Genehmigungsbehörde hat jedoch bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung in Bezug auf die Typengenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug keine Änderung vorgenommen.

43

Darüber hinaus fehlt es aus den bereits genannten Gründen am Vorliegen eines Schadens.

44

d. Ein Anspruch der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 besteht nicht. Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ist kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Zwar können EU-Verordnungen im Einzelfall grundsätzlich Schutzgesetze gemäß § 823 Abs. 2 BGB darstellen. Im vorliegenden Fall kommt Artikel 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 jedoch bereits keine individualschützende, das heißt das Vermögen Privater schützende, Funktion zu. Ausweislich insbesondere der Erwägungsgründe Ziffern 1, 5 und 6 zu der vorzitierten Verordnung dient diese der Verwirklichung des Binnenmarktes sowie der Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte insbesondere zur Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (BGH NJW 2020, 2798 Rn. 13, beckonline).

45

Aus diesem Grund scheidet auch ein Anspruch der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1 Unterabs. 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabs. 2, Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 sowie Art. 13 VO (EG) Nr. 715/2007 aus.

46

e. Ein Anspruch der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV besteht ebenfalls nicht. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV sind keine Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Diese Vorschriften der EG-FGV, welche die Richtlinie 2007/46/EG in nationales Recht umsetzen, berücksichtigen nicht den Schutz individueller Interessen, sondern stellen eine (nur) die Allgemeinheit schützende Norm dar. Es ist nicht ersichtlich, dass der Individualschutz – hier der Schutz des Vermögens des Erwerbers eines Kraftfahrzeugs – im Aufgabenbereich der genannten Vorschriften liegt oder aber aus deren Auslegung unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden Richtlinie 2007/46/EG folgt (BGH NJW 2020, 2798 Rn. 11, beckonline).

47

f. Mangels eines Schadens scheidet auch ein Anspruch aus § 831 Abs. 1 BGB aus.

48

g. Die Klagepartei hat auch keinen Anspruch aus § 823 Absatz 2 BGB in Verbindung mit § 16 UWG.

49

Die Klagepartei hat im vorliegenden Fall bereits nicht konkret in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug und damit nicht substantiiert dargelegt, dass die beklagte Partei in der Absicht, den Anschein eines besonders günstigen Angebots hervorzurufen, in öffentlichen Bekanntmachungen oder in Mitteilungen, die für einen größeren Kreis von Personen bestimmt sind, durch unwahre Angaben irreführend geworben hat und diese Angaben kausal für den Vertragsschluss waren.

50

Falls die beklagte Partei im vorliegenden Fall tatsächlich in Werbeunterlagen in Bezug auf den Motortyp des Klägerfahrzeugs falsche Informationen verbreitet haben sollte, würde mit der Angabe bestimmter Leistungswerte unter Einhaltung der entsprechenden Euro-Norm jedenfalls kein besonderer Vorteil des Klägerfahrzeugs angepriesen worden sein, da die Grenzwerte schließlich alle vergleichbaren Fahrzeuge am Markt einhalten mussten, um die Typengenehmigung zu erlangen (vgl. LG Freiburg Urt. v. 26.2.2021 – 14 O 333/20, GRUR-RS 2021, 3264 Rn. 70, beckonline; LG Braunschweig Urt. v. 26.6.2017 – 11 O 3829/16, BeckRS 2017, 117242 Rn. 57, beckonline).

51

4. Nebenforderungen teilen das Schicksal der Hauptforderung.

B.

52

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

C.

53

Die Entscheidung hinsichtlich der Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.