

Titel:

Kein Schadensersatz wegen Verwendung einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und eines Thermofensters

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Leitsätze:

1. Eine Funktion wie die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR), die vom Kraftfahrt-Bundesamt nicht grundsätzlich, sondern nur in bestimmten Modellen beanstandet wurde, kann nicht als offenkundig und eindeutig unzulässig bewertet werden. (Rn. 17) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die bloße Verwendung einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) begründet keine Sittenwidrigkeit, wenn keine weiteren verwerflichen Umstände hinzutreten. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt in einem solchen Fall jedenfalls voraus, dass die für den Hersteller handelnden Personen Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Abgasrückführung, sittenwidrige Schädigung, Prüfstandserkennung, Thermofenster, Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung

Vorinstanzen:

OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 05.05.2022 – 5 U 4487/21

LG Nürnberg-Fürth, Endurteil vom 05.11.2021 – 10 O 3148/21

Rechtsmittelinstanz:

BGH, Urteil vom 20.05.2025 – VIa ZR 480/23

Tenor

1. Der Antrag der Klägerin vom 20.6.2022 auf Aussetzung des Verfahrens wird abgelehnt.
2. Die Berufung der Klägerin gegen das Endurteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 5.11.2021, Az: 10 O 3148/21, wird zurückgewiesen.
3. Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.
4. Das vorbezeichnete Endurteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth sowie dieser Beschluss sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

5. Der Streitwert des Berufungsverfahrens beträgt bis 25.000,00 €.

Gründe

I.

1

Die Klägerin nimmt die Beklagte als Herstellerin des von ihr am 16.6.2018 von einem selbstständigen Fahrzeughändler in gebrauchtem Zustand erworbenen Kraftfahrzeuges Mercedes Benz B 200 d auf Erstattung des Kaufpreises (27.900,00 €) abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Anspruch.

2

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Baureihe OM 651 (100 kW) ausgestattet; es ist nach der Schadstoffnorm Euro 6 zugelassen und nicht Gegenstand eines Rückrufes des Kraftfahrt-Bundesamtes wegen Vorhandenseins unzulässiger Abschalteinrichtungen. Das Emissionskontrollsystem des Fahrzeuges verwendet eine Mehrwege-Abgasrückführung. Über ein SCR-System verfügt das Fahrzeug nicht. Das Emissionsverhalten des Fahrzeuges wird außerdem durch die von der Motorsteuerung genutzte sogenannte Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung beeinflusst; diese Regelung bewirkt unter bestimmten Betriebsbedingungen, in jedem Falle beschränkt auf die Warmlaufphase des Motors, eine Absenkung der Solltemperatur des Kühlmittels von ca. 100 Grad Celsius auf ca. 70 Grad Celsius.

3

Zur Begründung ihrer Klage hat die Klägerin erstinstanzlich geltend gemacht, ihr Fahrzeug sei von der Beklagten vorsätzlich mit mehreren nicht zulässigen sogenannten Abschalteinrichtungen ausgestattet worden, nämlich einem Thermofenster der Abgasrückführung, dessen Funktion die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren nicht genügend beschrieben habe; außerhalb des Emissionsprüfstandes werde unter normalen Betriebsbedingungen die Rate der Abgasrückführung reduziert, wodurch die Stickoxid-Emissionen außerhalb der Rahmenbedingungen des Prüfstandes erheblich anstiegen; die Einhaltung der Emissions-Grenzwerte sei nur auf den Prüfstand gewährleistet. Die Motorsteuerung verwende einen Temperatursensor, vergleiche die Außenlufttemperatur mit den Vorgaben des Prüfzyklus und Sorge dann dafür, dass in dem für das Testverfahren relevanten Temperaturbereich die Abgasreinigung in vollem Umfang erfolge. Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (im folgenden: KSR) arbeite in Abhängigkeit von verschiedenen äußeren Parameter und verhalte sich innerhalb der Bedingungen des NEFZ grundsätzlich anders als außerhalb dieser Bedingungen. Es handele sich dabei um die Parameter Umgebungstemperatur, Ansauglufttemperatur, Luftdruck, Drehzahl und Motorlast, ferner Sorge ein Timer für eine zeitliche Begrenzung des Eingreifens der Regelung. Die Funktion, die dafür Sorge, dass unter den Bedingungen des NEFZ die Stickoxid-Emissionen verringert würden, sei dem Kraftfahrt-Bundesamt im Genehmigungsverfahren nicht offengelegt worden. Mit Bescheid vom 21.6.2019 habe das Kraftfahrt-Bundesamt bestimmte Fahrzeuge der Beklagten auf Grund der KSR beanstandet und einen Rückruf angeordnet; dieser Rückruf sei später auf weitere Modelle ausgeweitet worden. Die vorbeschriebenen Funktionen seien sämtlich unzulässig und im Bewusstsein der Unzulässigkeit von der Beklagten installiert worden, weshalb die Beklagte der Klägerin aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) sowie aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. verschiedenen Vorschriften, die die Klägerin als Schutzgesetze ansieht, hafte.

4

Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten und hat geltend gemacht, das streitgegenständliche Fahrzeug sei in Übereinstimmung mit einer bestandskräftigen EGTypgenehmigung produziert worden, die Tatbestandswirkung entfalte. Es gebe in dem Fahrzeug keine unzulässigen Abschalteinrichtungen, insbesondere keine Funktion des Emissionskontrollsystems, die in Abhängigkeit von der Erkennung des Betriebes auf einem Prüfstand die Wirkung der Emissionskontrolle beeinflusse. Alle Elemente der Emissionskontrolle arbeiteten vielmehr im wirklichen Verkehr unter vergleichbaren Umständen nicht anders als auf dem Emissionsprüfstand. Das Fahrzeug halte unter den rechtlich allein maßgeblichen normierten Bedingungen der Emissionsprüfung den nach der Euro 6 – Norm maßgeblichen Stickoxid-Grenzwert ein; das Emissionsverhalten außerhalb dieser Bedingungen sei rechtlich nicht von Bedeutung. Die Schaltkriterien für Deaktivierung der KSR hätten mit einer Prüfstandserkennung nichts zu tun. Diese Funktion werde grundsätzlich auch im realen Verkehr während des Motorwarmlaufes eingesetzt und diene der Verbesserung des Emissionsverhaltens insbesondere im innerstädtischen Verkehr bei hoher Verkehrsdichte und nach einem Kaltstart. Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung – die auf Grund der eingesetzten Mehrwege-Technik bis hin zu Extremtemperaturen wirksam sei – sei ebenfalls zulässig; zumindest habe die Beklagten in vertretbarer Auslegung des Gesetzes von der Zulässigkeit dieser Funktion, die zum Zeitpunkt der Fahrzeugherstellung einem Industriestandard entsprochen habe und den Typgenehmigungsbehörden bekannt gewesen sei, hiervon ausgehen dürfen. Die Beklagte habe im Typgenehmigungsverfahren die in der Praxis des Kraftfahrt-Bundesamtes von diesem erwarteten Angaben zu dem Emissionskontrollsystem gemacht.

5

Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Parteivorbringens und der vor dem Landgericht gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des Endurteils vom 5.11.2021 (Bl. 188-209 d.A.) verwiesen.

6

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; auf die Entscheidungsgründe wird Bezug genommen.

7

Mit der Berufung macht die Klägerin, die ihre erstinstanzlich abgewiesenen Anträge weiterverfolgt, im Wesentlichen geltend, das Landgericht überspanne die Anforderungen an den Klagevortrag, wenn es beanstande, die Klägerin habe nicht ausreichend zum Vorsatz der Beklagten vorgetragen. Auch hätte das Landgericht die konkrete Ausgestaltung der Motorsteuerungssoftware nicht offenlassen dürfen, weil ohne Aufklärung der objektiven Umstände Schlüsse auf subjektive Tatbestandsvoraussetzungen nicht gezogen werden könnten. Mit dem Vortrag der Klägerin zur Funktion der KSR, insbesondere zu den vorgetragenen Aktivierungsbedingungen dieser Funktion, habe sich das Landgericht nicht ausreichend befasst. Im Übrigen wiederholt die Klägerin in der Berufungsbegründung ihren erstinstanzlichen Vortrag.

8

Die Klägerin hat angekündigt, im Berufungsverfahren zu beantragen, unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei 23.874,26 EUR sowie Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 25.5.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes-Benz B 200 d urban mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ...,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme des unter 1. bezeichneten Fahrzeuges seit dem 25.5.2021 im Annahmeverzug befindet,
3. die Beklagte zu verurteilen, an die A.-Rechtsschutzversicherung AG, ...(Straße) ... (Hausnummer), ... (PLZ) ... (Ort), zur Schadennummer ... vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.156,20 EUR (netto) zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer sowie Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu erstatten, und
4. festzustellen, dass der Rechtsstreit im übrigen erledigt ist.

9

Die Beklagte ist der Berufung entgegengetreten.

10

Der Senat hat mit Beschluss vom 5.5.2022 (Bl. 325 – 333 d.A.) darauf hingewiesen, dass er beabsichtige, die Berufung der Klägerin durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

11

Hierzu hat die Klägerin mit Schriftsatz vom 20.6.2022 (Bl. 343 – 368 d.A.) Stellung genommen und beantragt, für den Fall, dass der Senat beabsichtige, die Berufung zurückzuweisen, die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes im Verfahren C-100/21 abzuwarten oder den Rechtsstreit bis zu dieser Entscheidung auszusetzen.

II.

12

Der Senat hält die Berufung der Klägerin für zulässig. Zwar besteht die Berufungsbegründung zu einem großen Teil aus der Wiederholung erstinstanzlichen Vorbringens, womit eine Berufung nicht in zulässiger Weise begründet werden kann, weil derartiges Vorbringen naturgemäß keine Auseinandersetzung mit den Gründen der erstinstanzlichen Entscheidung darstellen kann; die Zulässigkeit der Berufung ergibt sich jedoch jedenfalls aus der Rüge, das Landgericht habe sich gehörswidrig nicht hinreichend mit dem Vortrag der Klägerin zu den – behaupteten – Aktivierungsbedingungen der KSR befasst und diese Funktion deshalb nicht zutreffend bewertet.

13

In der Sache hat das Rechtsmittel jedoch offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Die Entscheidung des Landgerichts stützt sich weitgehend auf die ständige Rechtsprechung des Senats; sie trifft auf der

Grundlage des erstinstanzlichen Parteivorbringens zu und wird auch durch die Berufungsbegründung, die keine neuen Gesichtspunkte aufzuzeigen vermag, nicht in Frage gestellt.

14

Der Senat nimmt zunächst in vollem Umfang Bezug auf seine Darlegungen in dem Hinweis vom 5.5.2022. Das Vorbringen der Klägerin in ihrer Stellungnahme vom 20.6.2022 rechtfertigt keine andere Beurteilung.

15

1) Mit der – weitgehend nur wiederholenden – Argumentation in dieser Stellungnahme hat sich der Senat größtenteils bereits in seinem Hinweis eingehend befasst; auf die Ausführungen des Senats geht die Klägerin nicht einmal ansatzweise ein. Sie insgesamt zu wiederholen besteht deshalb keine Veranlassung. Unter dem Gesichtspunkt der KSR ist lediglich noch auszuführen:

16

Der Senat hat sich in seinem Hinweis mit den von der Klägerin dargelegten Aktivierungsbedingungen der KSR befasst und begründet, weshalb entgegen der Behauptung der Klägerin die Kombination der vorgebrachten Aktivierungsbedingungen nicht „praktisch nur auf dem Prüfstand“ eintreten kann, und deshalb die Auffassung der Klägerin nicht zutrifft, die Aktivierungsbedingungen kämen faktisch einer Prüfstandserkennung gleich, selbst wenn die Motorsteuerung die Emissionsprüfungssituation nicht direkt – etwa mittels einer Fahrkurvenerkennung – festzustellen vermag. Weil eine prüfstandsbezogene Funktion der Emissionskontrolle, die nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung indizieren kann, nicht schon dann vorliegt, wenn eine Funktionsabhängigkeit von den „Bedingungen des NEFZ“ oder „Prüfbedingungen“ besteht, sind die in der Stellungnahme der Klägerin vom 20.6.2022 aufgeführten Auskünfte und Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, die auch der bekannten Erklärung der Bundesregierung sowie einem Beitrag des Bayerischen Rundfunks zugrunde liegen, nicht geeignet, auf eine prüfstandsbezogene Umschalteneinrichtung schließen zu lassen.

17

Eine Funktion wie die KSR, die vom Kraftfahrt-Bundesamt nicht grundsätzlich, sondern nur in bestimmten Modellen der Beklagten beanstandet worden ist, nämlich dann, wenn bei Deaktivierung der Funktion die Emissionsprüfung wegen überhöhter NOx-Emissionen nicht bestanden würde, kann entgegen der Auffassung der Klägerin auch nicht als „offenkundig und eindeutig unzulässig“ bewertet werden. Die Berechtigung der Beanstandung des Kraftfahrt-Bundesamtes – die das streitgegenständliche Modell schon nicht betrifft – ist verwaltungsrechtlich noch immer ungeklärt; über die Anfechtungsklage der Beklagten ist bislang nicht entschieden worden. Auch wenn man – wie die Klägerin – eine Funktion, die nur für einen bestimmten Zeitraum und auch nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Minderung der (Stickoxid-)Emissionen zu bewirken vermag, für technisch nicht sinnvoll hält, lässt sich damit ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten nicht begründen. Entscheidend ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eine Täuschung der Genehmigungsbehörde, hier also des Kraftfahrt-Bundesamtes, über das Emissionsverhalten des vorgestellten Fahrzeugmodells, wobei sich diese Täuschung – selbstverständlich – auf genehmigungsrelevante Umstände beziehen muss. Entgegen einer vereinzelt geäußerten Auffassung ist daher nicht von Belang, ob eine im Genehmigungsverfahren nicht offen gelegte Funktion wie die KSR für eine Verbesserung der Emissionswerte im Prüfzyklus sorgt, wenn der maßgebliche Emissionsgrenzwert auch ohne Nutzung dieser Funktion eingehalten würde, es also an der „Grenzwert(einhaltungs) kausalität“ fehlt. Dass in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeugmodell von dieser Situation auszugehen ist, hat der Senat in seinem Hinweis dargelegt. Das bloße Bestreiten der Klägerin ist demgegenüber unerheblich. Die Beklagte hat nicht – wie im Typengenehmigungsverfahren – die Zulässigkeit des zur Genehmigung vorgestellten Fahrzeugmodells darzulegen und gegebenenfalls zu belegen, vielmehr muss umgekehrt die Klagepartei den von ihr erhobenen Vorwurf sittenwidrigen Verhaltens substantiiert darlegen und gegebenenfalls beweisen. Die – entgegen der Darstellung der Klägerin vom Senat nicht als unsubstantiiert betrachteten, sondern in der Sache gewürdigten – Darlegungen der Klägerin zur Funktion der KSR erfüllen deshalb nach Auffassung des Senats nicht die Voraussetzungen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung.

18

2) Hinsichtlich der in der Stellungnahme der Klägerin erneut angesprochenen temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung („Thermofenster“) verweist der Senat auf die ständige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, wonach auch bei unterstellter Unzulässigkeit dieser Funktion hieraus nicht auf ein

sittenwidriges Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen geschlossen werden kann. Auf die neueste Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zur Zulässigkeit der sogenannten Thermofenster (Urteile vom 17.12.2020 – C-691/18 – und vom 14.7.2022 – C-128/20 –) kann ohnehin nicht abgestellt werden, weil die Typgenehmigung für das in Rede stehende Fahrzeugmodell spätestens im Jahr 2017 – dem Jahr der Erstzulassung – erteilt worden ist und jedenfalls damals die – allgemein übliche – Verwendung von Thermofenstern von den Typgenehmigungsbehörden nicht beanstandet worden war. Im Übrigen kann der Entscheidung des EuGH vom 14.7.2022 nicht entnommen werden, dass Thermofenster generell unzulässig seien. Der EuGH hat lediglich ausgesprochen, dass eine Abschalteinrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den „überwiegenden Teil des Jahres“ funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeuges gewährleistet ist, nicht unter den Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen könne. Ob dies für die im streitgegenständlichen Fahrzeugmodell verwendete, technisch weiterentwickelte Mehrwege – Abgasrückführung zutrifft, muss aus den vorstehenden Gründen jedoch nicht untersucht werden.

III.

19

Der Senat sieht keine Veranlassung, im Hinblick auf die noch ausstehende Entscheidung des EuGH im Verfahren C-100/21 den Rechtsstreit auszusetzen.

20

1) Der Bundesgerichtshof hat bislang in ständiger Rechtsprechung eine drittschützende Wirkung des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sowie der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verneint und auch keine Anhaltspunkte dafür gesehen, dass mit der inzwischen außer Kraft getretenen Richtlinie (EG) 2007/46 und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007) auch ein Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheiten und speziell des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des einzelnen Käufers bezweckt sein sollte, so dass diese Vorschriften im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB als Schutzgesetze zu werten wären und bereits ein fahrlässiger Verstoß hiergegen zu einem Anspruch gegen den Hersteller auf (Rück-) Abwicklung eines mit einem Dritten geschlossenen Kaufvertrages führte (siehe etwa BGH, Urteil vom 30.7.2020, Az: VI ZR 5/20).

21

2) Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus den Schlussanträgen des Generalanwaltes R... vom 2.6.2022 im Vorabentscheidungsverfahren C-100/21. a)

22

Dass Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht unmittelbar die Interessen des individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeuges, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist, schützt, ist auch die Auffassung des Generalanwaltes (Nr. 41 der Schlussanträge).

23

b) Nach Auffassung des Generalanwaltes sind Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG dahin auszulegen, dass sie die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeuges schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist (Rn. 78 der Schlussanträge). Eine Richtlinie gilt jedoch nicht unmittelbar in den Mitgliedstaaten, ist also nicht innerstaatliches Recht (Art. 288 Abs. 3 AEUV). Folglich findet eine Richtlinienbestimmung in einem Rechtsstreit, in dem ausschließlich Private einander gegenüberstehen, keine Anwendung (EuGH, Urteil vom 7.6.2007, C-80/06).

24

Richtlinien sind deshalb keine Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB (siehe nur Grüneberg/Sprau, 82. Aufl., Rz. 57 zu § 823 BGB).

25

c) Die Auffassung des Generalanwaltes zur Schutzrichtung der genannten Bestimmungen der RL 2007/46/EG zwingt, wenn man sie als zutreffend unterstellt, nicht zu einem von der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes abweichenden Verständnis der in Umsetzung der Richtlinie erlassenen §§ 6, 27 EG-FGV als Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB mit der Folge, dass dem Käufer auch bei bloßer Fahrlässigkeit des Herstellers ein deliktischer Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller zustünde, und zwar in der Form, dass die Rückabwicklung des mit dem Hersteller oder einem Dritten abgeschlossenen Kaufvertrages über das Fahrzeug verlangt werden könnte. Vielmehr stellt sich die

dargelegte Auffassung des Bundesgerichtshofes, der der Senat in ständiger Rechtsprechung folgt, auch dann als richtlinienkonform dar, dies auch unter Beachtung des europarechtlichen Effektivitätsgrundsatzes.

26

Eine Richtlinie gewährt dem Einzelnen auch dann, wenn sie dessen Schutz bezweckt, nicht zwingend Schadensersatzansprüche; dies gilt insbesondere dann, wenn die Richtlinie hierzu keine ausdrückliche Bestimmung enthält (EuGH, Urteil vom 16.2.2017, C-219/15).

27

Nach Art. 46 der RL 2007/46/EG legen die Mitgliedstaaten innerstaatlich die Sanktionen fest, die bei Verstößen gegen die Richtlinie anzuwenden sind, und ergreifen alle zu ihrer Durchführung erforderlichen Maßnahmen, wobei die Sanktionen „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sein müssen (dazu zu Rn. 53, 55 der Schlussanträge). Der Effektivitätsgrundsatz verbietet insoweit, die Ausübung eines Ersatzanspruches übermäßig zu erschweren (Rn. 57 der Schlussanträge). Der Generalanwalt enthält sich ausdrücklich einer eigenen Stellungnahme dazu, ob die in § 826 BGB vorgesehenen Voraussetzungen die Ausübung des Ersatzanspruches, der dem Erwerber eines Fahrzeuges nach der RL 2007/46/EG zusteht, praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren können. Er weist in diesem Zusammenhang lediglich auf die von dem vorliegendem Gericht – dem Landgericht Ravensburg – geäußerte Meinung hin, betont aber, dass es Sache des vorliegenden Gerichts sei, zu prüfen, ob eine solche übermäßige Erschwerung gegeben ist. Die in der Vorlageentscheidung geäußerte Auffassung des Landgerichts Ravensburg, bei Anwendung allein des § 826 BGB habe der Hersteller eine Inanspruchnahme nicht zu befürchten, so dass er sich auch nicht veranlasst sehen müsse, die unionsrechtlichen Vorschriften penibel einzuhalten, trifft jedoch nicht zu. Insbesondere sind Schadensersatzansprüche wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB (i.V.m. § 31 BGB bzw. mit § 831 BGB) gegen den Hersteller eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Motors bereits in einer Vielzahl von Fällen bejaht worden; daneben stehen dem Erwerber eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeuges in der Regel verschuldensunabhängige vertragliche Ansprüche gegen den Verkäufer zu, die auch zu Regressansprüchen gegen den Motorhersteller führen könne, wenn der Hersteller nicht zugleich selbst Verkäufer ist (siehe dazu OLG Stuttgart, Urteil vom 28.6.2022, Az: 24 O 115/22). Zu berücksichtigen sind auch die nach deutschen Recht vorgesehenen Bußgelder bei Verstößen gegen § 27 EG-FGV (§ 37 EG-FGV) sowie die Befugnisse der Aufsichtsbehörden nach § 25 EG-FGV. Zur effektiven Umsetzung der RL 2007/46/EG ist daher nicht geboten, die Haftung eines Fahrzeugherstellers gegenüber einem Fahrzeugerwerber auch bei nur leichter Fahrlässigkeit deliktsrechtlich strenger auszugestalten als nach den Regelungen des Kaufrechts.

28

Auch bei Zugrundelegung der Rechtsauffassung des Generalanwaltes zum Schutzzweck der RL 2007/46/EG hat es somit dabei zu verbleiben, dass die §§ 6, 27 EG-FGV nicht als Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB bezüglich des Interesses, eine ungewollte Verbindlichkeit nicht einzugehen, zu verstehen sind. Die dem EuGH zur Vorabentscheidung vorgelegten Rechtsfragen sind damit für den gegenständlichen Fall nicht entscheidungserheblich. Es bedarf infolgedessen keines eigenen Vorabentscheidungsersuchen des Senats gemäß Art. 267 AEUV, auch die Aussetzung des Verfahrens gemäß § 148 ZPO ist nicht veranlasst (so auch OLG Schleswig, Beschluss vom 18.7.2022, Az: 7 U 198/21, – juris – sowie die dort zitierten Entscheidungen weiterer Oberlandesgerichte; siehe auch OLG Celle, Beschluss vom 5.6.2022, Az: 7 U 160/22 – juris-).

29

Der – vorsorgliche – Aussetzungsantrag der Klägerin ist daher abzulehnen.

30

Zugleich ist ihre Berufung durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

31

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 97 Abs. 1, 708 Nr. 10, 709, 711 ZPO.