
Datum: 10.11.2022
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 2. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 2 U 283/20
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2022:1110.2U283.20.00

Vorinstanz: Landgericht Arnsberg, I-1 O 165/20

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 01.07.2020 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 1. Zivilkammer des Landgerichts Arnsberg wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt die Klägerin.

Das Urteil ist, ebenso wie das angefochtene Urteil des Landgerichts, ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung aus beiden Urteilen durch Leistung von Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des auf Grund beider Urteile vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

Die Klägerin macht gegen die Beklagte deliktsrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit dem sogenannten „Dieselskandal“ geltend. Sie begehrt die Rückzahlung des Kaufpreises für ein Fahrzeug der Marke Mercedes-Benz, das von der Beklagten hergestellt wurde.

Mit Kaufvertrag vom 12.11.2015 erwarb die Klägerin von der Q. GmbH & Co. KG das streitgegenständliche Kraftfahrzeug Mercedes-Benz CLS 350 BlueTec als

1

2

3

4

Gebrauchtfahrzeug zu einem Kaufpreis in Höhe von 65.000,00 €. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs OM642, Euro 6, ausgestattet.	
Die Klägerin forderte die Beklagte mit Schreiben vom 25.10.2017 mit der Begründung, das Fahrzeug verfüge über unzulässige Abschaltseinrichtungen, zur Rückzahlung des Kaufpreises auf.	5
Die Klägerin behauptet, das Fahrzeug sei mit unzulässigen Abschaltseinrichtungen ausgestattet.	6
Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten.	7
Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Wegen des Tenors, der Feststellungen und der Entscheidungsgründe des Landgerichts sowie der in erster Instanz gestellten Anträge der Parteien wird gemäß § 540 Abs. 1 Satz 1 ZPO auf das am 01.07.2020 verkündete Urteil des Landgerichts Bezug genommen.	8
Hiergegen wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung, mit der sie ihr erstinstanzliches Klagebegehren weiterverfolgt.	9
Sie beantragt unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils,	10
1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 33.254,36 € abzüglich eines weiteren, auf den Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung nach der Formel „Kaufpreis x gefahrene Kilometer / (Rest-)Gesamtaufleistung im Kaufzeitpunkt“ zu berechnenden Vorteilsausgleichs nebst jährlichen Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.10.2017 Zug-um-Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs der Marke Mercedes-Benz, des Typs CLS 350 BlueTec, mit der Fahrgestellnummer: N01, zu zahlen;	112
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des zuvor bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet;	13
3. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin weitere 1.954,46 € nebst jährlichen Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen	14
Die Beklagte beantragt,	15
die Berufung zurückzuweisen.	167
Sie verteidigt das landgerichtliche Urteil mit näheren Ausführungen.	18
Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf die Erklärungen zu Protokoll verwiesen.	19
II.	20

Die form- und fristgerecht eingelegte und auch im Übrigen zulässige Berufung ist unbegründet.	21
Das Landgericht hat die geltend gemachten Ansprüche der Klägerin zutreffend verneint. Dabei hat das Landgericht bezüglich der Anspruchsgrundlagen zutreffend allein auf solche deliktischer Art abgestellt, da zwischen den Parteien unstreitig keine vertraglichen Beziehungen bestanden und bestehen.	22
1.	23
Die Klägerin kann die geltend gemachten Ansprüche gegen die Beklagte nicht aus §§ 826, 31 BGB ableiten.	24
Danach ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.	25
Die Beklagte hat sich gegenüber der Klägerin nicht sittenwidrig verhalten.	26
a)	27
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 (vgl. BGH, Beschluss vom 21.03.2022, - VIa ZR 334/21 -, Rn. 18). Von einem sittenwidrigen Verhalten eines Herstellers ist im Zusammenhang mit dem sogenannten „Dieselskandal“ dann auszugehen, wenn der Hersteller im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzen, Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung in Verkehr bringt, deren Software in Kenntnis der für die Motorenentwicklung zuständigen verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten (§ 31 BGB) bewusst und gewollt so programmiert sind, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb dagegen überschritten werden, und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielt. Ein solches Verhalten steht wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugwerber gleich (vgl. BGH, Urteil vom 21.02.2022, - VIa ZR 8/21 -, Rn. 25).	28
Für die Annahme der Sittenwidrigkeit genügt es jedoch 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 (vgl. BGH, Beschluss vom 21.03.2022, - VIa ZR 334/21 -, Rn. 18). Daher kann ein objektiv sittenwidriges Handeln nicht allein daraus abgeleitet werden, dass im Fahrzeug Einrichtungen vorhanden sind, die die Abgasemissionen beeinflussen und möglicherweise als unzulässige Abschalteinrichtungen im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren sind. Der darin liegende Gesetzesverstoß wäre für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz emissionsbeeinflussender Einrichtungen im Verhältnis zum Käufer als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedürfte es vielmehr weiterer Umstände. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass die verantwortlich handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der emissionsbeeinflussenden Einrichtungen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu	29

verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nehmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (vgl. BGH, Beschluss vom 21.03.2022, - VIa ZR 334/21 -, Rn. 19).

b) 30

Es kann offenbleiben, ob das streitgegenständliche Fahrzeug über eine Programmierung der Abgasbehandlung verfügt, die eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 darstellt, da es jedenfalls an den „weiteren Umständen“ fehlt. Da – wie dargelegt – der Umstand, dass eine unzulässige Abschalteneinrichtung vorliegt, für sich genommen nach inzwischen gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung nicht genügt, um dem Verhalten der für den Hersteller handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben, kommt es für die Frage der deliktischen Haftung auch nicht auf das Urteil des EuGH vom 14.07.2022 (- C-128/20 -) an. Die Abgasbehandlung unterscheidet nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Es arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen entspricht die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand. Daher kann im Folgenden ohne Einfluss auf das Ergebnis zugunsten der Klägerin unterstellt werden, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschalteneinrichtung verbaut wurde. 31

c) 32

Das Fahrzeug ist nicht (mehr) von einem behördlichen Rückruf betroffen. Dass möglicherweise bezogen auf andere von der Beklagten hergestellte Fahrzeuge vom KBA Rückrufbescheide erlassen wurde, ist für das hiesige Verfahren ohne Relevanz; es stellt vielmehr ein Indiz *gegen* die Annahme der Klägerin dar, da nicht nachvollziehbar wäre, dass das KBA eine als unzulässig angesehene Abschalteneinrichtung im einen Fall durch verbindliche Maßnahmen zu beseitigen anordnet, in einem vergleichbaren Fall aber ohne Beanstandung lässt. Dies gilt insoweit noch deutlicher, als das KBA für das Fahrzeug zunächst einen Rückruf angeordnet hatte, diesen Bescheid jedoch zurückgenommen hat. 33

Auch aus der – unstreitig den Kunden angebotenen – „freiwilligen Kundendienstmaßnahme“ in Gestalt eines Softwareupdates lässt sich kein Anhaltspunkt für eine Kenntnis der verantwortlich handelnden Personen der Beklagten im Zeitpunkt der Entwicklung ableiten. Sogar dann, wenn es sich um eine verbindliche Rückrufanordnung gehandelt hätte, hieße dies nur, dass die Abgassteuerung vom KBA beanstandet wurde. Dass allein die Implementierung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ohne Hinzutreten weiterer Umstände nicht genügt, um einen Sittenwidrigkeitsvorwurf zu begründen, wurde jedoch bereits aufgezeigt. Wenn aber die Verwendung allein nicht genügt, kann sie dann nicht zirkelschlüssig als „weiterer Umstand“ angesehen werden, da dann – im Ergebnis – allein der Einsatz der unzulässigen Abschalteneinrichtung bereits zur Sittenwidrigkeit führen würde (so im Ergebnis auch: BGH, Beschluss vom 29.09.2021, - VII ZR 126/21 -, Rn. 14). 34

Auch würde ein – hier nicht gegebener – behördlich angeordneter Rückruf keine Rückschlüsse auf das frühere Vorstellungsbild der Beklagten zum maßgeblichen Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung zulassen (vgl. BGH, Beschluss vom 19.01.2021, - VI ZR 433/19 -, Rn. 21). 35

d) 36

37

Weiter ermöglicht auch die Behauptung, dass die im Realbetrieb ausgestoßenen Emissionen (erheblich) von den im Prüfzyklus festgestellten Werten abweichen würden, auch bei Unterstellung der Richtigkeit keinen Rückschluss auf eine Prüfstanderkennung. Es ist vielmehr allgemein bekannt, dass die auf dem Prüfstand erreichten Werte in keiner Weise als „realistisch“ dergestalt angesehen werden können, dass sie die tatsächlich im Realbetrieb auftretenden Emissionen wiedergeben würden. Diskrepanzen zwischen Stickoxidemissionen unter Prüfstandbedingungen, die nach damaliger Rechtslage (Euro-6-Norm) zur Erlangung der Typgenehmigung allein maßgeblich waren, und unter normalen Betriebsbedingungen auf der Straße lassen ebenfalls keinen Rückschluss auf eine manipulative Abschalteinrichtung zu (vgl. BGH, Urteil vom 13.07.2021, - VI ZR 128/20 -, Rn. 23; Beschluss vom 15.09.2021, - VII ZR 101/21 -, Rn. 17; Beschluss vom 15.09.2021, - VII ZR 2/21 -, Rn. 30).

e)

38

Im Hinblick auf das sogenannte „Thermofenster“ hat die Klägerin bereits nicht hinreichend substantiiert dargelegt, dass die verantwortlich handelnden Personen der Beklagten bei der Entwicklung und Verwendung der Software in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Es fehlt vielmehr an greifbaren Anhaltspunkten für ein derartiges Vorstellungsbild der für die Beklagte handelnden Personen. Auch die von der Klägerin angeführten „Indizien“ führen weder einzeln noch in der Gesamtschau zu einer abweichenden Würdigung.

39

Die Klägerin hat nicht aufgezeigt, dass das Fahrzeug in Gestalt des Thermofensters über eine nur auf die Bedingungen des Prüfstands ausgerichtete Abschalteinrichtung verfügt, was ein gewichtiges Indiz für ein sittenwidriges Handeln sein könnte und – was im Ergebnis offenbleiben kann – auf eine als sittenwidrig zu bewertende Täuschungsabsicht der Beklagten schließen ließe (so BGH, Beschluss vom 29.09.2021, - VII ZR 126/21 -, Rn. 18). Es ist vorliegend nichts dafür dargetan, dass die Abgasreinigung auf Grund der Implementierung des Thermofensters auf dem Prüfstand und im Realbetrieb nicht in gleicher Weise erfolgt, so dass gerade kein System der Prüfstanderkennung vorliegt (vgl. BGH, Beschluss vom 29.09.2021, - VII ZR 126/21 -, Rn. 20).

40

Weiterhin kann auch aus einer unterbliebenen Offenlegung der genauen Wirkungsweise des Thermofensters gegenüber dem KBA nicht darauf geschlossen werden, dass für die Beklagte tätige Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden. Selbst wenn die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren erforderliche Angaben zu den Einzelheiten der temperaturabhängigen Steuerung unterlassen haben sollte, wäre die Typgenehmigungsbehörde nach dem Amtsermittlungsgrundsatz gemäß § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG gehalten gewesen, diese zu erfragen, um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit der Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug zu prüfen (vgl. BGH, Beschluss vom 13.10.2021, - VII ZR 179/21 -, Rn. 17). Anhaltspunkte für wesentlich unterbliebene oder unrichtige Angaben der Beklagten im Typgenehmigungsverfahren, die noch dazu auf ein heimliches und manipulatives Vorgehen oder eine Überlistung des KBA und damit auf einen bewussten Gesetzesverstoß hindeuten könnten (vgl. BGH, Beschluss vom 19.01.2021, - VI ZR 433/19 -, Rn. 24), lassen sich dem Vorbringen nicht entnehmen.

41

Außerdem war die Rechtslage bei der Beurteilung der Zulässigkeit des Thermofensters im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeuges unsicher, was ebenfalls gegen ein besonders verwerfliches Verhalten und gegen einen Schädigungsvorsatz spricht (vgl. BGH, Urteil vom 16.09.2021, - VII ZR 322/20 -, Rn. 31 f.). Dem steht auch das Urteil des EuGH vom 14.07.2022, (- C-128/20 -), wonach es sich beim Thermofenster um eine unzulässige Abschalteinrichtung handeln wird, nicht entgegen. Denn dieses Urteil gibt die

42

Rechtsauffassung des EuGH im Zeitpunkt des Erlasses des Urteils wieder und kann nicht im Nachhinein die im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs bestehende Rechtsunsicherheit beseitigen.

f) 43

Der Vortrag der Klägerin im Hinblick auf die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung („KSR“) dürfte – was keiner abschließenden Entscheidung bedarf – präkludiert sein gemäß § 531 Abs. 1 ZPO. Das Vorbringen im Rahmen der Berufung hätte von der Klägerin bereits erstinstanzlich vorgetragen werden können. Soweit die Klägerin die verspätete Geltendmachung darauf stützt, dass ihr Prozessbevollmächtigter die erforderlichen Erkenntnisse erst später gewonnen habe, vermag dies keine andere Beurteilung zu rechtfertigen, da es nicht darauf ankommt, ob der Prozessbevollmächtigte die erforderlichen Kenntnisse hatte, sondern ob die Partei selbst sie hatte. Insoweit fehlt jeder Vortrag der Klägerin. 44

Die kann jedoch dahinstehen, da auch bei Zulassung des Vortrags aus sachlichen Gründen kein Anspruch der Klägerin besteht. Hinreichend substantiierter Vortrag, dass die verantwortlich handelnden Personen der Beklagten bei der Entwicklung und Verwendung der Software in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu verwenden, kann nicht festgestellt werden. Es fehlt auch insoweit an greifbaren Anhaltspunkten für ein derartiges Vorstellungsbild der für die Beklagte handelnden Personen. 45

Die Behauptung der Klägerin, das Fahrzeug verfüge über ein geregeltes Kühlmittelthermostat – was die Beklagte bestreitet –, ist als spekulativ und ins Blaue hinein anzusehen. Der Vortrag der Klägerin beschränkt sich im Wesentlichen darauf, dass die Beklagte das System „flächendeckend“ verbaut habe. Das genügt für eine substantiierte Darlegung nicht; insbesondere, da das Fahrzeug – anders als andere Fahrzeuge der Beklagten – nicht von einem amtlichen Rückruf betroffen ist (vgl. BGH, Beschluss vom 18.05.2022, - VII ZR 239/21 -, Rn. 18). 46

g) 47

Es kann dahinstehen, ob die – wohl ebenfalls präkludierte – Behauptung der Klägerin, dass das On-Board-Diagnose-System („OBD“) fehlerhaft programmiert wurde, zutrifft, da sich auch bei Unterstellung der Richtigkeit der Behauptung daraus kein die geltend gemachten Ansprüche begründendes Verhalten der Beklagten ableiten lässt, da Aufgabe des OBD-Systems nicht ist, zwischen einer rechtlich zulässigen und einer rechtlich unzulässigen Abschalteneinrichtung zu unterscheiden (vgl. BGH, Urteil vom 08.12.2021, - VIII ZR 190/19 -, Rn. 90 f.). Das OBD selbst kann keine Abschalteneinrichtung darstellen (vgl. BGH, Beschluss vom 18.05.2022, - VII ZR 239/21 -, Rn. 19). 48

h) 49

Die Klägerin behauptet, dass „weitere Abschalteneinrichtungen“ verbaut seien. 50

So würde die Getriebesteuerung durch den Lenkwinkelschlag beeinflusst; sobald das Lenkrad um mehr als fünfzehn Grad gedreht werde, werde Einfluss auf die Schaltpunkte des Getriebes genommen, wodurch ein höherer Stickoxidausstoß bewirkt werde. Dem Vortrag der Klägerin fehlt insoweit die erforderliche Substanz, so dass es sich lediglich um Vermutungen ins Blaue hinein handelt. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit die behauptete Einrichtung Einfluss auf das Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs 51

haben soll.

Dasselbe gilt im Hinblick auf die Funktion „Slipguard“, die nach Behauptung der Klägerin implementiert worden sei, um den gängigen US-Abgastests auf dem Prüfstand zu entsprechen. Ungeachtet der auch insoweit festzustellenden fehlenden Substanz legt die Klägerin nicht dar, weshalb diese vermeintlich für den US-amerikanischen Markt vorgesehenen Funktionen für die hier maßgeblichen europäischen Prüfvorgaben von Relevanz sein soll. 52

i) 53

Das Vorbringen der Klägers generell bezogen auf die Prüfstandbezogenheit der behaupteten Abschalteinrichtungen ist damit insgesamt widersprüchlich, nicht hinreichend substantiiert und erfolgt offensichtlich ins Blaue hinein, weshalb – die Beklagte hat die Prüfstandbezogenheit durchgehend substantiiert bestritten – eine Beweisaufnahme nicht veranlasst ist (vgl. auch BGH, Beschluss vom 13.10.2021, - VII ZR 179/21 -, Rn. 25). 54

Demgegenüber hat die Beklagte substantiiert und detailliert dargelegt, aus welchen Gründen die Gestaltung der Software des streitgegenständlichen Fahrzeugs in der vorliegenden Weise erfolgt ist, was die Vortragslast der Klägerin erhöht (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 30.06.2022, - 21 U 106/21 -, Leitsatz 1). Diesen Anforderungen hat die Klägerin nicht entsprochen. Ergänzend ist dabei zu berücksichtigen, dass die Beklagte entgegen der Ansicht der Klägerin keine sekundäre Darlegungs- und/oder Beweislast trifft, da die Klägerin bereits keine hinreichenden Anhaltspunkte vorgetragen hat, die die Kenntnis der verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten von der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung nahe legen würden (vgl. BGH, Urteil vom 24.03.2022, - VII ZR 266/20 -, Rn. 23 ff.). 55

2. 56

Die Klägerin kann die geltend gemachten Ansprüche gegen die Beklagte nicht aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 263 StGB ableiten. 57

Die Klägerin hat keine Anhaltspunkte vorgetragen, aus denen ein Rückschluss auf ein vorsätzliches Täuschen der Klägerin durch die Beklagte sowie das Bewusstsein, rechtswidrig zu handeln, begründet werden könnte. Insbesondere tritt die Klägerin der Behauptung der Beklagten, es handele sich bei dem Vorgehen der Beklagten zur Ausgestaltung der Abgasreinigungsanlagen um den damals gängigen Industriestandard, nicht entgegen, sodass dieser Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zugrunde zu legen sein dürfte. Außerdem fehlt es an der Bereicherungsabsicht und der in diesem Zusammenhang erforderlichen Stoffgleichheit des angeblich erstrebten rechtswidrigen Vermögensvorteils mit einem etwaigen Vermögensschaden, weil die Klägerin das streitgegenständliche Fahrzeug nicht unmittelbar von der Beklagten erworben hat (vgl. BGH, Urteil vom 30.07.2020, VI ZR 5/20, Rn. 18 ff.). 58

3. 59

Die Klägerin kann die geltend gemachten Ansprüche gegen die Beklagte nicht aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ableiten. 60

Der Anspruch scheitert bereits daran, dass die Vorschriften der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV ebenso wie Art. 5 VO (EG) 715/2007/EG keine Schutzgesetze im Sinne des § 823 61

Abs. 2 BGB sind (vgl. BGH, Urteil vom 24.03.2022, - VII ZR 266/20 -, Rn. 29 m.w.N.). Ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV wegen der Auslegung der genannten Vorschriften ist nicht veranlasst, da die Rechtslage sowohl im Hinblick auf §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV als auch im Hinblick auf Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 nach bisher unveränderter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs als von vornherein eindeutig anzusehen ist („acte claire“, vgl. BGH, Urteil vom 30.07.2020, - VI ZR 5/20 -, Rn. 16).

Auch der BGH hat keine Veranlassung gesehen, die bei ihm anhängigen Verfahren formal auszusetzen. 62

Selbst wenn mit der Ansicht der Klägerin angenommen würde, dass es sich nicht um einen acte claire handle, rechtfertigte sich keine andere Beurteilung. Die Klägerin beruft sich dazu auf die Schlussanträge des Generalanwalts des Europäischen Gerichtshofs im Verfahren C-100/21. 63

Daraus ergibt sich jedoch nichts anderes. Selbst wenn entsprechend der in den Schlussanträgen vertretenen Auffassung davon ausgegangen würde, die Verordnung solle (auch) das Interesse des individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, handelt es sich bei den zur Umsetzung der Richtlinie erlassenen §§ 6 und 27 EG-FGV nicht um Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB. Der Verordnung, die unmittelbar anwendbar ist, misst selbst der Generalanwalt keine Schutzwirkung zugunsten von Vermögensinteressen von Fahrzeugkäufern zu (vgl. OLG München, Beschluss vom 27.07.2022, - 24 U 2745/22 -, Rn. 21). 64

Das nationale Recht enthält zahlreiche wirksame Instrumente, um hinreichend wirksam das Interesse eines Erwerbers zu schützen, nicht ein mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattetes Fahrzeug zu erwerben und zugleich auch einen erheblichen Anreiz für die Hersteller von Motoren bedingen, unionsrechtliche Vorschriften einzuhalten. Daher bedarf es über die bestehenden Institute des Vertrags- und Deliktsrechts hinaus keiner Einordnung der genannten Vorschriften als Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB, um das Interesse der Käufer angemessen zu schützen (vgl. OLG München, Beschluss vom 27.07.2022, - 24 U 2745/22 -, Rn. 22). 65

Schließlich hat der nationale Gesetzgeber in Kenntnis der Problematik keine Neuregelung der maßgeblichen Vorschriften dergestalt vorgenommen, dass die §§ 6 und 27 EG-FGV als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB Anwendung fänden. Dies hindert den Senat daran, die Vorschriften als Schutzgesetze auszulegen. Der Grundsatz der unionsrechtskonformen Auslegung des nationalen Rechts findet seine Schranke in den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und darf nicht für eine Auslegung contra legem des nationalen Rechts dienen. Eine die Gesetzesbindung des Richters überschreitende Auslegung ist auch durch den Grundsatz der Unionstreue nicht zu rechtfertigen (vgl. BGH, Urteil vom 18.11.2020, - VIII ZR 78/20 -, Rn. 26 f.). Da die Auslegung der §§ 6 und 27 EG-FGV als Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB eine Veränderung des erkennbaren Willens des Gesetzgebers darstellen würde, kommt mithin vorliegend eine (vermeintlich) unionsrechtskonforme Auslegung dergestalt nicht in Betracht (vgl. BGH, Urteil vom 18.11.2020, - VIII ZR 78/20 -, Rn. 29). 66

4. 67

Die als Nebenforderungen geltend gemachten Zinsen und vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten teilen das Schicksal der Hauptforderung.

III. 69

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 70

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO nicht vorliegen. Weder hat die Sache grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Mit sämtlichen entscheidungserheblichen Rechtsfragen hat sich dieses bereits eingehend befasst. Grundsätzliche Bedeutung kommt der Sache auch nicht im Hinblick auf das beim Europäischen Gerichtshof anhängige Verfahren C-100/21 und insbesondere der vom Generalanwalt Rantos im Schlussantrag vertretenen Ansicht hinsichtlich der Schutzwirkung der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV, Art. 5 VO (EG) 715/2007 zu, da Schlussanträgen des Generalanwalts in keiner Weise Bindungswirkung für die nationalen Gerichte zukommen kann und die Rechtsprechung des Revisionsgerichts zu dieser Rechtsfrage eindeutig ist. 71

Auch ist der Senat nicht verpflichtet, die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs abzuwarten und das bei ihm rechtshängige Verfahren analog § 148 ZPO auszusetzen. Allein der Umstand, dass ein Verfahren beim Europäischen Gerichtshof anhängig ist, hindert für sich allein genommen nicht daran, zu dem Ergebnis zu gelangen, dass es sich um einen acte clair handelt (vgl. BGH, Beschluss vom 14.06.2022, - VIII ZR 409/21 -, m.w.N.; OLG München, Beschluss vom 25.07.2022, - 24 U 2890/22 -, Rn. 5). 72

Darüber hinaus würde, wie dargelegt, auch dann, wenn der Europäische Gerichtshof entsprechend der Schlussanträge entscheiden sollte, dies keine Auswirkung auf das hiesige Verfahren haben, da auch dann die §§ 6 und 27 EG-FGV keine Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB darstellen würden (vgl. auch OLG Stuttgart, Urteil vom 28.06.2022, - 24 U 115/22 -, Rn. 93). 73