

Titel:

Kein Schadensersatzanspruch des Erwerbers eines Diesel-Fahrzeugs mit Thermofenster

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2

Leitsatz:

Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit bei Verwendung eines Thermofensters ist nur gerechtfertigt, wenn zu dem – unterstellten – Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen, was voraussetzt, dass diese Personen bei der Entwicklung 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. 15) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, sittenwidrige Schädigung, Schutzgesetz, Kfz-Hersteller, Dieselskandal, unzulässige Abschaltvorrichtung, Thermofenster, EG-Typgenehmigung, Übereinstimmungsbescheinigung

Vorinstanz:

LG Ingolstadt, Endurteil vom 08.10.2021 – 63 O 366/21

Rechtsmittelinstanz:

BGH, Urteil vom 25.09.2023 – VIa ZR 1/23

Weiterführende Hinweise:

Revision zugelassen

Tenor

1. Der Antrag des Klägers auf Aussetzung des Verfahrens wird abgelehnt.
2. Die Berufung des Klägers gegen das Endurteil des Landgerichts Ingolstadt vom 08.10.2021, Az. 63 O 366/21 Die, wird zurückgewiesen.
3. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Ingolstadt ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des insgesamt vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.
5. Die Revision gegen dieses Urteil wird zugelassen.

Entscheidungsgründe

I.

1

Der Kläger macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Kauf eines Diesel-Pkws geltend. Er erwarb am 19.01.2015 einen Neuwagen ..., Schadstoffklasse EU5 zum Preis von 69.900 €. Er veräußerte das Fahrzeug am 19.05.2020 bei einem Kilometerstand von 138.500 zum Preis von 23.990 € brutto.

2

Die Motorsteuerungssoftware des Fahrzeugs weist ein sog. Thermofenster auf. Die Beklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs und des Motors. Ein verpflichtender Rückruf des Kraftfahrtbundesamts für das Fahrzeug besteht nicht.

3

Der Kläger begehrt in der Hauptsache Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung sowie des Verkaufserlöses.

4

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Berufung verfolgt der Kläger sein erstinstanzliches Klageziel weiter.

5

Der Kläger beantragt unter Abänderung des Urteils des Landgerichts:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 14.756,95 nebst Zinsen i. H. v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.

3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 3.196,34 freizustellen.

6

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

7

Der Senat hat in der Ladungsverfügung vom 08.08.2022 und im Termin vom 04.10.2022 Hinweise erteilt.

8

Zur Ergänzung wird auf das Ersturteil, die zitierte Ladungsverfügung, die Sitzungsniederschrift vom 04.10.2022 sowie die im Berufungsverfahren gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

II.

9

Die zulässige Berufung bleibt in der Sache ohne Erfolg. Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen. Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Schadensersatz zu.

10

1. Das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§§ 826, 31 BGB) hat der Kläger nicht nachvollziehbar dargelegt.

11

a) Im vorliegenden Fall kann letztlich dahinstehen, ob es sich bei einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems („Thermofenster“) in ihrer konkreten Ausgestaltung objektiv um eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne der Verordnung 715/2007/EG handelt. Denn der Kläger hat keine Umstände vorgetragen, die im Falle eines Verstoßes gegen die vorgenannte Vorschrift das Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen.

12

aa) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (st. Rspr., vgl. etwa BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962, Rn. 15 m.w.N.). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf

Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, welche die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH a.a.O.).

13

In dem genannten grundlegenden Urteil zum Diesel-Abgasskandal vom 25.05.2020 (Az.: VI ZR 252/19) hat der Bundesgerichtshof die Sittenwidrigkeit des Verhaltens der dortigen Beklagten damit begründet, dass diese bei der Motorenentwicklung die strategische Entscheidung getroffen hatte, die erforderliche Typgenehmigung durch arglistige Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes zu erschleichen und die derart bemakelten Fahrzeuge sodann in den Verkehr zu bringen und dabei die Arglosigkeit und das Vertrauen der Fahrzeugkäufer gezielt auszunutzen. Ein solches Verhalten steht einer bewussten arglistigen Täuschung derjenigen, die ein solches Fahrzeug erwerben, gleich (BGH a.a.O., Rn. 25).

14

Der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems („Thermofenster“) ist nach der Wertung des Bundesgerichtshofs dagegen für sich genommen nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen, die der Entscheidung zum ...-Motor EA 189 zugrunde lag (Beschluss vom 19.01.2021 – VI ZR 433/19, Rn. 17). Die bei diesem Motor verwendete Software war bewusst und gewollt so programmiert, dass die gesetzlichen Abgaswerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb aber überschritten wurden (Umschaltlogik); sie zielte deshalb unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Genehmigungsbehörde ab (BGH a.a.O.). Bei dem Einsatz eines Thermofensters fehlt es an einem derartigen arglistigen Verhalten des Automobilherstellers, solange die eingesetzte temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung nicht danach unterscheidet, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet, also keine Funktion aufweist, die bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert (vgl. BGH a.a.O., Rn. 18).

15

Fehlt es an einer derartigen „Umschaltlogik“, wäre der Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nur gerechtfertigt, wenn zu dem – unterstellten – Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung oder Verwendung der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehle es hieran, sei bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt. Die Darlegungs- und Beweislast für diese Voraussetzung trägt nach allgemeinen Grundsätzen der Kläger als Anspruchsteller (vgl. BGH a.a.O., Rn. 19).

16

bb) Das Vorliegen solcher weiteren Umstände, welche geeignet wären, gegenüber der Beklagten den Vorwurf der Sittenwidrigkeit zu begründen, hat der Kläger nicht nachvollziehbar dargelegt.

17

Die Beklagte verweist darauf, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Zulässigkeit des sogenannten „Ausrampens“ der Abgasrückführung in Abhängigkeit von bestimmten Umgebungstemperaturen noch im Jahre 2016 grundsätzlich als zulässig anerkannt hatte. Diese Wertung beruhte darauf, dass nach Angabe der befragten Fahrzeughersteller durch eine temperaturabhängige Steuerung das Risiko einer Belagbildung im Abgasrückführungssystem verringert wird. Dass dieses Risiko tatsächlich besteht, wurde durch die Ergebnisse herstellerunabhängiger Forschungsprojekte bestätigt (vgl. Bericht der Untersuchungskommission „...“ von April 2016, Anl. K 2i, S. 18).

18

Mit diesen Ausführungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur setzt sich der Kläger ebenso wenig auseinander wie mit der Behauptung der Beklagten, dass der streitgegenständliche Motortyp – insbesondere auch im Hinblick auf das Thermofenster – vom Kraftfahrt-Bundesamt mehrfach geprüft wurde und keine dieser Untersuchungen der Behörde Veranlassung gab, einen verbindlichen Rückruf wegen Vorliegens einer unzulässigen Abschalteinrichtung anzuordnen.

19

b) Für das Vorliegen sonstiger unzulässiger Abschaltvorrichtungen hat der Kläger keinerlei tatsächliche Anhaltspunkte vorgetragen.

20

aa) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen (vgl. etwa BGH, Urteil vom 13.07.2021 – VI ZR 128/20, WM 2021, 1609, Rn. 20). Eine Partei darf auch von ihr nur vermutete Tatsachen als Behauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen hat (BGH a.a.O., Rn. 21 m.w.N.). Unbeachtlich ist der auf Vermutungen gestützte Sachvortrag einer Partei erst dann, wenn die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt (BGH a.a.O., Rn. 22 m.w.N.). Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist allerdings Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur bei Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte vorliegen (BGH a.a.O.).

21

bb) Selbst unter Zugrundelegung dieses großzügigen Maßstabs genügt das tatsächliche Vorbringen des Klägers nicht den Anforderungen an einen schlüssigen Sachvortrag:

22

Die von dem Kläger angeführten Testergebnisse der Deutschen Umwelthilfe, nach denen (andere) getestete Fahrzeuge „mit dem streitgegenständlichen Motor“ die Grenzwerte der EURO-5-Norm weit überschritten habe, sind nicht als Indiz für die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen durch die Beklagte zu werten.

23

Abweichungen der von der Deutschen Umwelthilfe im realen Fahrbetrieb gemessenen Stickoxid-Emissionen von denjenigen, welche beim Durchlaufen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ermittelt worden sind, ließen für sich genommen schon deshalb keinen Rückschluss das Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen zu, weil der NEFZ – wie dem Senat aus anderen Verfahren bekannt ist – den realen Fahrbetrieb gerade nicht repräsentativ abbildet. Unter anderem sieht der NEFZ keine starken Beschleunigungsvorgänge vor. Bei hoher Last, Luftüberschuss und hohen Verbrennungstemperaturen steigen die Stickoxid-Emissionen im Motor aber stark an (vgl. Stellungnahme von Dr.-Ing. ..., Leiter Test und Technik, ... e.V., zur Sachverständigenanhörung des 5. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode am 08.09.2019 in Berlin, Ausschussdrucksache 18(31)37, S. 10). Wegen seines fehlenden Realitätsbezuges ist der NEFZ mit Wirkung zum 01.09.2017 durch den „Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycle“ (WLTC) ersetzt worden.

24

Im Übrigen war der Sachvortrag des Klägers zumindest in erster Instanz nicht frei von offensichtlich „ins Blaue hinein“ aufgestellten unzutreffenden Behauptungen. Das Vorbringen in der Klageschrift befasst sich über weite Strecken mit angeblichen Manipulationen des SCR-Katalysators, obwohl der streitgegenständliche Pkw – wie mittlerweile unstrittig ist (vgl. Replik, S. 8) – gar nicht mit einem solchen ausgestattet ist.

25

cc) Vorliegend hat nach dem unbestrittenen Vortrag der Beklagten (Duplik vom 09.09.2021, S. 2) das KBA die verbauten Abschaltstrategien für zulässig erachtet und keinen Rückrufbescheid betreffend den streitgegenständlichen Motor erlassen. Es besteht lediglich ein freiwilliges Software-Update für das streitgegenständliche Fahrzeug. Gerichtsbekannt setzt das freiwillige Software-Update voraus, dass das Fahrzeug und seine Software eingehend geprüft und keine unzulässige Abschaltvorrichtung durch das KBA festgestellt worden ist, wie sich auch der Website des KBA unter „Fragen und Antworten zu Software-Nachrüstungen“ entnehmen lässt. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung schließt die Auskunft des KBA, unzulässige Abschaltvorrichtungen ließen sich bei dem streitgegenständlichen Motortyp nicht feststellen, zwar die Möglichkeit einer solchen nicht aus, begründet aber auch kein Indiz dafür (vgl. BGH, Beschluss vom 15.09.2021 – VII ZR 2/21 –, Rn. 30, juris).

26

Dabei kommt es letztlich im Rahmen des § 826 BGB nicht darauf an, ob die Beurteilung des KBA zutreffend ist. Von einer – vom Kläger nachzuweisenden – vorsätzlichen Täuschung mit dem Ziel der Erschleichung einer ansonsten nicht zu erreichenden Typgenehmigung und einem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten kann nicht ausgegangen werden, wenn das KBA als zuständige Behörde nach gezielten eigenen Untersuchungen in Kenntnis der verwendeten Funktionen keine Veranlassung sieht, die Typgenehmigung zu widerrufen oder deren Fortbestand von verpflichtenden Software-Updates abhängig zu machen. Es kommt auch nicht darauf an, ob die Beklagte in vollem Umfang gegenüber dem KBA dargelegt hat, in welcher Weise die Motorsteuerung von der etwaigen Erkennung einer Prüfstandsituation abhängt. Denn das KBA wurde jedenfalls in die Lage versetzt, eigene Untersuchungen durchzuführen. Somit war das KBA zu einer Überprüfung des Emissionsverhaltens des Fahrzeugs – gegebenenfalls nach weiteren Rückfragen beim Hersteller – ohne weiteres in der Lage. In einem derartigen Fall bestehen keine greifbaren Anhaltspunkte für eine bewusste Täuschung des KBA (vgl. BGH, Beschluss vom 25.11.2021 – III ZR 202/20 –, Rn. 15, juris). Eine ggfs. fahrlässige Verkennung der Rechtslage durch die Verantwortlichen der Beklagten genügt für die Feststellung der besonderen Verwerflichkeit nicht (vgl. BGH, Urteil vom 16.09.2021 – VII ZR 190/20 –, Rn. 31, juris).

27

2. Ein Schadensersatzanspruch des Klägers aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. des Art. 5 Abs. 1 und 2 VO 715/2007. besteht ebenfalls nicht.

28

a) Es kann dahinstehen, ob es sich bei den genannten nationalen und europarechtlichen Vorschriften um drittschützende Normen handelt, was der BGH in gefestigter Rechtsprechung verneint (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 – Rn. 72 ff, juris; kürzlich BGH, Beschluss vom 10. 02.2022 – III ZR 87/21 – Rn. 8ff, juris; BGH, Beschluss vom 04.05.2022 – VII ZR 656/21 – Rn. 3, juris) und was den Senat überzeugt.

29

Denn Voraussetzung für die Annahme eines Schutzgesetzes ist zudem, dass die Schaffung eines individuellen deliktischen Anspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheint. Dabei muss in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Haftungs- und Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 14. Juni 2022 – VI ZR 110/21 –, Rn. 10, juris m.w.N.). Das deutsche Recht stellt allerdings sicher, dass notwendige technische Anpassungen des Fahrzeugs an die gebotenen (europa-)rechtlichen Standards auch über verwaltungsrechtliche Maßnahmen (z.B. in Form von verbindlich angeordneten Nachrüstungen und Änderungen) erfolgen können, die auf Kosten der Hersteller durchgeführt werden. Damit ist gewährleistet, dass der jeweils aktuelle Eigentümer des Fahrzeugs wegen dieser Maßnahmen keine spürbare wirtschaftliche Belastung erfährt, andererseits den Zielen des europäischen Rechts insgesamt genügt ist.

30

Soweit sich der Kläger demgegenüber auf das Votum des Generalanwalts ... in seinen Schlussanträgen vom 02.06.2022 in der Rechtssache EuGH C 100/21 bezieht, wonach die bezeichneten Normen auch die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist (Rn. 50), kommt diesem Votum keine Außenwirkung zu. Der EuGH ist an dieses Votum nicht gebunden, und es ändert auch unmittelbar nichts an der bestehenden Rechtsprechung des BGH, an der sich der Senat orientiert.

31

b) Aber auch bei einer unterstellten drittschützenden Wirkung der genannten Normen wäre ein mindestens fahrlässiger Verstoß der Beklagten nicht feststellbar. Das KBA hat in einer Reihe von amtlichen Auskünften (vgl. Anlagen B 1 – B 3, B 7 – B 8, BE 1) für den streitgegenständlichen Motortyp mitgeteilt, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen auch nach umfangreichen Untersuchungen nicht festgestellt worden seien. Gerade vor diesem Hintergrund ist ein fahrlässiges Handeln der Verantwortlichen der Beklagten in Bezug auf die Einhaltung der bezeichneten europarechtlichen Vorschriften im Zeitpunkt der Beantragung und Erlangung der Typgenehmigung nicht ersichtlich.

32

c) Darüberhinaus ist die Frage des Drittschutzes getrennt von der Frage zu beurteilen, ob im Fall eines gegebenen Drittschutzes und des Verbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung dem Käufer (auch) ein gegen den Hersteller gerichteter Anspruch auf (Rück-)Abwicklung eines mit einem Dritten geschlossenen Kaufvertrags zustehen sollte (vgl. BGH, Beschluss vom 04.05.2021, a.a.O., Rn. 4). Dies deckt sich mit der in den Schlussanträgen des Generalanwalts Rantos formulierten Rechtsauffassung, wonach in diesem Fall im Rahmen des nationalen Haftungsrechts zu entscheiden sei, wie ein ggfs. entstandener Schaden zu ersetzen sei und die Regeln hierfür zu bestimmen (Rn. 61). Allein entscheidend sei, dass der Ersatz angemessen sei. Daraus folgt gerade nicht, dass der Klägerin der geltend gemachte Anspruch auf Rückabwicklung des mit einem dritten Autohaus geschlossenen Kaufvertrags auch im Fall des zu bejahenden Drittschutzes der die EG-Typengenehmigung und Übereinstimmungsbescheinigung betreffenden Normen und eines Verschuldens der Beklagten zusteht.

33

Einen etwaigen Minderwert des Fahrzeugs wegen des verbauten Thermofensters behauptet der Kläger nicht; er ist auch nicht Gegenstand seines Rechtsschutzbegehrens. Abgesehen davon ist ein entsprechender Minderwert schlechterdings kaum vorstellbar, da – wie der Kläger nicht bestritten hat – ein Thermofenster im maßgeblichen Zeitraum der Typgenehmigung der Serie und der Herstellung des konkreten Fahrzeugs Stand der Technik war und von zahlreichen, wenn nicht sämtlichen Herstellern von Dieselfahrzeugen eingesetzt wurde.

34

Nach alledem war auch der beantragten Aussetzung des Verfahrens gemäß § 148 ZPO nicht nachzukommen.

35

3. Der Kläger hat keinen Anspruch aus §§ 280 Abs. 1, 311 Abs. 3 BGB gegen die Beklagte. Der nur vereinzelt in der Literatur erwogenen Anwendung der entsprechenden Haftungsgrundsätze auf Automobilhersteller (etwa Harke, Herstellerhaftung im Abgasskandal, VuR 2017, 83 <86 f.>) hat sich die höchst- und obergerichtliche Rechtsprechung zu Recht nicht angeschlossen. Denn es besteht kein Anlass dafür, von der grundlegenden Systematik des geltenden Haftungsrechts abzuweichen, dass die Haftung aus § 280 Abs. 1 grundsätzlich nur die Parteien des intendierten Vertrags trifft, Dritte grundsätzlich nur nach Delikt haften. Denn der Haftungsgrund der § 280 Abs. 1, die Gewährung und Inanspruchnahme von Vertrauen, trägt dem Grundsatz nach nur zwischen den Parteien des intendierten Vertrags (vgl. hierzu BeckOGK/Herresthal, 1.1.2021, BGB § 311 Rn. 513). Abgesehen davon besteht vorliegend keine der Fallgruppen, bei denen ausnahmsweise eine Haftung Dritter angenommen werden könnte. Weder trat die Beklagte als Sachwalterin des Fahrzeugverkäufers auf, die besonderes Vertrauen in Anspruch nahm (vgl. dazu Staudinger/Feldmann (2018) BGB § 311, Rn. 189 m.w.N.), noch wirkte sie an den Vertragshandlungen oder der Vertragsanbahnung mit und verband mit dem anzubahenden Vertrag ein starkes wirtschaftliches Eigeninteresse. Denn ein starkes wirtschaftliches Eigeninteresse in diesem Sinne setzt voraus, dass der Dritte seine eigene wirtschaftliche Existenz so eng mit dem Erfolg des Geschäfts verknüpft, dass er gleichsam in eigener Sache tätig wird. Der Dritte muss wie der eigentliche Vertragspartner als wirtschaftlicher Herr des Geschäfts oder eigentlicher wirtschaftlicher Interessenträger anzusehen sein. Dafür genügt ein bloß mittelbares wirtschaftliches Interesse an dem Geschäft, etwa wegen der Aussicht auf Erhalt einer Vermittlungsprovision, nicht (Staudinger/Feldmann a.a.O., Rn. 197). Ansprüche aus vorvertraglicher Haftung (§ 280 Abs. 1, § 241 Abs. 2, § 311 Abs. 3 BGB) scheiden somit mangels rechtsgeschäftlicher oder rechtsgeschäftsähnlicher Beziehungen zwischen den Parteien aus (so ausdrücklich BGH, Urteil vom 16.09.2021, VII ZR 190/20, Rn. 34, juris).

36

4. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

37

Die Feststellung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des angefochtenen Urteils erfolgte gemäß §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

38

Die Revision ist im Hinblick auf die Rechtsfrage, ob §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. i.V.m. Art. 5 Abs. 1, Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 Drittschutz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB vermitteln, zuzulassen.

Ausweislich der Pressemitteilung Nr. 104/2022 vom 01.07.2022 stellt der Bundesgerichtshof seine hierzu ergangene, vorliegend zitierte Rechtsprechung, der der Senat folgt, in Frage.