



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VII ZR 23/21

Verkündet am:
25. August 2022
Boppel
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat gemäß § 128 Abs. 2 ZPO im schriftlichen Verfahren, in dem Schriftsätze bis zum 15. Juli 2022 eingereicht werden konnten, durch den Vorsitzenden Richter Pamp, den Richter Prof. Dr. Jurgeleit sowie die Richterinnen Graßnack, Dr. Brenneisen und Dr. C. Fischer

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 28. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 8. Dezember 2020 in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses vom 16. Juni 2021 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Streitwert: bis 45.000 €

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger nimmt die beklagte Fahrzeugherstellerin wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf Schadensersatz in Anspruch.

- 2 Er erwarb im März 2012 von einem Autohändler ein von der Beklagten hergestelltes Fahrzeug Audi Q3 als Neuwagen zum Preis von 42.759 €. In dem Fahrzeug ist ein Motor des Typs EA 189 des VW-Konzerns verbaut, dessen Tochtergesellschaft die Beklagte ist. Das Fahrzeug ist Gegenstand eines Rückrufs des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA), da der Motor über eine Abschalteneinrichtung verfügt, durch die softwaretechnisch im Prüfstand eine im Vergleich zum normalen Fahrbetrieb erhöhte Rückführung von Abgasen vorgenommen wird.
- 3 Die Volkswagen AG veröffentlichte am 22. September 2015 eine Ad-hoc-Mitteilung, in der sie über Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Dieselmotoren informierte. Betroffen seien Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen, bei denen eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt worden sei. Volkswagen arbeite daran, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen, und stehe dazu in Kontakt mit den zuständigen Behörden und dem KBA. Zudem werde der Konzern die Öffentlichkeit über den weiteren Fortgang der Ermittlungen fortlaufend und transparent informieren.
- 4 Der Ad-hoc-Mitteilung schloss sich eine umfassende Medienberichterstattung an, die unter anderem die Betroffenheit einzelner Fahrzeugmodelle sowie die Möglichkeit zu deren Umrüstung betraf. Am 2. Oktober 2015 folgte eine Mitteilung der Beklagten im Zusammenhang mit der Freischaltung einer Webseite, durch die mittels Eingabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer die individuelle Betroffenheit eines Fahrzeugs überprüft werden konnte. Mitte Oktober 2015 stand fest, dass es ab Januar 2016 einen Rückruf durch das KBA geben werde. Am 25. November 2015 teilte die Volkswagen AG mit, dass sie das Update dem

KBA vorgestellt und das KBA die Maßnahmen nach intensiver Begutachtung bestätigt habe. Des Weiteren informierte sie über die Art und Weise der Beseitigung der "Umschaltlogik".

5 Der Kläger macht geltend, er habe im Jahr 2015 weder von der Betroffenheit seines Fahrzeugs vom Abgasskandal gewusst noch insofern Obliegenheiten verletzt. Insbesondere sei er nicht zur Informationsgewinnung durch die Tagespresse und die Beklagte verpflichtet gewesen.

6 Mit seiner im Mai 2019 eingereichten Klage hat der Kläger zuletzt die Erstattung des Kaufpreises nebst Zahlung von Delikts- und Verzugszinsen Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs, die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten sowie die Zahlung außergerichtlicher Rechtsverfolgungskosten verlangt.

7 Das Landgericht hat der Klage teilweise stattgegeben. Die im Wesentlichen gegen den Abzug einer Nutzungsentschädigung gerichtete Berufung des Klägers hat das Berufungsgericht zurückgewiesen. Auf die Berufung der Beklagten hat das Berufungsgericht das Urteil des Landgerichts teilweise abgeändert und die Klage insgesamt abgewiesen. Mit seiner vom Senat zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seine Schlussanträge aus der Berufungsinstanz weiter.

Entscheidungsgründe:

8 Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

I.

9 Das Berufungsgericht hat - soweit für das Revisionsverfahren von Interesse - ausgeführt, die Ansprüche des Klägers seien verjährt. Für den Beginn der Verjährung sei die Ad-hoc-Mitteilung maßgeblich. Ausmaß und Umfang des Dieselskandals rechtfertigten es, von einer Kenntnis des Klägers im Jahr 2015 auszugehen, da die breite Öffentlichkeit mit der Ad-hoc-Mitteilung des VW-Konzerns ausreichend informiert worden sei. Soweit der Kläger darauf abstelle, dass die Betroffenheit von Fahrzeugen auch der Beklagten nicht ohne Weiteres erkennbar gewesen sei, stehe dies im klaren Widerspruch zum Wortlaut der Ad-hoc-Mitteilung und der sich hieran anschließenden Berichterstattung. Insbesondere wäre es wertungswidersprüchlich, dem Käufer eines makelbehafteten Pkws jedweden Anspruch bereits dem Grunde nach zu verwehren, soweit der Kauf nach der Ad-hoc-Mitteilung erfolgt sei, andererseits aber anzunehmen, dass die Verjährungsfrist von Ansprüchen bei früheren Käufen ab diesem Zeitpunkt nicht laufen solle. Gleiches ergebe sich aus der gesetzlichen Wertung des § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB, in dem der Gesetzgeber Ende 2018 von dem Erfordernis einer Verjährungsrückwirkung ausgegangen sei, wenn ein Gläubiger Ansprüche im Rahmen einer Musterfeststellungsklage anmelde. Die dreijährige Verjährungsfrist habe daher mit Ablauf 2015 begonnen und mit Ablauf 2018 geendet, weshalb die im Jahr 2019 erhobene Klage in verjährter Zeit erfolgt sei.

II.

10 Dies hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

11 Mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung kann die Klage nicht abgewiesen werden. Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Verjährungsfrist habe mit Schluss des Jahres 2015 begonnen.

12 1. Gemäß § 195 BGB beträgt die regelmäßige Verjährungsfrist für den Schadensersatzanspruch nach §§ 826, 31 BGB drei Jahre. Sie beginnt gemäß § 199 Abs. 1 BGB mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist (§ 199 Abs. 1 Nr. 1 BGB) und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste (§ 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB). Hierzu genügt es in Fällen der vorliegenden Art, dass der geschädigte Fahrzeugkäufer Kenntnis vom sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen, von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs und von der Relevanz dieser Betroffenheit für seine Kaufentscheidung hat, wobei letztere Kenntnis nicht gesondert festgestellt werden muss, sondern naturgemäß beim Geschädigten vorhanden ist (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 365/21 Rn. 17 m.w.N., NJW 2022, 1311).

13 2. Nach diesen Grundsätzen durfte das Berufungsgericht von der festgestellten Öffentlichkeitsarbeit der Beklagten sowie der sich hieran anschließenden Medienberichterstattung über den sogenannten Dieselskandal nicht ohne Weiteres auf eine Kenntnis des Klägers von den für den für den Beginn der Verjährung erforderlichen Tatsachen im Jahr 2015 schließen. Dazu hätte es noch der weiteren Feststellung bedurft, dass der Kläger auch von der Betroffenheit seines Fahrzeugs Kenntnis erlangt hat (vgl. BGH, Urteil vom 29. Juli 2021 - VI ZR 1118/20 Rn. 18, WM 2021, 1665).

14 Demgegenüber ist der Ansatz des Berufungsgerichts, die typisierende Betrachtungsweise zur Beurteilung sittenwidrigen Verhaltens des Schädigers ohne

Ansehung tatrichterlich festzustellender Umstände des Einzelfalls auf die für den Beginn der Verjährung maßgeblichen subjektiven Merkmale des Geschädigten zu übertragen, von durchgreifenden Rechtsfehlern beeinflusst. Ob die breite Öffentlichkeit mit der Ad-hoc-Mitteilung des VW-Konzerns dergestalt informiert wurde, dass aufgrund der Verlautbarungen der Beklagten und ihrer als sicher vorherzusehenden medialen Verbreitung typischerweise nicht mehr mit einer Arglosigkeit potentieller Käufer zu rechnen war (vgl. dazu BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20 Rn. 34 ff., NJW 2020, 2798; Urteil vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20 Rn. 15, WM 2021, 50; Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20 Rn. 19, NJW 2021, 1814), ist im Kontext des Verjährungsbeginns nach § 199 Abs. 1 BGB unerheblich. Denn die weite Verbreitung und einfache Zugänglichkeit medial veröffentlichter Informationen auch zur Frage der Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs geht - worauf es hier entscheidend ankommt - nicht zwingend mit einer tatsächlichen Wahrnehmung derselben auf Seiten des Klägers einher.

- 15 Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts legt dabei auch das politische Ziel, mit dem Gesetz zur Einführung einer zivilprozessualen Musterfeststellungsklage vom 12. Juli 2018 (BGBl. I 2018 S. 1151) und Schaffung des § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB eine zum Ablauf des Jahres 2018 befürchtete Verjährung von Schadensersatzansprüchen im sogenannten "Abgasskandal" zu verhindern (vgl. Koalitionsvertrag CDU, CSU und SPD zur 19. Legislaturperiode, S. 124), keine gesetzliche Wertung eines für sämtliche Fälle der vorliegenden Art gültigen Verjährungsbeginns im Jahr 2015 nahe.

III.

16 Das Berufungsurteil erweist sich auch nicht aus anderen Gründen als richtig (§ 561 ZPO).

17 Auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen ist eine - gemäß § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB der positiven Kenntnis gleichstehende - grob fahrlässige Unkenntnis des Klägers von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs im Zeitraum bis Ende 2015 zu verneinen.

18 1. Grobe Fahrlässigkeit setzt einen objektiv schweren und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Grob fahrlässige Unkenntnis im Sinne des § 199 Abs. 1 Nr. 2 Fall 2 BGB liegt dann vor, wenn dem Gläubiger die Kenntnis fehlt, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt und auch ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder dasjenige nicht beachtet hat, was jedem hätte einleuchten müssen. Ihm muss persönlich ein schwerer Obliegenheitsverstoß in seiner eigenen Angelegenheit der Anspruchsverfolgung vorgeworfen werden können (BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 396/21 Rn. 23 m.w.N., MDR 2022, 558; Urteil vom 21. Februar 2022 - VIa ZR 8/21 Rn. 39, WM 2022, 731; Urteil vom 17. März 2022 - III ZR 226/20 Rn. 18, WM 2022, 984).

19 Den Geschädigten trifft dabei im Allgemeinen weder eine Informationspflicht noch besteht für ihn eine generelle Obliegenheit, im Interesse des Schädigers an einem möglichst frühzeitigen Beginn der Verjährungsfrist Initiative zur Klärung von Schadenshergang oder Person des Schädigers zu entfalten. Inwieweit der Gläubiger zur Vermeidung der groben Fahrlässigkeit zu einer aktiven Ermittlung gehalten ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Das Unterlassen einer solchen Ermittlung ist nur dann als grob fahrlässig einzustufen, wenn

weitere Umstände hinzutreten, die das Unterlassen aus der Sicht eines verständigen und auf seine Interessen bedachten Gläubigers als unverständlich erscheinen lassen. Für den Gläubiger müssen konkrete Anhaltspunkte für das Bestehen eines Anspruchs ersichtlich sein, so dass er aus verständiger Sicht gehalten ist, die Voraussetzungen des Anspruchs aufzuklären, soweit sie ihm nicht ohnehin bekannt sind (BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 396/21 Rn. 25 m.w.N., MDR 2022, 558; Urteil vom 21. Februar 2022 - VIa ZR 8/21 Rn. 41, WM 2022, 731; Urteil vom 17. März 2022 - III ZR 226/20 Rn. 18, WM 2022, 984).

20 2. Nach diesen Maßstäben war der Kläger nicht bereits im Jahr 2015 zur Vermeidung des Vorwurfs grober Fahrlässigkeit gehalten zu ermitteln, ob sein Fahrzeug von dem sogenannten Dieselskandal betroffen war. Selbst wenn es dem Kläger noch in dem verbleibenden - kurzen - Zeitraum seit Bekanntwerden des sogenannten Dieselskandals und der Freischaltung der Online-Plattform im Oktober 2015 bis zum Jahresende möglich gewesen sein sollte, die Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs zu ermitteln, liegt darin, dass der Kläger in dem genannten Zeitraum hiervon keinen Gebrauch machte, kein schwerwiegender Obliegenheitsverstoß in eigenen Angelegenheiten. Mit Rücksicht darauf, dass der VW-Konzern seit September 2015 mit zahlreichen Informationen an die Öffentlichkeit getreten war und auch weitere Erklärungen angekündigt hatte, war ein Zuwarten des Klägers zumindest bis zum Ende des Jahres 2015 nicht schlechterdings unverständlich (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 396/21 Rn. 27, MDR 2022, 558; Urteil vom 17. März 2022 - III ZR 226/20 Rn. 22, WM 2022, 984).

IV.

21 Die Sache ist schon deshalb nicht zur Entscheidung reif, weil das Berufungsgericht - von seinem Standpunkt aus konsequent - keine abschließenden

Feststellungen dazu getroffen hat, ob eine Haftung der Beklagten als Tochtergesellschaft des VW-Konzerns gegeben sein kann, auch wenn sie nicht unmittelbar den im betroffenen Fahrzeug eingebauten Motor entwickelt hat.

22 Das angefochtene Urteil war daher nach § 562 ZPO aufzuheben und die Sache gemäß § 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Pamp

Jurgeleit

Graßnack

Brenneisen

C. Fischer

Vorinstanzen:

LG Ingolstadt, Entscheidung vom 24.01.2020 - 51 O 1176/19 -

OLG München, Entscheidung vom 08.12.2020 - 28 U 619/20 -