



BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

VII ZR 256/20

vom
12. Januar 2022
in dem Rechtsstreit

Der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat am 12. Januar 2022 durch den Vorsitzenden Richter Pamp, den Richter Halfmeier sowie die Richterinnen Sacher, Dr. Brenneisen und Dr. C. Fischer

beschlossen:

Die Parteien werden darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 21. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 30. November 2020 durch Beschluss nach § 552a ZPO auf ihre Kosten zurückzuweisen.

Es besteht Gelegenheit zur Stellungnahme binnen drei Wochen ab Zustellung dieses Beschlusses.

Der Streitwert für das Revisionsverfahren wird auf bis 19.000 € festgesetzt.

Gründe:

I.

- 1 Die Klägerin nimmt die beklagte Kraftfahrzeugherstellerin wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf Schadensersatz in Anspruch.
- 2 Die Klägerin erwarb mit Kaufvertrag vom 4. März 2015 von einem Autohändler ein von der Beklagten hergestelltes Fahrzeug Audi A1 Sportback 1.6 l TDI als Gebrauchtwagen. Das Fahrzeug war mit einem von der Volkswagen AG entwickelten und produzierten Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet. Dieser

enthielt eine Motorsteuerungssoftware, die erkannte, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand den Neuen Europäischen Fahrzyklus durchlief, und in diesem Fall eine höhere Abgasrückführungsrate und einen geringeren Stickoxidausstoß als im Normalbetrieb bewirkte. Die Abgasmessungen auf dem Prüfstand waren Grundlage der Erteilung der Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

3 Die Beklagte hatte in den Jahren 2005/2006 durch ihr Produkt-Strategie-Komitee, dem mindestens ein Vorstandsmitglied angehörte, beschlossen, den Motor EA 189 serienmäßig in eigenen Fahrzeugen zu verwenden. Die Beklagte erwarb den Motor samt Software von der Volkswagen AG. Ab dem Jahr 2008 wurde die auf den jeweiligen Fahrzeugtyp abgestimmte Software auf den automatisierten Fertigungslinien der Beklagten ohne Einflussmöglichkeit ihrer Mitarbeiter vom Konzernserver der Volkswagen AG heruntergeladen. Die Software war zur Vermeidung einer Einflussnahme außerhalb der Entwicklungsverantwortung verriegelt.

4 Im Auftrag der Beklagten organisierte die Volkswagen AG das Verfahren zur Erlangung der Fahrzeug-Typgenehmigungen. Dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurde die vorgenannte, von der Beklagten als "Umschaltlogik" bezeichnete Software weder offengelegt noch war es dem KBA mit den damals zur Verfügung stehenden Tests möglich, die Software zu erkennen.

5 Nach Bekanntwerden der "Umschaltlogik" verpflichtete das KBA die Beklagte zur Entfernung der als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifizierten Software und dazu, geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftenmäßigkeit zu ergreifen. Daraufhin wurde ein Software-Update entwickelt, welches zwischenzeitlich auf das Fahrzeug der Klägerin aufgespielt wurde.

6 Die Klägerin hat die Beklagte in den Vorinstanzen zuletzt auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung nebst Zinsen Zug um Zug gegen "Rückgabe" und Übereignung des Fahrzeugs sowie auf Erstattung

vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten in Anspruch genommen und die Feststellung des Annahmeverzugs begehrt. Das Berufungsgericht hat die Beklagte unter Klageabweisung im Übrigen verurteilt, an die Klägerin 17.633,05 € nebst Prozesszinsen seit dem 23. Mai 2019 Zug um Zug gegen "Rückgabe" und Übereignung des Fahrzeugs sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € nebst Prozesszinsen zu zahlen. Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf vollständige Klageabweisung aus den Vorinstanzen weiter.

II.

7 Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner in BeckRS 2020, 34154 veröffentlichten Entscheidung, soweit für das Revisionsverfahren von Interesse, im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

8 Die Klägerin habe gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch gemäß §§ 826, 31 BGB. Die Beklagte hafte nicht allein aufgrund einer Zurechnung fremden Fehlverhaltens, sondern im Kern aufgrund eigenen deliktischen Handelns. Dies beruhe auf dem von der Beklagten zu verantwortenden Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit einer manipulativen, auf Täuschung ausgerichteten unzulässigen Abschalteneinrichtung. Der Klägerin sei durch die Täuschung ein Schaden entstanden, der in dem Abschluss des Kaufvertrags als ungewollte Verbindlichkeit liege und durch das später durchgeführte Software-Update nicht entfallen sei.

9 Das Verhalten der Beklagten sei sittenwidrig gewesen, auch wenn sie den Motor EA 189 nicht mitentwickelt haben sollte. Sie habe auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung die Typpgenehmigungsbehörde und die Kunden arglistig getäuscht. Als Fahrzeugherstellerin sei die Beklagte für alle

Belange des Typgenehmigungsverfahrens verantwortlich und verpflichtet gewesen, den Motor eigenständig auf Gesetzmäßigkeit zu überprüfen. Sie habe gegenüber der Genehmigungsbehörde zumindest konkludent erklärt, dass das Fahrzeug die gesetzlichen Vorschriften einhalte und insbesondere über keine unzulässige Abschaltvorrichtung verfüge. Im Übrigen sei die vollständige Übertragung des Typgenehmigungsverfahrens auf die Volkswagen AG unzulässig und begründe ein Organisationsverschulden der Beklagten. Diese müsse sich das Wissen der Volkswagen AG von der unzulässigen Abschaltvorrichtung, von dem auszugehen sei, entsprechend § 166 Abs. 1 BGB zurechnen lassen, da die Volkswagen AG in ihrem Auftrag im Typgenehmigungsverfahren tätig geworden sei.

10 Die Beklagte könne sich nicht darauf berufen, dass ihr eine Prüfung der Emissionen im realen Fahrbetrieb nicht möglich gewesen sei, da sie jedenfalls bei der Volkswagen AG hätte nachfragen können und müssen, wie die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten würden. Die Beklagte trage nicht vor, dass die Volkswagen AG die Herausgabe von Unterlagen verweigert oder geschönte Unterlagen übergeben hätte.

11 Hinzu komme, dass das Spannungsverhältnis zwischen kostengünstiger Produktion und Begrenzung der Stickoxidemissionen zum Zeitpunkt der Entwicklung und des Einbaus des Motors allgemein bekannt gewesen sei und durch das grundsätzliche Verbot von Abschaltvorrichtungen noch an Bedeutung gewonnen habe. Die Beklagte stelle selbst Dieselmotoren nebst Steuerungstechnik her. Es sei nicht plausibel, dass sich keiner ihrer Verantwortlichen dafür interessiert habe, ob und wie die Volkswagen AG den Zielkonflikt beim Motor EA 189 gelöst haben könnte. Ebenfalls unplausibel sei eine fehlende Kenntnis des Produkt-Strategie-Komitees von den Details des Motors. Der serienmäßige Einbau des Motors EA 189 sei ab 2007 beschlossen worden. Es sei nicht nachvollziehbar, dass der

unstreitig an der Entscheidung über den serienmäßigen Einsatz des Motors beteiligte Vorstand sich nicht darüber informiert habe, wie es gelinge, die Stickoxidwerte einzuhalten. Die Beklagte trage nicht vor, welches Vorstandsmitglied dem Komitee angehört habe, ob dieses zu seinem damaligen Kenntnisstand befragt worden sei und was gegebenenfalls die Antwort gewesen sei. Die Beklagte habe insoweit ihrer sekundären Darlegungslast nicht genügt. Es sei davon auszugehen, dass eine Kenntnis von der Funktionsweise der Software bei der Beklagten vorhanden war. Die Beklagte habe nicht bestritten, dass die "Umschaltlogik" eine Fortentwicklung einer bei der Beklagten entwickelten "Akustikfunktion" sei.

12 Die subjektiven Voraussetzungen der Haftung nach § 826 BGB seien ebenfalls erfüllt. Soweit die Beklagte behauptete, dass weder Organe noch Repräsentanten noch Werksmitarbeiter Kenntnis von der fraglichen Software gehabt hätten, sei dies, wie bereits ausgeführt, nicht plausibel. Bei dem Motor handele es sich um das Kernstück des Fahrzeugs und bei der Verwendung um eine grundlegende Strategieentscheidung mit erheblichen persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidenden Personen. Da die Beklagte selbst Dieselmotoren entwickle und die Frage, wie die gesetzlichen Grenzwerte technisch und wirtschaftlich kostengünstig eingehalten werden könnten, unter Kraftfahrzeugherstellern zu der damaligen Zeit ein Hauptthema gewesen sei, sei nicht nachzuvollziehen, dass die Beklagte kein Interesse daran gehabt habe zu wissen, wie die Volkswagen AG die strengen Grenzwerte eingehalten habe. Es scheine ausgeschlossen, dass die Beklagte den Motor ohne eigene Prüfung und Kenntnis der wesentlichen Merkmale "blind" in ihre eigenen Fahrzeuge eingebaut habe. Es liege vielmehr auf der Hand, dass im Unternehmen der Beklagten mindestens ein handelnder Repräsentant an der Entscheidung über die Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung beteiligt gewesen sei. Dies folge aus der Tragweite der Entscheidung, aber auch aus den Umständen.

13 Es sei auch von einem Schädigungsvorsatz der handelnden Personen auszugehen. Vorstandsmitglieder oder Repräsentanten, die in eigener oder zu-rechenbarer Kenntnis von der Abschaltvorrichtung deren Einsatz in Motoren an-ordneten oder nicht unterbänden, seien sich der Schädigung der späteren Fahr-zeu-gerwerber bewusst.

14 Die Klägerin könne Kaufpreiserstattung Zug um Zug gegen "Rückgabe" und Übereignung des Fahrzeugs verlangen. Sie müsse sich jedoch nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 2.066,95 € anrechnen lassen, da sie das Fahrzeug, dessen geschätzte Gesamt-laufleistungserwartung 300.000 km betrage, über eine Fahrstrecke von 30.812 km genutzt habe.

III.

15 Die Revision ist durch Beschluss gemäß § 552a ZPO zurückzuweisen, weil die Voraussetzungen für ihre Zulassung nicht vorliegen und sie keine Aus-sicht auf Erfolg hat.

16 1. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtspre-chung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Maßgeblich für die Beurteilung ist der Zeitpunkt der Entscheidung des Revisionsgerichts (BGH, Beschluss vom 1. März 2010 - II ZR 13/09 Rn. 3, ZIP 2010, 1078; Beschluss vom 13. Au-gust 2015 - III ZR 380/14 Rn. 7, juris; Beschluss vom 27. Mai 2020 - VIII ZR 58/19 Rn. 3, juris).

- 17 a) Das Berufungsgericht hat die Revision nach § 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO zur Klärung der Frage zugelassen, ob die Beklagte für die von ihr hergestellten, mit einem Motor des Typs EA 189 nebst unzulässiger Abschalttechnik ausgestatteten Fahrzeuge gemäß §§ 826, 31 BGB hafte, was in der obergerichtlichen Rechtsprechung umstritten sei.
- 18 b) Klärungsbedürftige Rechtsfragen stellen sich indes nicht. Die Voraussetzungen einer Haftung gemäß § 826 BGB sind höchstrichterlich abstrakt seit langem geklärt und durch die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 hinsichtlich der Entwicklung und des Einsatzes einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Rahmen der Abgasreinigung weiter konkretisiert worden. Ob die Voraussetzungen für eine Haftung der Beklagten gemäß § 826 BGB wegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung vorliegen, hängt von den in tatrichterlicher Würdigung des jeweiligen Sachvortrags zu treffenden Feststellungen des Berufungsgerichts ab und kann nicht Gegenstand einer grundsätzlichen Klärung durch den Bundesgerichtshof sein. In den Entscheidungen vom 25. November 2021 (VII ZR 257/20 u.a., juris) hat der Senat zudem die Anforderungen an eine tatrichterliche Überzeugungsbildung gemäß § 286 Abs. 1 Satz 1 ZPO davon, dass wenigstens ein an der Entscheidung über den Einsatz des Motors EA 189 in Fahrzeugen der Beklagten beteiligter Repräsentant der Beklagten im Sinne des § 31 BGB von der - evident unzulässigen (BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19 Rn. 17, VersR 2021, 388) - "Umschaltlogik" gewusst habe, weiter konkretisiert (vgl. BGH, Urteil vom 25. November 2021 - VII ZR 257/20 Rn. 30 ff., juris).
- 19 c) Weitere Zulassungsgründe zeigt die Revision nicht auf und liegen nicht vor.

20 2. Die Revision hat in der Sache keine Aussicht auf Erfolg.

21 Im Ergebnis zu Recht hat das Berufungsgericht eine Haftung der Beklagten im Hinblick auf die in der Motorsteuerung des Fahrzeugs der Klägerin ursprünglich verbaute, evident unzulässige Abschalt einrichtung angenommen. Die Beklagte handelte sittenwidrig, indem sie Fahrzeuge mit dem von der Volkswagen AG gelieferten Motor EA 189, darunter das streitgegenständliche Fahrzeug, in den Verkehr brachte, obwohl nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wenigstens eine verantwortlich für sie handelnde Person wusste, dass der Motor mit einer auf arglistige Täuschung des KBA abzielenden Prüfstandserkennungssoftware ausgestattet war (vgl. BGH, Urteil vom 8. März 2021 - VI ZR 505/19 Rn. 21, NJW 2021, 1669). Der Senat nimmt auf seine Ausführungen in dem Urteil vom 25. November 2021 - VII ZR 257/20 Rn. 30 ff., juris, Bezug, das eine weitgehend parallele Entscheidung des hiesigen Berufungssenats zum Gegenstand hat.

22 Der Senat hat die in diesem Zusammenhang erhobenen Verfahrensrügen (Art. 103 Abs. 1 GG) geprüft und erachtet sie nicht für durchgreifend. Von einer Begründung wird gemäß § 564 Satz 1 ZPO abgesehen.

Pamp

Halfmeier

Sacher

Brenneisen

C. Fischer

Hinweis: Das Revisionsverfahren ist durch Revisionsrücknahme erledigt worden.

Vorinstanzen:

LG Ingolstadt, Entscheidung vom 25.11.2019 - 53 O 884/19 -

OLG München, Entscheidung vom 30.11.2020 - 21 U 7375/19 -