



# **BUNDESGERICHTSHOF**

## **BESCHLUSS**

VII ZR 139/21

vom

23. März 2022

in dem Rechtsstreit

Der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat am 23. März 2022 durch den Vorsitzenden Richter Pamp, den Richter Halfmeier sowie die Richterinnen Borris, 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 29. Januar 2021 in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses vom 12. April 2021 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 9.000 € festgesetzt.

Gründe:

I.

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

- 2            Gemäß Kaufvertrag vom 1. Juli 2014 erwarb der Kläger von einem Autohaus ein von der Beklagten hergestelltes Kraftfahrzeug Audi A4 Avant allroad 2.0 TDI (Euro 5) als Gebrauchtwagen zum Kaufpreis von 39.700 €. 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 dem 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            Nach Bekanntwerden der "Umschaltlogik" verpflichtete das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Beklagte zur Entfernung der als unzulässige Abschalteneinrichtung qualifizierten Software und dazu, geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Daraufhin wurde ein Software-Update entwickelt, welches im November 2016 auf das Fahrzeug des Klägers aufgespielt wurde.
  
- 4            Der Kläger hat die Beklagte in den Vorinstanzen zuletzt auf Erstattung des Kaufpreises nebst Zinsen Zug um Zug gegen "Rückgabe" und Übereignung des Fahrzeugs und auf Erstattung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Anspruch genommen. Das Berufungsgericht hat die Beklagte unter Klageabweisung im Übrigen verurteilt, an den Kläger 8.338,81 € nebst Prozesszinsen seit dem 10. April 2019 Zug um Zug gegen "Rückgabe" und Übereignung des Fahrzeugs zu zahlen. Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf vollständige Klageabweisung aus den Vorinstanzen weiter.

II.

5           Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner in BeckRS 2021, 795 veröffentlichten Entscheidung, soweit für das Revisionsverfahren von Interesse, im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

6           Der Kläger 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 auf Täuschung ausgerichteten unzulässigen Abschaltvorrichtung. Dem Kläger 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.

7           Das Verhalten der Beklagten sei sittenwidrig gewesen, auch wenn sie den Motor EA 189 nicht entwickelt habe. Sie habe auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung die Typgenehmigungsbehörde 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 und die

Absichten der Volkswagen AG nach § 166 Abs. 1 BGB zurechnen lassen, da die Volkswagen AG in ihrem Auftrag im Typpgenehmigungsverfahren tätig geworden sei.

8 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.

9 Zudem sei das Spannungsverhältnis zwischen kostengünstiger Produktion und Begrenzung der Stickoxidemissionen zum Zeitpunkt der Entwicklung und des Einbaus des Motors allgemein bekannt gewesen. Die Problematik der Verwendung von Abschaltvorrichtungen habe lange und fortwährend auf der Agenda des europäischen Gesetzgebers gestanden, was die Beklagte, die selbst Dieselmotoren entwickle und herstelle, zur Überzeugung des Berufungssenats gewusst habe.

10 Unabhängig davon sei der Berufungssenat überzeugt, dass eine Kenntnis von der Funktionsweise der Software bei der Beklagten vorhanden gewesen sei. Die Beklagte schildere selbst, dass die grundsätzliche Entscheidung zur Verwendung des Motors EA 189 in den Jahren 2005/2006 vom Produkt-Strategie-Komitee der Beklagten, dem auch Vorstandsmitglieder angehört hätten, getroffen worden sei. Eine fehlende Kenntnis des Komitees von den Details des Motors, dessen serienmäßiger Einbau ab 2007 beschlossen worden sei, sei nicht plausi-

bel. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die an der Entscheidung beteiligten Vorstandsmitglieder sich nicht darüber informiert hätten, wie es gelinge, die Stickoxidwerte einzuhalten. Die Beklagte trage nicht vor, welche Vorstandsmitglieder dem Komitee angehört hätten, ob diese zu ihrem damaligen Kenntnisstand befragt worden seien und was gegebenenfalls die Antwort gewesen sei. Die Beklagte habe insoweit ihrer sekundären Darlegungslast nicht genügt. Untermauert werde dies dadurch, dass der Kläger erstinstanzlich unbestritten vorgetragen habe, die von der Beklagten selbst entwickelten V6-Dieselmotoren enthielten eine unerlaubte Abschaltvorrichtung. Auch die Behauptung, die Beklagte habe bereits 2004 eine Entwicklung eines Motorsteuerungsgeräts beauftragt, das später eine illegale Softwarefunktion zur Erkennung von Testzyklen unter der Bezeichnung "Akustikfunktion" enthalten habe, sei insoweit unstreitig geblieben.

11 Die subjektiven Voraussetzungen der Haftung nach § 826 BGB seien ebenfalls erfüllt. Soweit die Beklagte behauptete, dass weder Organe noch Repräsentanten noch Werksemitarbeiter 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 Abschalteneinrichtung beteiligt gewesen sei. Dies folge aus der Tragweite der Entscheidung, aber auch aus den gesamten Umständen.

- 12 Es sei auch von einem Schädigungsvorsatz der handelnden Personen auszugehen. Vorstandsmitglieder oder Repräsentanten, die in eigener oder zurechenbarer Kenntnis von der Abschalteneinrichtung deren Einsatz in Motoren anordneten oder nicht unterbänden, seien sich der Schädigung der späteren Fahrzeugwerber bewusst.
- 13 Der Kläger könne Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen "Rückgabe" und Übereignung des Fahrzeugs verlangen. Er müsse sich jedoch nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 31.361,19 € anrechnen lassen, da er das Fahrzeug, dessen geschätzte Gesamtleistungserwartung 300.000 km betrage, über eine Fahrstrecke von 232.294 km genutzt habe.
- 14 Der Anspruch sei nicht verjährt. Der Kläger habe erst in 2016 Kenntnis von der Betroffenheit seines Fahrzeugs erlangt; insoweit sei ihm in 2015 keine grob fahrlässige Unkenntnis vorzuwerfen.

III.

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

16 1. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung 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. August 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. 2 ZPO zur Klärung der Frage zugelassen, ob die Beklagte für die von ihr hergestellten Fahrzeuge deliktisch hafte, was in der obergerichtlichen Rechtsprechung umstritten sei. Zudem sei offen, ob Verjährung wegen grob fahrlässiger Unkenntnis anzunehmen sei.

18 b) Klärungsbedürftige Rechtsfragen stellen sich indes nicht.

19 aa) 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 Abschaltanlage im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 weiter konkretisiert worden.



Ob die Voraussetzungen für eine Haftung der Beklagten gemäß § 826 BGB wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung 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.) 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., WM 2022, 87).

20           bb) Auch hinsichtlich der Frage der Verjährung liegen die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision nicht vor. Wie der Bundesgerichtshof bereits wiederholt entschieden hat, genügt es in Fällen der vorliegenden Art für den Beginn der Verjährung gemäß § 199 Abs. 1 BGB, dass der geschädigte Fahrzeugkäufer Kenntnis vom "Diesel-" beziehungsweise "Abgasskandal" 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 (BGH, Urteil vom 21. Dezember 2021 - VI ZR 212/20 Rn. 14, juris; Beschluss vom 15. September 2021 - VII ZR 294/20 Rn. 6, juris; Urteil vom 17. Dezember 2020 - VI ZR 739/20 Rn. 17 ff., NJW 2021, 918). Es unterliegt dabei der tatrichterlichen Beurteilung, ob einer Partei der Vorwurf einer - gemäß

§ 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB der positiven Kenntnis gleichstehenden - grob fahrlässigen Unkenntnis zu machen ist. Dies kann durch das Revisionsgericht nur dahin überprüft werden, ob der Streitstoff umfassend, widerspruchsfrei und ohne Verstoß gegen Denk- und Erfahrungssätze gewürdigt worden ist und ob der Tatrichter den Begriff der groben Fahrlässigkeit verkannt oder bei der Beurteilung des Grades der Fahrlässigkeit wesentliche Umstände außer Betracht gelassen hat (vgl. BGH, Urteil vom 29. Juli 2021 - VI ZR 1118/20 Rn. 13, WM 2021, 1665; Urteil vom 17. Dezember 2020 - VI ZR 739/20 Rn. 16, NJW 2021, 918; Urteil vom 4. Juli 2019 - III ZR 202/18 Rn. 15, WM 2019, 1441; Urteil vom 17. Juni 2016 - V ZR 134/15 Rn. 11, NJW 2017, 248; Urteil vom 26. Februar 2013 - XI ZR 498/11 Rn. 32, BGHZ 196, 233). Grundsätzlich klärungsbedürftige und klärungsfähige Fragen stellen sich insoweit nicht und macht die Revision auch nicht geltend.

21           c) Weitere Zulassungsgründe zeigt die Revision nicht auf und liegen nicht vor.

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

23           Im Ergebnis zu Recht hat das Berufungsgericht eine Haftung der Beklagten im Hinblick auf die in der Motorsteuerung des Fahrzeugs des Klägers ursprünglich vorhandene, evident unzulässige Abschaltvorrichtung 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 gemäß § 559 Abs. 2 ZPO bindenden 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. 17 ff., 30 ff., WM 2022, 87, Bezug, das eine weitgehend parallele Entscheidung des hiesigen Berufungssenats zum Gegenstand hat.

24 Das Berufungsgericht ist zudem in revisionsrechtlich nicht zu beanstandender tatrichterlicher Würdigung nicht von einer grob fahrlässigen Unkenntnis des Klägers von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs spätestens bis zum Schluss des Jahres 2015 ausgegangen (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 396/21, juris). 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

Borris

Brenneisen

C. Fischer

**Hinweis: Das Revisionsverfahren ist durch Revisionsrücknahme erledigt worden.**

Vorinstanzen:

LG Ingolstadt, Entscheidung vom 10.12.2019 - 21 O 520/19 -

OLG München, Entscheidung vom 29.01.2021 - 21 U 317/20 -