



## Inhalt

### Zu aktuellen Themen

59. Deutscher Verkehrsgerichtstag (VGT) vom 28. bis 29. Januar 2021 in Goslar ..... 01

### Pressemeldungen der Gerichte

BGH: Bundesgerichtshof bestätigt Verurteilung eines Teilnehmers an einem illegalen Autorennen wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge und hebt Verurteilung des zweiten Rennteilnehmers wegen Mordes auf ..... 02

BVerwG: MPU auch nach einmaliger Trunkenheitsfahrt mit hoher Blutalkoholkonzentration und fehlenden Ausfallerscheinungen ..... 03

BGH: Stuttgarter „Raser-Fall“ rechtskräftig abgeschlossen – Erste Entscheidung des Bundesgerichtshofs zu dem neu geschaffenen Straftatbestand des „Alleinrennens“ (§ 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB) ..... 04

BGH: „Dieselverfahren“: Erfolgreiche Revision gegen eine Verurteilung der Audi AG. Zurückverweisung an Oberlandesgericht ..... 05

BGH: Kein Widerrufsrecht des Leasingnehmers bei Kilometerleasingverträgen ..... 06

OLG Frankfurt am Main: Schadstoffmindernde schnelle Aufwärmfunktion beim Audi SQ 5 ist unzulässige Abschaltvorrichtung ..... 07

### Rechtsprechung

BGH: Kein objektiv sittenwidriges Handeln des Herstellers bei Diesel-Motor mit Thermofenster (hier: Mercedes-Benz C 220 CDI) ..... 08

BGH: Zivilrechtliche Verjährung bei Diesel-Fällen ..... 12

### Verkehrsrecht in Kürze

BGH: Gehörsverletzung im Verkehrsunfallprozess ..... 17

BGH: Eigenschaden beim Ausparken des Pkw eines Anderen ..... 17

OLG Koblenz: Alleinige Haftung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ..... 17

OLG München: Fiktive Abrechnung trotz vollständiger und fachgerechter Reparatur ..... 18

EuGH: Unzulässigkeit von Motorsteuerungs-Abschaltvorrichtungen im Emissionsüberwachungssystem ..... 18

OLG Celle: Fußgängerunfall auf einem Parkplatzgelände ..... 18

### Sonstiges

Personenbeförderung – Bundesrat stimmt über Regeln für neue Mobilitätsdienste ab ..... 19

Mehr Ladesäulen für E-Fahrzeuge ..... 19

### In eigener Sache

12. ACE-Verkehrsrechtstag ..... 20

## 59. DEUTSCHER VERKEHRS-GERICHTSTAG VOM 28. BIS 29. JANUAR 2021 IN GOSLAR

Der 58. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) war eine der letzten Großveranstaltungen, die 2020 noch uneinträchtig von der Pandemie durchgeführt werden konnte. Für den 59. Deutschen Verkehrsgerichtstag konnte die bewährte Form der Veranstaltung bedauerlicherweise nicht aufrechterhalten werden. Aufgrund der andauernden Corona-Pandemie fand die Veranstaltung entsprechend der vorherrschenden Umstände online statt. Sicherlich herrschte bei dem einen oder anderen Unsicherheit dahingehend, ob der Charme des VGT auch im virtuellen Raum bei jedem einzelnen Teilnehmer ankommen würde. Trotz der erschwerten Bedingungen konnte sich der 59. VGT absolut sehen lassen. Auch wenn hin und wieder die Technik Probleme bereitete, war es eine durchaus gelungene und sehr informative Veranstaltung.

Die üblichen acht Arbeitskreise, in denen freudig diskutiert wurde und fachlicher Austausch erfolgte, mussten dieses Jahr weichen. Der VGT wurde derart gestaltet, dass am 28. und 29. Januar 2021 juristische Fachvorträge stattfanden. Angemeldet hatten sich zu den Online-Seminaren laut Pressemitteilung des VGT jeweils etwa 500 TeilnehmerInnen.

Am Nachmittag des 1. Veranstaltungstages referierte Nicolas Eilers, Fachanwalt für Verkehrsrecht und für Versicherungsrecht, über das Thema „Corona und Verkehrsrecht – Probleme und Chancen“. Sodann folgte der Vortrag von Thomas Offenloch, Richter am BGH in Karlsruhe, über die aktuelle Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des BGH zum Verkehrsrecht.

Bei der Eröffnungsveranstaltung am Freitagvormittag, die aus der Kaiserpfalz in Goslar live übertragen wurde, gab es zunächst eine Ansprache des Präsidenten des VGT, Prof. Dr. Ansgar Staudinger. Der Vormittag wurde mit einem Plenarvortrag des Chefberaters der EU-Kommission, Herrn Paul Nemitz aus Brüssel, gekrönt. Er referierte zum Thema „Künstliche Intelligenz in Justiz und Mobilität“.

Am Nachmittag waren erneut zwei Seminare angesetzt. Zunächst erfolgte ein Vortrag des RA Jörg Elsner zum Thema „Die häufigsten Unfallursachen mit Erläuterung der Quotenbildung beim Schadensersatz (eine auch für Nichtjuristen verständliche Erläuterung der Quotenbildung nach dem Straßenverkehrsgesetz für die wichtigsten Unfallkonstellationen)“.

Im Anschluss referierte Prof. Dr. Ansgar Staudinger über „Surf and Turf: Aktuelles aus den zwei Welten Verkehrs- und Versicherungsrecht (auch für Vegetarier und Veganer geeignet)“.

Im Rahmen einer Pressemitteilung des VGT vom 29. Januar 2021 wurde bereits mitgeteilt, dass der 60. Deutsche Verkehrsgerichtstag vom 26. bis 28. Januar 2022 in Goslar stattfinden wird.

Voller Hoffnung schauen wir dem 60. Deutschen Verkehrsgerichtstag entgegen und sind zuversichtlich, dass dieser in der gewohnten Umgebung und in gewohnter Art stattfinden kann.

Bleiben Sie gesund!

Türkan Tüter  
Dipl.-Informationsjuristin (FH)

# **BGH: BUNDESGERICHTSHOF BESTÄTIGT VERURTEILUNG EINES TEILNEHMERS AN EINEM ILLEGALEN AUTORENNEN WEGEN VERBOTENEN KRAFTFAHRZEUGRENNENS MIT TODESFOLGE UND HEBT VERURTEILUNG DES ZWEITEN RENNTILNEHMERS WEGEN MORDES AUF**

Der u.a. für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hatte über die Revisionen der beiden zur Tatzeit 21 Jahre alten Angeklagten gegen ein Urteil des Landgerichts Kleve zu entscheiden. Hintergrund des Verfahrens ist ein zwischen den beiden Angeklagten in einem Wohngebiet in Moers ausgetragenes illegales Straßenrennen, das zu einem schweren Verkehrsunfall und dem Tod einer unbeteiligten Verkehrsteilnehmerin führte.

Das Landgericht hatte den unmittelbar am Unfall beteiligten Angeklagten wegen Mordes in Tateinheit mit verbotenem Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge zu lebenslanger Freiheitsstrafe und den zweiten Rennteilnehmer wegen verbotenem Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge zu einer Freiheitsstrafe von drei Jahren und neun Monaten verurteilt.

Nach den Feststellungen des Landgerichts fuhren die beiden Angeklagten am Ostermontag 2019 gegen 22.00 Uhr mit ihren hochmotorisierten Fahrzeugen mit maximaler Beschleunigung nebeneinander auf einer nahezu geradlinig verlaufenden vorfahrtsberechtigten zweispurigen Straße. Dabei nutzte einer der Angeklagten die Gegenfahrspur. Dieser Angeklagte erreichte mit dem von ihm gesteuerten Pkw bereits nach wenigen Sekunden eine Geschwindigkeit von 157 km/h. In diesem Moment bog ca. 100 Meter vor ihm die später Geschädigte mit ihrem Fahrzeug von links aus einer Seitenstraße kommend auf die von den Angeklagten befahrene vorfahrtsberechtigte Straße ein, wobei sie nicht ausschließlich das für sie geltende Stoppschild nicht hinreichend beachtete. Während sein Kontrahent auf der rechten Fahrspur sein Fahrzeug noch rechtzeitig abbremsen konnte, prallte der auf der Gegenfahrspur fahrende Angeklagte, trotz einer sofort eingeleiteten Bremsung und einem Ausweichversuch, mit einer Geschwindigkeit von noch 105 km/h auf den einfahrenden Pkw. Dessen Fahrerin erlitt schwerste Verletzungen, an denen sie wenig später im Krankenhaus verstarb.

Der Senat hat die Verurteilung des unmittelbar am Unfall beteiligten Angeklagten wegen Mordes aufgehoben, weil die Beweiswürdigung des Landgerichts den Anforderungen zur Begründung eines bedingten Tötungsvorsatzes bei hochriskanten Verhaltensweisen im öffentlichen Straßenverkehr nicht entspricht. Das Landgericht hat insbesondere nicht hinreichend bedacht, dass der vorfahrtsberechtigte Angeklagte möglicherweise auf die Einhaltung der Haltepflicht des

Querverkehrs und damit ernsthaft und nicht nur vage auf das Ausbleiben eines Unfalls vertraute. Die Sache bedarf deshalb betreffend diese Angeklagten insgesamt neuer Verhandlung und Entscheidung.

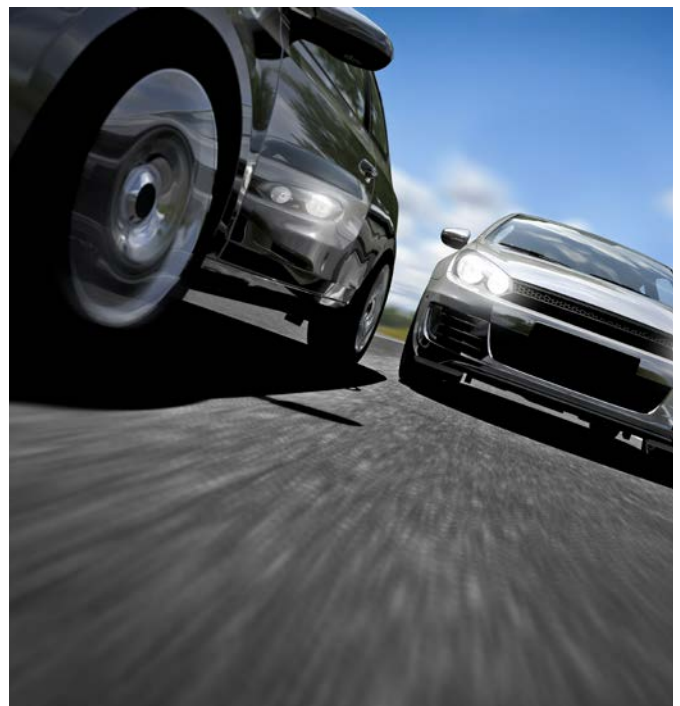
Die Revision des an dem Rennen beteiligten Mitangeklagten hat der Senat verworfen.

**Beschluss des BGH vom 18. Februar 2021, Az. 4 StR 266/20**

**Vorinstanz:**

Landgericht Kleve – Urteil vom 17. Februar 2020 – 140 Ks – 507 Js 281/19 – 6/19

Pressemitteilung Nr. 062/2021 des BGH vom 22.03.2021



© Shutterstock – stock.adobe.com

# **BVERWG: MPU AUCH NACH EINMALIGER TRUNKENHEITSAHRT MIT HOHER BLUTALKOHOLKONZENTRATION UND FEHLENDEN AUSFALLERSCH EINUNGEN**

Der Kläger begehrt die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Nach einer Trunkenheitsfahrt, bei der die Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille ergeben hatte, verurteilte ihn das Strafgericht wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 und 2 StGB) und entzog ihm die Fahrerlaubnis. Als der Kläger bei der beklagten Stadt Kassel die Neuerteilung der Fahrerlaubnis beantragte, forderte sie ihn gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung der Frage beizubringen, ob er trotz der Hinweise auf Alkoholmissbrauch ein Fahrzeug sicher führen könne und nicht zu erwarten sei, dass er ein Kraftfahrzeug unter einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholeinfluss führen werde. Weil der Kläger ein solches Gutachten nicht vorlegte, lehnte die Beklagte seinen Neuerteilungsantrag gestützt auf § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV ab.

Die hiergegen gerichtete Klage hat das VG Kassel abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat der VGH Hessen das Urteil geändert und die Beklagte verpflichtet, die beantragte Fahrerlaubnis ohne vorherige Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens zu erteilen. Entgegen der Auffassung der Beklagten und des VG genüge bei der dem Kläger vorzuhaltenden einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille allein das Fehlen von Ausfallerscheinungen nicht, um als sonstige Tatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu rechtfertigen. Der Ordnungsgeber habe den Aspekt des mangelnden Wirkungsempfindens aufgrund bestehender Gifffestigkeit bereits bei der Festlegung des Grenzwertes von 1,6 Promille in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV berücksichtigt.

Das BVerwG hat das Berufungsurteil geändert und die Berufung des Klägers gegen die erstinstanzliche Entscheidung zurückgewiesen. Gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV durfte die Beklagte auf die Nichteignung des Klägers schließen, da er ihr kein positives medizinisch-psychologisches Gutachten vorgelegt hatte. Sie hatte von ihm auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV zu Recht die Beibringung eines solchen Gutachtens gefordert. Nach dieser Regelung ordnet die Fahrerlaubnisbehore zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung einer Fahrerlaubnis an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. Alkoholmissbrauch im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne liegt vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können. Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts steht § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst.

c FeV der Anwendung der von der Beklagten herangezogenen Regelung nicht entgegen. Aus dem Wortlaut, der Systematik und der Entstehungsgeschichte von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a und c FeV lässt sich nicht entnehmen, dass dem Buchstaben c eine „Sperrwirkung“ in dem Sinne zukommt, dass bei einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille und Anhaltspunkten für eine überdurchschnittliche Alkoholgewohnung ein Rückgriff auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV ausscheidet. Bei Personen, die aufgrund ihres Trinkverhaltens eine hohe Alkoholgewohnung erreicht haben, besteht eine erhöhte Rückfallgefahr. Die Gifffestigkeit führt u.a. dazu, dass der Betroffene die Auswirkungen seines Alkoholkonsums auf die Fahrsicherheit nicht mehr realistisch einschätzen kann. Deshalb liegt in dem Umstand, dass der Betroffene trotz eines bei seiner Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug festgestellten hohen Blutalkoholpegels keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen aufwies, eine aussagekräftige Zusatztatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c Alt. 2 FeV. Dieser zusätzliche tatsächliche Umstand rechtfertigt auch mit Blick auf den Buchstaben c, der demgegenüber allein das Erreichen von 1,6 Promille genügen lässt, die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Nach dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand kann von einer außergewöhnlichen Alkoholgewohnung ausgegangen werden, wenn der Betroffene bei seiner Trunkenheitsfahrt eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille oder mehr aufwies. Außerdem muss festgestellt und dokumentiert worden sein, dass er dennoch keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen zeigte. Diese Voraussetzungen waren im Falle des Klägers erfüllt.

**Urteil des BVerwG vom 17.03.2021, Az.: 3 C 3/20**

**Vorinstanzen:**

VG Kassel, Urteil vom 12.11.2018, Az.: 2 K 1637/18.KS  
VGH Kassel, Urteil vom 22.10.2019, Az.: 2 A 641/19

Pressemitteilung Nr. 18/2021 des BVerwG vom 17.03.2021

# **BGH: STUTTGARTER „RASER-FALL“ RECHTSKRÄFTIG ABGESCHLOSSEN – ERSTE ENTSCHEIDUNG DES BUNDESGERICHTSHOFS ZU DEM NEU GESCHAFFENEN STRAFTATBESTAND DES „ALLEINRENNENS“ (§ 315d ABSATZ 1 NR. 3 StGB)**

Dem Angeklagten lag zur Last, mit seinem hochmotorisierten Fahrzeug mit Höchstgeschwindigkeiten durch die Stuttgarter Innenstadt gefahren zu sein, dabei einen schweren Verkehrsunfall und den Tod zweier unbeteiligter Verkehrsteilnehmer verursacht zu haben. Der zur Tatzeit 20 Jahre alte Angeklagte wurde wegen dieser Tat vom Landgericht Stuttgart wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge und einem anderen Straßenverkehrsdelikt zu einer Jugendstrafe von fünf Jahren verurteilt; ferner wurde ihm für vier Jahre die Fahrerlaubnis entzogen. Eine Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts lehnte das Landgericht ab.

Der u.a. für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hatte nur über die Revisionen der Nebenkläger, der Eltern der Tatopfer, zu entscheiden, die mit ihrem Rechtsmittel eine Verurteilung des Angeklagten wegen Mordes erstrebten. Der Senat war in diesem Verfahren jedoch auch erstmals mit dem neu geschaffenen Straftatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB (sog. „Alleinrennen“) befasst.

## **Dem Urteil des Landgerichts lagen folgende Feststellungen zugrunde:**

Im Laufe des 6. März 2019 unternahm der Angeklagte mit einem von ihm gemieteten 550 PS starken Fahrzeug eine Vielzahl von Fahrten mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Innenstadt von Stuttgart, die er oder seine ihn auf einigen Fahrten begleitenden Freunde und Bekannten teilweise mit dem Smartphone filmten und auf Kommunikationsplattformen hochluden. Kurz vor Mitternacht fuhr er mit maximaler Beschleunigung auf einer innerstädtischen Straße stadteinwärts durch eine für ihn unübersichtliche lang gezogene Rechtskurve. Bei einer Geschwindigkeit von mindestens 163 km/h erkannte er, wie ca. 100 Meter vor ihm ein ihm entgegenkommendes nach links abbiegendes Fahrzeug seine Fahrbahn kreuzte. Bei dem durch ihn sofort eingeleiteten Ausweichversuch verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug, raste über den sich an die Fahrbahn anschließenden Grünstreifen und prallte mit einer Geschwindigkeit von mindestens 90 km/h frontal in die Beifahrerseite eines in einer Parkplatzausfahrt stehenden Kleinwagens. Dessen beide Insassen erlitten schwerste Verletzungen, an denen sie noch an der Unfallstelle verstarben.

Der Senat hat die Revisionen der Nebenkläger als unbegründet verworfen. Insbesondere vermochte der Senat einen revisionsrechtlich beachtlichen Rechtsfehler in der von den

Nebenklägern angegriffenen Beweiswürdigung, mit der das Landgericht einen (bedingten) Tötungsvorsatz des Angeklagten verneint hatte, nicht zu erkennen. Das Landgericht hatte seine entsprechende Überzeugung in Ansehung der Rechtsprechung des Senats zu hochriskantem Fahrverhalten im Straßenverkehr gebildet und seine Entscheidung ausführlich und tragfähig begründet.

Auch die auf die Revisionen der Nebenklage durch den Senat ebenfalls zu überprüfende Verurteilung des Angeklagten wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 und 5 StGB war nicht zu beanstanden. Der Senat hatte anhand dieses Falles erstmals Gelegenheit, Kriterien und Leitlinien zur – in Literatur und Rechtsprechung kontrovers diskutierten – Auslegung der Strafvorschrift des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu entwickeln. Hieran gemessen war die Verurteilung des Angeklagten wegen der Durchführung eines verbotenen „Alleinrennens“ rechtsfehlerfrei.

## **Beschluss des BGH vom 17. Februar 2021, Az. 4 StR 225/20**

### **Vorinstanz:**

Landgericht Stuttgart, Urteil vom 15. November 2019, Az. 4 KLS – 60 Js 24751/19 jug.

Pressemitteilung Nr. 058/2021 des BGH vom 18.03.2021

# **BGH: „DIESELVORFAHREN“: ERFOLGREICHE REVISION GEGEN EINE VERURTEILUNG DER AUDI AG. ZURÜCKVERWEISUNG AN OBERLANDESGERICHT**

## **Sachverhalt**

Der Kläger erwarb im Mai 2015 von einem Autohaus einen gebrauchten Audi A6 Avant, der mit einem 2,0-Liter-Dieselmotor des Typs EA189, Schadstoffnorm Euro 5, ausgestattet ist. Die Beklagte ist Herstellerin des Wagens. Der von der Volkswagen AG entwickelte und gelieferte Motor war mit einer Software versehen, die erkennt, ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand im Testbetrieb befindet, und die in diesem Fall in einen Stickoxid-optimierten Modus schaltet. Es ergeben sich dadurch auf dem Prüfstand geringere Stickoxid-Emissionswerte als im normalen Fahrbetrieb. Für die Erteilung der Typgenehmigung der Emissionsklasse Euro 5 maßgeblich war der Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand.

Im September 2015 wurde die Verwendung der Software mit den zwei Betriebsmodi zur Fahrzeugsteuerung bekannt. Im Oktober 2015 ordnete das Kraftfahrtbundesamt (KBA) gegenüber der Volkswagen AG nachträgliche Nebenbestimmungen für die erteilte Typgenehmigung an. Die Volkswagen AG wurde darin verpflichtet, bei allen betroffenen Fahrzeugen, bei denen innerhalb des VW-Konzerns Dieselmotoren vom Typ EA189 EU 5 zum Einbau gelangten, die aus Sicht des Kraftfahrtbundesamtes unzulässige Abschaltvorrichtung zu beseitigen und die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte anderweitig zu gewährleisten. In der Folge wurde auf das Fahrzeug des Klägers im Juli 2016 ein Software-Update aufgespielt. Mit seiner Klage verlangt der Kläger im Wesentlichen Ersatz des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises nebst Zinsen Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs.

## **Bisheriger Prozessverlauf**

Das Landgericht hat der Klage bis auf einen Teil der verlangten Zinsen stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat unter Zulassung der Revision die Verurteilung der Beklagten zur Leistung von Schadensersatz dem Grunde nach bestätigt, bei der Bemessung der Höhe des zu zahlenden Betrages allerdings einen Abzug von der Kaufpreissumme wegen der erfolgten Nutzung des Fahrzeugs durch den Kläger vorgenommen. Gegen dieses Urteil hat die Beklagte Revision eingelegt.

## **Entscheidung des Senats:**

Der unter anderem für das Recht der unerlaubten Handlungen zuständige VI. Zivilsenat hat das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Das Berufungsgericht hat insbesondere nicht festgestellt, dass nicht nur bei der Muttergesellschaft, sondern auch bei der Beklagten eine auf arglistige Täuschung des KBA und

letztlich der Fahrzeugerber gerichtete Strategieentscheidung getroffen wurde oder für die Beklagte handelnde Personen an der von der Muttergesellschaft getroffenen Entscheidung zumindest beteiligt waren.

Allerdings kommt ein sittenwidriges Vorgehen der Beklagten auch dann in Betracht, wenn die für die Beklagte handelnden Personen wussten, dass die von der Muttergesellschaft gelieferten Motoren mit einer auf arglistige Täuschung des KBA abzielenden Prüfstandserkennungssoftware ausgestattet waren, und die von der Beklagten hergestellten Fahrzeuge in Kenntnis dieses Umstandes mit diesem Motor versehen und in den Verkehr brachten. Ein derartiges Vorstellungsbild hat das Berufungsgericht aber im Hinblick auf Personen, für deren Verhalten die Beklagte entsprechend § 31 BGB einzustehen hat, nicht rechtsfehlerfrei festgestellt.

Rechtsfehlerhaft hat das Berufungsgericht angenommen, die Haftung der Beklagten wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung nach § 826 BGB könne mittels einer Zurechnung des Wissens von verfassungsgemäßen Vertretern der Volkswagen AG entsprechend § 166 BGB begründet werden. Nach der Rechtsprechung des Senats (Senatsurteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15) setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB voraus, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB persönlich verwirklicht hat. Über eine Wissenszurechnung führt kein Weg zu dem für das Merkmal der Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB erforderlichen moralischen Unwerturteil. So wie sich die die Verwerflichkeit begründende bewusste Täuschung nicht dadurch konstruieren lässt, dass die im Hause der juristischen Person vorhandenen kognitiven Elemente „mosaikartig“ zusammengesetzt werden, weil eine solche Konstruktion dem personalen Charakter der Schadensersatzpflicht gemäß § 826 BGB nicht gerecht würde, so lässt sie sich erst recht nicht mit einer Wissenszurechnung über die Grenzen rechtlich selbständiger (Konzern-)Gesellschaften hinaus begründen.

Zudem hat das Berufungsgericht nicht die erforderlichen tatsächlichen Feststellungen für die Annahme einer sekundären Darlegungslast der Beklagten zu Vorgängen innerhalb ihres Unternehmens, die auf eine Kenntnis ihrer verfassungsmäßigen Vertreter von der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung schließen lassen sollen, getroffen.

## **Vorinstanzen:**

Landgericht Halle, Urteil vom 07.05.2019, Az. 9 O 13/18  
OLG Naumburg, Urteil vom 30.10.2019, Az. 3 U 42/19

Pressemitteilung Nr. 050/2021 des BGH vom 08.03.2021

# BGH: KEIN WIDERRUFSRECHT DES LEASING-NEHMERS BEI KILOMETERLEASINGVERTRÄGEN

Der klagende Leasingnehmer hat als Verbraucher mit der beklagten Leasinggeberin im Jahr 2015 einen Leasingvertrag über ein Neufahrzeug mit Kilometerabrechnung (so genannter Kilometerleasingvertrag) abgeschlossen. Aufgrund eines vom ihm im März 2018 erklärten Widerrufs verlangt er Rückerstattung sämtlicher erbrachter Leasingzahlungen. Das LG hat die Klage abgewiesen. Die hiergegen gerichtete Berufung des Klägers ist vor dem OLG ohne Erfolg geblieben.

Der VIII. Zivilsenat des BGH hat die gegen das Berufungsurteil gerichtete Revision des Klägers zurückgewiesen. Das Berufungsgericht hat zu Recht ein Widerrufsrecht des Klägers unter jedem rechtlich denkbaren Gesichtspunkt verneint. Ein Leasingvertrag mit Kilometerabrechnung erfüllt nicht die Voraussetzungen der Vorschrift des § 506 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BGB (in der bei Vertragsschluss und auch heute noch geltenden Fassung), weil er weder eine Erwerbspflicht des Leasingnehmers oder ein Andienungsrecht des Leasinggebers noch eine Restwertgarantie des Leasingnehmers vorsieht. Ein Widerrufsrecht des Leasingnehmers ergibt sich bei einem Kilometerleasingvertrag auch nicht aus § 506 Abs. 1 BGB in der zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses gültigen Fassung. Ein Rückgriff auf diese Bestimmung als Auffangtatbestand kommt nicht in Betracht. Die Vorschrift des § 506 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BGB regelt im Wege einer abschließenden Aufzählung, dass bei entgeltlichen Nutzungsverträgen nur in den genannten Fällen eine sonstige entgeltliche Finanzierungshilfe vorliegt, bei der gemäß § 506 Abs. 1 BGB (in der genannten Fassung) ein Recht des Leasingnehmers zum Widerruf des Leasingvertrags nach den Vorschriften des Verbraucherkreditrechts besteht.

Mangels Vorliegens der Voraussetzungen für eine Analogie scheidet auch ein Widerrufsrecht des Leasingnehmers in entsprechender Anwendung des – die Fälle einer Restwertgarantie regelnden – Vorschrift des § 506 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BGB aus. Dem gesetzgeberischen Konzept haftet weder eine planwidrige Regelungslücke an noch trifft die vom Gesetzgeber bei der Schaffung der genannten Bestimmung vorgenommene Interessenbewertung auf Kilometerleasingverträge zu.

Der Gesetzgeber hat sich bei der Einführung des § 506 BGB nicht an der bisherigen Rechtslage orientiert, bei der die höchstrichterliche Rechtsprechung Leasingverträge mit Kilometerabrechnung als Finanzierungsleasingverträge eingestuft und sie als Finanzierungshilfen im Sinne des Verbraucherkreditgesetzes angesehen hat. Vielmehr hat er nunmehr die Interessenbewertung der europäischen Verbrauchgüterkaufrichtlinie übernommen, die Leasingverträge lediglich im Falle einer – auch einseitig vom Leasinggeber auslösbaren – Erwerbspflicht des Leasingnehmers dem Verbraucherkreditrecht unterstellte. Die nach der Verbraucherkreditrichtlinie vorgesehene Beschränkung des Verbraucherkreditschutzes

auf bestimmte Fälle entgeltlicher Gebrauchsüberlassungsverträge hat der Gesetzgeber nicht nur den – der Umsetzung der Richtlinie dienenden – Bestimmungen des § 506 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 BGB zugrunde gelegt, sondern auch bei dem zusätzlich geschaffenen Tatbestand des § 506 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BGB nachgezeichnet. Mit dieser Regelung hat er lediglich das Widerrufsrecht punktuell erweitern, nicht aber sämtliche Finanzierungsleasingverträge dem Verbraucherkreditrecht unterwerfen wollen.

Der Abschluss eines Kilometerleasingvertrags stellt auch nicht ein Umgehungsgeschäft nach § 511 Satz 2 BGB in der bei Vertragsschluss geltenden Fassung (heute § 512 BGB) dar, das zur Anwendung des § 506 Abs. 1 BGB und damit zu einem Widerrufsrecht des Verbrauchers gemäß §§ 495, 355 BGB führte. Denn der Umstand, dass ein bestimmter – und zudem seit langem etablierter – Vertragstyp gewählt wird, der nach dem gesetzgeberischen Regelungskonzept gerade nicht von der Verbraucherschutznorm des § 506 BGB erfasst ist, begründet keine Umgehung dieser Regelung.

Schließlich hat die Beklagte durch den Umstand, dass sie dem Kläger eine „Widerrufsinformation“ erteilt hat, diesem nicht ein Angebot auf Einräumung eines (von den gesetzlichen Voraussetzungen unabhängigen) vertraglichen Widerrufsrechts unterbreitet.

## Urteil des BGH vom 24.02.2021, Az. VIII ZR 36/20

Pressemitteilung Nr. 39/2021 des BGH vom 24.02.2021

### Vorinstanzen:

LG Stuttgart, Urteil vom 20.11.2018, Az. 8 O 275/18  
 OLG Stuttgart, Urteil vom 29.10.2019, Az. 6 U 338/1



© 88studio – stock.adobe.com



# OLG FRANKFURT AM MAIN: SCHADSTOFF-MINDERNDE SCHNELLE AUFWÄRM-FUNKTION BEIM AUDI SQ 5 IST UNZULÄSSIGE ABSCHALTEINRICHTUNG

Beide Kläger nehmen die beklagte Audi AG auf Schadensersatz im Zusammenhang mit dem jeweiligen Erwerb eines Audi SQ5, Emissionsklasse EU6, in Anspruch. In den Fahrzeugen ist ein von der Beklagten selbst hergestellter Motor verbaut; es handelt sich damit nicht um den Motor EA 189 von VW. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hatte Anfang 2018 mitgeteilt, dass u.a. dieses Modell eine unzulässige Abschalteneinrichtung enthalte. Die schadstoffmindernde, sogenannte schnelle Aufwärmfunktion springe nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ an. Im realen Verkehr unterbleibe diese NOx-Schadstoffminderung. Die Beklagte übersandte Rückrufschreiben an die jeweiligen Kläger mit dem Hinweis auf ein vom KBA freigegebenes Softwareupdate.

Das LG hat die Klagen abgewiesen. Auf die Berufung der jeweiligen Kläger wurde die Beklagte zur Zahlung von Schadensersatz abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe des Kraftfahrzeugs verurteilt. Die Beklagte haften wegen der Entwicklung eines Motors mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung gegenüber den Fahrzeugkäufern wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung. Die vom BGH zum Dieselskandal in der Grundsatzentscheidung (Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19) aufgestellten Voraussetzungen seien auf die hier vorliegende Konstellation übertragbar und lägen hier vor.

Es sei objektiv sittenwidrig, ein Fahrzeug in den Verkehr zu bringen, dessen Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert worden sei, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteneinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten würden. Hier liege eine versteckte Abschalteneinrichtung vor. Es seien Parameter für die Motoraufwärmfunktion vorgegeben worden, die auf den Prüfstand zugeschnitten gewesen seien und gewährleistet, dass die Funktion dort wirkte. Im realen Straßenbetrieb habe die Funktion jedoch nur dann funktioniert, wenn zufällig der seltene Ausnahmefall der eingegebenen engen Parameter vorgelegen habe. Es könne nicht angenommen werden, „dass die Funktion im realen Straßenverkehr eine echte schadstoffmindernde Wirkung haben sollte.“

Das von der Beklagten verfolgte Ziel der Erhöhung ihres Gewinns werde verwerflich, wenn es – wie hier – auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung durch arglistige Täuschung der zuständigen Behörde, des KBA, erreicht werden solle und mit einer „Gesinnung verbunden ist, die sich sowohl im Hinblick auf die für den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch

im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften ... gleichgültig zeigt“.

Die grundlegende strategische Entscheidung zu Entwicklung und Verwendung der unzulässigen Abschalteneinrichtung sei der Beklagten zuzurechnen. Nach dem unstrittigen Vortrag der jeweiligen Kläger sei sie mit Wissen des vormaligen Vorstands der Beklagten oder zumindest einzelner Vorstandsmitglieder getroffen worden.

Die beiden Kläger könnten Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung für die Vorteile durch Nutzung des jeweiligen Fahrzeugs verlangen.

**Urteil des OLG Frankfurt am Main vom 24.02.2021, Az. 4 U 257/19**

**Vorinstanz:**

LG Frankfurt am Main, Urteil vom 26.09.2019, Az.: 2-13 O 86/19  
LG Hanau, Urteil vom 16.10.2019, Az.: 4 O 820/19

Pressemitteilung Nr. 12/2021 des OLG Frankfurt am Main vom 24.02.2021

# BGH: KEIN OBJEKTIV SITTENWIDRIGES HANDELN DES HERSTELLERS BEI DIESEL-MOTOR MIT THERMOFENSTER (HIER: MERCEDES-BENZ C 220 CDI)

BGB § 826; ZPO §§ 283, 544 Abs. 9; VO 715/2007/EG Art. 5 Abs. 2

BGH Beschl. v. 19.1.2021 – VI ZR 433/19

Vorinstanzen:

LG Köln, Entscheidung vom 22.02.2019, Az. 8 O 85/18 –  
OLG Köln, Entscheidung vom 27.09.2019, Az. 6 U 57/19 –

Leitsätze:

1. **Das Verhalten der für einen Kraftfahrzeughersteller handelnden Personen ist nicht bereits deshalb als sittenwidrig zu qualifizieren, weil sie einen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht haben. Dies gilt auch dann, wenn mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt wird. Der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit ist nur gegeben, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Verhalten der handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen lassen. (Rn. 13 – 14)**
2. **Die Annahme objektiver Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass die handelnden Personen bei der Entwicklung und/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. 19)**

Tenor

Auf die Nichtzulassungsbeschwerde des Klägers wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 27. September 2019 aufgehoben.

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

Der Streitwert wird auf bis 25.000 € festgesetzt.

Gründe

I.

Der Kläger nimmt den beklagten Fahrzeughersteller auf Schadensersatz wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für die Abgasreinigung in Anspruch.

Der Kläger erwarb am 19. Januar 2012 von der Beklagten ein Neufahrzeug vom Typ Mercedes-Benz C 220 CDI zu einem Kaufpreis von 32.106,20 €. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Baureihe OM 651 ausgestattet und unterliegt keinem Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Für den Fahrzeugtyp wurde eine Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABL L 171 vom 29. Juni 2007, S. 1 ff.; nachfolgend: Verordnung 715/2007/EG) mit der Schadstoffklasse Euro 5 erteilt.

Die Abgasreinigung erfolgt im streitgegenständlichen Fahrzeug über die Abgasrückführung. Dabei wird ein Teil der Abgase wieder der Verbrennung im Motor zugeführt, was zu einer Verringerung der Stickoxidemissionen führt. Die Abgasrückführung wird bei kühleren Außentemperaturen reduziert („Thermofenster“), wobei zwischen den Parteien streitig ist, bei welchen Außentemperaturen dies der Fall ist. Eine Abgasnachbehandlung in Form der Selective Catalytic Reduction (SCR) findet nicht statt.

Der Kläger behauptet, die Motorsteuerung reduziere bei einstelligen positiven Außentemperaturen die Abgasrückführung und schalte sie schließlich ganz ab. Dies führe zu einem erheblichen Anstieg der Stickoxidemissionen. Die Beklagte habe diese Funktion, die als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG zu qualifizieren sei, dem KBA gezielt vorenthalten und verschleierte. Mit der Klage begehrt er zuletzt die Zahlung von 22.208,71 € (Kaufpreis abzüglich einer Nutzungsentschädigung) nebst Zinsen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, die Feststellung, dass sich die Beklagte im Annahmeverzug befindet sowie die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen und die Revision nicht zugelassen.

II.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts steht dem Kläger



ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte wegen der Nutzung eines Thermofensters nicht zu. Vertragliche Ansprüche seien verjährt. Ein Anspruch aus § 826 BGB scheide mangels vorsätzlichen Verhaltens der für die Beklagte handelnden Personen aus. Ein – auch nur bedingter – Vorsatz in Bezug auf die Sittenwidrigkeit, die der Kläger aus der Rechtswidrigkeit des „Temperaturfensters“ herleite, könne nicht angenommen werden. Allein aus dem bloßen Vorhandensein einer objektiv unzulässigen Abschaltvorrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug ergebe sich weder der erforderliche Schädigungsvorsatz der Beklagten noch die Sittenwidrigkeit ihres Verhaltens. Bei einer Motorsteuerungssoftware wie dem vorliegend in Rede stehenden Thermofenster, die vom Grundsatz her im normalen Fahrbetrieb in gleicher Weise arbeite wie auf dem Prüfstand und bei der Gesichtspunkte des Motor- respektive Bauteilschutzes als Rechtfertigung ernsthaft erwogen werden könnten, könne ohne konkrete Anhaltspunkte nicht unterstellt werden, dass die Handelnden bzw. Verantwortlichen bei der Beklagten in dem Bewusstsein agiert hätten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden. Vorsätzliches Handeln könne vielmehr nur dann angenommen werden, wenn über die bloße Kenntnis von dem Einbau einer Einrichtung mit der in Rede stehenden Funktionsweise in den streitgegenständlichen Motor hinaus zugleich auch Anhaltspunkte dafür erkennbar wären, dass dies vonseiten der Beklagten in dem Bewusstsein geschehen sei, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen, und dieser Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen worden sei. Denn die Gesetzeslage sei hinsichtlich der Zulässigkeit von Thermofenstern nicht eindeutig. Ohne konkrete Anhaltspunkte für ein Bewusstsein und eine billigende Inkaufnahme des – unterstellten – Gesetzesverstoßes könne das Verhalten der Beklagten ferner nicht als besonders verwerflich angesehen werden. Derartige Anhaltspunkte habe der Kläger aber nicht aufgezeigt.

Der neue Vortrag des Klägers in der mündlichen Verhandlung, wonach die Angaben der Beklagten im Zulassungsantrag unzutreffend oder jedenfalls unvollständig gewesen seien, weil nur die Ladetemperatur als Parameter angeführt worden sei, der die Abgasrückführung beeinflusse, könne gemäß § 531 Abs. 2 ZPO, jedenfalls aber gemäß § 530 ZPO nicht berücksichtigt werden. Gründe, den neuen und streitigen Vortrag zuzulassen, seien weder ersichtlich noch vorgetragen.

Ein Anspruch aus § 826 BGB scheitere aber auch daran, dass der Kläger nicht hinreichend substantiiert dargelegt habe, dass die Abschaltfunktion im Zusammenhang mit Außentemperaturen rechtswidrig sei. Der Vortrag des Klägers beziehe sich auf unterschiedliche Fahrzeugtypen der Beklagten; der streitgegenständliche Fahrzeugtyp sei nicht dabei. Die Behauptung einer temperaturadaptierten Abgasrückführung im Motor OM 651 sei für sich allein genommen nicht geeignet, den Tatbestand der vorliegend allein in Betracht kommenden deliktischen Anspruchsgrundlagen zu bejahen.

Eine Haftung der Beklagten ergebe sich auch weder aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB noch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG oder mit

§ 6 Abs. 1, § 27 EG-FGV. Die zuletzt genannten Bestimmungen seien keine Schutzgesetze; sie bezweckten nicht den Schutz der Kraftfahrzeughersteller.

### III.

Die Nichtzulassungsbeschwerde hat Erfolg und führt gemäß § 544 Abs. 9 ZPO zur Aufhebung des angegriffenen Urteils und zur Zurückverweisung des Rechtsstreits an das Berufungsgericht. Das Berufungsgericht hat den Anspruch des Klägers auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG in entscheidungserheblicher Weise verletzt, weil es dessen Vortrag im nachgelassenen Schriftsatz vom 16. September 2019 zu den Angaben der Beklagten im Typgenehmigungsverfahren bei der Entscheidung nicht berücksichtigt hat.

1. Art. 103 Abs. 1 GG vermittelt allen an einem gerichtlichen Verfahren Beteiligten einen Anspruch darauf, sich zu dem in Rede stehenden Sachverhalt und zur Rechtslage zu äußern (vgl. BVerfGE 19, 32, 36; 49, 325, 328; 55, 1, 5 f.; 60, 175, 210; 64, 135, 143 f.). Dem entspricht die Pflicht des Gerichts, tatsächliche und rechtliche Ausführungen der Beteiligten zur Kenntnis zu nehmen und in Erwägung zu ziehen (Senatsbeschluss vom 29. Mai 2018 – VI ZR 370/17, VersR 2018, 1001 Rn. 8; BVerfGE 60, 1, 5; 86, 133, 145 f.; BVerfG, Beschluss vom 1. August 2017 – 2 BvR 3068/14, NJW 2017, 3218 Rn. 47). Daraus folgt zwar nicht, dass das Gericht verpflichtet wäre, jedes Vorbringen der Beteiligten in den Entscheidungsgründen ausdrücklich zu bescheiden (vgl. Senatsbeschluss vom 26. September 2017 – VI ZR 529/16, VersR 2018, 38 Rn. 6; BVerfGE 88, 366, 375 f. m.w.N.). Die wesentlichen, der Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung dienenden Tatsachenbehauptungen müssen in den Gründen aber verarbeitet werden (vgl. BVerfGE 47, 182, 189). Dies gilt auch bezüglich des in einem fristgerecht eingereichten, nachgelassenen Schriftsatz enthaltenen Vortrags; diesen hat das Berufungsgericht bei seiner Entscheidung zu berücksichtigen und gegebenenfalls – unter Umständen auch zur Wahrung rechtlichen Gehörs des Gegners – die mündliche Verhandlung wieder zu eröffnen (vgl. § 283 Satz 2 ZPO; BVerfGE 11, 218, 220; BGH, Beschluss vom 10. Dezember 2019 – VIII ZR 377/18, NJW-RR 2020, 284 Rn. 13; MünchKommZPO/Prütting, 6. Aufl., § 283 Rn. 26; BeckOK ZPO/Bacher, 38. Edition, § 283 Rn. 18 f. [Stand: 1. September 2020]).

2. Diese Grundsätze hat das Berufungsgericht nicht hinreichend beachtet.

a) Zutreffend hat das Berufungsgericht allerdings angenommen, dass die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) nicht bereits deshalb gegeben sind, weil die Beklagte den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp aufgrund einer grundlegenden unternehmerischen Entscheidung mit einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) ausgestattet und in den Verkehr gebracht hat. Dieses Verhalten ist für sich genommen nicht als sittenwidrig zu qualifizieren. Dies gilt auch dann, wenn die Beklagte mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt hat.

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., s. nur Senatsurteile vom 30. Juli 2020 – VI ZR 5/20, ZIP 2020, 1715 Rn. 29; vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 15; vom 7. Mai 2019 – VI ZR 512/17, NJW 2019, 2164 Rn. 8; vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15, NJW 2017, 250 Rn. 16 m.w.N.). Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (Senatsurteile vom 30. Juli 2020 – VI ZR 5/20, ZIP 2020, 1715 Rn. 29; vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 15; vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15, NJW 2017, 250 Rn. 16 m.w.N.). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwurturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (Senatsurteile vom 30. Juli 2020 – VI ZR 5/20, ZIP 2020, 1715 Rn. 29; vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 15; vom 7. Mai 2019 – VI ZR 512/17, NJW 2019, 2164 Rn. 8 m.w.N.).

Ob das Verhalten des Anspruchsgegners sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB ist, ist dabei eine Rechtsfrage, die der uneingeschränkten Kontrolle des Revisionsgerichts unterliegt (Senatsurteile vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 14; vom 7. Mai 2019 – VI ZR 512/17, NJW 2019, 2164 Rn. 8; vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15, NJW 2017, 250 Rn. 15 m.w.N.).

bb) Nach diesen Grundsätzen reicht der Umstand, dass die Abgasrückführung im Fahrzeug des Klägers nach seinem mangels abweichender Feststellungen revisionsrechtlich zugrunde zu legenden Sachvortrag durch eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems bei einstelligen Positivtemperaturen reduziert und letztlich ganz abgeschaltet wird, für sich genommen nicht aus, um dem Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen ein sittenwidriges Gepräge zu geben. Dabei kann zugunsten des Klägers in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unterstellt werden, dass eine derartige temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG zu qualifizieren ist (vgl. zu Art. 5 der Verordnung 715/2007/EG auch EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 – C-693/18, Celex-Nr. 62018CJ0693). Wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, wäre der darin liegende Gesetzesverstoß auch unter Berücksichtigung einer damit einhergehenden Gewinnerzielungsabsicht der Beklagten für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders ver-

werflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedürfte es vielmehr weiterer Umstände.

(1) Entgegen der Auffassung der Revision ist der Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems nicht mit der Fallkonstellation zu vergleichen, die dem Senatsurteil vom 25. Mai 2020 (VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179) zugrunde liegt und in der der Senat das Verhalten des beklagten Automobilherstellers gegenüber dem klagenden Fahrzeugkäufer als sittenwidrig qualifiziert hat. Dort hatte der Automobilhersteller die grundlegende strategische Frage, mit welchen Maßnahmen er auf die Einführung der – im Verhältnis zu dem zuvor geltenden Recht strengeren – Stickoxidgrenzwerte der Euro-5-Norm reagieren würde, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse dahingehend entschieden, von der Einhaltung dieser Grenzwerte im realen Fahrbetrieb vollständig abzusehen und dem KBA stattdessen zwecks Erlangung der Typgenehmigung mittels einer eigens zu diesem Zweck entwickelten Motorsteuerungssoftware wahrheitswidrig vorzuspiegeln, dass die von ihm hergestellten Dieselfahrzeuge die neu festgelegten Grenzwerte einhalten. Die Software war bewusst und gewollt so programmiert, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden (Umschaltlogik), und zielte damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde ab (vgl. Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 16-27). Die mit einer derartigen – evident unzulässigen – Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeuge hatte der Hersteller sodann unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzten, in den Verkehr gebracht (vgl. Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 17, 23, 25). Ein solches Verhalten steht einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugerwerber in der Bewertung gleich (Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Leitsatz 1 und Rn. 23, 25).

Bei dem Einsatz einer temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems wie im vorliegenden Fall fehlt es an einem derartigen arglistigen Vorgehen des beklagten Automobilherstellers, das die Qualifikation seines Verhaltens als objektiv sittenwidrig rechtfertigen würde. Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts unterscheidet die im streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Sie weist keine Funktion auf, die bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert, sondern arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Unter den für den Prüfzyklus maßgebenden Bedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Geschwindigkeit, Widerstand, etc., vgl. Art. 5 Abs. 3 a) der Verordnung 715/2007/EG i.V.m. Art. 3 Nr. 1 und 6, Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchfüh-

zung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28. Juli 2008, S. 1 ff.) in Verbindung mit Abs. 5.3.1 und Anhang 4 Abs. 5.3.1, Abs. 6.1.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 (ABl. L 375 vom 27. Dezember 2006, S. 246 ff.) entspricht die Rate der Abgasrückführung im normalen Fahrbetrieb derjenigen auf dem Prüfstand.

(2) Bei dieser Sachlage wäre der Vorwurf der Sittenwidrigkeit gegenüber der Beklagten nur gerechtfertigt, wenn zu dem – hier unterstellten – Verstoß gegen die Verordnung 715/2007/EG weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für sie handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. Wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, setzt die Annahme von Sittenwidrigkeit jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/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. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt. Dabei trägt die Darlegungs- und Beweislast für diese Voraussetzung nach allgemeinen Grundsätzen der Kläger als Anspruchsteller (vgl. Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 35).

b) Die Nichtzulassungsbeschwerde wendet sich aber mit Erfolg gegen die Beurteilung des Berufungsgerichts, der Kläger habe für ein derartiges Vorstellungsbild sprechende Anhaltspunkte nicht aufgezeigt. Die diesbezügliche Bewertung beruht auf einer Verletzung des Anspruchs des Klägers auf rechtliches Gehör.

aa) Ohne Erfolg rügt die Nichtzulassungsbeschwerde allerdings, das Berufungsgericht habe in diesem Zusammenhang den Vortrag des Klägers übergangen, sein Fahrzeug sei Gegenstand einer freiwilligen Kundendienstmaßnahme der Beklagten, mit der lediglich bezweckt werde, eine unzulässige Abschalteinrichtung in Wegfall zu bringen und einen verpflichtenden Rückruf zu vermeiden. Dieser Vortrag ist nicht entscheidungserheblich. Der Kläger hatte in dem von der Nichtzulassungsbeschwerde in Bezug genommenen Schriftsatz vom 2. Juli 2018 vorgetragen, die Beklagte kündige „mittlerweile“ freiwillige Servicemaßnahmen an, um einem amtlichen Rückruf durch das KBA zu entgehen. Nach der Intensivierung der Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Stuttgart und des KBA „weite“ sie ihre Nachbesserung „nun“ massiv aus. Hieraus lassen sich keine Rückschlüsse auf das Vorstellungsbild der Beklagten zum maßgeblichen Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung – spätestens dem Eintritt des behaupteten Schadens in Form des Vertragsschlusses – am 19. Januar 2012 ziehen (vgl. Senatsurteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 5/20, ZIP 2020, 1715 Rn. 30, juris).

bb) Die Nichtzulassungsbeschwerde rügt aber mit Erfolg, dass das Berufungsgericht bei seiner Entscheidung den Sachvortrag des Klägers nicht berücksichtigt hat, wonach die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren unzutreffende Angaben über die Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems gemacht

habe. Dabei kann offenbleiben, ob das Berufungsgericht die in der mündlichen Verhandlung vom 23. August 2013 aufgestellte Behauptung des Klägers, die Beklagte habe im Zulassungsantrag nur die Ladelufttemperatur als Parameter angegeben, der die Abgasrückführung beeinflusse, zu Recht nicht zugelassen hat (§ 531 Abs. 2 ZPO).

Wie die Nichtzulassungsbeschwerde zu Recht beanstandet, hat das Berufungsgericht jedenfalls das Vorbringen des Klägers in seinem nachgelassenen Schriftsatz vom 6. September 2019 gehörswidrig übergangen, mit dem der Kläger unter ausdrücklicher Bezugnahme auf einen von der Beklagten mit Schriftsatz vom 5. August 2019 in einem Parallelverfahren vorgelegten und ein nach seiner Behauptung vergleichbares Fahrzeug betreffenden Typgenehmigungsbogen geltend gemacht hatte, die Beklagte habe im Typgenehmigungsverfahren in Bezug auf die Abgasrückführung lediglich angegeben, diese sei „kennfeldgesteuert“; aus dieser Angabe gehe nicht hervor, ob überhaupt ein anderes Verhalten des Abgasrückführungssystems bei anderen Temperaturen, und wenn ja, welchen, stattfinde. Dieses Vorbringen war von dem dem Kläger in der mündlichen Verhandlung vom 23. August 2019 gemäß § 283 Satz 1 ZPO gewährten Schriftsatzrecht umfasst. Es steht im Zusammenhang mit dem Vortrag der Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 5. August 2019, wonach sie im Rahmen des Typgenehmigungsprozesses die Parameter ausweise, die für die Steuerung des Emissionskontrollsystems relevant seien, und stellt sich als Erwiderung darauf dar (vgl. BGH, Beschluss vom 27. Februar 2018 – VIII ZR 90/17, NJW 2018, 1686 Rn. 22 ff.; BeckOK ZPO/Bacher, 38. Edition, § 283 Rn. 18 f. [Stand: 1. September 2020]).

Auf dieses Vorbringen ist das Berufungsgericht nicht eingegangen. Ausführungen hierzu in den Entscheidungsgründen waren aber geboten, da es sich aus der insoweit maßgeblichen Sicht des Berufungsgerichts um einen für die Streitentscheidung erheblichen Gesichtspunkt handelt. Hätte die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren verschleiert, dass die Abgasrückführungsrate in dem streitgegenständlichen Fahrzeugtyp durch die Außentemperatur mitbestimmt wird, könnten sich hieraus gegebenenfalls Anhaltspunkte für ein Bewusstsein der für die Beklagte handelnden Personen ergeben, eine – hier unterstellt – unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden.

3. Die Gehörsverletzung ist entscheidungserheblich. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Berufungsgericht bei der gebotenen Berücksichtigung des übergangenen Vorbringens zu einem anderen Ergebnis gelangt wäre. In jedem Fall wird das Berufungsgericht zunächst der Beklagten Gelegenheit zur Erwiderung auf dieses Vorbringen geben müssen.

4. Das Urteil wird auch nicht durch die Hilferwägung des Berufungsgerichts getragen, der Kläger habe die Rechtswidrigkeit der temperaturadaptierten Abschaltfunktion nicht hinreichend substantiiert dargetan. Die Nichtzulassungsbeschwerde rügt mit Erfolg, dass diese Beurteilung nur darauf zurückzuführen sein kann, dass das Berufungsgericht entsprechenden Vortrag des Klägers nicht berücksichtigt hat.

Sie weist zu Recht darauf hin, dass der Kläger die Funktionsweise der Motorsteuerungssoftware näher dargelegt und in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht konkret begründet hat, warum hierin eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu sehen sei. Anders als das Berufungsgericht meint, bezog sich sein Vortrag auch nicht lediglich auf andere Fahrzeugtypen

der Beklagten. Er hat vielmehr konkret behauptet, in seinem Fahrzeug sei eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt eines Thermofensters verbaut, das die Abgasrückführung bereits bei einstelligen positiven Temperaturen reduziere, wodurch die Stickoxidemissionen im normalen Fahrbetrieb erheblich anstiegen.

## **BGH:** ZIVILRECHTLICHE VERJÄHRUNG BEI DIESEL-FÄLLEN

### **BGB § 199 Abs. 1**

**Zur Verjährung von Schadensersatzansprüchen gegen den Fahrzeughersteller, wenn der Fahrzeugerwerber von der Betroffenheit seines Fahrzeugs vom sogenannten Dieselskandal Kenntnis erlangt hat.**

### **BGH, Urteil vom 17.12.2020 – VI ZR 739/20**

#### **Vorinstanzen:**

LG Stuttgart, Entscheidung vom 17.09.2019 – 15 O 241/19  
OLG Stuttgart, Entscheidung vom 14.04.2020 – 10 U 466/19

#### **Tenor**

Die Revision gegen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 14. April 2020 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

#### **Tatbestand**

Der Kläger erwarb im April 2013 einen VW Touran, der mit einem Dieselmotor vom Typ EA189 (Schadstoffnorm Euro 5) ausgestattet ist. Die Beklagte ist Herstellerin des Fahrzeugs. Der Motor war mit einer Software versehen, die erkennt, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen wird, und in diesem Fall in einen Stickoxidoptimierten Modus schaltet. Es ergeben sich dadurch auf dem Prüfstand geringere Stickoxid Emissionswerte als im normalen Fahrbetrieb. Die Stickoxidgrenzwerte der Euro-5-Norm wurden nur in dem Prüfstand-Modus eingehalten.

Die Beklagte informierte die breite Öffentlichkeit in Form von Pressemitteilungen ab Ende September 2015 bis Mitte Oktober 2015 darüber, dass der Motor EA189 mit einer Abschaltvorrichtung versehen sei, die vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) als nicht ordnungsgemäß angesehen werde und daher zu entfernen sei. Auch durch das KBA wurde die Öffentlichkeit hierüber informiert. Zeitgleich war der sogenannte Dieselskandal Gegenstand einer sehr umfassenden Presseberichterstattung.

Mit seiner im Jahr 2019 eingereichten Klage hat der Kläger Ersatz des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises abzüglich gezogener Nutzungen zuzüglich Deliktzinsen Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs sowie Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten verlangt. Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht hat der Klage teilweise stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht das Urteil des Landgerichts abgeändert und die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers hat es zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klageziel mit Ausnahme der Deliktzinsen weiter.

#### **Entscheidungsgründe:**

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung (10 U 466/19, veröffentlicht in juris) darauf gestützt, dass dem Schadensersatzanspruch des Klägers aus § 826 BGB die Einrede der Verjährung entgegenstehe. Der Anspruch sei bei Erwerb des Fahrzeugs im Jahr 2013 entstanden, im Jahr 2015 hätten die Voraussetzungen für eine Klageerhebung vorgelegen. Der Kläger habe den von der Beklagten ausführlich gehaltenen Vortrag, er habe bereits im Jahr 2015 Kenntnis von den für den Beginn der Verjährung erforderlichen Tatsachen im Sinne von § 199 Abs. 1 BGB gehabt, nicht bestritten. Deshalb sei vorliegend unstreitig, dass der Kläger im Jahr 2015 nicht nur Kenntnis vom sogenannten Dieselskandal allgemein gehabt habe, sondern auch von der konkreten Betroffenheit seines Dieselfahrzeugs. Unerheblich sei, dass die Beklagte damals wie heute bestreite, dass verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten von der Verwendung der Abschaltvorrichtung Kenntnis gehabt hätten. Insoweit hätten sich seit 2015 bis zur Klageerhebung keine neuen Erkenntnisse ergeben. Angesichts des unsubstantiierten Bestreitens der Beklagten unter Berücksichtigung ihrer sekundären Darlegungslast habe die fehlende Detailkenntnis der Klägerseite vom Wissen der Repräsentanten der Beklagten um die Abschaltvorrichtung einer Klage nicht entgegengestanden. 2015 habe auch keine höchstrichterliche Rechtsprechung zur Frage, ob die Beklagte den Erwerb von Kraftfahrzeugen mit dem Motor EA189 delik-

tisch hafte, der klageweisen Geltendmachung eines solchen Anspruchs entgegengestanden. Allein der Umstand, dass offene, bislang höchstrichterlich nicht entschiedene Rechtsfragen maßgeblich seien, mache die Klageerhebung nicht unzumutbar; der Rechtsweg diene gerade dazu, solche Fragen zu klären. Darauf, ob die Rechtslage möglicherweise nach 2015, also nach Beginn der Verjährungsfrist, unsicher oder zweifelhaft geworden sei, komme es nicht an. Auch die Herausforderungen bei der Rechtsanwendung des § 826 BGB als „kleine Generalklausel“ führten nicht zur Unzumutbarkeit der Klageerhebung, ebenso wenig, dass das Vorliegen der einzelnen Tatbestandsvoraussetzungen einer deliktischen Haftung von der Beklagten bestritten werde. Somit habe die dreijährige Verjährungsfrist mit Schluss des Jahres 2015 zu laufen begonnen und mit Schluss des Jahres 2018, also vor Klageerhebung im Jahr 2019, geendet.

## II.

Dies hält der revisionsrechtlichen Überprüfung stand. Den Schadensersatzansprüchen des Klägers steht die von der Beklagten erhobene Einrede der Verjährung entgegen.

1. Gemäß § 195 BGB beträgt die regelmäßige Verjährungsfrist 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 den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste (§ 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB).

a) Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist die Kenntnis im Sinne von § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB vorhanden, wenn dem Geschädigten die Erhebung einer Schadensersatzklage, sei es auch nur in Form der Feststellungsklage, Erfolg versprechend, wenn auch nicht risikolos, möglich ist (Senatsurteil vom 12. Mai 2009 – VI ZR 294/08, VersR 2009, 989 Rn. 17; BGH, Urteile vom 17. Juni 2016 – V ZR 134/15, NJW 2017, 248 Rn. 10; vom 8. Mai 2014 – I ZR 217/12, BGHZ 201, 129 Rn. 38). § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB stellt nur auf die Kenntnis der tatsächlichen Umstände ab, mithin des Lebenssachverhalts, der die Grundlage des Anspruchs bildet (BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 39 m.w.N.). Dabei ist weder notwendig, dass der Geschädigte alle Einzelumstände kennt, die für die Beurteilung möglicherweise Bedeutung haben, noch muss er bereits hinreichend sichere Beweismittel in der Hand haben, um einen Rechtsstreit im Wesentlichen risikolos führen zu können (Senatsurteil vom 31. Oktober 2000 – VI ZR 198/99, NJW 2001, 885, 886, juris Rn. 14; BGH, Urteile vom 8. Mai 2014 – I ZR 217/12, BGHZ 201, 129 Rn. 38; vom 3. Juni 2008 – XI ZR 319/06, NJW 2008, 2576 Rn. 27). Die erforderliche Kenntnis ist vielmehr bereits vorhanden, wenn die dem Geschädigten bekannten Tatsachen ausreichen, um den Schluss auf ein schuldhaftes Fehlverhalten des Anspruchsgegners als naheliegend erscheinen zu lassen. Es muss dem Geschädigten lediglich zumutbar sein, aufgrund dessen, was ihm hinsichtlich des tatsächlichen Geschehensablaufs bekannt ist, Klage zu erheben, wenn auch mit dem verbleibenden Pro-

zessrisiko, insbesondere hinsichtlich der Nachweisbarkeit von Schadensersatz auslösenden Umständen (Senatsurteil vom 8. November 2016 – VI ZR 594/15, VersR 2017, 165 Rn. 11, 13; BGH, Urteile vom 11. September 2014 – III ZR 217/13, VersR 2015, 332 Rn. 15; vom 3. Juni 2008 – XI ZR 319/06, NJW 2008, 2576 Rn. 28). Die dreijährige Verjährungsfrist gibt dem Geschädigten dann noch hinreichende Möglichkeiten, sich für das weitere Vorgehen noch sicherere Grundlagen, insbesondere zur Beweisbarkeit seines Vorbringens, zu verschaffen (vgl. Senatsurteil vom 31. Oktober 2000 – VI ZR 198/99, NJW 2001, 885, 886, juris Rn. 14).

b) Aus der Regelung des § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB, die nur auf die Kenntnis der den Anspruch begründenden tatsächlichen Umstände abstellt, ergibt sich, dass das Risiko der fehlerhaften rechtlichen Bewertung eines Sachverhalts vom Gesetz grundsätzlich dem Anspruchsinhaber auferlegt wird (BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 39). Nicht erforderlich ist also in der Regel, dass der Gläubiger aus den ihm bekannten Tatsachen die zutreffenden rechtlichen Schlüsse zieht. Nur ausnahmsweise kann die Rechtsunkenntnis des Gläubigers den Verjährungsbeginn hinausschieben, wenn eine unsichere und zweifelhafte Rechtslage vorliegt, die selbst ein rechtskundiger Dritter nicht zuverlässig – als erfolgversprechend, wenn auch nicht risikolos (hierzu sogleich) – einzuschätzen vermag. In diesen Fällen fehlt es an der Zumutbarkeit der Klageerhebung als übergreifender Voraussetzung für den Verjährungsbeginn (BGH, Urteile vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115, Rn. 35; vom 20. Januar 2009 – XI ZR 504/07, BGHZ 179, 260 Rn. 47; Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 26).

aa) Das Hinausschieben des Beginns der regelmäßigen Verjährungsfrist wegen unsicherer und zweifelhafter Rechtslage kann allerdings nur in eng begrenzten, besonders begründeten Ausnahmefällen angenommen werden (BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115 Rn. 52; Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 38). Mit der Einführung der dreijährigen Regelverjährungsfrist verfolgte der Gesetzgeber die Absicht, in einem überschaubaren Zeitraum Rechtsfrieden und Rechtssicherheit zu schaffen. Angesichts dieses Schutzzwecks erfordert das Verjährungsrecht eindeutige Regeln und eine Auslegung, die die gebotene Rechtssicherheit gewährleistet. Deshalb ist es grundsätzlich erforderlich, sich bei der Anwendung solcher Vorschriften eng an deren Wortlaut zu halten (BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 38). Zwar müssen Verjährungsregeln mit Rücksicht auf das verfassungsrechtlich geschützte Forderungsrecht (Art. 14 Abs. 1 GG) stets einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen des Schuldners und des Gläubigers darstellen. Dies kann in engen Grenzen Ausnahmen rechtfertigen, um dem Gläubiger eine faire Chance zu geben, seinen Anspruch geltend zu machen (BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115 Rn. 52 m.w.N.). Mit Rücksicht auf den formalen Charakter der Verjährungsvorschriften sind aber an die Rechtfertigung einer über den Wortlaut der Normen hinausgehenden Anwendung besonders strenge Anforderungen

zu stellen (BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 38 m.w.N.).

bb) Auch mit Blick auf rechtliche Unsicherheiten gilt jedenfalls der allgemeine Grundsatz, dass eine Klageerhebung dann zumutbar ist, wenn die Klage bei verständiger Würdigung hinreichende Erfolgsaussichten hat; es ist nicht erforderlich, dass die Rechtsverfolgung risikolos möglich ist (vgl. BGH, Urteile vom 4. Juli 2017 – XI ZR 562/15, BGHZ 215, 172 Rn. 100; vom 26. September 2012 – VIII ZR 279/11, NJW 2013, 1077 Rn. 52; Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 27).

(1) Unzumutbar ist die Klageerhebung, wenn der Durchsetzung des Anspruchs eine gegenteilige höchstrichterliche Rechtsprechung entgegensteht (BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115 Rn. 35 m.w.N.), allerdings nur so lange, bis sich – etwa in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte – eine gefestigte Gegenmeinung herausgebildet hat (BGH a.a.O. Rn. 59). Eine Änderung der höchstrichterlichen Rechtsprechung, die die Erfolgsaussichten einer Klage lediglich verbessert, rechtfertigt dagegen den Aufschub des Verjährungsbeginns nicht (BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2015 – XII ZB 516/14, BGHZ 208, 210 Rn. 37).

(2) Eine unsichere und zweifelhafte Rechtslage besteht nicht schon dann, wenn noch keine höchstrichterliche Entscheidung einer bestimmten Frage vorliegt. Vielmehr ist dafür zumindest ein ernsthafter Meinungsstreit in Literatur und Rechtsprechung erforderlich (BGH, Urteile vom 24. September 2013 – I ZR 187/12, NJW-RR 2014, 733 Rn. 41; vom 7. Dezember 2010 – XI ZR 348/09, NJW 2011, 1278 Rn. 21).

Ist die Rechtslage ausgehend von früheren höchstrichterlichen Entscheidungen und den darin aufgestellten Grundsätzen erkennbar, weil sich diese Grundsätze auf die nunmehr zu entscheidende Fallkonstellation übertragen lassen, so verspricht die Rechtsverfolgung hinreichende Aussicht auf Erfolg und ist zumutbar (vgl. BGH, Urteile vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115 Rn. 60; vom 22. Juli 2014 – KZR 13/13, NJW 2014, 3092 Rn. 28; vom 26. September 2012 – VIII ZR 279/11, NJW 2013, 1077 Rn. 50-53). Dies gilt in diesen Fällen auch dann, wenn Instanzgerichte, auch Obergerichte, sowie das Schrifttum die maßgebliche Rechtsfrage nicht einheitlich beantworten (vgl. BGH, Urteile vom 22. Juli 2014 – KZR 13/13, NJW 2014, 3092 Rn. 28; vom 26. September 2012 – VIII ZR 279/11, NJW 2013, 1077 Rn. 50-53). Denn dann ist die Rechtslage nicht in einem solchen Maße zweifelhaft und ungeklärt, dass eine Klage als unzumutbar anzusehen wäre (BGH, Urteil vom 22. Juli 2014 – KZR 13/13, NJW 2014, 3092 Rn. 28). Das Risiko, dass erst eine abschließende Entscheidung des Bundesgerichtshofs Gewissheit bringen wird, ist dem Gläubiger zuzumuten.

cc) Wird die Rechtslage erst unsicher, nachdem die Verjährungsfrist zu laufen begonnen hat, so schiebt dies den Beginn der Verjährungsfrist nicht (nachträglich) hinaus (vgl. BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115 Rn. 45).

c) Die Feststellung, ob und wann der Gläubiger Kenntnis von bestimmten Umständen hatte oder ob seine Unkenntnis auf grober Fahrlässigkeit beruht, unterliegt als Ergebnis tatrichterlicher Würdigung nur einer eingeschränkten Überprüfung durch das Revisionsgericht darauf, 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. Die Frage, wann eine für den Beginn der Verjährung hinreichende Kenntnis vorhanden ist, ist jedoch nicht ausschließlich Tatfrage, sondern wird maßgeblich durch den der Beurteilung des Revisionsgerichts unterliegenden Begriff der Zumutbarkeit der Klageerhebung geprägt (BGH, Urteile vom 17. Juni 2016 – V ZR 134/15, NJW 2017, 248 Rn. 11; vom 11. September 2014 – III ZR 217/13, VersR 2015, 332 Rn. 17; vom 26. September 2012 – VIII ZR 279/11, NJW 2013, 1077 Rn. 46). Die Frage, wann eine unsichere und zweifelhafte Rechtslage vorliegt, die zur Unzumutbarkeit der Klageerhebung führt, unterliegt der uneingeschränkten Beurteilung durch das Revisionsgericht (BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115 Rn. 44 m.w.N.).

2. Nach den für den Senat gemäß §§ 314, 559 ZPO bindenden, von der Revision somit nicht angreifbaren und insoweit auch nicht angegriffenen tatbestandlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ist unstreitig, dass der Kläger im Jahr 2015 „von dem sogenannten Diesel oder Abgasskandal allgemein“ sowie „von der konkreten Betroffenheit seines Dieselfahrzeugs“ Kenntnis hatte. Den diesbezüglichen ausführlichen Sachvortrag der Beklagten hat der Kläger, so die tatbestandliche Feststellung im Berufungsurteil, nicht bestritten. Das Berufungsgericht hat ferner festgestellt, dass die Beklagte nach wie vor bestreitet, dass verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten von der Verwendung der Abschaltvorrichtung Kenntnis hatten; insoweit ist es also entgegen der Ansicht der Revision nicht von einem unstreitigen Sachverhalt ausgegangen. Die Beurteilung des Berufungsgerichts, dass der Kläger dennoch bereits 2015 Kenntnis von den den Anspruch aus § 826 BGB begründenden tatsächlichen Umständen im Sinne von § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB hatte, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

a) Wer – wie der Kläger – vor September 2015 ein VW-Dieselfahrzeug kaufte, das mit einem Motor des Typs EA189 und der im Tatbestand beschriebenen Motorsteuerungssoftware ausgestattet war, kann Ansprüche aus § 826 BGB, § 31 BGB gegen die Beklagte im Wesentlichen auf folgende Tatsachenbehauptungen stützen:

Die Beklagte hat basierend auf einer grundlegenden strategischen Entscheidung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse die Motorsteuerungssoftware in von ihr hergestellten Dieselfahrzeugen bewusst und gewollt so programmiert, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden, und damit das KBA zwecks Erlangung der Typgenehmigung bewusst und gewollt getäuscht. Die mit dieser

Software ausgestatteten Fahrzeuge hat sie unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben als selbstverständlich voraussetzten, millionenfach in den Verkehr gebracht. Der Kläger ging mit dem Abschluss des Kaufvertrages eine Verpflichtung ein, die er in Kenntnis der illegalen Abschaltvorrichtung nicht eingegangen wäre, weil das Fahrzeug für seine Zwecke nicht voll brauchbar war. Die strategische Entscheidung in Bezug auf die Entwicklung und Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist von einem Vorstand oder einem anderen verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten wenn nicht selbst, so zumindest mit dessen Kenntnis und Billigung getroffen bzw. jahrelang umgesetzt worden. Dieser Person war bewusst, in Kenntnis des Risikos einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung der betroffenen Fahrzeuge werde niemand – zumindest nicht ohne einen erheblichen, dies berücksichtigenden Abschlag vom Kaufpreis – ein damit belastetes Fahrzeug erwerben (vgl. Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 16 ff.).

b) Dem Kläger war es 2015 zumutbar, aufgrund dessen, was ihm damals hinsichtlich des tatsächlichen Geschehensablaufs bekannt war, Klage zu erheben und diese auf die genannten Behauptungen zu stützen.

aa) Die vom Berufungsgericht für das Jahr 2015 tatbestandlich festgestellte Kenntnis des Klägers vom „sogenannten Diesel- oder Abgasskandal allgemein“ und „von der konkreten Betroffenheit seines Dieselfahrzeugs“ beinhaltet, dass der Kläger wusste, dass sein Fahrzeug als eines von mehreren Millionen VW-Dieselfahrzeugen mit einer Motorsteuerungssoftware ausgestattet war, die so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden, und dass das KBA der Beklagten deshalb einen Rückruf und eine Nachbesserung der betroffenen Fahrzeuge aufgab. Diese Konkretisierung ergibt sich jedenfalls aus dem im angefochtenen Urteil konkret in Bezug genommenen Vortrag der Beklagten zu der sehr breiten medialen Berichterstattung im Herbst 2015 über die von der Beklagten als „Umschaltlogik“, von den Medien deutlicher als „Schummelsoftware“ und „Manipulationssoftware“ bezeichnete Abschaltvorrichtung in 11 Millionen Fahrzeugen weltweit, aus der die Beklagte auf die Kenntnis des Klägers vom sogenannten Dieselskandal und von der Betroffenheit seines Fahrzeugs geschlossen hat; diesem Sachvortrag ist der Kläger ausweislich der tatbestandlichen Feststellung des Berufungsgerichts nicht entgegengetreten. Naturgemäß war dem Kläger weiter bekannt, ob er beim Kauf des Fahrzeugs die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben als selbstverständlich vorausgesetzt hatte und ob er das Fahrzeug auch gekauft hätte, wenn er von dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung und den damit möglicherweise verbundenen (rechtlichen) Konsequenzen gewusst hätte. Kenntnis von der abstrakten Gefahr der Betriebsbeschränkung oder -untersagung (vgl. Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 52), die aufgrund der dem Kläger im Jahr 2015 bekannten Funktionsweise der Software bestand, war nicht erforderlich, weil es sich insoweit nicht

um einen tatsächlichen Umstand im Sinne von § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB, sondern um eine rechtliche Schlussfolgerung handelt.

bb) Die dem Kläger bekannten Tatsachen reichten aus, den Schluss naheulegen, dass der Einbau der Motorsteuerungssoftware, die nach ihrer Funktionsweise ersichtlich auf Täuschung der zuständigen Genehmigungsbehörde abzielte, auf einer am Kosten- und Gewinninteresse ausgerichteten Strategieentscheidung beruhte. Denn die Entscheidung über den Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung betraf die grundlegende strategische Frage, mithilfe welcher technischen Lösung die Beklagte die Einhaltung der – im Verhältnis zu dem zuvor geltenden Recht strengeren – Stickoxidgrenzwerte der Euro-5-Norm sicherstellen wollte (vgl. Senatsurteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn.).

Sie wirkte sich auf die Produktion von mehreren Millionen Fahrzeugen aus und war mit weitreichenden Konsequenzen, nicht zuletzt enormen Risiken, verbunden. Aus denselben Gründen war es weiter naheliegend, dass eine solche Strategieentscheidung nicht etwa von einem untergeordneten Mitarbeiter im Alleingang, sondern von einem Vorstand oder einem sonstigen verfassungsmäßig berufenen Vertreter (zur weiten Auslegung dieses Begriffs vgl. nur BGH, Urteil vom 30. Oktober 1967 – VII ZR 82/65, BGHZ 49, 19, 21, juris Rn. 11 m.w.N.), dessen Verhalten der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen ist, getroffen oder jedenfalls gebilligt worden war. Da sich die Unzulässigkeit der verwendeten Motorsteuerungssoftware aufdrängt, konnte daraus ohne Weiteres der Schluss auf ein diesbezügliches Bewusstsein des verfassungsmäßig berufenen Vertreters gezogen werden, ferner auf dessen Bewusstsein, dass angesichts der mit der Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung verbundenen, die volle Brauchbarkeit des Fahrzeugs einschränkenden Risiken niemand ein solches Fahrzeug – zumindest nicht ohne einen erheblichen Abschlag vom Kaufpreis – erwerben würde.

cc) Da, wie oben (1.a) ausgeführt, die erforderliche Kenntnis im Sinne von § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB bereits vorhanden ist, wenn die dem Geschädigten bekannten Tatsachen ausreichen, um den Schluss auf ein schuldhaftes Fehlverhalten des Anspruchsgegners – bzw. seines verfassungsmäßig berufenen Vertreters im Sinne von § 31 BGB – als naheliegend erscheinen zu lassen, bedurfte es entgegen der Ansicht der Revision nicht näherer Kenntnis des Klägers von den „internen Verantwortlichkeiten“ im Hause der Beklagten (ebenso OLG Koblenz, Urteil vom 24. August 2020 – 12 U 2000/19, BeckRS 2020, 20955 Rn. 26; a.A. OLG Oldenburg, Urteile vom 21. Februar 2020 – 6 U 286/19, juris Rn. 71; vom 30. Januar 2020 – 1 U 131/19, MDR 2020, 671, juris Rn. 101; Ittner/Halder, SVR 2020, 283, 286 f.; Zieske/Meier, VersR 2020, 1504, 1505, 1507). Auch mussten die insoweit von der Beklagten angekündigten internen Untersuchungen nicht abgewartet werden. Insbesondere war es für die Zumutbarkeit der Klageerhebung und damit für den Beginn der Verjährungsfrist nicht erforderlich, die Verwirklichung des objektiven und subjektiven Tatbestands des § 826 BGB zuverlässig einer namentlich benannten Person im



Hause der Beklagten zuzuordnen. Nach den von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen der sekundären Darlegungslast kann das Gericht in einem Fall wie dem vorliegenden vom Kläger keinen näheren Vortrag dazu verlangen, welche konkrete bei der Beklagten tätige Person das sittenwidrige Verhalten an den Tag gelegt hat (Senatsurteile vom 30. Juli 2020 – VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn. 14 ff.; vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 34 ff.). Es genügt daher, wenn der Kläger konkrete Anhaltspunkte dafür vorträgt, dass es ein verfassungsmäßig berufener Vertreter der Beklagten war, der vorsätzlich sittenwidrig gehandelt hat. Dafür würde der Verweis auf die hier betroffene grundlegende Strategieentscheidung über den Einsatz der unzulässigen Abschaltseinrichtung, die Vielzahl der betroffenen Fahrzeuge und die damit verbundenen weitreichenden Konsequenzen ausreichen (Senatsurteile vom 30. Juli 2020 – VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn. 18; vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 39).

Die Behauptung der Revision, die maßgebliche Entscheidung zur sekundären Darlegungslast sei erst mit dem Senatsurteil vom 19. Februar 2019 – VI ZR 505/17 (BGHZ 221, 139 Rn. 17 – Behauptung von Hygieneverstößen im Arzthaftungsrecht) und damit nach dem Jahr 2015 ergangen, trifft nicht zu. Der allgemeine zivilprozessuale Grundsatz der sekundären Darlegungslast in Fällen, in denen die primär darlegungsbelastete Partei keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen, war schon deutlich vor 2015 in der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs anerkannt (vgl. nur Senatsurteil vom 11. Dezember 2001 – VI ZR 350/00, NJW 2002, 1123, 1125, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 7. Dezember 1998 – II ZR 266/97, BGHZ 140, 156, 158, juris Rn. 11; jeweils m.w.N.).

dd) Auch das – ohnehin eher geringe – Risiko, dass die Beklagte im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast die Entscheidung für den Einsatz der illegalen Abschaltseinrichtung einem Mitarbeiter zuordnen würde, dessen Verhalten der Beklagten nicht gemäß § 31 BGB zugerechnet werden kann, hätte eine Klageerhebung im Jahr 2015 nicht unzumutbar gemacht. Denn dann wäre eine Haftung der Beklagten aus § 831 BGB in Betracht gekommen (vgl. hierzu Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 43).

3. Darauf, ob der Kläger bereits 2015 aus den ihm bekannten Tatsachen die zutreffenden rechtlichen Schlüsse zog, insbesondere aus ihnen einen Anspruch aus § 826 BGB herleitete, kommt es nicht an. Der eng begrenzte Ausnahmefall, dass die Erhebung einer (Feststellungs-)Klage wegen unsicherer und zweifelhafter Rechtslage unzumutbar war und der Verjährungsbeginn daher hinausgeschoben wurde, liegt hier nicht vor (ebenso OLG Oldenburg, Urteil vom 6. Februar 2020 – 14 U 202/19, NJW-RR 2020, 666 Rn. 19; OLG Köln, Beschluss vom 4. März 2020 – 26 U 73/19, juris Rn. 15 f.; OLG Koblenz, Urteil vom 24. August 2020 – 12 U 2000/19, BeckRS 2020, 20955 Rn.

27; Zieske/Meier, VersR 2020, 1504, 1508). Der Durchsetzung des Anspruchs aus § 826 BGB stand eine höchstrichterliche Rechtsprechung nicht entgegen. Es war im Gegenteil ausgehend von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu § 826 BGB (insbesondere Sittenwidrigkeit und Schaden) sowie zur sekundären Darlegungslast erkennbar, dass sich diese Rechtsprechung auf die hier vorliegende Fallkonstellation übertragen lassen würde, so dass die Rechtsverfolgung schon 2015 hinreichende Aussicht auf Erfolg versprach und zumutbar war.

a) Die Kriterien, nach welchen ein Verhalten als sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB zu bewerten ist, sind aus der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ersichtlich (vgl. nur Senatsurteil vom 15. Oktober 2013 – VI ZR 124/12, ZIP 2013, 2466 Rn. 8 m.w.N.; BGH, Urteile vom 3. Dezember 2013 – XI ZR 295/12, ZIP 2014, 65 Rn. 23; vom 19. Juli 2004 – II ZR 217/03, NJW 2004, 2668, 2670, juris Rn. 49). So wurde schon vor 2015 durch den Bundesgerichtshof entschieden, dass eine arglistige Täuschung regelmäßig zugleich einen Verstoß gegen die guten Sitten darstellt (vgl. nur Senatsurteil vom 21. Dezember 2004 – VI ZR 306/03, BGHZ 161, 361, 366, juris Rn. 13 m.w.N.; BGH, Urteile vom 3. Dezember 2013 – XI ZR 295/12, ZIP 2014, 65 Rn. 24; vom 28. Februar 2005 – II ZR 13/03, NJW-RR 2005, 751, juris Rn. 13; vom 14. Januar 1993 – IX ZR 206/91, NJW 1993, 1323, 1325, juris Rn. 20). Dasselbe gilt demgemäß für ein Verhalten, das – wie hier (vgl. Senatsurteile vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179 Rn. 23; vom 30. Juli 2020 – VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn. 13) – einer unmittelbaren arglistigen Täuschung (hier: der Fahrzeugkäufer) gleichsteht. Die Grundsätze der sekundären Darlegungslast, auf die sich der Kläger vorliegend bei seinem Vortrag zu § 31 BGB stützen kann, waren ebenfalls bereits bekannt (s.o. 2.b.cc); alternativ konnte auf eine Haftung der Beklagten gemäß § 831 BGB abgestellt werden (s.o. 2.b.dd). Im Hinblick auf die Rechtsprechung des Senats zum Schaden durch Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit (Senatsurteile vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14, WM 2014, 2318 Rn. 19 m.w.N.; vom 19. November 2013 – VI ZR 336/12, NJW 2014, 383 Rn. 28 f.; vom 21. Dezember 2004 – VI ZR 306/03, BGHZ 161, 361, 366 ff., juris Rn. 16 ff.) versprach schon im Jahr 2015 eine Klage hinreichende Aussicht auf Erfolg. Entgegen der Ansicht der Revision wurde eine zur Unzumutbarkeit der Klageerhebung führende unklare Rechtslage nicht dadurch begründet, dass die Beklagte als Anspruchsgegnerin die Tatbestandsvoraussetzungen des § 826 BGB, insbesondere das Vorliegen eines Schadens, verneinte. Es kommt, anders als die Revision meint, nach den oben (1.b) dargelegten Maßstäben auch nicht darauf an, ob ein rechtsunkundiger Käufer im Hinblick auf das angekündigte Software-Update am Vorliegen eines Schadens zweifelte.

b) Dass nach 2015 Teile der obergerichtlichen Rechtsprechung und der Literatur Ansprüche gegen die Beklagte aus rechtlichen Gründen verneint haben, verschiebt den Beginn der Verjährungsfrist nicht nach hinten. Denn dies geschah erst nach dem insoweit gemäß § 199 Abs. 1 BGB maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – XI ZR 348/13, BGHZ 203, 115 Rn. 45). Abgesehen davon konnten die Senate

der Oberlandesgerichte und Stimmen in der Literatur, die Ansprüche aus § 826 BGB bejahten, ihre Auffassung auf die Grundsätze der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs stützen. Damit wurde auch nach 2015 die Rechtslage nicht in einem solchen Maße zweifelhaft und ungeklärt, dass eine Klage keine hinreichende Erfolgsaussicht mehr gehabt hätte und als unzumutbar anzusehen gewesen wäre. Das Risiko, dass erst eine abschließende Entscheidung des Bundesgerichtshofs, wie sie dann mit dem Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 erging, Gewissheit bringen würde, war dem Kläger zuzumuten.

4. Soweit die Revision in einem Schriftsatz nach mündlicher Verhandlung schließlich meint, das Berufungsgericht habe von sich aus prüfen müssen, ob die Beklagte den Kaufpreis durch eine unerlaubte Handlung auf Kosten des Klägers erlangt und damit gemäß § 852 Satz 1 BGB herauszugeben hat (vgl. BGH, Urteil vom 13. Oktober 2015 – II ZR 281/14, NJW 2016, 1083 Rn. 31 m.w.N.), so setzt hier eine solche Prüfung jedenfalls Vortrag des Klägers dazu voraus, dass und in welcher Höhe die Beklagte, die nach den tatbestandlichen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht Verkäuferin des Fahrzeugs war, etwas aus dem Fahrzeugverkauf erlangt hat. Feststellungen zu diesbezüglichem Vortrag sind weder getroffen noch rügt die Revision, dass ein solcher Vortrag gehörswidrig übergegangen worden sei.

## BGH: GEHÖRSVERLETZUNG IM VERKEHRS-UNFALLPROZESS

**Erteilt ein Gericht einer Partei einen Hinweis erst im Rahmen der mündlichen Verhandlung, muss es der betroffenen Partei hinreichend Gelegenheit zur Stellungnahme hierauf geben. Kann eine sofortige Äußerung nach den konkreten Umständen nicht erwartet werden, muss das Gericht die Sache vertagen, ins schriftliche Verfahren übergehen oder auf Antrag einen Schriftsatznachlass gewähren.**

**BGH, Beschluss vom 26.01.2021 – VI ZR 1304/20 (BeckRS 2021, 1196)**

## BGH: EIGENSCHADEN BEIM AUSPARKEN DES PKW EINES ANDEREN

**StVG § 8 Nr. 2**

- 1. Zur Reichweite des Ausschlusses der Haftung des Halters eines Kraftfahrzeuges nach § 7 Abs. 1 StVG, wenn der Verletzte bei dem Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig war (hier: Beschädigung des eigenen Pkw des Fahrzeugführers).**
- 2. Beim Rangieren des Pkw eines anderen aus einer Parklücke handelt es sich i.d.R. um eine bloße Gefälligkeit des täglichen Lebens, die mangels Rechtsbindungswillens keinen Aufwendungsersatzanspruch für dabei erlittenen Schaden begründet.**

**BGH, Urteil vom 12.01.2021 – VI ZR 662/20 (r+s 2021, 168)**

## OLG KOBLENZ: ALLEINIGE HAFTUNG DES FUSSGÄNGERS BEIM ÜBERQUEREN DER FAHRBAHN

**Betritt ein Fußgänger die Fahrbahn unter einem groben Verstoß gegen § 25 III StVO, spricht gegen diesen regelmäßig der Anscheinsbeweis der schuldhaften alleinigen Unfallverursachung. Kann dieser Anscheinsbeweis nicht erschüttert werden, tritt die (nicht erhöhte) Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges hinter einem massiven Eigenverschulden eines Fußgängers beim Überqueren einer Bundesstraße bei Dunkelheit vollständig zurück.**

**OLG Koblenz, Urteil vom 21.12.2020 – 12 U 401/20 (NJW-Spezial 2021, 74)**

## OLG MÜNCHEN: FIKTIVE ABRECHNUNG TROTZ VOLLSTÄNDIGER UND FACHGERECHTER REPARATUR

Rechnet der Kläger den Reparaturaufwand nach vollständiger und fachgerechter Reparatur fiktiv in Höhe von rund 10.000 Euro ab und behauptet der Beklagte demgegenüber ins Blaue hinein, dass dieser Reparaturkosten von lediglich 5.000 Euro gehabt habe, ist der Kläger daraufhin nicht gehalten, den tatsächlichen Reparaturaufwand darzutun.

OLG München, Endurteil vom 17.12.2020 – 24 U 4397/20 (NJW-Spezial 2020, 75)

## EUGH: UNZULÄSSIGKEIT VON MOTORSTEUERUNGS-ABSCHALTEINRICHTUNGEN IM EMISSIONSÜBERWACHUNGSSYSTEM

1. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge ist dahin auszulegen, dass eine in den Rechner zur Motorsteuerung integrierte oder auf ihn einwirkende Software ein „Konstruktionsteil“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, da sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit verringert.

2. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass unter den Begriff „Emissionskontrollsystem“ im Sinne dieser Bestimmung sowohl die Technologien und die Strategie der Nachbehandlung von Abgasen fallen, mit denen die Emissionen im Nachhinein, das heißt nach ihrer Entstehung, verringert werden, als auch diejenigen, mit denen – wie mit dem System zur Abgasrückführung – die Emissionen im Vorhinein, das heißt bei ihrer Entstehung, verringert werden.

3. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen, eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, selbst wenn eine solche Verbesserung punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs beobachtet werden kann.

4. Art. 5 II 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Abschaltvorrichtung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die bei Zulassungsverfahren systematisch die Leistung des Systems zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen verbessert, damit die in der Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden und so die Zulassung dieser Fahrzeuge erreicht wird, nicht unter die in dieser Bestimmung, die den Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs betrifft, vorgesehene Ausnahme vom Verbot solcher Einrichtungen fallen kann, selbst wenn die Einrichtung dazu beiträgt, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verhindern.

EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – C-693/18 (DAR 2021, 71)

## OLG CELLE: FUSSGÄNGERUNFALL AUF EINEM PARKPLATZGELÄNDE

BGB §§ 249, 254; VVG § 115 Abs. 1; StVG §§ 7 Abs. 1, 9; StVO §§ 1, 25 Abs. 3 S. 1

1. Einen Fußgänger, der auf einem mit deutlich erkennbaren Fahrspuren ausgestatteten Parkplatz bei Dunkelheit und Regen vor ein kurz anhaltendes Fahrzeug tritt und nach dessen erneutem Anfahren von diesem erfasst wird, trifft mindestens ein hälftiges Mitverschulden.

2. Der Zeitaufwand für die Versorgung eines Haustieres ist grundsätzlich erstattungsfähig. Es erscheint aber angebracht, nicht den gesamten hierfür erforderlichen Aufwand zu berücksichtigen, sondern einen Abschlag vorzunehmen für die allgemeine Lebensfreude, die mit der Haltung von Haustieren einhergeht.

OLG Celle, Urteil vom 16.12.2020 – 14 U 108/20 (r+s 2021, 48)

# PERSONENBEFÖRDERUNG – BUNDESRAT STIMMT ÜBER REGELN FÜR NEUE MOBILITÄTSDIENSTE AB

Der Bundesrat befasst sich am 26. März 2021 abschließend mit dem Bundestagsbeschluss vom 5. März 2021 zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts. Das Gesetz bedarf der Zustimmung der Länderkammer, um in Kraft treten zu können. Es enthält einen neuen Rechtsrahmen für digitale Mobilitätsangebote, aber auch Änderungen für traditionelle Verkehrsformen wie Taxen und den öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV – und soll so dynamische Veränderung des Mobilitätsmarktes aufgreifen.

## Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr

Künftig gibt es innerhalb des ÖPNV den sogenannten Linienbedarfsverkehr, mit dem lokale Verkehrsunternehmen flexibler auf Stoßzeiten oder Besonderheiten im ländlichen Raum reagieren können. Außerhalb des ÖPNV ermöglicht eine neue Kategorie des sogenannten gebündelten Bedarfsverkehrs die Genehmigungsfähigkeit neuer Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen wie etwa Ride Pooling und Sammeltaxis.

## Digitale Angebote nur für den Bestellmarkt

Digitalbasierte Angebote für solchen gebündelten Bedarfsverkehr zum Beispiel mit Fahraufträgen verschiedener Gäste entlang ähnlicher Wegstrecken unterliegen nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht und sind grundsätzlich auch nicht zur Rückkehr zum Betriebsitz verpflichtet, bedienen aber ausschließlich den Bestellmarkt: Die spontane Kundenaufnahme bleibt Taxis vorbehalten. Die Kommunen können die von den neuen Angeboten zu erfüllenden Standards selbst festlegen.

## Regeln für Uber und Moia

Der Bundestag regelt zudem die behördlichen Genehmigungen für digitale Plattformanbieter von Mietwagen wie Uber und Moia. Er hält dabei an der Rückkehrpflicht zum Betriebsitz für auftragslose Mietwagen fest – dies war während des Gesetzgebungsverfahrens intensiv diskutiert worden. Die

Kommunen könnten aber statt nur eines Betriebsitzes mehrere geeignete Abstellorte für Mietwagen zulassen.

## Flexiblere Taxitarife

Um das Taxigewerbe regulatorisch zu entlasten, dürfen Genehmigungsbehörden die Taxitarifpflicht für den Bestellmarkt durch Einführung eines kommunal festgelegten Tarifkorridors mit Höchst- und Mindestpreisen lockern. Sie können zudem Streckentarife zu häufig frequentierten Zielen wie Flughäfen, Messen und Bahnhöfen festlegen.

## Ortskundeprüfung für Taxifahrer entfällt

Abgeschafft wird die Ortskundeprüfung für Taxifahrer. Sie haben künftig nur noch die Pflicht, ein dem Stand der Technik entsprechendes Navigationsgerät vorzuhalten.

## Anregungen des Bundesrates aufgegriffen

Der Bundestag hat während des Beratungsverfahrens Änderungen am zugrunde liegenden Entwurf der Regierungskoalitionsfraktionen vorgenommen – und dabei auch Anregungen des Bundesrates aufgegriffen.

## Flexiblere Anwendung in der Praxis

Unter anderem dürfen Behörden in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den Verkehr mit Mietwagen anwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet.

## BundesratKOMPAKT, Stand: 17.03.2021

# MEHR LADESÄULEN FÜR E-FAHRZEUGE

Am 05.03.2021 hat der Bundesrat das kürzlich vom Bundestag beschlossene Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität gebilligt. Es kann daher jetzt dem Bundespräsidenten zur Unterzeichnung zugeleitet werden.

## Förderung der Elektromobilität

Ziel des Gesetzes ist es, den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Gebäuden zu beschleunigen. Wohn- und andere Gebäude sollen mit größeren Parkplätzen ausgestattet werden. So sollen Ladepunkte geschaffen und Elektrofahr-

zeuge leichter zu Hause, am Arbeitsplatz oder bei alltäglichen Besorgungen aufgeladen werden können.

## Pflicht zum Einbau von Leitungen

Vorgesehen sind verpflichtende Regelungen zum Einbau: Wer ein neues Wohngebäude mit mehr als fünf PKW-Stellplätzen baut, wird künftig Leitungsinfrastruktur berücksichtigen müssen. Bei neuen Nicht-Wohngebäuden gilt die Pflicht ab mehr als sechs Stellplätzen, dann muss mindestens jeder dritte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet und zusätzlich ein Ladepunkt errichtet werden.

### **Quartiersansatz**

Möglich sind auch Quartierslösungen, d.h. Vereinbarungen von Bauherren oder Immobilieneigentümern, deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, über eine gemeinsame Erfüllung bestimmter Anforderungen aus dem Gesetz. So können gemeinsame Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkte für ein Viertel errichtet werden.

### **Ausnahmen**

Das Gesetz gilt nicht für Nicht-Wohngebäude kleiner und mittlerer Unternehmen, die weitgehend selbst genutzt werden. Auch sind Ausnahmen vorgesehen, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden sieben Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten. Öffentliche Gebäude, die bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, sind ebenfalls von den Regelungen ausgenommen. Wer gegen das Gesetz verstößt, muss mit Bußgeldern rechnen.

### **Weitere Schritte**

Nach Unterzeichnung durch den Bundespräsidenten kann das Gesetz im Bundesgesetzblatt verkündet werden. Es soll am Tag darauf in Kraft treten.

### **BundesratKOMPAKT vom 05.03.2021**

## **12. ACE-VERKEHRSRECHTSTAG**

Aufgrund der weiterhin andauernden Corona-Pandemie hat sich der ACE dazu entschieden, den 12. ACE-Verkehrsrechtstag digital zu veranstalten. Sobald Näheres hierzu bekannt wird, wird der Teilnehmerkreis selbstverständlich entsprechend informiert. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme.

Impressum: Der Verkehrsjurist des ACE erscheint viermal im Jahr und berichtet über die verkehrsrechtliche Entwicklung und aktuelle Rechtsprechung. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Stefan Heimlich | Verlag: ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Karlheinz Stockfisch | Redaktion: Türkan Tüter/Referat Recht und Verbraucherschutz (verantwortlich für den Inhalt) | Gestaltung: ACE Auto Club Europa, Marketing und Vertrieb | Anschrift: Schmidener Straße 227, 70374 Stuttgart, Tel. 0711 5303-185, Internet: [www.ace.de](http://www.ace.de), E-Mail: [ace@ace.de](mailto:ace@ace.de) | Nachdrucke mit Quellenangaben sind mit unserer Zustimmung gestattet.