

## Zur Haftung der AUDI AG im VW-Abgasskandal – EA189-Motor

1. Das sittenwidrige Verhalten eines verfassungsmäßig berufenen Vertreters einer juristischen Person kann nicht mittels einer Zurechnung fremden Wissens entsprechend [§ 166 BGB](#) begründet werden (im Anschluss an [BGH, Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19, NJW 2021, 1669](#); Urt. v. 28.06.2016 – [VI ZR 536/15, NJW 2017, 250](#)).
2. Zur Frage der Haftung der Fahrzeugherstellerin gemäß [§ 826 BGB](#) wegen einer angeblich unzulässigen Organisation des Typgenehmigungsverfahrens.
3. Zur tatrichterlichen Überzeugungsbildung gemäß [§ 286 I 1 ZPO](#) hinsichtlich der Kenntnis von Repräsentanten der Fahrzeugherstellerin vom Einsatz einer von der Motorherstellerin implementierten evident unzulässigen Abschaltvorrichtung.

BGH, Urteil vom 25.11.2021 – [VII ZR 257/20](#)

**Sachverhalt:** Der Kläger nimmt die beklagte Kraftfahrzeugherstellerin wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf Schadensersatz in Anspruch.

Er erwarb von einem Kraftfahrzeughändler mit Kaufvertrag vom 03./11.11.2014 für 29.970 € einen von der Beklagten hergestellten gebrauchten Pkw Audi A5 Sportback 2.0 TDI. Das Fahrzeug, dessen Kilometerstand seinerzeit 27.500 betrug, war mit einem von der *Volkswagen AG* entwickelten und produzierten Dieselmotor des Typs EA189 ausgestattet. Dieser enthielt eine Steuerungssoftware, die erkannte, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchlief. In diesem Fall bewirkte die Software, dass die Abgasrückführungsrate höher und deshalb der Stickoxid(NO<sub>x</sub>)-Ausstoß geringer war als beim Normalbetrieb des Fahrzeugs. Die Abgasmessungen auf dem Prüfstand waren Grundlage der Erteilung der Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007<sup>1</sup>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, ABl. 2007 L 171, 1..

Die Beklagte hatte in den Jahren 2005/2006 durch ihr Produkt-Strategie-Komitee, welches sich aus Mitgliedern des Vorstands und der Fachabteilungen zusammensetzte, beschlossen, den Motor EA189 serienmäßig in eigenen Fahrzeugen zu verwenden. Zusätzlich erging in der Folge für jedes Fahrzeugmodell ein gesonderter Beschluss des Komitees über den Einsatz des Motors. Die Beklagte erwarb den Motor samt Software von der *Volkswagen AG*. Ab dem Jahr 2008 wurde die auf den jeweiligen Fahrzeugtyp abgestimmte Software auf den automatisierten Fertigungslinien der Beklagten ohne Einflussmöglichkeit ihrer Mitarbeiter vom Konzernserver der *Volkswagen AG* heruntergeladen. Die Software war zur Vermeidung einer Einflussnahme außerhalb der Entwicklungsverantwortung verriegelt.

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

Nach Bekanntwerden der „Umschaltlogik“ verpflichtete das Kraftfahrt-Bundesamt die Beklagte dazu, die als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifizierte Software aus den betroffenen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung deren Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Daraufhin wurde ein Softwareupdate entwickelt, das am 18.07.2016 auf das Fahrzeug des Klägers aufgespielt wurde.

Der Kläger hat die Beklagte in den Vorinstanzen zuletzt auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung nebst Zinsen, Zug um Zug gegen „Rückgabe“ und Übereignung des Fahrzeugs, sowie auf Erstattung vorgerichtlich angefallener Rechtsanwaltskosten in Anspruch genommen. Außerdem hat er die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten begehrt. Das Berufungsgericht hat die Beklagte unter Klageabweisung im Übrigen verurteilt, an den Kläger 18.058,66 € nebst Prozesszinsen seit dem 19.02.2019, Zug um Zug gegen „Rückgabe“ und Übereignung des Fahrzeugs, zu zahlen.

Mit ihrer Revision hat die Beklagte weiterhin die vollständige Abweisung der Klage erreichen wollen. Das Rechtsmittel hatte keinen Erfolg.

**Aus den Gründen:** Die Revision ist unbegründet.

[8] I. Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner ... Entscheidung (OLG München, Urt. v. 30.11.2020 – [21 U 7307/19](#), juris = [BeckRS 2020, 33033](#)), soweit für das Revisionsverfahren von Interesse, im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

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

[10] Das Verhalten der Beklagten sei sittenwidrig gewesen. Sie habe auf der Grundlage einer strategischen Unternehmensentscheidung die Typgenehmigungsbehörde und die Kunden arglistig getäuscht. Als Fahrzeugherstellerin sei die Beklagte für alle Belange des Typgenehmigungsverfahrens verantwortlich und verpflichtet gewesen, den Motor eigenständig auf Gesetzmäßigkeit zu überprüfen. Sie habe gegenüber der Genehmigungsbehörde zumindest konkludent erklärt, dass das Fahrzeug die gesetzlichen Vorschriften einhalte und insbesondere über keine unzulässige Abschaltvorrichtung verfüge. Im Übrigen sei die vollständige Übertragung des Typgenehmigungsverfahrens auf die *Volkswagen AG* unzulässig und begründe ein Organisationsverschulden der Beklagten. Diese müsse sich das Wissen der *Volkswagen AG* von der unzulässigen Abschaltvorrichtung, von dem auszugehen sei, entsprechend § 166 I BGB zurechnen lassen, da die *Volkswagen AG* in ihrem Auftrag im Typgenehmigungsverfahren tätig geworden sei.

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

[12] Hinzu komme, dass das Spannungsverhältnis zwischen kostengünstiger Produktion und Begrenzung der Stickoxidemissionen zum Zeitpunkt der Entwicklung und des Einbaus des Motors allgemein bekannt gewesen sei und durch das grundsätzliche Verbot von Abschaltvorrichtungen noch an Bedeutung gewonnen habe. Die Beklagte stelle selbst Dieselmotoren nebst Steuerungstechnik her. Es sei nicht plausibel, dass sich keiner ihrer Verantwortlichen dafür interessiert habe, ob und wie die *Volkswagen AG* den Zielkonflikt beim Motor EA189 gelöst haben könnte. Ebenfalls unplausibel sei eine fehlende Kenntnis des Produkt-Strategie-Komitees von den Details des Motors. Der serienmäßige Einbau des Motors EA189 sei ab 2007 beschlossen worden; für jedes Fahrzeugmodell habe es einen weiteren gesonderten Beschluss gegeben. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die unstreitig beteiligten Vorstandsmitglieder sich dabei nicht darüber informiert hätten, wie es gelinge, die Stickoxidwerte einzuhalten. Die Beklagte trage nicht vor, welche Vorstandsmitglieder dem Komitee angehört hätten, ob diese zum damaligen Kenntnisstand befragt worden seien und was gegebenenfalls die Antwort gewesen sei. Die Beklagte habe insoweit ihrer sekundären Darlegungslast nicht genügt. Es sei davon auszugehen, dass eine Kenntnis von der Funktionsweise der Software bei der Beklagten vorhanden war. Die Beklagte habe nicht bestritten, dass die „Umschaltlogik“ eine Fortentwicklung einer bei der Beklagten entwickelten „Akustikfunktion“ sei.

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

[14] Es sei auch von einem Schädigungsvorsatz der handelnden Personen auszugehen. Vorstandsmitglieder oder Repräsentanten, die in eigener oder zurechenbarer Kenntnis von der Abschaltvorrichtung deren Einsatz in Motoren anordneten oder nicht unterbänden, seien sich der Schädigung der späteren Fahrzeugkäufer bewusst.

[15] Der Kläger könne Kaufpreiserstattung Zug um Zug gegen „Rückgabe“ und Übereignung des Fahrzeugs verlangen. Er müsse sich jedoch nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 11.911,34 € anrechnen lassen, da er das Fahrzeug, dessen geschätzte Gesamtleistungserwartung 300.000 km betrage, über eine Fahrstrecke von 108.303 km genutzt habe.

[16] II. Die Erwägungen des Berufungsgerichts halten der revisionsrechtlichen Nachprüfung im Ergebnis stand.

[17] 1. Auf der Grundlage der Feststellungen des Berufungsgerichts steht dem Kläger ein Schadensersatzanspruch aus sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß [§§ 826, 31 BGB](#) gegen die Beklagte in der zuerkannten Höhe zu.

[18] a) Das Berufungsgericht hat im Ergebnis rechtsfehlerfrei festgestellt, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter der Beklagten i. S. von [§ 31 BGB](#) die objektiven und subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen des [§ 826 BGB](#) verwirklicht hat. Die Beklagte handelte sittenwidrig, indem sie Fahrzeuge mit dem von der *Volkswagen AG* gelieferten Motor EA189, darunter das streitgegenständliche Fahrzeug, in den Verkehr brachte, obwohl nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wenigstens eine verantwortlich für sie handelnde Person wusste, dass der Motor mit einer auf arglistige Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamtes abzielenden Prüfstandserkennungssoftware ausgestattet war (vgl. [BGH, Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19, NJW 2021, 1669](#) Rn. 21).

[19] aa) Sittenwidrig i. S. von [§ 826 BGB](#) 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. 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. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus [§ 826 BGB](#) geltend macht. Ob ein Verhalten sittenwidrig i. S. des [§ 826 BGB](#) ist, ist dabei eine Rechtsfrage, die der uneingeschränkten Kontrolle des Revisionsgerichts unterliegt (st. Rspr., etwa [BGH, Urt. v. 16.09.2021 – VI ZR 192/20, WM 2021, 2056](#) Rn. 20; [Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19, NJW 2021, 1669](#) Rn. 17 f.; [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316](#) Rn. 14 f. m. Nachw.).

[20] bb) Ein Automobilhersteller handelt gegenüber dem Fahrzeugkäufer sittenwidrig, wenn er entsprechend seiner grundlegenden strategischen Entscheidung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzen, Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung in Verkehr bringt, deren Software bewusst und gewollt so programmiert ist, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten werden, und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielt. Ein solches Verhalten steht einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugerwerber in der Bewertung gleich ([BGH, Urt. v. 16.09.2021 – VII ZR 192/20, WM 2021, 2056](#) Rn. 21; [Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19, NJW 2021, 1669](#) Rn. 19; [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316](#) Rn. 16 ff.).

[21] Bereits die objektive Sittenwidrigkeit des Herstellens und des Inverkehrbringens von Kraftfahrzeugen mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Verhältnis zum Fahrzeugerwerber setzt voraus, dass dies in Kenntnis der Abschalteneinrichtung und im Bewusstsein ihrer – billigend in Kauf genommenen – Unrechtmäßigkeit geschieht ([BGH, Urt. v. 16.09.2021 – VII ZR 192/20, WM 2021, 2056](#) Rn. 22; [Beschl. v. 09.03.2021 – VI ZR 889/20, VersR 2021, 661](#) Rn. 28; [Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19, NJW 2021, 1669](#) Rn. 21; [Beschl. v. 19.01.2021 – VI ZR 433/19, VersR 2021, 388](#) Rn. 19).

[22] cc) Ein derartiges Vorstellungsbild hat das Berufungsgericht im Hinblick auf wenigstens eine Person, für deren Verhalten die Beklagte einzustehen hat, in revisionsrechtlich nicht zu beanstandender Weise festgestellt.

[23] (1) Von Rechtsfehlern beeinflusst sind allerdings die Erwägungen des Berufungsgerichts, mit denen es der Beklagten ein im Hause der *Volkswagen AG* – der Konzernmutter der Beklagten – vorhandenes Wissen zugerechnet hat.

[24] (a) Im Ansatz fehlerhaft ist die Auffassung des Berufungsgerichts, das sittenwidrige Verhalten eines verfassungsmäßig berufenen Vertreters der Beklagten könne mittels einer Zurechnung fremden Wissens entsprechend [§ 166 BGB](#) begründet werden. Nach der Rechtsprechung des BGH setzt die Haftung einer juristischen Person aus [§ 826 BGB](#) i. V. mit [§ 31 BGB](#) voraus, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter i. S. des [§ 31 BGB](#) den objektiven und subjektiven Tatbestand des [§ 826 BGB](#) persönlich verwirklicht hat. Über eine Wissenszusammenrechnung führt kein Weg zu dem für das Merkmal der Sittenwidrigkeit i. S. 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 selbstständiger (Konzern-)Gesellschaften hinaus begründen (vgl. [BGH, Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19](#), [NJW 2021, 1669](#) Rn. 23; Urt. v. 28.06.2016 – [VI ZR 536/15](#), [NJW 2017, 250](#) Rn. 13, 22 f., 27 m. w. Nachw.).

[25] (b) Eine Verhaltens- und Wissenszurechnung ist entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts auch nicht unter dem Aspekt einer unzulässigen Organisation des Typgenehmigungsverfahrens zu bejahen.

[26] Nach der Lehre vom körperschaftlichen Organisationsmangel und der sogenannten Fiktionshaftung ist eine juristische Person verpflichtet, ihre Tätigkeit so zu organisieren, dass für die Wahrnehmung bestimmter wichtiger Aufgaben ein verfassungsmäßig berufener Vertreter i. S. des [§ 31 BGB](#) zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Entspricht die Organisation nicht diesen Anforderungen, muss sie sich – ohne Entlastungsmöglichkeit – so behandeln lassen, als wäre die tatsächlich mit der Aufgabe betraute Person ein verfassungsmäßig berufener Vertreter (vgl. [BGH, Urt. v. 30.01.1996 – VI ZR 408/94](#), [BB 1996, 926](#) = juris Rn. 10; Urt. v. 08.07.1980 – [VI ZR 158/78](#), [NJW 1980, 2810](#) = juris Rn. 63; [BeckOGK/Offenloch](#), Stand: 01.07.2021, [§ 31 BGB](#) Rn. 121 ff.; [BeckOK-BGB/Schöpflin](#), Stand: 01.08.2021, [§ 31](#) Rn. 14; jeweils m. w. Nachw.; ablehnend [MünchKomm-BGB/Leuschner](#), 9. Aufl., [§ 31](#) Rn. 33 m. w. Nachw.).

[27] Soweit das Berufungsgericht der Beklagten vorwirft, die Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens unzulässigerweise auf die *Volkswagen AG* übertragen zu haben, begründet dies keine „Fiktionshaftung“ der Beklagten. Es ist bereits nicht erkennbar, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter der Beklagten das Typgenehmigungsverfahren aus haftungsrechtlichen Gründen persönlich hätte durchführen müssen, wie die Revision zu Recht beanstandet. Insbesondere ist keine besondere Schadensträchtigkeit der Tätigkeit ersichtlich (vgl. dazu BGH, Urt. v. 08.07.1980 – [VI ZR 158/78](#), [NJW 1980, 2810](#) = juris Rn. 63). Zudem begründete der vom Berufungsgericht angenommene körperschaftliche Organisationsmangel schon deswegen keine Grundlage für eine Zurechnung des Wissens der mit der Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens von der *Volkswagen AG* betrauten Personen, weil eine Kenntnis speziell dieser Personen von der „Umschaltlogik“ nicht festgestellt ist.

[28] Eine Haftung der Beklagten gemäß [§§ 826, 831 I 1 BGB](#) scheidet im hier fraglichen Zusammenhang schon daran, dass weder die *Volkswagen AG* noch die dort konkret mit der Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens befassten Personen als Verrichtungsgehilfen der Beklagten anzusehen sind. Es fehlt insoweit ersichtlich an der notwendigen Abhängigkeit und Weisungsgebundenheit (vgl. nur [BGH, Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19](#), [NJW 2021, 1669](#) Rn. 34 m. w. Nachw.).

[29] (2) Rechtlich nicht tragfähig ist auch die Erwägung des Berufungsgerichts, die Beklagte sei verpflichtet und in der Lage gewesen, den Motor EA189 eigenständig auf Gesetzesverstöße zu überprüfen und zu diesem Zweck Auskünfte der *Volkswagen AG* einzuholen. Etwaige Versäumnisse der Beklagten in dieser Hinsicht könnten, wie die Revision zu Recht rügt, grundsätzlich nicht den für eine Haftung aus [§ 826 BGB](#) erforderlichen Vorsatz, sondern lediglich einen Fahrlässigkeitsvorwurf begründen.

[30] (3) Das Berufungsgericht hat jedoch unabhängig von den genannten Erwägungen und selbstständig tragend die freie tatrichterliche Überzeugung gemäß [§ 286 I 1 ZPO](#) gewonnen, dass wenigstens ein an der Entscheidung über den Einsatz des Motors EA189 in Fahrzeugen der Beklagten beteiligter Repräsentant der Beklagten i. S. des [§ 31 BGB](#) von der – evident unzulässigen ([BGH, Beschl. v. 19.01.2021 – VI ZR 433/19](#), [VersR 2021, 388](#) Rn. 17) – „Umschaltlogik“ gewusst habe. An diese Feststellung ist das Revisionsgericht in Ermangelung eines zulässigen und begründeten Revisionsangriffs gemäß [§ 559 II ZPO](#) gebunden.

[31] (a) Das Berufungsgericht hat aus verschiedenen Umständen – der besonderen Bedeutung des Motors als „Kernstück des Fahrzeugs“, der Haftungsrelevanz des serienmäßigen Einsatzes des Motors EA189, der eigenen Befassung der Beklagten mit der Entwicklung und Herstellung von Dieselmotoren nebst Steuerungstechnik sowie der Schwierigkeit und besonderen Bedeutung der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Verbots von Abschaltvorrichtungen – den Schluss gezogen, dass „mindestens ein handelnder Repräsentant an der Entscheidung über die Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung beteiligt“ gewesen sei.

[32] (b) Gemäß [§ 286 I 1 ZPO](#) ist es grundsätzlich Sache des Tatrichters, unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten ist. Das Revisionsgericht kann insoweit nur prüfen, ob sich der Tatrichter mit dem Prozessstoff umfassend und widerspruchsfrei auseinandergesetzt hat, die Würdigung also vollständig und rechtlich möglich ist und nicht gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstößt (vgl. BGH, Urt. v. 06.06.2019 – [I ZR 206/17](#), [GRUR 2019, 1071](#) Rn. 46; Urt. v. 30.09.2014 – [VI ZR 443/13](#), [NJW 2015, 74](#) Rn. 11; Urt. v. 14.05.2014 – [VII ZR 334/12](#), [ZIP 2014, 1287](#) Rn. 16; jeweils m. w. Nachw.).

[33] (c) Einen Rechtsfehler in diesem Sinne zeigt die Revision nicht auf.

[34] (aa) Zu Unrecht rügt die Revision, dass die oben zitierte Feststellung des Berufungsgerichts, ein Repräsentant der Beklagten sei „an der Entscheidung über die Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung beteiligt“ gewesen, dem Umstand widerspreche, dass die Entwicklung des Motors EA189 nebst Software unstreitig ohne Beteiligung eines Mitarbeiters der Beklagten erfolgt sei. Der vermeintliche Widerspruch besteht nicht, da sich die Feststellung des Berufungsgerichts nicht auf die ursprüngliche Entwicklung der „Umschaltlogik“ bezieht, sondern auf deren Einsatz in Fahrzeugen der Beklagten. Dieser Feststellungsgehalt folgt eindeutig aus den übrigen Ausführungen des Berufungsgerichts, etwa der Erwägung, ein Einbau des Motors EA189 durch die Beklagte ohne eigene Kenntnis seiner wesentlichen Merkmale erscheine ausgeschlossen.

[35] (bb) Mit ihrem weiteren Einwand, bei der Entscheidung der Beklagten über den Einsatz des Motors seien zwar dessen „Eigenschaften und (Leistungs-)Merkmale“ von Bedeutung gewesen, nicht aber die Frage, mit welchen technischen Maßnahmen die Emissionsgrenzwerte eingehalten wurden, setzt die Revision lediglich ihre eigene Würdigung an die Stelle der tatrichterlichen Würdigung durch das Berufungsgericht. Gleiches gilt für den Einwand, das Berufungsgericht habe haltlose Spekulationen darüber angestellt, für welche technischen Fragen sich die in einem Automobilkonzern über die Verwendung eines Motors entscheidenden Personen interessierten. Insoweit bestehen entgegen der Auffassung der Revision insbesondere keine Bedenken unter dem Gesichtspunkt einer zu Unrecht angemaßten Sachkunde (vgl. etwa BGH, Urt. v. 29.01.2019 – [VI ZR 113/17](#), [BGHZ 221, 43](#) Rn. 32 m. w. Nachw.). Denn das Berufungsgericht hat lediglich allgemeine Überlegungen angestellt, die kein besonderes Fachwissen voraussetzen.

[36] (cc) Der Einwand der Revision, es könne nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die *Volkswagen AG* die „Umschaltlogik“ auf Nachfrage der Beklagten offengelegt hätte, ist unerheblich. Denn das Berufungsgericht hat, wie dargelegt, die Überzeugung gewonnen, dass mindestens ein Repräsentant der Beklagten tatsächlich Kenntnis besaß.

[37] (dd) Verfahrensfehlerfrei hat das Berufungsgericht die Feststellung getroffen, dass das Spannungsverhältnis zwischen kostengünstiger Produktion und Begrenzung der Stickoxidemissionen seinerzeit allgemein bekannt gewesen sei. Die Revision rügt insoweit zu Unrecht, das Berufungsgericht habe sich auf eine vermeintliche Offenkundigkeit i. S. von [§ 291 ZPO](#) gestützt, ohne offenzulegen, woraus sich diese ergebe.

[38] Zwar ist der Tatrichter grundsätzlich gehalten, eine angenommene Offenkundigkeit i. S. von [§ 291 ZPO](#) zu begründen, damit das Revisionsgericht überprüfen kann, ob die Annahme auf zutreffenden rechtlichen Anschauungen beruht (vgl. [BGH, Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19](#), [NJW 2021, 1669](#) Rn. 31 m. w. Nachw.). Im Streitfall war eine solche Begründung indes entbehrlich, denn es liegt auf der Hand, dass die Einhaltung der für den Motor EA189 relevanten Stickoxidgrenzwerte unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Verbots von Abschaltvorrichtungen eine Herausforderung darstellte, die jedem Kraftfahrzeughersteller, der sich – wie die Beklagte – mit der Entwicklung von Dieselmotoren befasste, bekannt war. Letztlich stellt die Revision dies selbst nicht in Abrede, denn sie wendet sich nicht ausdrücklich gegen die weitere Feststellung des Berufungsgerichts, dass die Einhaltung der Grenzwerte unter Kraftfahrzeugherstellern zur fraglichen Zeit sogar ein „Hauptthema“ gewesen sei.

[39] (ee) Auf die Tragfähigkeit der von der Revision beanstandeten Erwägung des Berufungsgerichts, eine Kenntnis der Beklagten von der „Umschaltlogik“ ergebe sich zudem daraus, dass es sich um eine Fortentwicklung einer bei der Beklagten entwickelten „Akustikfunktion“ handle, kommt es nicht an. Denn die oben dargelegte, auf allgemeinen Überlegungen beruhende Überzeugungsbildung des Berufungsgerichts ist davon unabhängig.

[40] (ff) Unbegründet ist schließlich auch die Rüge der Revision, bei der in den Jahren 2005/2006 getroffenen Entscheidung des Produkt-Strategie-Komitees der Beklagten, den Motor EA189 einzusetzen, könne denklögisches noch keine Kenntnis von der „Umschaltlogik“ bestanden haben, da die *Volkswagen AG* nach dem Vortrag des Klägers erst 2007/2008 über die Fortentwicklung einer „früheren Umschaltlogik“ entschieden habe. Die Erwägungen des Berufungsgerichts betreffen nicht nur die 2005/2006 getroffene Grundentscheidung des Produkt-Strategie-Komitees, sondern die fortgesetzte Verwendung des Motors EA189, insbesondere die gesonderten, auf den jeweiligen Fahrzeugtyp bezogenen Verwendungsentscheidungen des Komitees.

[41] (4) Ob die vom Berufungsgericht festgestellten Anhaltspunkte für eine Kenntnis der Beklagten von der „Umschaltlogik“ eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten begründen (vgl. [BGH, Urt. v. 16.09.2021 – VII ZR 192/20](#), [WM 2021, 2056](#) Rn. 24 ff.; [Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19](#), [NJW 2021, 1669](#) Rn. 28 ff.) und ob die Beklagte dieser Darlegungslast gegebenenfalls genügt hat, kann dahinstehen. Denn das Berufungsgericht hat sich, wie dargelegt, nicht allein wegen der Annahme eines unzureichenden Bestreitens der Beklagten (§ 138 III ZPO), sondern unabhängig davon aufgrund einer freien, das Revisionsgericht bindenden Überzeugungsbildung gemäß § 286 I 1 ZPO die tatrichterliche Überzeugung von der Kenntnis der Beklagten verschafft.

[42] b) Rechtsfehlerfrei und von der Revision unbeanstandet ist das Berufungsgericht weiter zu dem Ergebnis gelangt, dass dem Kläger durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten ein – vom späteren Softwareupdate unberührt gebliebener – Schaden in Gestalt einer ungewollten Verbindlichkeit entstanden sei, da das Fahrzeug aufgrund der „Umschaltlogik“ von einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung bedroht gewesen sei und der Kläger das Fahrzeug in Kenntnis der Sachlage nicht erworben hätte (vgl. [BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19](#), [NJW 2020, 2806](#) Rn. 16, [NJW 2020, 2806](#); [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) Rn. 44 ff.).

[43] c) Ebenfalls ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht einen Schädigungsvorsatz des oder der verantwortlich handelnden, von der „Umschaltlogik“ wissenden Repräsentanten der Beklagten festgestellt. Die Annahme eines auf den ungewollten Vertragsschluss bezogenen Schädigungsvorsatzes entspricht der Lebenserfahrung (vgl. [BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19](#), [NJW 2020, 2806](#) Rn. 18; [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) Rn. 60 ff.).

[44] d) Hinsichtlich der Höhe des Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs zu erfüllenden Schadensersatzanspruchs des Klägers rügt die Revision keine Rechtsfehler, solche sind auch nicht ersichtlich.

[45] 2. Der vom Berufungsgericht zuerkannte Zinsanspruch des Klägers in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 18.058,66 € seit dem 19.02.2019 folgt aus [§§ 291, 288 I 2 BGB](#).

#### **Probleme beim Autokauf?**

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf <https://autokaufrecht.info/sofortberatung/> oder rufen Sie mich unverbindlich an

**(0 23 27) 8 32 59-99.**