

**Titel:**

**Keine Haftung von Audi für den entwickelten, hergestellten und gelieferten 3,0-Liter-Motor (hier: Porsche Cayenne Diesel)**

**Normenketten:**

BGB § 31, § 199 Abs. 1, § 823 Abs. 2, § 826, § 852 S. 1

Fahrzeugemissionen-VO Art. 5

ZPO § 148 Abs. 1

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

**Leitsätze:**

1. Zu - jeweils verneinten - (Schadensersatz-)Ansprüchen von Käufern eines Porsche-Fahrzeugs, in das ein von Audi entwickelter Diesel-Motor eingebaut ist, vgl. auch BGH BeckRS 2021, 37683; OLG Düsseldorf BeckRS 2020, 40872; OLG Köln BeckRS 2021, 15099; BeckRS 2020, 25732; BeckRS 2020, 40871; OLG Karlsruhe BeckRS 2020, 37836; BeckRS 2021, 36362; OLG München BeckRS 2020, 41015; BeckRS 2020, 44392; BeckRS 2021, 7739; BeckRS 2023, 17851; OLG Saarbrücken BeckRS 2021, 43028; OLG Hamm BeckRS 2020, 45663; BeckRS 2020, 40869; OLG Stuttgart BeckRS 2021, 33367; OLG Frankfurt am Main BeckRS 2020, 47639 sowie BeckRS 2021, 22882 mit weiteren Nachweisen in Leitsatz 1. (redaktioneller Leitsatz)

2. Selbst wenn ein Käufer eines Porsche-Diesel-Fahrzeuges im Jahr 2017 kein Anschreiben der Audi AG zur Betroffenheit seines Fahrzeugs vom Diesel-Abgasskandal erhalten haben sollte, begründete dies kein zeitlich unbegrenztes berechtigtes Vertrauen darauf, dass sein Fahrzeug nicht betroffen sei; angesichts der Länge des seit Bekanntwerden des Dieselskandals verstrichenen Zeitraums bestand für ihn vielmehr spätestens bis Ende 2017 Anlass, diese Betroffenheit selbst zu recherchieren, um sich nicht dem Vorwurf grob fahrlässiger Unkenntnis auszusetzen. (Rn. 39) (redaktioneller Leitsatz)

3. In der Konstellation des Erwerbs eines von einer Schwestergesellschaft der Motorherstellerin hergestellten und in den Verkehr gebrachten Fahrzeugs, das mit einem mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Motor ausgestattet ist, scheidet ein Anspruch des Geschädigten nach § 852 S. 1 BGB gegen die Motorherstellerin regelmäßig auch dann aus, wenn der Geschädigte das Fahrzeug als Neuwagen erworben hat. (Rn. 50) (redaktioneller Leitsatz)

**Schlagworte:**

Diesel-Abgasskandal, Porsche, Audi, 3,0 l V6 Dieselmotor, sittenwidrig, unzulässige Abschaltvorrichtung, Verjährung, grob fahrlässige Unkenntnis, Motorhersteller, Restschadensersatzanspruch

**Rechtsmittelinstanz:**

OLG München, Hinweisbeschluss vom 14.07.2023 – 19 U 7313/22 e

**Tenor**

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist für die Beklagte – hinsichtlich der Kosten – gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert wird bis 06.07.2022 auf 70.466,07 €, vom 07.07.2022 bis 12.10.2022 auf 68.652,92 €, vom 13.10.2022 bis 20.10.2022 auf 17.842,53 € und ab dem 21.10.2022 auf 15.842,53 € festgesetzt.

**Tatbestand**

1

Die Parteien streiten nach einem Autokauf um Ansprüche der Klagepartei als Käuferin gegen die Beklagte als Herstellerin des Motors des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

**2**

Am 05.08.2014 erwarb die Klägerin bei dem ... einen neuen PKW ... Diesel (Fahrzeugidentifikationsnummer ...) mit einem Kilometerstand von 0 Km zum Kaufpreis von 79.212,65 €.

**3**

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist ein Dieselmotor des Typs ... mit der Schadstoffklasse Euro 6 eingebaut.

**4**

Die Beklagte ist die Herstellerin des im streitgegenständlichen Fahrzeug arbeitenden Dieselmotors, welchen sie auch entwickelte. Der PKW verfügt über einen SCR-Katalysator, in dem mittels AdBlue-Einspritzung NOx-Emissionen verringert werden.

**5**

Das Kraftfahrtbundesamt (im Folgenden: KBA) ordnete der Beklagten gegenüber den Rückruf der mit diesem Motor versehenen Fahrzeuge an, da es sich bei der zur Motorsteuerung verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele. Der Rückrufbescheid betraf auch das streitgegenständliche Fahrzeug.

**6**

Das KBA die Beklagte und die ... veröffentlichten in den Jahren 2017 und 2018 mehrfach Pressemitteilungen zu den erlassenen Rückrufen für verschiedene Fahrzeugmodelle mit ...-Motor insbesondere veröffentlichte die ... am 28.07.2017 und am 27.10.2017 Pressemitteilungen, die konkret den Rückruf des ... (EU6) zum Gegenstand hatten.

**7**

Darüber hinaus setzte die ... die Jeweiligen Fahrzeughalter des Typs ... (EU6) im September 2017 durch ein Schreiben davon in Kenntnis, dass Unregelmäßigkeiten im Bereich der Motorsteuerungssoftware festgestellt wurden. Darin wurden diese darauf hingewiesen, dass das KBA einen Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps erlassen hatte und die ... sich in der Abstimmung eines Software-Updates mit den Behörden befindet. Im Dezember 2017 versandte die ... ein weiteres Schreiben, mit welchem die Fahrzeughalter sowohl von dem emissionsbedingten Rückruf als auch von dem Umstand in Kenntnis gesetzt wurden, dass für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp ein Software-Update zur Verfügung steht.

**8**

Ein von der Beklagten zur Verfügung gestelltes und vom KBA freigegebenes Software-Update wurde zwischenzeitlich auf das klägerische Fahrzeug aufgespielt.

**9**

Der Kilometerstand des klägerischen Fahrzeugs betrug zum Zeitpunkt der Einreichung der Klageschrift bei Gericht am 11.02.2022 79.212,65 km.

**10**

Die Klagepartei trägt vor, im streitgegenständlichen Fahrzeug käme eine Software zum Einsatz, die die AdBlue-Einspritzung jenseits des Prüfstands mit der Folge reduziere, dass mehr NOx emittiert würden und das Auto die Abgasnormen nicht mehr einhalte. Daneben verfüge das Fahrzeug über ein sog. Thermofenster, mithin einer unzulässigen Abschaltvorrichtung. Daneben käme eine illegale „Aufwärmstrategie“/„Aufheizstrategie“ zum Einsatz. Diese sei durch die logische Verknüpfung verschiedener Parameter so programmiert, dass die schadstoffmindernde Funktion nur im NEFZ-Prüfzyklus anspringe, im normalen Fahrbetrieb hingegen nicht.

**11**

Das Fahrzeug erfülle daher die gesetzlichen Vorgaben nicht, was aber durch technische Manipulation vorgetäuscht worden sei. Auch das Software-Update beseitige den Schaden nicht.

**12**

Die Beklagte habe allein aus Habgier den Vertrauensverlust in den Fahrzeugmarkt billigend in Kauf genommen. Es gehöre zur strategischen Ausrichtung der Beklagten, dass auch auf betrügerische Mittel zurückgegriffen werden sollte, um das hemmungslos Stillen der Habgier zu gewährleisten. Insbesondere habe die Beklagte bzw. ihr Vorstand es zumindest billigend in Kauf genommen, dass ihren Kunden über das

Vertriebsnetz von Vertragshändlern und über Tochterunternehmen nicht gesetzeskonforme bzw. mangelhafte Fahrzeuge verkauft und auf diese Weise ihren Kunden ein wirtschaftlicher Schaden zugefügt wurde.

### 13

Hätte die Klagepartei gewusst, dass das Fahrzeug die Werte tatsächlich nicht einhalte und deshalb eine Betriebsuntersagung drohe, so hätte sie dieses nicht gekauft.

### 14

Die Klagepartei ist der Ansicht, die Beklagte sei ihr gegenüber zum Schadensersatz aus §§ 826, 31 BGB verpflichtet. Die Beklagte habe das streitgegenständliche Fahrzeug unter Verschweigen einer gesetzeswidrigen Software-Programmierung zum Zwecke des Weiterverkaufs in den Verkehr gebracht. Der Schaden der Klagepartei bestehe darin, dass die Klagepartei in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Software den streitgegenständlichen Pkw erworben und damit einen für sie wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen habe. Ob dieser Anspruch verjährt sei, könne dahinstehen, da die Klagepartei jedenfalls einen durchsetzbaren Anspruch aus § 852 Satz 1 BGB habe.

### 15

Zunächst hat die Klägerin Schadensersatz in Höhe von 68.466,07 € (bzw. 66.652,92 €) Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs sowie Feststellung, dass die Beklagte sich diesbezüglich im Annahmeverzug befindet und der Antrag zu 1) aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt, beantragt. Nach zweimaliger Klageumstellung und teilweiser Klagerücknahme macht die Klägerin nur noch den sog. Kleinen Schadensersatz sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren geltend.

### 16

Die Klagepartei beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke ... mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ..., dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jedoch mindestens EUR 15.842,53 betragen muss, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 20. Januar 2022 zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 3.536,68 freizustellen.

### 17

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

### 18

Die Beklagte erhebt die Einrede der Verjährung.

### 19

Die Beklagte trägt vor, die Motorsteuerungsgerätesoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs verfüge nicht über im Motor ... enthaltene Umschaltlogik. Die Beklagte stelle zwar nicht in Abrede, dass das Fahrzeug von einem verpflichtenden Rückruf wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung betroffen ist. Unzutreffend sei hingegen, dass das KBA das Vorliegen von vier oder mehr unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt habe. Die Kausalität einer etwaigen Täuschung der für den Kaufvertragsschluss bestünde zudem nicht. Der Sachvortrag der Klagepartei gehe auch nicht über pauschale, unsubstantiierte Behauptungen hinaus.

### 20

Das Gericht hat mündlich zur Sache verhandelt. Auf das Protokoll vom 20.10.2022 (Bl. 227/228 d.A.) wird Bezug genommen.

### 21

In der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2022 hat die Klagepartei die Aussetzung des Verfahrens bis zur Entscheidung des EuGH in dem Verfahren C-100/21 beantragt.

**22**

Zu Ergänzung des Tatbestands wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

## **Entscheidungsgründe**

**23**

Die zulässige Klage ist unbegründet.

I.

**24**

Das Verfahren ist nicht gem. § 148 Abs. 1 ZPO auszusetzen, weil eine zu erwartende Entscheidung des EuGH in dem Verfahren C-100/21 für den hiesigen Rechtsstreit nicht vorgreiflich ist.

**25**

Soweit dem BGH (von einem anderen Gericht) die Frage vorgelegt worden ist, ob der Kraftfahrzeugrahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eine drittsschützende Wirkung zukomme und daher ein Verstoß dagegen eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB zu begründen vermöge, ist diese Frage für den hiesigen Rechtsstreit nicht entscheidungserheblich, weil die Haftung hier aufgrund der konkreten prozessualen Situation ohnehin aufgrund der beklagten Seite wirksam erhobenen Verjährungseinrede ausgeschlossen werden kann (dazu unter III.)

II.

**26**

Zwar hat die Beklagte in die teilweise Klagerücknahme der Klagepartei in der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2022 ausdrücklich nicht eingewilligt. Dies ist jedoch unbeachtlich, da sich die Klagerücknahme insoweit nach § 269 Abs. 1 ZPO richtet, mithin ohne Einwilligung der beklagten Partei wirksam war, weil die Beklagte zum Zeitpunkt der Rücknahme noch nicht zur Hauptsache mündlich verhandelt hatte (vgl. Seiler, in: Thomas/Putzo, ZPO, 43. Auflage 2022, § 269 Rz. 9).

**27**

Im Übrigen waren die Klageänderungen der Klagepartei zulässig.

III.

**28**

Der Klägerin steht unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch auf Schadenersatz bzw. Nutzungsersatz gegen die Beklagte zu.

**29**

1. Dabei kann dahinstehen, ob der Anspruch auf Schadenersatz – insbesondere aus §§ 826, 31 BGB – dem Grunde nach besteht, denn jedenfalls steht die von der Beklagten erhobene Verjährungseinrede den geltend gemachten Ansprüchen entgegen.

**30**

1.1 Gemäß § 195 BGB beträgt die regelmäßige Verjährungsfrist für den Schadenersatzanspruch nach §§ 826, 31 BGB drei Jahre. Sie beginnt gemäß § 199 Abs. 1 BGB mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist (§ 199 Abs. 1 Nr. 1 BGB) und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste (§ 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB).

**31**

Darauf, ob die Klägerin bereits im Jahr 2017 positive Kenntnis von der Betroffenheit ihres Fahrzeugs hatte, kommt es nicht entscheidungserheblich an. Denn jedenfalls hat die Klägerin die für den Verjährungsbeginn erforderliche Kenntnis ohne grobe Fahrlässigkeit im Sinne von § 199 Abs. 1 Nr. 2 Fall 2 BGB bereits im Jahr 2017 oder spätestens 2018 erlangt. Ausgehend hiervon ist die Klageforderung verjährt.

**32**

1.1.1 Wie der BGH bereits wiederholt entschieden hat, genügt es in Fällen der vorliegenden Art für den Beginn der Verjährung gemäß § 199 Abs. 1 BGB, dass der geschädigte Fahrzeugkäufer Kenntnis vom

sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen, von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs und von der Relevanz dieser Betroffenheit für seine Kaufentscheidung hat, wobei letztere Kenntnis nicht gesondert festgestellt werden muss, sondern naturgemäß beim Geschädigten vorhanden ist (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 12; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 17 m.w.N.).

### **33**

1.1.2 Dass die Klägerin – spätestens im Jahr 2018 – allgemeine Kenntnis vom sogenannten Dieselskandal hatte, steht nach der Überzeugung des Gerichts fest. Die Klägerin ist trotz Anordnung des persönlichen Erscheinens in der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2022 nicht erschienen bzw. hat sich nicht per Video zugeschaltet. Vielmehr hat sie über ihren Prozessbevollmächtigten ausrichten lassen, sie habe erst aufgrund einer Anzeige ihres Hauptbevollmächtigten, der Kanzlei ..., im Jahr 2021 von der Betroffenheit ihres Fahrzeugs vom Dieselskandal erfahren. Sie beziehe keine Zeitung, im Fernsehen habe sie zuvor lediglich von einem Abgassskandal in Bezug auf die Marke ... Kenntnis erlangt. Auch als sie das Software-Update habe aufspielen lassen, habe sie keine Rückschlüsse auf den Dieselskandal gezogen, sondern sei von einem routinemäßigen Werkstattbesuch ausgegangen. Auf Nachfrage des Gerichts, inwiefern sich die Klägerin Gedanken gemacht habe nach Erhalt der Informationsschreiben der ... bzw. der ... im Jahr 2017, vermochte der Klägervertreter keine Antwort zu geben. Er habe darüber mit der Klägerin nicht gesprochen.

### **34**

1.1.3 Nach alledem geht das Gericht von einer – gemäß § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB der positiven Kenntnis gleichstehenden – grob fahrlässigen Unkenntnis der Klägerin von der konkreten Betroffenheit ihres Fahrzeugs im Jahr 2017 aus.

### **35**

1.1.3.1 Grobe Fahrlässigkeit setzt einen objektiv schweren und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Grob fahrlässige Unkenntnis im Sinne des § 199 Abs. 1 Nr. 2 Fall 2 BGB liegt dann vor, wenn dem Gläubiger die Kenntnis fehlt, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt und auch ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder dasjenige nicht beachtet hat, was jedem hätte einleuchten müssen. Ihm muss persönlich ein schwerer Obliegenheitsverstoß in seiner eigenen Angelegenheit der Anspruchsverfolgung vorgeworfen werden können (BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 16; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 23 m.w.N.).

### **36**

Dabei bezieht sich die grob fahrlässige Unkenntnis ebenso wie die Kenntnis auf Tatsachen, auf alle Merkmale der Anspruchsgrundlage und bei der Verschuldenshaftung auf das Vertretenmüssen des Schuldners. Dagegen ist grundsätzlich nicht vorausgesetzt, dass der Gläubiger hieraus die zutreffenden rechtlichen Schlüsse zieht. Ausreichend ist, wenn dem Gläubiger aufgrund der ihm grob fahrlässig unbekannt gebliebenen Tatsachen hätte zugemutet werden können, zur Durchsetzung seiner Ansprüche gegen eine bestimmte Person aussichtsreich, wenn auch nicht risikolos Klage – sei es auch nur in Form einer Feststellungsklage – zu erheben (BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 17; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 24 m.w.N.).

### **37**

Den Geschädigten trifft dabei im Allgemeinen weder eine Informationspflicht noch besteht für ihn eine generelle Obliegenheit, im Interesse des Schädigers an einem möglichst frühzeitigen Beginn der Verjährungsfrist Initiative zur Klärung von Schadenshergang oder Person des Schädigers zu entfalten. Inwieweit der Gläubiger zur Vermeidung der groben Fahrlässigkeit zu einer aktiven Ermittlung gehalten ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Das Unterlassen einer solchen Ermittlung ist nur dann als grob fahrlässig einzustufen, wenn weitere Umstände hinzutreten, die das Unterlassen aus der Sicht eines verständigen und auf seine Interessen bedachten Gläubigers als unverständlich erscheinen lassen. Für den Gläubiger müssen konkrete Anhaltspunkte für das Bestehen eines Anspruchs ersichtlich sein, so dass er aus verständiger Sicht gehalten ist, die Voraussetzungen des Anspruchs aufzuklären, soweit sie ihm nicht ohnehin bekannt sind (BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 18; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 25 m.w.N.).

### **38**

1.1.3.2 Nach diesen Grundsätzen ist von einer grob fahrlässigen Unkenntnis der Klägerin von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners im Sinne von § 199 Abs. 1 Nr. 2 Fall 2

BGB jedenfalls bis Ende 2017 auszugehen. Ausgehend von ihrer allgemeinen Kenntnis vom sogenannten Dieselskandal hatte sie spätestens bis Ende 2017 Veranlassung, die Betroffenheit ihres eigenen Fahrzeugs zu ermitteln. So wurde über die Betroffenheit anderer Konzernmarken wie ... und ... vom sogenannten Dieselskandal von Anfang an berichtet. Jedenfalls im Jahr 2017 bestand ohne Weiteres die Möglichkeit, telefonisch, schriftlich per Brief oder E-Mail beim ...-Kundenservice, die tatsächliche Betroffenheit eines Fahrzeugs leicht in Erfahrung zu bringen. Daneben bestand die Möglichkeit, sich in direktem (schriftlichem oder telefonischem) Kontakt mit der Beklagten zu informieren, ob in einem konkreten Pkw die Software verbaut ist. Weitergehender Feststellungen – etwa zu der Frage, ob die Klägerin von der Möglichkeit, auf der Internetplattform die Betroffenheit ihres Fahrzeugs vom sogenannten Dieselskandal festzustellen, in den Jahren 2017 und 2018 Kenntnis hatte – bedurfte es nicht. Sie wäre bei den gebotenen Nachforschungen ohne Weiteres auf die Internetseite gestoßen. Darüber hinaus hätte sie sich ohne Weiteres telefonisch oder schriftlich mit der Beklagten oder der ... in Verbindung setzen können. Sie hätte sich dadurch Gewissheit über die Betroffenheit ihres Fahrzeugs durch Inanspruchnahme öffentlich verfügbarer Informationsquellen verschaffen können. Die Klägerin hat damit auf der Hand liegende Erkenntnismöglichkeiten, die weder besondere Kosten noch nennenswerte Mühe verursacht hätten, nicht ausgenutzt (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 19; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 31 m.w.N.).

### 39

Selbst wenn die Klägerin nach einer allgemeinen Ankündigung der Beklagten, die Kunden zu informieren, kein Anschreiben im Jahr 2017 bekommen haben sollte, begründete dies kein zeitlich unbegrenztes berechtigtes Vertrauen der Klägerin darauf, dass ihr Fahrzeug nicht betroffen sei. Angesichts der Länge des seit Bekanntwerden des sogenannten Dieselskandals verstrichenen Zeitraums bestand für die Klägerin spätestens bis Ende 2017 Anlass, diese Betroffenheit selbst zu recherchieren (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 20; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 32 m.w.N.). Dies nicht getan zu haben, war grob fahrlässig.

### 40

Vor dem Hintergrund der veröffentlichten Pressemitteilungen und Informationsschreiben an die Fahrzeughalter des hier streitgegenständlichen Fahrzeugtyps vermag auch der Einwand der Klägerin nicht durchzudringen, wonach es in Bezug auf hochmotorisierte und hochpreisige ...-Fahrzeuge keine Presse- oder Ad-Hoc-Mitteilung gegeben habe, die – wie angeblich jene zum ... – geeignet gewesen wäre, das Kundenvertrauen zu erschüttern.

### 41

1.2 Der Klägerin, die Kenntnis vom sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen hatte und der hinsichtlich der konkreten Betroffenheit ihres Fahrzeugs grob fahrlässige Unkenntnis anzulasten ist, war es im Jahr 2017, spätestens 2018, auch zumutbar, Klage zu erheben und ihren Anspruch gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 BGB gerichtlich geltend zu machen (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 21; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 33 ff.).

### 42

1.2.1 Die Zumutbarkeit der Klageerhebung als übergreifender Voraussetzung für den Verjährungsbeginn ist gegeben, wenn die Klage bei verständiger Würdigung hinreichende Erfolgsaussichten hat; es ist nicht erforderlich, dass die Rechtsverfolgung risikolos möglich ist. Die Frage, wann eine unsichere und zweifelhafte Rechtslage vorliegt, die zur Unzumutbarkeit der Klageerhebung führt, unterliegt der uneingeschränkten Beurteilung durch das Revisionsgericht (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 22; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 34; BGH v. 17.12.2020 – VI ZR 739/20 Rz. 11, 16).

### 43

1.2.2 Die Rechtslage für die Haftung wegen manipulierter Dieselfahrzeuge war auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen in den Jahren 2017 und 2018 nicht mehr in einem die Unzumutbarkeit der Klageerhebung begründenden Maße zweifelhaft. Namentlich bedurfte es keiner näheren Kenntnis darüber, welche im Sinne des § 31 BGB maßgeblichen Personen im Einzelnen für den Abgasskandal verantwortlich sind (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 – VII ZR 679/21 Rn. 35, juris; Urteil vom 17. Dezember 2020 – VI ZR 739/20 Rn. 23, NJW 2021, 918). Auch darauf, ob die Klägerin bereits im Jahr 2016 aus den ihr bekannten sowie grob fahrlässig unbekannt gebliebenen Tatsachen die zutreffenden rechtlichen Schlüsse hätte ziehen, insbesondere aus ihnen einen Anspruch aus § 826 BGB hätte herleiten müssen, kommt es nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 – VII ZR 679/21 Rn. 35,

juris; Urteil vom 17. Dezember 2020 – VI ZR 739/20 Rn. 26 ff., NJW 2021, 918). Dass noch nicht alle Fragen aus dem sogenannten Dieselskandal durch die höchstrichterliche Rechtsprechung geklärt waren, kann die Unzumutbarkeit der Klageerhebung bei gesicherter Tatsachengrundlage ebenfalls nicht begründen (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 23; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 35; BGH v. 17.12.2020 – VI ZR 739/20 Rz. 11 ff.).

#### **44**

1.3 Die dreijährige Verjährungsfrist für den mit der Klage geltend gemachten Schadensersatzanspruch begann folglich spätestens mit dem Schluss des Jahres 2018 zu laufen und endete mit Ablauf des Jahres 2021. Bei Klageerhebung im Jahre 2022 war daher jedenfalls bereits Verjährung eingetreten.

#### **45**

2. Soweit die Klägerin sich auf einen Anspruch auf sog. Restschadenersatz aus § 852 Satz 1 BGB bezieht, folgt auch hieraus keine Haftung der Beklagten.

#### **46**

2.1 Nach § 852 Satz 1 BGB ist der Ersatzpflichtige, der durch eine unerlaubte Handlung auf Kosten des Verletzten etwas erlangt hat, auch nach Eintritt der Verjährung des Anspruchs auf Ersatz des aus der unerlaubten Handlung entstandenen Schadens zur Herausgabe nach den Vorschriften über die Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung verpflichtet. Nach Sinn und Zweck der Vorschrift sollen demjenigen, der einen anderen durch unerlaubte Handlung schädigt und dadurch sein Vermögen mehrt, auch bei Verjährung des Schadensersatzanspruchs nicht die auf diese Weise erlangten Vorteile verbleiben (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 30; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 26; BGH v. 21.02.2022 – VIa ZR 8/21, Rz. 58; jeweils m.w.N.).

#### **47**

Das Erfordernis, dass der Ersatzpflichtige etwas auf Kosten des Verletzten erlangt hat, bedeutet nicht, dass sich die Vermögensverschiebung – wie bei der Eingriffskondition – unmittelbar zwischen dem Schädiger und dem Geschädigten vollzogen haben muss. Denn die Vorschrift enthält nur eine Rechtsfolgenverweisung auf das Bereicherungsrecht. Deshalb kann die Vermögensverschiebung auch durch einen oder mehrere Dritte vermittelt werden, solange sie in einem ursächlichen Zusammenhang mit der unerlaubten Handlung steht. Wenn ein Vermögensverlust beim Geschädigten einen entsprechenden Vermögenszuwachs beim Schädiger zur Folge gehabt hat, ist er daher nach § 852 Satz 1 BGB auch dann herauszugeben, wenn diese Vermögensverschiebung dem Schädiger durch Dritte vermittelt worden ist. Unberührt bleibt davon die Notwendigkeit, dass der Vermögenszuwachs des Schädigers auf dem Vermögensverlust des Geschädigten beruhen muss (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 31; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 27).

#### **48**

Daher setzt ein Anspruch aus § 852 Satz 1 BGB in Fällen der vorliegenden Art jedenfalls voraus, dass die Beklagte im Verhältnis zum Geschädigten etwas aus dem Fahrzeugverkauf an diesen erlangt hat (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 33; BGH v. 10.02.2022 – VII ZR 365/21, Rz. 28; BGH v. 17.12.2020 – VI ZR 739/20 Rz. 29).

#### **49**

2.2 Nach diesen Maßstäben ist eine Vermögensverschiebung im Sinne von § 852 Satz 1 BGB im Verhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten zu verneinen.

#### **50**

2.2.1 In der vorliegenden Konstellation des Erwerbs eines von einer Tochtergesellschaft der Beklagten hergestellten und in den Verkehr gebrachten Fahrzeugs, das mit einem von der Beklagten hergestellten und mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Motor ausgestattet ist, scheidet ein Anspruch des Geschädigten nach § 852 Satz 1 BGB gegen die Beklagte regelmäßig auch dann aus, wenn der Geschädigte das Fahrzeug als Neuwagen erworben hat (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 34; OLG Köln v. 02.03.2022 – 5 U 104/21, Rz. 33; OLG Brandenburg vom 26.01.2022 – 4 U 92/21, Rz. 58 ff.; OLG Schleswig v. 11.01.2022 – 7 U 130/21, Rz. 75 ff.). Denn in diesen Fällen hat die Beklagte einen wirtschaftlichen Vorteil allenfalls im Zusammenhang mit der Herstellung und Veräußerung des Motors erlangt und nicht durch das spätere Inverkehrbringen des nicht von ihr entwickelten und hergestellten Fahrzeugs, in das der Motor eingebaut wurde. Der schadensauslösende Vertragsschluss über den

Fahrzeugetwerb zwischen Geschädigtem und Fahrzeughändler einerseits sowie ein möglicher Vorteil der Beklagten aus der konzerninternen Überlassung des Fahrzeugmotors an den Fahrzeughersteller andererseits beruhen gerade nicht auf derselben – auch nicht nur mittelbaren – Vermögensverschiebung, wie sie der Anspruch nach § 852 Satz 1 BGB voraussetzt (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 34; BGH v. 21.02.2022 – VIa ZR 57/21, Rz. 14 a.E.). Dem Motorhersteller, der einen Vorteil bereits mit der Herstellung und Veräußerung des Motors realisiert hat, fließt im Zusammenhang mit dem Abschluss des ungewollten Kaufvertrags und dem hierauf beruhenden Vermögensschaden des geschädigten Fahrzeugetwerbers durch seine (des Motorherstellers) unerlaubte Handlung nichts – mehr – zu (ebenso BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 34; BGH v. 09.05.2022 – VIa ZR 441/21, Rz. 16).

## 51

2.2.2 Dass im Ausgangspunkt auch eine deliktische Haftung des Motorherstellers gegenüber dem Fahrzeugetwerber in Betracht zu ziehen ist, wenn der Motorhersteller den Motor mit einer unzulässigen Abschaltelinrichtung ausstattet und in dem Bewusstsein in den Verkehr bringt, dass er von seiner Tochtergesellschaft in ein Fahrzeug verbaut und dieses an einen arglosen Käufer veräußert werden wird, steht nicht entgegen. Denn die deliktische Haftung knüpft in diesen Fällen daran an, dass der Motorhersteller sich bereits bei der dem Fahrzeugetwerb vorgelagerten Herstellung des Motors und der Programmierung der Motorsteuerungssoftware die Arglosigkeit und das Vertrauen der Fahrzeugkäufer in die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zunutze gemacht hat. Diese Tatbestandsvoraussetzung der Schadensersatzhaftung ist jedoch von der Frage zu trennen, ob der Schädiger durch die unerlaubte Handlung selbst etwas im Sinne von § 852 Satz 1 BGB auf Kosten des Geschädigten erlangt hat (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 36 m.w.N.).

## 52

2.2.3 Auch der Umstand, dass die beklagte Motorherstellerin als Konzernmutter der Fahrzeugherstellerin mit dieser wirtschaftlich verflochten ist, führt zu keiner anderen Beurteilung. Der Umsatzerlös der Tochtergesellschaft aus dem Verkauf eines von ihr hergestellten Fahrzeugs begründet weder unmittelbar noch mittelbar einen damit deckungsgleichen Wertzuwachs des Geschäftsanteils der Muttergesellschaft. Ein etwaiger zwischen der Beklagten und der Fahrzeugherstellerin bestehender Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, ist ebenfalls unerheblich. Denn insoweit hat die Beklagte allenfalls einen Vorteil im Zusammenhang mit einem etwaigen Gesamtgewinn der Fahrzeugherstellerin erzielt, nicht jedoch – worauf es im Rahmen des § 852 Satz 1 BGB entscheidend ankommt – konkret im Zusammenhang mit dem – im Streitfall an den Fahrzeughändler – gezahlten Kaufpreis (vgl. BGH v. 14.07.2022 – VII ZR 422/21, Rz. 37; OLG Brandenburg v. 26.01.2022 – 4 U 92/21, Rz. 63).

## 53

3. Die Klägerin hat gegen die Beklagte auch aus einer anderen Anspruchsgrundlage (insbesondere aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1/§§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV/§ 16 Abs. 1 UWG; §§ 280 Abs. 1, 311 Abs. 3 BGB) keinen Anspruch auf Schadenersatz, sodass die Klage als unbegründet abzuweisen ist.

## 54

4. Der Antrag auf Verzugszinsen und auf der Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren teilt das Schicksal der Hauptforderung und ist ebenfalls als unbegründet abzuweisen.

## IV.

## 55

1. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO, der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit – hinsichtlich der Kosten – beruht auf § 709 ZPO.

## 56

2. Der Streitwert war gemäß § 48 Abs. 1 GKG, § 3 ZPO festzusetzen. Dabei erachtet das Gericht für die beiden Feststellungsanträge (Ziffer 3. und 4. der Klageschrift) jeweils einen Betrag von 1.000,00 € als angemessen und ausreichend.

## 57

Der Streitwert hat sich nach der Umstellung der Klageanträge mit Schriftsätzen vom 06.07.2022 und 12.10.2022 sowie durch die teilweise Klagerücknahme in der mündlichen Verhandlung vom 20.10.2022 jeweils entsprechend reduziert.