



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

VI ZR 839/20

Verkündet am:  
23. November 2021  
Olovic  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

BGB § 826 (H)

Zur Haftung eines Automobilherstellers nach § 826 BGB gegenüber dem Käufer in einem sogenannten Dieselfall (hier: Kauf nach Bekanntwerden des sog. Dieselskandals; Thermofenster).

BGH, Urteil vom 23. November 2021 - VI ZR 839/20 - OLG Koblenz  
LG Mainz

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat im schriftlichen Verfahren nach § 128 Abs. 2 ZPO unter Berücksichtigung bis zum 5. November 2021 eingegangener Schriftsätze durch den Vorsitzenden Richter Seiters, die Richterin von Pentz, den Richter Dr. Klein, den Richter Dr. Allgayer und die Richterin Dr. Linder für Recht erkannt:

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 12. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 11. Mai 2020 wird auf seine Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger erwarb am 20. Oktober 2017 von einem Autohaus einen gebrauchten Pkw Škoda Octavia 2,0 TDI zum Kaufpreis von 8.500 €. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor der Baureihe EA189 ausgestattet. Dieser enthielt eine Steuerungssoftware, die erkannte, ob das Fahrzeug den für die Emissionsprüfung maßgeblichen Fahrzyklus durchlief oder sich im normalen Straßenverkehr befand. Im Prüfzyklus bewirkte die Software eine im Vergleich zum Normalbetrieb erhöhte Abgasrückführungsrate.
- 2 Das Kraftfahrtbundesamt stufte die Abgassteuerung als unzulässige Abschaltvorrichtung ein und gab der Beklagten auf, die beanstandete Software bei den betroffenen Motoren zu entfernen. Der Kläger ließ ein von der Beklagten in

Abstimmung mit dem Kraftfahrtbundesamt zur Verfügung gestelltes Software-Update in seinem Fahrzeug installieren.

3 Mit seiner Klage hat der Kläger zunächst beantragt, unter anderem festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Ersatz für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs durch die Beklagte resultieren, zu leisten, hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm den Schaden aus dem Einbau mindestens einer unzulässigen Abschaltvorrichtung zu ersetzen, weiter hilfsweise Schadensersatz in Höhe des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises nebst Zinsen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs zu zahlen und ihn von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten freizustellen.

4 Das Landgericht hat die Beklagte unter Klageabweisung im Übrigen zur Zahlung des Kaufpreises unter Abzug von Nutzungsersatz nebst Zinsen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs sowie Freistellung von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten verurteilt und festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger weitere Schäden zu ersetzen, die aus dem Einbau mindestens einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht das Urteil des Landgerichts abgeändert und die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers, mit der er die Erstattung des vollen Kaufpreises Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs und Freistellung von weiteren außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten verlangt hat, hat es zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht unbeschränkt zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein zuletzt geltend gemachtes Klageziel weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

5            Das Berufungsgericht, dessen Urteil unter BeckRS 2020, 9933 veröffent-  
licht ist, hat zur Begründung seiner Entscheidung im Wesentlichen ausgeführt:

6            Für einen Schadensersatzanspruch des Klägers aus §§ 826, 31 BGB fehle  
es an der notwendigen besonderen Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten  
zum Zeitpunkt des Schadenseintritts im Oktober 2017. Indem die Beklagte am  
22. September 2015 mitgeteilt habe, dass es bei den in ihren Fahrzeugen ver-  
bauten Dieselmotoren des Typs EA189 zu Unregelmäßigkeiten gekommen sei  
und sie eine Ad-hoc-Mitteilung herausgegeben habe, mit der sie die Öffentlichkeit  
darüber informiert habe, dass sie "die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer  
verwendeten Software bei Dieselmotoren mit Hochdruck" vorantreibe, habe sie  
ihr vorangegangenes gesetzwidriges Tun nicht vertuscht. Sie habe mit dem Kraft-  
fahrtbundesamt zusammengearbeitet und sich mit der Aufarbeitung der Proble-  
matik befasst, worüber sie die Öffentlichkeit informiert habe. Deshalb könne ihr  
jedenfalls in Bezug auf potenzielle Gebrauchtwagenkäufer ab Herbst 2015 kein  
verwerfliches Verhalten mehr angelastet werden. Die Beklagte habe im Herbst  
2015 jedenfalls objektiv den Fehler bei der Abgasrückführung ihrer Dieselmoto-  
ren EA189 eingeräumt und seine Beseitigung in Abstimmung mit dem Kraftfahrt-  
bundesamt angekündigt. Weiterhin habe sie einen Link zu einer Suchmaske auf  
ihrer Webseite eingerichtet, mit deren Hilfe durch Eingabe der Fahrzeugidentifi-  
kationsnummer habe festgestellt werden können, ob ein konkretes Fahrzeug mit  
der unzulässigen Motorsteuerungssoftware ausgestattet sei. Ferner habe sie ihre  
Vertriebspartner über die Problematik informiert. Mit dieser Vorgehensweise  
habe die Beklagte den schädigenden Zustand, die Vertuschung der Abgasmani-  
pulation in der Öffentlichkeit, nicht mehr aufrechterhalten. Die Gründe, die ihr

Verhalten bis Herbst 2015 als sittenwidrig hätten erscheinen lassen (Täuschung potenzieller Kunden durch Vorspiegelung einer nicht gefährdeten Nutzbarkeit ihrer Fahrzeuge im Straßenverkehr unter Ausnutzung des Vertrauens der Käufer in das Kraftfahrtbundesamt mit dem Ziel der Kostensenkung und Gewinnmaximierung) seien damit weggefallen.

## II.

7 Die Revision des Klägers hat keinen Erfolg. Dem Kläger stehen keine  
- hier allein in Betracht kommenden - deliktsrechtlichen Ansprüche gegen die Be-  
klagte zu.

8 1. Das Berufungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass der Kläger  
den geltend gemachten Schadensersatzanspruch nicht auf §§ 826, 31 BGB stüt-  
zen kann.

9 a) Wie der Senat bereits mehrfach entschieden hat (Senatsurteile vom  
30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 30 f.; vom 8. Dezember 2020  
- VI ZR 244/20, ZIP 2021, 84 Rn. 12; vom 23. März 2021 - VI ZR 1180/20, VersR  
2021, 732 Rn. 12; Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, VersR  
2021, 661 Rn. 17 ff.), ist für die Bewertung eines schädigenden Verhaltens als  
(nicht) sittenwidrig in einer Gesamtschau dessen Gesamtcharakter zu ermitteln,  
weshalb ihr das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Scha-  
dens beim konkreten Geschädigten zugrunde zu legen ist. Im Falle der vorsätz-  
lichen sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB wird das gesetzliche  
Schuldverhältnis erst mit Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten be-  
gründet, weil der haftungsbegründende Tatbestand des § 826 BGB die Zufügung  
eines Schadens zwingend voraussetzt. Deshalb kann im Rahmen des § 826 BGB

ein Verhalten, das sich gegenüber zunächst betroffenen (anderen) Geschädigten als sittenwidrig darstellte, aufgrund einer Verhaltensänderung des Schädigers vor Eintritt des Schadens bei dem konkreten Geschädigten diesem gegenüber als nicht sittenwidrig zu werten sein. Eine solche Verhaltensänderung kann somit bereits der Bewertung seines Gesamtverhaltens als sittenwidrig - gerade in Bezug auf den geltend gemachten, erst später eingetretenen Schaden und gerade im Verhältnis zu dem erst später Geschädigten - entgegenstehen und ist nicht erst im Rahmen der Kausalität abhängig von den Vorstellungen des jeweiligen Geschädigten zu berücksichtigen.

10           b) Bei der demnach gebotenen Gesamtbetrachtung ist auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen und von der Revision nicht in Frage gestellten Feststellungen das Verhalten der Beklagten gegenüber dem Kläger nicht als sittenwidrig zu beurteilen.

11           aa) Der Senat hat im Urteil vom 30. Juli 2020 (VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798) auf Grundlage der im dortigen Verfahren getroffenen Feststellungen unter anderem ausgeführt, dass durch die vom Berufungsgericht festgestellte Verhaltensänderung der Beklagten wesentliche Elemente, die das Unwerturteil ihres bisherigen Verhaltens gegenüber bisherigen Käufern begründeten, derart relativiert wurden, dass der Vorwurf der Sittenwidrigkeit bezogen auf ihr Gesamtverhalten gerade gegenüber späteren Käufern und gerade im Hinblick auf den Schaden, der bei diesen durch den Abschluss eines ungewollten Kaufvertrags nach dem 22. September 2015 entstanden sein könnte, nicht mehr gerechtfertigt ist (Senatsurteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 34 ff.).

12           bb) Nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts teilte der damalige Vorstandsvorsitzende der Beklagten am 22. September 2015 auf einer Pressekonferenz mit, dass es bei Dieselmotoren

des Typs EA189 zu Unregelmäßigkeiten gekommen sei. Zeitgleich gab die Beklagte eine Ad-hoc-Mitteilung heraus, mit der sie darüber informierte, dass die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten der verwendeten Software bei Dieselmotoren des Typs EA189 mit Hochdruck vorangetrieben werde solle. In dieser Mitteilung hieß es u.a.: "Auffällig sind Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund 11 Millionen Fahrzeugen." Sowohl über Print- als auch elektronische Medien wurde eine offensive Informationspolitik verfolgt. Diese "Offenbarungs-Strategie" erstreckte sich auch auf die Tochterunternehmen der Beklagten und die von ihnen vertriebenen, von der Abgasproblematik betroffenen Modellreihen.

13                Bereits die Mitteilung der Beklagten vom 22. September 2015 war objektiv geeignet, das Vertrauen potentieller Käufer von Gebrauchtwagen mit VW-Dieselmotoren in eine vorschriftsgemäße Abgastechnik zu zerstören, diesbezügliche Arglosigkeit also zu beseitigen. Aufgrund der Verlautbarung und ihrer als sicher vorherzusehenden medialen Verbreitung war typischerweise nicht mehr damit zu rechnen, dass Käufer von gebrauchten VW-Fahrzeugen mit Dieselmotoren die Erfüllung der hier maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben noch als selbstverständlich voraussetzen würden. Für die Ausnutzung einer diesbezüglichen Arglosigkeit war damit kein Raum mehr; hierauf konnte das geänderte Verhalten der Beklagten nicht mehr gerichtet sein (vgl. Senatsbeschluss vom 14. September 2021 - VI ZR 491/20, juris Rn. 11 mwN).

14                cc) Dieser Beurteilung steht nicht entgegen, dass die Verlautbarungen, insbesondere die Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015, nach Ansicht der Revision beschönigend, verharmlosend und bewusst falsch gewesen seien.

15                Die Grundaussagen der Verlautbarungen vom 22. September 2015, so die Einräumung von Unregelmäßigkeiten bei Dieselmotoren des Typs EA189, die

sehr hohe Anzahl der betroffenen Fahrzeuge und die angekündigte Aufklärung, wurden nicht durch das Fehlen eines Hinweises darauf, dass auf Grund dieser Unregelmäßigkeiten das Entfallen der Typgenehmigung und damit eine Betriebsuntersagung möglich seien, relativiert. Gleiches gilt, soweit die Revision geltend macht, eine Pressemitteilung vom 22. September 2015 habe den Hinweis enthalten, dass "weder Fahrverhalten, Verbrauch noch Emissionen" beeinflusst würden. Unerheblich sind auch die Einwände der Revision, die Pressemitteilung vom 22. September 2015 habe in Bezug auf "Neuwagen mit Dieselantrieb EU 6" unrichtige Angaben enthalten, außerdem habe zwischenzeitlich ein Rückruf eines Fahrzeugmodells der Beklagten mit einem anderen Motor stattgefunden. Denn der Kläger hatte einen 2011 hergestellten Gebrauchtwagen mit einem Dieselmotor der Abgasnorm Euro 5 einer Konzerntochter der Beklagten erworben. Für die Bewertung, ob das Verhalten der Beklagten gegenüber dem Kläger als objektiv sittenwidrig anzusehen ist, kommt es nicht darauf an, ob auch die nachfolgende Motorengeneration oder andere Modelle der Beklagten eine unzulässige Abschaltvorrichtung aufwiesen (vgl. Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, VersR 2021, 661 Rn. 21; BGH, Urteil vom 23. September 2021 - III ZR 200/20, DB 2021, 2622 Rn. 20).

- 16 Dass die Beklagte die (ursprüngliche) Abschaltvorrichtung nicht selbst als illegal gebrandmarkt hat, sondern im Gegenteil dieser (zutreffenden) Bewertung in der Folgezeit entgegengetreten ist, eine bewusste Manipulation geleugnet hat und möglicherweise weitere Schritte zur umfassenden Aufklärung hätte unternehmen können, rechtfertigt den gravierenden Vorwurf der sittenwidrigen Schädigung gegenüber dem Kläger bei der gebotenen Gesamtbetrachtung ebenfalls nicht (vgl. Senatsurteile vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20, ZIP 2021, 84 Rn. 16; vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 38; BGH, Urteil vom 23. September 2021 - III ZR 200/20, DB 2021, 2622 Rn. 20).



17 dd) Aus dem Umstand, dass der Kläger im Streitfall ein Fahrzeug der Marke Škoda und nicht der Marke Volkswagen erworben hat, ergibt sich nichts anderes. Das Berufungsgericht hat festgestellt, dass die Beklagte ihre "Offenbarungs-Strategie" nicht auf ihre Kernmarke Volkswagen beschränkt, sondern auch auf die von den Tochterunternehmen der Beklagten vertriebenen, von der Abgasproblematik betroffenen Modellreihen erstreckt hat. Das mit der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 geänderte Verhalten der Beklagten war damit auch hinsichtlich der streitgegenständlichen Konzernmarke nicht mehr darauf angelegt, das Kraftfahrtbundesamt und arglose Erwerber zu täuschen (vgl. Senatsurteile vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20, ZIP 2021, 84 Rn. 17; vom 23. März 2021 - VI ZR 1180/20, VersR 2021, 732 Rn. 15).

18 Dass die Beklagte möglicherweise auch im Hinblick auf die von ihrer Kernmarke Volkswagen abweichenden Marken ihrer Konzerntöchter weitere Schritte zu einer klareren Aufklärung potentieller, mit der Konzernstruktur und dem Markenportfolio der Beklagten nicht vertrauten Fahrzeugkäufer hätte unternehmen können, steht der Verneinung eines objektiv sittenwidrigen Vorgehens im Verhältnis zum Kläger und im Hinblick auf den von diesem im Oktober 2017 abgeschlossenen Kaufvertrag ebenso wenig entgegen wie der Umstand, dass nicht jeder potentielle Käufer subjektiv verlässlich über die Verwendungsbreite der unzulässigen Abschaltvorrichtung in den verschiedenen Marken der Beklagten informiert wurde (vgl. Senatsurteile vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20, ZIP 2021, 84 Rn. 18; vom 23. März 2021 - VI ZR 1180/20, VersR 2021, 732 Rn. 16; Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, VersR 2021, 661 Rn. 20 ff.). Darauf, ob dem Kläger beim Kauf des Fahrzeugs im Jahr 2017 die Ad-hoc-Mitteilung der Beklagten und die Berichterstattung aus dem Jahr 2015 bekannt waren, kommt es - anders als die Revision meint - nicht an.

19 c) Die Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten setzte sich - entgegen der Auffassung der Revision - auch nicht deshalb in lediglich veränderter Form fort, weil die Beklagte - wie mangels Feststellungen des Berufungsgerichts revisionsrechtlich zu unterstellen ist - mit dem Software-Update eine temperaturabhängige Steuerung des Emissionskontrollsystems (Thermofenster) verwendet hat.

20 Dabei kann unterstellt werden, dass mit dem Update eine neue unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 implementiert worden ist. Der darin liegende Gesetzesverstoß reicht nicht aus, um das Gesamtverhalten der Beklagten als sittenwidrig zu qualifizieren. Vom Berufungsgericht übergangenen Vortrag, aus dem sich Anhaltspunkte für eine erneute Täuschung des Kraftfahrtbundesamts ergäben, zeigt die Revision nicht auf. Sie zeigt auch keinen Vortrag dazu auf, dass für die Beklagte handelnde Personen bei der Entwicklung und/oder Applikation der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine (weitere) unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den - unterstellt - darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen (vgl. Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, VersR 2021, 661 Rn. 23 ff.; BGH, Urteile vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, juris Rn. 16 f.; vom 23. September 2021 - III ZR 200/20, DB 2021, 2622 Rn. 21 ff.). Dass - so die Revision - die Existenz des Thermofensters im sog. On-Board-Diagnosesystem nicht als technische Fehlermeldung angezeigt wird, rechtfertigt ebenfalls nicht den Vorwurf fortbestehender Sittenwidrigkeit.

21 Soweit sich nach der Behauptung des Klägers bei 1,2 I-Motoren im Software-Update eine unzulässige Abschaltvorrichtung befinden soll, ist dies bereits deshalb irrelevant, weil streitgegenständlich ein 2 I-Motor ist.

22                    2. Der Klageanspruch ergibt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO 715/2007/EG oder aus § 823 Abs. 2 BGB iVm § 263 Abs. 1 StGB, § 31 BGB (Senatsurteil vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20, ZIP 2021, 84 Rn. 20 mwN; Senatsbeschluss vom 15. Juni 2021 - VI ZR 566/20, juris Rn. 7 f.).

Seiters

von Pentz

Klein

Allgayer

Linder

Vorinstanzen:

LG Mainz, Entscheidung vom 24.05.2019 - 3 O 92/18 -

OLG Koblenz, Entscheidung vom 11.05.2020 - 12 U 1048/19 -