



# **BUNDESGERICHTSHOF**

**IM NAMEN DES VOLKES**

## **URTEIL**

III ZR 276/20

Verkündet am:  
17. Februar 2022  
Uytterhaegen  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Februar 2022 durch die Richter Dr. Remmert und Reiter, die Richterin Dr. Böttcher sowie die Richter Dr. Kessen und Dr. Herr

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Oberlandesgerichts München - 24. Zivilsenat - vom 24. September 2020 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

#### Tatbestand

- 1 Der Kläger nimmt den beklagten Fahrzeughersteller auf Schadensersatz wegen Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen für die Abgasreinigung in Anspruch.
  
- 2 Der Kläger kaufte am 11. Mai 2016 von einem Autohaus einen im Jahr 2012 erstmals zugelassenen Audi A4 allroad quattro 2.0 TDI S-tronic zum Preis von 29.500 € (km-Stand: 36.721 km). Mit Kaufvertrag vom 14. März 2019 veräußerte er das Fahrzeug zum Preis von 17.700 € weiter (km-Stand: 83.000 km).

- 3 In dem Fahrzeug ist ein von der Volkswagen AG entwickelter Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut. Die Motorsteuerung des Fahrzeugs war werkseitig mit einer die Abgasrückführung steuernden (unzulässigen) Software ausgestattet (sog. "Umschaltlogik"), die erkannte, wenn das Fahrzeug den NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) durchfuhr, und in diesem Fall automatisch den "Modus 1" mit einer höheren Abgasrückführungsrate aktivierte. Im normalen Fahrbetrieb außerhalb des Prüfstands schaltete der Motor dagegen in den "Modus 0", bei dem die Abgasrückführungsrate niedriger und der Stickoxidausstoß höher waren. Für die Erteilung der Typgenehmigung der Emissionsklasse 5 maßgeblich war der Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand. Die Stickoxidgrenzwerte der Euro-5-Norm wurden nur im Abgasrückführungsmodus 1 eingehalten.
- 4 Am 22. September 2015 veröffentlichte die Volkswagen AG, die Muttergesellschaft der Beklagten, eine Ad-hoc-Mitteilung sowie eine im Wesentlichen gleichlautende Pressemitteilung, aus denen sich ergab, dass bei in Dieselfahrzeugen des Volkswagenkonzerns verbauten Motoren des Typs EA 189 eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt worden sei (siehe auch BGH, Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 zum genauen Wortlaut der Ad-hoc-Mitteilung). Seitdem wurde über die Software in einer breiten Öffentlichkeit diskutiert und in den Medien ausführlich berichtet. Im Oktober 2015 richtete die Volkswagen AG eine Website ein, auf der durch Angabe der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) die Betroffenheit eines Fahrzeugs von den Manipulationsvorwürfen abgefragt werden konnte.
- 5 Mit Bescheid vom 15. Oktober 2015 beanstandete das Kraftfahrtbundesamt (KBA) die verwendete Prüfstanderkennungsoftware ("Umschaltlogik") als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (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 und ordnete an, diese in den davon betroffenen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Das daraufhin entwickelte Software-Update wurde zu einem nicht näher festgestellten Zeitpunkt auch bei dem vom Kläger erworbenen Fahrzeug aufgespielt.

6 Der Kläger hat geltend gemacht, er hätte bei Kenntnis der EU-rechtswidrigen Abschaltvorrichtung das gegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Die Beklagte schulde ihm Schadensersatz, insbesondere aus § 826 BGB, den er unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung zunächst auf 26.088,20 € beziffert hat. Nach der Weiterveräußerung des Fahrzeugs hat er den Erlös sowie eine weitere Nutzungsentschädigung auf den Anspruch angerechnet und den Rechtsstreit insoweit einseitig für erledigt erklärt.

7 Das Landgericht hat die auf Zahlung von 8.204,70 € zuzüglich Zinsen aus 23.500 € ab 28. Mai 2016 bis zur Rechtshängigkeit, ab Rechtshängigkeit bis zum 14. März 2019 aus 26.088,20 € und sodann aus 8.204,70 € gerichtete Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seine Berufungsanträge mit Ausnahme eines Anspruchs auf Deliktzinsen in vollem Umfang weiter.

#### Entscheidungsgründe

8 Die zulässige Revision hat keinen Erfolg.

I.

9                Das Berufungsgericht hat im Wesentlichen ausgeführt, dem Kläger stehe kein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu.

10              Der Vorwurf einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung sei durch die Ad-hoc-Mitteilung und die Pressemitteilung der Konzernmutter der Beklagten vom 22. September 2015 und die nachfolgende Presseberichterstattung entfallen. Anfang Oktober 2015 habe die Volkswagen AG zudem eine Website freigeschaltet, auf der durch die Eingabe der FIN habe überprüft werden können, ob ein konkretes Fahrzeug aus den Unternehmen des VW-Konzerns mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung ("Schummel-Software") ausgestattet gewesen sei. Am 15. Oktober 2015 habe das KBA in einer Pressemitteilung bekannt gegeben, dass es gegenüber der Beklagten den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Fahrzeugen, die mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen worden seien, angeordnet und der Beklagten auferlegt habe, die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Bei der gebotenen Gesamtbetrachtung könne das Verhalten der Beklagten bis zum Abschluss des streitgegenständlichen Kaufvertrages im Mai 2016 einer Täuschung nicht mehr gleichgesetzt werden.

11              Zudem könne die Kausalität des Inverkehrbringens des mit der Täuschungssoftware versehenen Pkw im Jahr 2012 für den Schadenseintritt beim Kläger nicht festgestellt werden. Angesichts der mit dem 22. September 2015 einsetzenden medialen Dauerberichterstattung dürfte es keinem Interessenten für den Kauf eines Diesel-Pkw entgangen sein, dass zahlreiche Fahrzeuge des VW-Konzerns von einem Manipulationsskandal betroffen gewesen seien. Der für

den Kausalzusammenhang darlegungs- und beweispflichtige Kläger habe eingeräumt, grundsätzlich Kenntnis von dem Abgasskandal gehabt zu haben. Diese Kenntnis habe der Händler durch Anpreisungen des Fahrzeugs nicht beseitigen können.

## II.

12 Die Revision ist zulässig.

13 Die im Tenor ausgesprochene Zulassung der Revision ist ihrem Wortlaut nach eindeutig. Obwohl Ausspruch und Begründung der Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit sowie insbesondere die Ausführungen in den Urteilsgründen zu § 543 Abs. 2 ZPO dazu im Widerspruch stehen, vermag der Senat nicht festzustellen, dass die Zulassung der Revision auf einem offensichtlichen Versehen beruht.

## III.

14 Die Revision ist jedoch unbegründet.

15 1. Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB, § 31 BGB bestehen nicht (vgl. Senatsurteile vom 23. September 2021 - III ZR 200/20, NJW 2021, 3725 Rn. 14; vom 28. Oktober 2021 - III ZR 261/20, juris Rn. 13 und vom 13. Januar 2022 - III ZR 205/20, zur Veröffentlichung bestimmt; BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 10 ff, 17 ff; vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20, VersR 2021, 263

Rn. 20; vom 23. März 2021 - VI ZR 1180/20, VersR 2021, 732 Rn. 19 und vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, NJW 2021, 3721 Rn. 35 ff; Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814 Rn. 10). Dies zieht die Revision nicht in Zweifel.

16 2. Dem Kläger steht auch kein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB zu. Ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Beurteilung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe dem Kläger nicht in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise Schaden zugefügt.

17 Ob ein Verhalten sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB ist, ist eine Rechtsfrage, die der uneingeschränkten Kontrolle des Revisionsgerichts unterliegt (st. Rspr.; vgl. nur Senatsurteile vom 23. September 2021 aaO Rn. 16; vom 28. Oktober 2021 aaO Rn. 15 und vom 13. Januar 2022 aaO; BGH, Urteile vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 14 und vom 16. September 2021 aaO Rn. 14; Beschluss vom 9. März 2021 aaO Rn. 14; jew. mwN).

18 a) Nach den Feststellungen der Vorinstanzen hat die Beklagte die von der Volkswagen AG entwickelten Dieselmotoren der Baureihe EA 189, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten, im normalen Fahrbetrieb aber überschritten wurden (sog. Umschaltlogik), in den von ihr hergestellten Fahrzeugen verbaut. Zugunsten des Klägers kann unterstellt werden, dass die Beklagte die mit dieser offensichtlich unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeuge auf der Grundlage einer strategischen Entscheidung 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 und dabei die

damit einhergehende Belastung der Umwelt und die Gefahr, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte, in Kauf genommen hat. Nach inzwischen gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist ein solches Verhalten im Verhältnis zu den Personen, die eines der betroffenen Fahrzeuge vor den im September 2015 ergriffenen (Aufklärungs-)Maßnahmen des Volkswagenkonzerns (insbesondere Ad-hoc-Mitteilung und Presseerklärung vom 22. September 2015 der Volkswagen AG) erwarben und keine Kenntnis von der illegalen Abschaltvorrichtung hatten, besonders verwerflich und objektiv sittenwidrig. Es steht wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung dieser Personen gleich (Senatsurteile vom 23. September 2021 aaO Rn. 17; vom 28. Oktober 2021 aaO Rn. 16 und vom 13. Januar 2022 aaO; BGH, Urteile vom 25. Mai 2020 aaO Rn. 16 ff, 23, 25 und vom 30. Juli 2020 aaO Rn. 33; Beschluss vom 9. März 2021 aaO Rn. 16).

- 19            b) Ab September 2015 trat jedoch eine Zäsur ein, da sowohl die Volkswagen AG als auch die Beklagte als deren Tochtergesellschaft ihr Verhalten nach außen erkennbar im Sinne eines grundlegenden Strategiewechsels maßgeblich geändert haben. Durch diese Verhaltensänderung wurden wesentliche Elemente, die das bisherige Verhalten gegenüber den zuvor betroffenen Fahrzeugkäufern als besonders verwerflich erscheinen ließen, derart relativiert, dass der Vorwurf der Sittenwidrigkeit bezogen auf ihr Gesamtverhalten gegenüber späteren Käufern von mit einem Motor des Typs EA 189 ausgestatteten Fahrzeugen und im Hinblick auf den Schaden, der bei ihnen durch den Abschluss eines ungewollten Kaufvertrags entstanden sein könnte, nicht mehr gerechtfertigt ist. Der Volkswagenkonzern ist an die Öffentlichkeit getreten, hat Unregelmäßigkeiten eingeräumt und Maßnahmen zur Beseitigung des gesetzwidrigen Zustandes er-



arbeitet, um die Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung zu bannen (vgl. Senatsurteile vom 23. September 2021 aaO Rn. 18; vom 28. Oktober 2021 aaO Rn. 17 und vom 13. Januar 2022 aaO; vgl. auch BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 aaO Rn. 34, 37 und vom 8. Dezember 2020 aaO Rn. 14 f; Beschluss vom 9. März 2021 aaO Rn. 17). Auf dieser Grundlage kann das Verhalten sowohl der Volkswagen AG als auch der Beklagten bei der gebotenen Gesamtbetrachtung nicht mehr einer arglistigen Täuschung gleichgesetzt werden (vgl. Senatsurteile jew. aaO; siehe auch BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 aaO Rn. 38 und vom 8. Dezember 2020 aaO Rn. 17; Beschluss vom 9. März 2021 aaO Rn. 17 ff).

20 c) Dieses Ergebnis wird nicht dadurch in Frage gestellt, dass der Kläger im Streitfall ein Fahrzeug der Marke Audi und nicht der Marke Volkswagen erworben hat. Die dargestellte Verhaltensänderung beschränkte sich nicht auf die Kernmarke Volkswagen. Bereits in der Ad-hoc-Mitteilung der Volkswagen AG vom 22. September 2015 wurde darauf hingewiesen, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Dieselfahrzeugen des Volkswagenkonzerns vorhanden sei und der Motor EA 189 Auffälligkeiten aufweise. Dabei wurde keine Einschränkung auf eine bestimmte Marke des Konzerns vorgenommen. Mit diesem Schritt an die Öffentlichkeit und der damit verbundenen Mitteilung, mit den zuständigen Behörden und dem KBA bereits in Kontakt zu stehen, hat die Volkswagen AG als Muttergesellschaft ihre strategische unternehmerische Entscheidung, das KBA und letztlich die Fahrzeugkäufer zu täuschen, auch bezüglich der weiteren Konzernmarken ersetzt durch die Strategie, Unregelmäßigkeiten einzuräumen und in Zusammenarbeit mit dem KBA Maßnahmen zur Beseitigung des gesetzwidrigen Zustands zu erarbeiten. Auf Grund dieses - beginnend mit der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 - nach außen erkennbaren Strategiewechsels war das Verhalten des Volkswagenkonzerns generell, das heißt hinsichtlich aller Konzernmarken, nicht mehr darauf angelegt, das KBA und arglose

Erwerber zu täuschen (vgl. Senat, Urteil vom 13. Januar 2022 aaO; BGH, Urteil vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20, VersR 2021, 263 Rn. 17). Demgemäß gab die Beklagte als Tochtergesellschaft der Volkswagen AG bereits am 2. Oktober 2015 eine Pressemitteilung heraus, in der sie darauf hinwies, dass Kunden auf der am selben Tag freigeschalteten Website überprüfen könnten, ob ihr Fahrzeug mit der auffälligen Abschaltvorrichtung versehen und damit von dem "Dieselabgasskandal" betroffen sei. Dies kann der revisionsgerichtlichen Beurteilung gemäß § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO zugrunde gelegt werden, da die Beklagte ihre Pressemitteilung mit der Klageerwiderung als Anlage B 1 vorgelegt, der Kläger sie in mehreren Schriftsätzen - ohne ihr inhaltlich entgegenzutreten - erwähnt und das Berufungsgericht die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien in Bezug genommen hat.

21 Das Verhalten der Beklagten stellt sich daher bis zum Eintritt des Schadens beim Kläger in der gebotenen Gesamtschau nicht als sittenwidrig dar, ohne dass es auf die Kenntnis des Klägers vom "Dieselskandal" im Allgemeinen und seine Vorstellungen von der Betroffenheit des Fahrzeugs im Besonderen ankommt (vgl. Senat, Urteil vom 13. Januar 2022 aaO; zur Haftung der Beklagten auch BGH, Urteil vom 23. November 2021 - VI ZR 818/20, juris Rn. 8; Beschluss vom 15. Juni 2021 - VI ZR 566/20, juris Rn. 6).

22 d) Die Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten setzte sich entgegen der Auffassung der Revision auch nicht deshalb fort, weil - wie der Kläger beweisbewehrt vorgetragen hat - das implementierte Software-Update technisch ungeeignet gewesen sei, die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs zu beheben, nachdem die vorgeschriebenen NOx-Ausstoßwerte weiter überschritten worden seien (S. 7 der Revisionsbegründung unter Hinweis auf S. 8 f des Schriftsatzes des

Klägers vom 7. Juni 2019 - GA I 74 f). Der darin liegende - unterstellte - Gesetzesverstoß reicht nicht aus, um das Gesamtverhalten der Beklagten als sittenwidrig zu qualifizieren. Hierfür bedürfte es weiterer Umstände im Zusammenhang mit der Entwicklung und Genehmigung des Software-Updates (Senatsurteile vom 23. September 2021 aaO Rn. 22; vom 28. Oktober 2021 aaO Rn. 22 und vom 13. Januar 2022 aaO; BGH, Beschluss vom 9. März 2021 aaO Rn. 25 ff; siehe auch BGH, Urteile vom 13. Juli 2021 - VI ZR 128/20, WM 2021, 1609 Rn. 13 und vom 16. September 2021 aaO Rn. 16 ff, 30; Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, NJW 2021, 921 Rn. 16 ff). Erforderlich ist insoweit, dass die für die Beklagte handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Applikation des Software-Updates in dem Bewusstsein handelten, eine (weitere) unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen (Senatsurteile aaO; BGH, Urteil vom 16. September 2021 aaO Rn. 16; Beschluss vom 9. März 2021 aaO Rn. 28). Soweit die Revision in diesem Zusammenhang geltend macht, die Käufer von Fahrzeugen der Beklagten, die ein entsprechendes Update aufgespielt bekommen hätten, seien weiter über die Schadstoffwerte und Verbrauchskennziffern der Fahrzeuge getäuscht worden, zeigt sie weder vom Berufungsgericht festgestellten noch von diesem übergangenen Sachvortrag des insoweit darlegungsbelasteten Klägers auf, dem

konkrete Anhaltspunkte für eine solche bewusste Täuschung durch für die Beklagte handelnde Personen entnommen werden könnten.

Remmert

Reiter

Böttcher

Kessen

Herr

Vorinstanzen:

LG Memmingen, Entscheidung vom 09.07.2019 - 33 O 1949/18 -

OLG München in Augsburg, Entscheidung vom 24.09.2020 - 24 U 4252/19 -