



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 984/20

Verkündet am:
7. Mai 2024
Böhringer-Mangold
Justizinspektorin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

JNEU: nein

BGB § 826 Gb, H, § 823 Abs. 2 Bf

EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1

Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Art. 5

Zur deliktischen Haftung des Fahrzeugherstellers gemäß § 826 BGB und § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) Nr. 715/2007, § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in einem sogenannten Dieselfall.

BGH, Urteil vom 7. Mai 2024 - VI ZR 984/20 - OLG Oldenburg
LG Osnabrück

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. März 2024 durch den Vorsitzenden Richter Seiders, die Richterin Dr. Oehler sowie die Richter Dr. Klein, Dr. Allgayer und Böhm

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 12. Juni 2020 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 8. Zivilkammer des Landgerichts Osnabrück vom 11. September 2019 insoweit zurückgewiesen worden ist, als die Klägerin Zahlung von 20.950 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit dem 2. August 2019 und Zahlung außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.239,40 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit dem 2. August 2019 verlangt hat.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die weitergehende Revision der Klägerin wird zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin nimmt die beklagte Fahrzeugherstellerin auf Schadensersatz wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für die Abgasreinigung in Anspruch.
- 2 Die Klägerin erwarb am 7. Juli 2016 bei einem Händler einen von der Beklagten hergestellten Pkw VW Tiguan 2.0 TDI (125 kW) 4Motion zu einem Preis von 20.950 €. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor des Typs EA189 verbaut, dessen ursprüngliche Motorsteuerungssoftware zu einer Optimierung der Stickstoff-Emissionswerte im behördlichen Prüfverfahren führte. Die Software erkannte zwei unterschiedliche Betriebsmodi, welche die Abgasrückführung steuerten. Im Modus 1 kam es zu einer höheren Abgasrückführungsrate und damit zu einem geringeren Ausstoß von Stickoxiden als im Modus 0. Während der Modus 1 im europäisch standardisierten Prüfzyklus NEFZ aktiv war, war im Straßenverkehr unter normalen Fahrbedingungen der Modus 0 aktiv. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) beanstandete diese sogenannte Umschaltlogik mit Bescheid vom 15. Oktober 2015 als unzulässige Abschaltvorrichtung und verpflichtete die Beklagte, geeignete Maßnahmen zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Zu diesem Zweck entwickelte die Beklagte ein Software-Update, dessen Regelkonformität zwischen den Parteien streitig ist. Nach dem Erwerb des Fahrzeugs durch die Klägerin wurde das Software-Update für dieses Modell vom KBA genehmigt und bei dem klägerischen Fahrzeug durchgeführt. Die Wirksamkeit und die störungsfreie Funktionsweise des Updates sind zwischen den Parteien streitig.
- 3 Die Klägerin ist der Ansicht, ihr stehe aufgrund einer Täuschung durch die Beklagte ein Schadensersatzanspruch zu. Sie behauptet, sie hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn ihr das Vorhandensein der Abschaltvorrichtung bekannt

gewesen wäre. Die Klägerin verlangt von der Beklagten die Erstattung des Kaufpreises und verschiedener auf das Fahrzeug getätigter Aufwendungen nebst Zinsen Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs, Feststellung des Annahmeverzuges sowie Ersatz außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

4 Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist vor dem Oberlandesgericht ohne Erfolg geblieben. Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin die von ihr geltend gemachten Ansprüche - mit Ausnahme der sogenannten Deliktzinsen - weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

5 Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner unter BeckRS 2020, 27242 veröffentlichten Entscheidung unter anderem ausgeführt, Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte aufgrund des ursprünglichen Inverkehrbringens des Fahrzeugs mit dem Motor Typ EA189 bestünden nicht. Zwar handele es sich bei der verbauten Motorsoftware mit Umschaltlogik um eine unzulässige Abschalt-einrichtung, weshalb der Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr weder zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens noch danach gewährleistet gewesen sei. Auch stelle das Inverkehrbringen dieses Motors bei bewusstem Verschweigen der offenkundig gesetzwidrigen Programmierung eine konkludente Täuschung dar. Die Berufung der Klägerin scheitere hinsichtlich der ursprünglich verbauten Umschaltlogik/Abschalteinrichtung aber an der fehlenden Darlegung einer Kausalität zwischen der Täuschung und dem Vertragsschluss. Darlegungs- und beweisbelastet sei insoweit die Klägerin. Die Behauptung der Klägerin, sie

hätte das Fahrzeug bei Kenntnis der wahren Sachlage nicht erworben, sei nach dem Ergebnis der Anhörung der Geschäftsführerin der Klägerin nicht nachvollziehbar. Ein Anspruch der Klägerin nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit den Vorschriften der VO (EG) 715/2007 bestehe ebenfalls nicht, da diese Verordnung ordnungspolitischen Charakter habe und es sich nicht um ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handele.

II.

6 Die Revision ist zulässig und teilweise begründet.

7 1. Das Berufungsgericht hat die Revision im Tenor seines Urteils ohne Einschränkungen zugelassen. In den Entscheidungsgründen hat es zwar ausgeführt, die Zulassung der Revision sei geboten, da noch nicht höchstrichterlich festgestellt sei, ob für die Frage des Vorliegens einer Gefahr für die zukünftige Nutzung des Fahrzeugs streng auf das jeweilige Genehmigungsdatum oder, zumindest für die Frage der Kausalität, auf die erste Genehmigung des entsprechenden Motorentyps, gegebenenfalls in seiner konkreten Leistungsvariante, abzustellen sei. Damit hat das Berufungsgericht die Revision jedoch nicht nur hinsichtlich der Frage der haftungsbegründenden Kausalität, sondern insgesamt hinsichtlich des Anspruchsgrundes zugelassen, also hinsichtlich aller Anspruchsvoraussetzungen und Einwendungen, die für den Erlass eines Grundurteils hätten erledigt werden müssen. Eine Einschränkung auf einzelne Rechtsfragen oder Elemente des Anspruchsgrundes ist unzulässig (vgl. nur Senatsurteil vom 20. Juli 2021 - VI ZR 575/20, ZIP 2021, 1922 Rn. 14 mwN).

8 2. Die Revision hat auch in der Sache teilweise Erfolg. Mit der Begründung des Berufungsgerichts können Schadensersatzansprüche der Klägerin gegen

die Beklagte aufgrund des Erwerbs des streitgegenständlichen Fahrzeugs dem Grunde nach nicht verneint werden.

9 a) Die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht eine Haftung der Beklagten wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung (§ 826 BGB) verneint, halten der revisionsrechtlichen Überprüfung nur im Ergebnis stand.

10 aa) Die Revision beanstandet zu Recht, dass das Berufungsgericht bei seinen Kausalitätsüberlegungen den Inhalt des für die Klägerin hinsichtlich des Nachweises der haftungsbegründenden Kausalität streitenden Erfahrungssatzes verkannt hat. Nach der Senatsrechtsprechung (vgl. nur Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 52) besteht der Erfahrungssatz, dass kein Käufer, dem es auf die Gebrauchsfähigkeit seines Autos maßgeblich ankommt, ein Fahrzeug erwirbt, bei dem eine auch nur abstrakte Gefahr der Betriebsbeschränkung oder -untersagung besteht, wenn gleichzeitig unklar ist, ob überhaupt, wenn ja zu welchem Zeitpunkt und wie - vor allem ohne jeden Nachteil für den Käufer - der Mangel behoben werden kann. Nach den getroffenen Feststellungen kam es der Klägerin beim Kauf entscheidend darauf an, den VW selbst in Spanien nutzen zu können. Eine zumindest abstrakte Gefahr für den Betrieb lag schon deshalb vor, weil das Update für das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Kaufs vom KBA noch nicht freigegeben und auch noch nicht aufgespielt war. Das Berufungsgericht hat auch keine Feststellungen getroffen, aus denen sich ergäbe, dass das Update ohne Nachteile gewesen wäre. Vielmehr ist insoweit revisionsrechtlich von der Richtigkeit des gegenteiligen Vortrags der Klägerin auszugehen. Die Aussage der Geschäftsführerin der Klägerin, sie habe hinsichtlich der Betroffenheit des Autos vom "Dieselskandal" nicht nachgefragt, weil "sie das nicht interessiert habe", kann in diesem Zusammenhang nicht dahin gewürdigt werden, dass die Nutzbarkeit des Fahrzeugs beziehungsweise alle nachteiligen

Folgen des notwendigen Updates für ihre Kaufentscheidung von vorneherein keine Rolle gespielt hätten.

11 bb) Ein Anspruch aus § 826 BGB scheidet aber aus anderen Gründen aus.

12 (1) Zwar ist das Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen im Zusammenhang mit dem massenweisen Einbau einer unzulässigen Prüfstanderkennungssoftware in die Steuerung des Motors EA189 im Verhältnis zu Personen, die eines der betroffenen Fahrzeuge vor den von der Beklagten im September 2015 ergriffenen Maßnahmen zur Information der Öffentlichkeit erwarben und keine Kenntnis von der illegalen Abschalteneinrichtung hatten, objektiv sittenwidrig und geeignet gewesen, die Haftung der Beklagten zu begründen (ständige Rechtsprechung des BGH; vgl. nur Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814 Rn. 16 mwN; ferner BGH, Urteile vom 23. September 2021 - III ZR 200/20, NJW 2021, 3725 Rn. 17; vom 28. Oktober 2021 - III ZR 261/20, NJW-RR 2022, 243 Rn. 16).

13 (2) Im Verhältnis zur Klägerin und im Hinblick auf den Schaden, der ihr durch den Abschluss eines ungewollten Kaufvertrags im Juli 2016 entstanden sein könnte, ist der Vorwurf der Sittenwidrigkeit aber angesichts der von der Beklagten ab dem 22. September 2015 ergriffenen Maßnahmen, insbesondere der Veröffentlichung der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015, bei der gebotenen Gesamtbetrachtung nicht gerechtfertigt (vgl. nur Senatsurteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, VersR 2020, 1267 Rn. 37; vom 24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, WM 2024, 36 Rn. 8, 12; Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, VersR 2021, 661 Rn. 16, 19-21; BGH, Urteil vom 28. Oktober 2021 - III ZR 261/20, NJW-RR 2022, 243 Rn. 17). Die von der Revision insoweit vorgebrachten und aus einer Vielzahl anderer Verfahren bekannten Einwände geben zu einer anderen Bewertung keinen Anlass (vgl. nur zuletzt Senatsurteil vom

24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, WM 2024, 36 Rn. 18 ff. mwN; Senatsbeschluss vom 6. Februar 2024 - VI ZR 526/20, zVb unter II. 2 b) bb)).

14 Der Senat kann dabei - worauf er in der mündlichen Verhandlung hingewiesen hat - seiner Entscheidung die nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs für die Annahme einer der Haftung nach § 826 BGB entgegenstehenden Verhaltensänderung der Beklagten ausreichenden Tatsachen (Veröffentlichung und Inhalt der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015, Ermöglichung der Ermittlung der Betroffenheit von Fahrzeugen) zugrunde legen, auch wenn das Berufungsgericht insoweit keine hinreichenden Feststellungen getroffen hat.

15 Nach § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO unterliegt der Beurteilung des Revisionsgerichts zwar grundsätzlich nur dasjenige Parteivorbringen, das aus dem Berufungsurteil oder dem Sitzungsprotokoll ersichtlich ist. Hierbei ist nach ständiger Rechtsprechung § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO einschränkend dahin auszulegen, dass in bestimmtem Umfang auch Tatsachen, die sich erst während der Revisionsinstanz ereignen, in die Urteilsfindung einfließen können, soweit sie unstreitig sind oder ihr Vorliegen in der Revisionsinstanz ohnehin von Amts wegen zu beachten ist und schützenswerte Belange der Gegenseite nicht entgegenstehen (vgl. nur Senatsurteil vom 23. September 2014 - VI ZR 358/13, BGHZ 202, 242 Rn. 21; BGH, Urteil vom 23. März 2023 - I ZR 17/22, BGHZ 237, 1 Rn. 31; jeweils mwN). Für Tatsachen, die sich - wie die Veröffentlichung der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 - bereits vor Schluss der letzten mündlichen Verhandlung in der Berufungsinstanz ereignet haben, aber vom Berufungsgericht nicht festgestellt wurden, greift diese Ausnahme allerdings nicht.

16 Nach Auffassung des Senats können jedoch darüber hinaus in der Revisionsinstanz in einem Fall wie hier die für die Annahme einer Verhaltensänderung

der Beklagten ausreichenden oben aufgeführten Tatsachen als gerichtskundige und damit offenkundige Tatsachen (§ 291 ZPO) berücksichtigt werden (vgl. auch weitergehend BAGE 177, 64 Rn. 28 ff.). Denn diese Tatsachen sind dem Senat seit Jahren aus einer Vielzahl von Revisionsverfahren bekannt (vgl. zum Begriff der Gerichtskundigkeit BGH, Beschluss vom 26. August 2020 - VII ZB 39/19, BGHZ 227, 1 Rn. 21 mwN) und Grundlage zahlreicher veröffentlichter Entscheidungen des Senats und der anderen mit den sogenannten Dieselverfahren befassten Senate des Bundesgerichtshofs. Zudem hat die Klägerin selbst entsprechenden Vortrag zum Inhalt der Ad-hoc-Mitteilung und zu der von der Beklagten aufgesetzten Website, mit der mittels der Fahrzeugidentifikationsnummer die Betroffenheit von Fahrzeugen ermittelt werden konnte, in ihrer Revisionsbegründung gehalten. Sie wendet sich nur gegen die rechtliche Bewertung dieser Tatsachen durch den Senat in seinem Urteil vom 30. Juli 2020 (VI ZR 5/20, VersR 2020, 1715). Unter diesen Umständen verliert der § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO zugrundeliegende Gedanke der Konzentration der Revisionsinstanz auf die rechtliche Bewertung eines festgestellten Sachverhalts mindestens in gleicher Weise an Gewicht wie in den Fällen, in denen nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs eine einschränkende Auslegung des § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO hinsichtlich nach Schluss des Berufungsverfahrens eingetretener Tatsachen veranlasst ist, so dass Raum für prozessökonomische Erwägungen entsteht (vgl. zu diesem die st. Rspr. tragenden Argument nur BGH, Urteil vom 23. März 2023 - I ZR 17/22, BGHZ 237, 1 Rn. 31 mwN). Die Nichtberücksichtigung der oben genannten gerichtskundigen Tatsachen bei der revisionsrechtlichen Beurteilung wäre hier letztlich eine bloße Förmerei, die weder im Hinblick auf das gesetzliche Leitbild der Revisionsinstanz noch durch berechnigte Belange der Prozessparteien gerechtfertigt ist.

17

b) Eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB wegen Verletzung eines Schutzgesetzes kann mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung allerdings

nicht verneint werden. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts handelt es sich bei den in Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) Nr. 715/2007, § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV getroffenen Regelungen - unter Zugrundelegung der Ausführungen des Gerichtshofs der Europäischen Union in seinem Urteil vom 21. März 2023 (C-100/21, NJW 2023, 1111) - um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, in deren persönlichen Schutzbereich der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs einbezogen ist.

18 Die oben angeführten Abgasnormen - auch in Verbindung mit der Übereinstimmungsbescheinigung - schützen allerdings nicht die allgemeine Handlungsfreiheit und als deren Ausfluss das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht des Käufers, das heißt das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, mit der Folge, dass die - gegebenenfalls auch fahrlässige - Erteilung einer unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung zu einem deliktischen Anspruch des Käufers gegen den Hersteller auf Rückerstattung des an den Verkäufer gezahlten Kaufpreises führt. Die allgemeine Handlungsfreiheit fällt nicht in den sachlichen Schutzbereich dieser Normen (so bereits Senatsurteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 76; nachfolgend ständige Rechtsprechung des BGH). Dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 21. März 2023 (C-100/21, NJW 2023, 1111) lässt sich nichts entnehmen, was zu einer Abkehr von dieser Rechtsprechung nötigen würde (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 24-26; Senatsurteil vom 24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, Rn. 23).

19 Jedoch kann dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs ein Anspruch auf Schadensersatz wegen Schutzgesetzverletzung zustehen, weil ihm aufgrund des Erwerbs eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs ein Vermögensschaden in

Form des Differenzschadens entstanden ist. Ein solcher Schaden, der darauf zurückzuführen ist, dass der Hersteller die ihm auch zugunsten des Käufers auferlegten Pflichten nach dem europäischen Abgasrecht nicht eingehalten hat, fällt nach Maßgabe des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 21. März 2023 (C-100/21, NJW 2023, 1111) in den sachlichen Schutzbereich der europäischen Abgasnormen und ist insoweit im Rahmen des § 823 Abs. 2 BGB zu entschädigen. Das Berufungsgericht wird dem Kläger im erneuten Berufungsverfahren Gelegenheit zu geben haben, zu den Voraussetzungen einer Haftung nach diesen Normen vorzutragen und den von ihm geltend gemachten Schaden im Sinne des Differenzschadens zu berechnen.

III.

20 Das Berufungsurteil ist daher im tenorierten Umfang aufzuheben (§ 562 Abs. 1 ZPO). Die Einschränkung der Aufhebung betrifft - neben den von der Klägerin nicht weiter verfolgten sogenannten Deliktzinsen - zwei Positionen: Zum einen die geltend gemachten Gebrauchsaufwendungen auf das Fahrzeug, da solche nach der Senatsrechtsprechung (vgl. nur Urteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 24) regelmäßig nicht erstattungsfähig und zudem nicht Teil des Differenzschadens sind, um den es hier allein noch geht. Zum anderen die Feststellung des Verzugs der Beklagten mit der Annahme der Zug-um-Zug-Leistung, da der Klägerin der diesbezügliche Anspruch aus § 826 BGB nicht zusteht (oben unter II. 2a). Im Umfang der Aufhebung ist die Sache zur neuen

Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

Seiters

Oehler

Klein

Allgayer

Böhm

Vorinstanzen:

LG Osnabrück, Entscheidung vom 11.09.2019 - 8 O 1985/19 -

OLG Oldenburg, Entscheidung vom 12.06.2020 - 11 U 206/19 -