



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

VI ZR 475/20

Verkündet am:  
5. März 2024  
Holmes  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: nein

BGB § 826 Gb, § 823 Abs. 2 Bf; EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1; Verordnung  
(EG) Nr. 715/2007 Art. 5

Zur deliktischen Haftung des Kfz-Herstellers wegen der Verwendung einer unzu-  
lässigen Abschaltvorrichtung für die Abgasrückführung gegenüber dem Käufer  
eines Fahrzeugs.

BGH, Urteil vom 5. März 2024 - VI ZR 475/20 - 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 und die Richter Dr. Klein, Dr. Allgayer und Böhm

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 11. März 2020 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als auf die Berufung der Beklagten das Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Osnabrück vom 7. August 2019 aufgehoben und die Klage hinsichtlich des Klageantrages zu 1 abgewiesen worden ist.

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 des Klägers wird zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger nimmt die beklagte Fahrzeugherstellerin wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für die Abgasreinigung auf Schadensersatz in Anspruch.
- 2 Er erwarb am 20. März 2017 von der Streithelferin der Beklagten einen gebrauchten, von der Beklagten hergestellten AUDI A3 1.6 TDI für 10.100 €. Das Fahrzeug ist mit einem von der Volkswagen AG, der Muttergesellschaft der Beklagten, entwickelten und hergestellten Dieselmotor der Baureihe EA189 ausgestattet. Für den Fahrzeugtyp wurde eine Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit der Schadstoffklasse Euro 5 erteilt. Die ursprünglich eingesetzte Steuerungssoftware erkannte, wenn das Fahrzeug auf einem Prüfstand den Neuen Europäischen Fahrzyklus durchfuhr, und schaltete dann in einen Abgasrückführungsmodus mit niedrigerem Stickoxidausstoß. Im normalen Fahrbetrieb außerhalb des Prüfstands schaltete der Motor dagegen in einen Abgasrückführungsmodus mit höherem Stickoxidausstoß (sog. Umschaltlogik).
- 3 Vor Abschluss des Kaufvertrags, am 22. September 2015, hatte die Volkswagen AG eine Ad-hoc-Mitteilung nach § 15 WpHG a.F. veröffentlicht, wonach bei weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Motoren vom Typ EA189 eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt worden sei, sie mit Hochdruck daran arbeite, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen und dazu in Kontakt mit den zuständigen Behörden und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) stehe. Am 2. Oktober 2015 hatte die Beklagte selbst eine Pressemitteilung herausgegeben, in der sie über die Dieseldiagnostik informierte, insbesondere "Unregelmäßigkeiten mit der verwendeten Software" einräumte, und eine Internetseite freigeschaltet, auf der durch Eingabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer überprüft werden konnte, ob ein konkretes

Fahrzeug mit der Software-Konfiguration versehen ist. In der Folge hatten die Medien über den "Abgasskandal" auch in Bezug auf von der Beklagten hergestellte Fahrzeuge berichtet. Mit veröffentlichtem Bescheid vom 14. Oktober 2015 hatte das KBA gegenüber der Beklagten insoweit angeordnet, geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge zu ergreifen. Am 21. November 2016 hatte es insoweit ein von der Volkswagen AG entwickeltes Software-Update zur Beseitigung der Abschaltvorrichtung für den streitgegenständlichen Motortyp freigegeben, das der Kläger am 2. August 2017 aufspielen ließ. Er hat behauptet, es seien konkrete negative Auswirkungen des Updates zu befürchten (erhöhter Wartungsaufwand, vorzeitige Motorschäden).

4 Mit seiner Klage hat der Kläger Schadensersatz in Höhe des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises abzüglich Wertersatzes für gezogene Nutzungen zuzüglich Prozesszinsen Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs, ferner Feststellung des Verzugs der Beklagten mit der Annahme der von ihm Zug um Zug zu bewirkenden Leistung begehrt.

5 Das Landgericht hat der Klage - unter Abzug eines geringfügig höheren Wertersatzes für gezogene Nutzungen - stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht das Urteil des Landgerichts abgeändert und die Klage abgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klagebegehren weiter.

#### Entscheidungsgründe:

##### I.

6 Nach Auffassung des Berufungsgerichts steht dem Kläger kein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu. Es fehle zwar nicht an der Darlegung einer vorsätzlichen Täuschungshandlung, die Haftung der Beklagten scheitere

aber daran, dass die Willensbildung des Klägers bei Vertragsschluss nicht in einer solchen Weise gestört worden wäre, die es erforderlich mache, das Ergebnis über die Anwendung des § 826 BGB zu korrigieren. Der Motor des Typs EA189 sei mit einer verbotenen Abschaltautomatik konzipiert und hergestellt worden. Dieser Umstand könne in bestimmten Konstellationen dazu führen, dass der Hersteller dem Erwerber eines betroffenen Fahrzeugs gemäß §§ 826, 31 BGB zum Schadensersatz verpflichtet sei. Auch scheitere eine Haftung der Beklagten nicht daran, dass die VW AG den Motor produziert habe. Die Beklagte sei als Herstellerin des Autos, in welches sie den Motor aus der Baureihe EA189 eingebaut habe, passivlegitimiert. Die maßgebliche Tathandlung bei der Verwirklichung des § 826 BGB sei das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einem entsprechenden Motor ausgestattet sei. Mit der Inverkehrgabe des von ihr hergestellten Fahrzeugs habe die Beklagte konkludent zum Ausdruck gebracht, dass das Fahrzeug entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfe. Der Hersteller des Fahrzeugs bestätige mit dessen Inverkehrgabe jedenfalls konkludent, dass die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen worden seien, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typgenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen Kraftfahrt-Bundesamtes erschlichen worden sei und der Motor den einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich entspreche. Eine derartige - zumindest bis 2015 objektiv unrichtige - Erklärung habe die Beklagte den Autokäufern vermittelt, denn sie habe damit rechnen müssen, dass die mit dem Dieselmotor EA189 ausgerüsteten Fahrzeuge ohne Hinweis auf die Erwirkung der Typgenehmigung unter Einsatz einer manipulativ wirkenden Software mit zwei Betriebsmodi weiterveräußert werden würden. Es sei aber nicht festzustellen, dass dem Kläger durch die Täuschung der Beklagten ein tatbestandlicher Schaden entstanden sei. Das Gericht sei nicht überzeugt, dass der Kläger durch den Kaufvertrag mit einer vom Tatbestand des § 826 BGB erfassten, ungewollten Verbindlichkeit

belastet worden sei, selbst wenn unterstellt werde, dass der Kläger bei Erwerb keine Kenntnis davon gehabt habe, dass der so genannte Abgasskandal, über den bereits längere Zeit in den Medien berichtet worden sei, auch Pkw der Marke Audi betreffe. Nach den unwidersprochen gebliebenen Darlegungen der Beklagten habe das KBA das Software-Update zur Beseitigung der unzulässigen Motorsteuerung bereits mit Bescheid vom 21. November 2016 freigegeben. Mithin sei der Wagen bei Abschluss des Kaufvertrages im März 2017 nicht mehr der konkreten Gefahr ausgesetzt gewesen, durch die zuständige Behörde stillgelegt zu werden.

- 7 Der Kläger habe das Update auch aufspielen lassen und im Termin vor dem Senat bekundet, dass sein Sohn, der das Auto fahre, mit dem Wagen zufrieden sei. Einen etwaigen Wertverlust müsse sich die Beklagte unter Schutzweckerwägungen in keinem Fall als Taterfolg eines vorsätzlichen sittenwidrigen Handelns zurechnen lassen. Während der Beklagten zwar vorzuwerfen sei, Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf den Markt gebracht und dies zumindest bis zu der einschlägigen Ad-hoc-Mitteilung der konzernzugehörigen VW AG im September 2015 massenhaft vor Autokäufern verschleiert zu haben, habe der Kläger den Audi A3 erst im März 2017 als Gebrauchtwagen erworben, in einem Zeitpunkt, in dem der so genannte Abgasskandal nicht nur seit geraumer Zeit öffentlich bekannt gewesen sei, sondern das KBA das Software-Update für diesen Fahrzeugtyp bereits freigegeben habe. Nachdem das Risiko der Stilllegung des Fahrzeugs auf diese Weise beseitigt worden sei, habe sich bei Erwerb des Fahrzeugs die Situation des Klägers nicht grundlegend von jener unterschieden, in der sich Kunden befänden, die einen nicht von der Abgasproblematik betroffenen Pkw mit einer erheblichen Laufleistung kauften. Diese könnten in der Regel ebenfalls nicht alle technischen Einzelheiten des erworbenen Fahrzeugs sicher beurteilen und seien auch nicht generell vor einem erheblichen

künftigen Wertverlust geschützt, für den sehr viele unterschiedliche Ursachen denkbar seien.

8                   Andere Normen, aus denen sich der geltend gemachte Anspruch ergeben könnte, seien weder dargetan noch ersichtlich.

## II.

9                   Die Erwägungen des Berufungsgerichts halten der revisionsrechtlichen Prüfung nicht in allen Punkten stand. Eine Haftung der Beklagten wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung (§ 826 BGB) hat das Berufungsgericht im Ergebnis zu Recht verneint. Rechtsfehlerhaft hat es hingegen eine Haftung der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EGV-FGV abgelehnt.

10                  1. Ohne Erfolg macht die Revision geltend, der mit der Klage verfolgte Anspruch ergebe sich bereits aus § 826 BGB.

11                  Das Verhalten der Beklagten im Zusammenhang mit dem massenweisen Einbau unzulässiger Abschaltvorrichtungen für die Abgasreinigung im Verhältnis zu Personen, die eines der betroffenen Fahrzeuge vor den von der Konzernmutter der Beklagten im September 2015 und der Beklagten im Oktober 2015 ergriffenen Maßnahmen erwarben und keine Kenntnis von der illegalen Abschaltvorrichtung hatten, könnte - wenn man unterstellt, dass der Beklagten beim Inverkehrbringen des Fahrzeugs die auf arglistige Täuschung des KBA abzielende Prüfstandserkennungssoftware bekannt war - zwar sittenwidrig und geeignet gewesen sein, die Haftung der Beklagten zu begründen (vgl. BGH, Urteile vom 17. Februar 2022 - III ZR 276/20, juris Rn. 18; vom 13. Januar 2022 - III ZR 205/20, VersR 2022, 1173 Rn. 18; Senatsbeschluss vom 15. Juni 2021 - VI ZR 566/20, juris Rn. 6). Ein Anspruch des Klägers aus § 826 BGB besteht aber nicht,

weil sich auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen und des revisionsrechtlich erheblichen Parteivorbringens das gesamte Verhalten der Beklagten im Zeitraum bis zum Eintritt des etwaigen Schadens bei dem Kläger in der gebotenen Gesamtschau aufgrund einer zwischenzeitlichen Verhaltensänderung der Beklagten (ständige Rechtsprechung des BGH; vgl. zur AUDI AG BGH, Urteile vom 17. Februar 2022 - III ZR 276/20, juris Rn. 19; vom 13. Januar 2022 - III ZR 205/20, VersR 2022, 1173 Rn. 19; Senatsbeschluss vom 15. Juni 2021 - VI ZR 566/20, juris Rn. 6; Senatsurteil vom 23. November 2021 - VI ZR 818/20, VersR 2022, 451 Rn. 8; im Übrigen vgl. Senatsurteil vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 34 ff.; Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814 Rn. 15 ff.; BGH, Urteile vom 28. Oktober 2021 - III ZR 261/20, NJW-RR 2022, 243 Rn. 17; vom 23. September 2021 - III ZR 200/20, NJW 2021, 3725 Rn. 18 f.) nicht als sittenwidrig darstellt (ständige Rechtsprechung des BGH; vgl. Senatsurteil vom 24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, WM 2024, 36 Rn. 8; Senatsbeschluss vom 14. September 2021 - VI ZR 491/20, juris Rn. 7; auch BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 533/21, NJW 2023, 2270 Rn. 14). Dieser Zeitraum ist insofern maßgeblich (ständige Rechtsprechung des BGH; vgl. nur Senatsurteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 30 f.; vom 24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, WM 2024, 36 Rn. 8; Senatsbeschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814 Rn. 13).

12

Die Beklagte hat im Anschluss an die Ad-hoc-Mitteilung ihrer Konzernmutter vom 22. September 2015 ihrerseits durch die Mitteilung vom 2. Oktober 2015 die Öffentlichkeit über die Dieselproblematik informiert und eine Internetseite freigeschaltet, über die sich die Fahrzeughalter informieren konnten, ob ihr Fahrzeug mit der Software ausgestattet ist. Ferner hat sie die Händler und Vertriebspartner informiert (vgl. nur Senatsurteil vom 23. November 2021 - VI ZR 818/20, VersR 2022, 451 Rn. 7; Senatsbeschluss vom 15. Juni 2021 - VI ZR 566/20, juris Rn. 6). Hierdurch wurden wesentliche Elemente, die ihr bisheriges Verhalten gegenüber



bisherigen Käufern von Fahrzeugen mit Dieselmotoren der Baureihe EA189 als besonders verwerflich erscheinen ließen, derart relativiert, dass der Vorwurf der Sittenwidrigkeit bezogen auf ihr Gesamtverhalten gegenüber dem Kläger und im Hinblick auf den Schaden, der bei ihm durch den Abschluss eines ungewollten Kaufvertrags im März 2017 entstanden sein könnte, nicht gerechtfertigt ist (vgl. Senatsurteile vom 24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, WM 2024, 36 Rn. 9; vom 23. November 2021 - VI ZR 818/20, VersR 2022, 451 Rn. 8; vom 8. Dezember 2020 - VI ZR 244/20, VersR 2021, 263 Rn. 14 f.; vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 34 ff.; Senatsbeschlüsse vom 14. September 2021 - VI ZR 491/20, juris Rn. 8; vom 15. Juni 2021 - VI ZR 566/20, juris Rn. 6; vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814 Rn. 17; BGH, Urteile vom 17. Februar 2022 - III ZR 276/20, juris Rn. 19 ff.; vom 13. Januar 2022 - III ZR 205/20, VersR 2022, 1173 Rn. 19 ff.). Dass die Beklagte möglicherweise weitere Schritte zur umfassenden Aufklärung hätte unternehmen können, reicht für die Begründung des gravierenden Vorwurfs der sittenwidrigen Schädigung gegenüber späteren Käufern nicht aus.

- 13 Die Bedeutung der dargestellten (Aufklärungs-)Maßnahmen wird auch nicht dadurch relativiert, dass das am 2. August 2017 aufgespielte Software-Update nach der mangels abweichender Feststellungen revisionsrechtlich zu unterstellenden Behauptung des Klägers negative Auswirkungen auf den Wartungsaufwand und den Verschleiß der betroffenen Fahrzeuge hat. Dies rechtfertigt den Vorwurf besonderer Verwerflichkeit in der gebotenen Gesamtbetrachtung nicht. Der Umstand, dass mit dem Update nicht nur die unzulässige Manipulationssoftware entfernt wird, sondern auch eine - unterstellt nachteilige - Veränderung des Wartungsaufwands oder sonstiger Parameter verbunden ist, reicht nicht aus, um das Gesamtverhalten der Beklagten als sittenwidrig zu qualifizieren (Senatsbeschlüsse vom 14. September 2021 - VI ZR 491/20, juris Rn. 13; vom 9. März

2021 - VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814 Rn. 30; BGH, Beschluss vom 12. Januar 2022 - VII ZR 222/21, juris Rn. 33).

- 14            2. Das Berufungsgericht hat - worauf die Revision ausdrücklich hingewiesen hat - nicht geprüft, ob die Haftung der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV, Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) Nr. 715/2007 begründet ist. Dies führt zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht, um diesem Gelegenheit zu geben, die insoweit erforderlichen Feststellungen zu treffen (vgl. § 563 Abs. 3 ZPO).
- 15            a) Bei diesen Normen handelt es sich - 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.
- 16            b) 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, BGHZ 237, 245 Rn. 24-26; Senatsurteil vom 24. Oktober 2023 - VI ZR 493/20, WM 2024, 36 Rn. 23).

17 c) Jedoch kann dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalt einrichtung versehenen Kraftfahrzeugs ein Anspruch auf Schadensersatz wegen Schutzgesetzverletzung zustehen, weil ihm aufgrund des Erwerbs eines mit einer unzulässigen Abschalt einrichtung 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.

18 d) Ob dem Kläger im Ergebnis ein solcher Anspruch zusteht, lässt sich auf der Grundlage der bisher vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen nicht abschließend beurteilen. 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.

19 Das Berufungsurteil ist daher im tenorierten Umfang aufzuheben (§ 562 Abs. 1 ZPO). Die Einschränkung der Aufhebung betrifft den Klageantrag auf Feststellung des Verzugs der Beklagten mit der Annahme der Zug-um-Zug-Leistung. Dieser hat keinen Erfolg, weil dem Kläger der diesbezügliche Anspruch aus

§ 826 BGB nicht zusteht (oben unter II.1). 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 07.08.2019 - 1 O 3272/18 -

OLG Oldenburg, Entscheidung vom 11.03.2020 - 5 U 295/19 -