



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

VI ZR 277/20

Verkündet am:  
21. Dezember 2021  
Olovic  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

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).

BGH, Urteil vom 21. Dezember 2021 - VI ZR 277/20 - OLG Köln

LG Aachen

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat im schriftlichen Verfahren nach § 128 Abs. 2 ZPO unter Berücksichtigung bis zum 3. Dezember 2021 eingegangener Schriftsätze durch den Vorsitzenden Richter Seitzers, den Richter Offenloch, die Richterin Müller, den Richter Dr. Allgayer und die Richterin Dr. Linder

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 19. Februar 2020 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als darin zum Nachteil der Beklagten erkannt worden ist. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil der 12. Zivilkammer des Landgerichts Aachen vom 21. Februar 2019 wird insgesamt zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten der Rechtsmittelzüge.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger erwarb am 14. Oktober 2015 von einem Autohaus einen gebrauchten Pkw Audi Q3 zum Kaufpreis von 29.000 €. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und 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, wodurch die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 5 für Stickoxidemissionen eingehalten werden konnten.

2 Mit seiner Klage verlangt der Kläger im Wesentlichen Schadensersatz in Höhe des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs, Zinsen, Feststellung des Annahmeverzugs und Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

3 Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht der Klage im Wesentlichen - unter Anrechnung von Nutzungersatz in Höhe der gefahrenen Kilometer und ohne Deliktzinsen - stattgegeben. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihr Ziel der vollständigen Klageabweisung weiter. Der Kläger hat seine (unbeschränkt eingelegte) Revision mit am 14. Januar 2021 eingegangenem Schriftsatz zurückgenommen.

#### Entscheidungsgründe:

##### I.

4 Das Berufungsgericht, dessen Urteil bei juris und unter BeckRS 2020, 6843 veröffentlicht ist, hat zur Begründung seiner Entscheidung im Wesentlichen ausgeführt:

5 Der Kläger habe gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB, da diese den Kläger - maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sittenwidrigkeit sei grundsätzlich der Zeitpunkt der Tathandlung - durch das Inverkehrbringen des im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motors, der mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet gewesen sei, vorsätzlich sittenwidrig geschädigt habe. Der Schaden des Klägers liege im Erwerb des Fahrzeugs, den er in Kenntnis der Abschaltvorrichtung nicht getätigt hätte.

Die Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten sei nicht durch die Veröffentlichung der Ad-hoc-Mitteilung am 22. September 2015 oder durch die Anfang Oktober 2015 freigeschaltete Webseite zur Ermittlung der individuellen Betroffenheit entfallen. Um das mit der sittenwidrigen Schädigungshandlung verbundene Unwerturteil zu beseitigen, hätte die Beklagte die Öffentlichkeit über die Abschalt-einrichtung umfassend informieren und alles ihr Mögliche unternehmen müssen, um eine Schädigung von Käufern zu verhindern. Die Angaben der Beklagten in der Ad-hoc-Mitteilung, wonach sie die "Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Diesel-Motoren" vorantreibe, interne Prüfungen ergeben hätten, "dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns vorhanden" sei, und "Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA189" auffällig seien, mache weder deutlich, um welche Unregelmäßigkeiten es sich handele, noch welche Fahrzeuge konkret betroffen seien oder welche tatsächlichen und rechtlichen Konsequenzen die "Unregelmäßigkeiten" nach sich zögen. Auch die Pressemitteilung der Beklagten vom 2. Oktober 2015 im Zusammenhang mit der Anfang Oktober 2015 freigeschalteten Webseite der Beklagten und ihrer Tochterunternehmen sei - jedenfalls zu einem so frühen Zeitpunkt wie im streitgegenständlichen Fall - nicht geeignet gewesen, den Schaden zu verhindern. Denn hierzu hätte der Kläger von der Pressemitteilung Kenntnis erlangen müssen.

## II.

6 Die Revision der Beklagten ist begründet. Dem Kläger stehen keine deliktsrechtlichen Ansprüche gegen die Beklagte zu.

7 1. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts kann der Kläger den geltend gemachten Schadensersatzanspruch nicht auf § 826 BGB stützen.

- 8 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 Schadens beim konkreten Geschädigten zugrunde zu legen ist. Im Falle der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB wird das gesetzliche Schuldverhältnis erst mit Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten begründet, 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.
- 9 b) Bei der demnach gebotenen Gesamtbetrachtung ist auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen das Verhalten der Beklagten gegenüber dem Kläger nicht als sittenwidrig zu beurteilen.
- 10 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.).

11 Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts veröffentlichte die Beklagte am 22. September 2015 eine Ad-hoc-Mitteilung, in der sie bekannt gab, dass sie die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Diesel-Motoren vorantreibe und die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns vorhanden sei. Auffällig seien Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA189. In einer Pressemitteilung vom 2. Oktober 2015 gab die Beklagte die Freischaltung von Webseiten auch ihrer Tochterunternehmen zur Ermittlung der individuellen Betroffenheit eines Fahrzeugs bekannt.

12 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).

13           bb) Aus dem Umstand, dass der Kläger im Streitfall ein Fahrzeug der Marke Audi und nicht der Marke Volkswagen erworben hat, folgt nichts Anderes. Aus den Feststellungen des Berufungsgerichts ergibt sich, dass die Beklagte ihre Verhaltensänderung nicht auf ihre Kernmarke Volkswagen beschränkt, sondern im Gegenteil bereits in ihrer Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 darauf hingewiesen hat, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns vorhanden und der Motor vom Typ EA189 auffällig sei. 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).

14           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 2015 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 (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, 667 Rn. 20 ff.). Darauf, ob dem Kläger beim Kauf des Fahrzeugs im Oktober 2015 die Ad-hoc-Mitteilung der Beklagten und die Berichterstattung ab dem 22. September 2015 bekannt waren, kommt es - entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts - nicht an.

15            2. Der Klageanspruch ergibt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO 715/2007/EG oder aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 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

Offenloch

Müller

Allgayer

Linder

Vorinstanzen:

LG Aachen, Entscheidung vom 21.02.2019 - 12 O 328/18 -

OLG Köln, Entscheidung vom 19.02.2020 - 5 U 47/19 -