Kein Schadensersatz bei Kauf eines Audi-Gebrauchtwagens nach Aufdeckung des VW-Abgasskandals

Für die Bewertung eines schädigenden Verhaltens als sittenwidrig i. S. von § 826 BGB ist in einer Gesamtschau dessen Gesamtcharakter zu ermitteln und das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten zugrunde zu legen. Dies wird insbesondere dann bedeutsam, wenn die erste potenziell schadensursächliche Handlung und der Eintritt des Schadens zeitlich auseinanderfallen und der Schädiger sein Verhalten zwischenzeitlich nach außen erkennbar geändert hat (hier: Erstreckung der Verhaltensänderung des VW-Konzerns im sog. Dieselskandal ab dem 22.09.2015 auf andere Konzernmarken; Fortführung von Senat, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 30 ff.).

BGH, Urteil vom 08.12.2020 – VI ZR 244/20

Sachverhalt: Der Kläger erwarb von der *S*-oHG aufgrund einer im Mai 2016 getätigten verbindlichen Bestellung für 32.600 € einen gebrauchten Audi Q5 2.0 TDI. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten, der *Volkswagen AG* hergestellten Dieselmotor des Typs EA189 ausgerüstet. Die im Zusammenhang mit diesem Motor verwendete Software führte zu einer Optimierung der Stickstoffoxid(NO_x)-Emissionswerte im behördlichen Prüfverfahren. Die Software bewirkte, dass eine Prüfungssituation, in der der Abgasausstoß gemessen wird, erkannt und die Abgasaufbereitung für deren Dauer optimiert wurde. Im normalen Betrieb außerhalb des Prüfstands war diese Abgasaufbereitung abgeschaltet.

Am 22.09.2015, also bevor der Kläger den Kaufvertrag mit der *S*-oHG schloss, gab die Beklagte eine Ad-hoc-Mitteilung nach § 15 WpHG a.F. heraus, die auszugsweise wie folgt lautet:

> „Volkswagen treibt die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Diesel-Motoren mit Hochdruck voran. […]
>
> Weitere bisherige interne Prüfungen haben ergeben, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns vorhanden ist. […]

> Auffällig sind Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen. Ausschließlich bei diesem Motortyp wurde eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt. Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen. Das Unternehmen steht dazu derzeit in Kontakt mit den zuständigen Behörden und dem Deutschen Kraftahrtbundesamt. […]“.

Das Kraftfahrt-Bundesamt wertete die Programmierung als unzulässige Abschalteinrichtung und verpflichtete die Beklagte, die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge durch geeignete Maßnahmen wiederherzustellen. Das daraufhin von der Beklagten entwickelte Softwareupdate gab das Kraftfahrt-Bundesamt für den hier betroffenen Fahrzeugtyp im Dezember 2016 frei; der Kläger ließ es im Januar 2017 installieren.

Mit seiner Klage hat der Kläger Schadensersatz in Höhe des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises abzüglich gezogener Nutzungen in Form gefahrener Kilometer nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, sowie den Ersatz vorgerichtlich entstandener Rechtsanwaltskosten verlangt. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht der Klage im Wesentlichen stattgegeben. Die dagegen gerichtete Revision der Beklagten, die damit die vollständige Abweisung der Klage erreichen wollte, hatte Erfolg.

Aus den Gründen: [7] I. Nach Auffassung des Berufungsgerichts (OLG Oldenburg, Urt. v. 13.02.2020 – 14 U 244/19, BeckRS 2020, 7010) steht dem Kläger der geltend gemachte Anspruch aus §§ 826, 31 BGB zu. Die Beklagte habe den Kläger vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt, indem sie jenen Motor des Typs EA189 mit der verbotenen Abschaltautomatik konzipiert, gebaut und in den Verkehr gebracht habe. Diese Voraussetzungen seien nicht durch die Veröffentlichung der Ad-hoc-Mitteilung und weiterer Pressemitteilungen zu der Softwaremanipulation entfallen. Insoweit sei auf den Zeitpunkt der Tathandlung abzustellen, vorliegend demnach auf den Zeitpunkt des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Motors. Nachträgliche Änderungen in Vorsatz und Gesinnung oder aufklärende Maßnahmen hätten auf die zivilrechtliche Haftung der Beklagten keinen Einfluss, wenn der Schaden dennoch eintrete. Auf die Frage, ob die Sittenwidrigkeit und der diesbezügliche Vorsatz bei Abschluss des Kaufvertrags noch vorgelegen hätten und ob die Ad-hoc-Mitteilung der Beklagten und die im Nachgang veröffentlichten Pressemitteilungen geeignet gewesen seien, den vorherigen Vorwurf der Sittenwidrigkeit entfallen zu lassen, komme es jedenfalls insoweit nicht an.

[8] Die Beklagte habe den Kläger durch diese sittenwidrige vorsätzliche Handlung geschädigt. Der Berufungssenat habe die Überzeugung gewonnen, dass der Kläger den Vertrag nicht geschlossen hätte, wenn er von den Manipulationen der Beklagten an der Motorsteuerungssoftware und deren Folgen für die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs Kenntnis gehabt hätte. Der Kläger habe glaubhaft und nachvollziehbar erklärt, dass er sich gerade wegen der Berichterstattung über die von der Beklagten verwendete Motorsteuerungssoftware für ein Fahrzeug eines anderen Herstellers, nämlich der *Audi AG*, entschieden habe, ohne zu wissen, dass die *Audi AG* als Tochterunternehmen der Beklagten auch deren Motoren in ihren Fahrzeugen verbaue. Diese Angaben des Klägers würden durch die als Zeugen vernommene Ehefrau des Klägers und des für die *S*-oHG das Verkaufsgespräch führenden Verkäufers bestätigt, wonach der Satz „Wir sind Audi und nicht VW." jedenfalls sinngemäß gefallen sein könnte.

[9] Der Kausalzusammenhang zwischen der sittenwidrigen vorsätzlichen Handlung und der Schädigung sei auch nicht allein aufgrund der Ad-hoc-Mitteilung vom 22.09.2015, den Presseerklärungen aus Oktober 2015 und den Anweisungen an die Vertragshändler zu verneinen. Diese Maßnahmen seien nicht ausreichend gewesen, da nur von „Auffälligkeiten" und „Unregelmäßigkeiten" gesprochen worden sei. Eine ausreichende Aufklärung hätte auf die drohende Gefahr einer Stilllegung des Fahrzeugs gezielt hinweisen müssen.

[10] II. Die Revision der Beklagten ist begründet. Dem Kläger stehen keine – hier allein in Betracht kommenden – deliktsrechtlichen Ansprüche gegen die Beklagte zu.

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

[12] a) Wie der Senat im Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 30 f. m. w. Nachw. – ausgeführt hat, 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. Dies wird insbesondere dann bedeutsam, wenn die erste potenziell schadensursächliche Handlung und der Eintritt des Schadens zeitlich auseinanderfallen und der Schädiger sein Verhalten zwischenzeitlich nach außen erkennbar geändert hat. Zu kurz greift es daher, in solchen Fällen entweder, wie es hier das Berufungsgericht getan hat, nur auf den Zeitpunkt der „Tathandlung", oder nur auf den des Schadenseintritts abzustellen. Im Falle der sittenwidrigen vorsätzlichen 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.

[13] b) Bei der demnach gebotenen Gesamtbetrachtung ist auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen und von der Revisionserwiderung nicht infrage gestellten Feststellungen das Verhalten der Beklagten gegenüber dem Kläger nicht als sittenwidrig zu beurteilen.

[14] aa) Der Senat hat im Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 – auf Grundlage der im dortigen Verfahren getroffenen Feststellungen unter anderem ausgeführt, dass die vom Berufungsgericht festgestellte Verhaltensänderung der Beklagten wesentliche Elemente, die das Unwerturteil ihres bisherigen Verhaltens gegenüber bisherigen Käufern begründeten, derart relativiert, 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 22.09.2015 entstanden sein könnte, nicht mehr gerechtfertigt ist (Senat, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 34).

[15] Bereits die Mitteilung der Beklagten vom 22.09.2015 war objektiv geeignet, das Vertrauen potenzieller 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. Aus der Mitteilung vom 22.09.2015 ging weiter hervor, dass „die zuständigen Behörden“ und das Kraftfahrt-Bundesamt bereits involviert waren. Die Beklagte hat ihre strategische unternehmerische Entscheidung, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse das Kraftfahrt-Bundeaamt und letztlich die Fahrzeugkäufer zu täuschen, ersetzt durch die Strategie, an die Öffentlichkeit zu treten, Unregelmäßigkeiten einzuräumen und in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt Maßnahmen zur Beseitigung des gesetzwidrigen Zustands zu erarbeiten, um die Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung zu bannen. Tatsächlich ist ihr dies durch die Entwicklung und Bereitstellung eines Softwareupdates für den hier betroffenen Fahrzeugtyp und andere Typen gelungen, mag das Softwareupdate in dem streitgegenständlichen Fahrzeug auch erst nach dem Erwerb durch den Kläger aufgespielt worden sein. Indem die Beklagte ihre Vertragshändler über die Verwendung der Abschalteinrichtung informiert hat, hat sie sie zudem in die Lage versetzt, etwaige Kaufinteressenten über die Abgasproblematik der betroffenen Fahrzeuge aufzuklären. Ihre bislang gleichgültige Gesinnung im Hinblick auf etwaige Folgen und Schäden für Käufer ihrer Fahrzeuge hat sie damit aufgegeben. Ihr nunmehriges Bemühen um die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zeugt zudem von der Aufgabe ihrer gleichgültigen und rücksichtslosen Gesinnung im Hinblick auf die die Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung schützenden Rechtsvorschriften (Senat, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 37).

[16] Dass die Beklagte die Abschalteinrichtung nicht selbst als illegal gebrandmarkt hat, sondern im Gegenteil dieser (zutreffenden) Bewertung in der Folgezeit entgegengetreten ist, dass sie eine bewusste Manipulation geleugnet hat und dass sie möglicherweise weitere Schritte zur umfassenden Aufklärung hätte unternehmen können, reicht für die Begründung des gravierenden Vorwurfs der sittenwidrigen Schädigung gegenüber späteren Käufern nicht aus. Insbesondere war ein aus moralischer Sicht tadelloses Verhalten der Beklagten oder eine Aufklärung, die tatsächlich jeden potenziellen Käufer erreicht und einen Fahrzeugerwerb in Unkenntnis der Abschalteinrichtung sicher verhindert, zum Ausschluss objektiver Sittenwidrigkeit nicht erforderlich (Senat, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 38).

[17] bb) Entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung ergibt sich nichts anderes aus dem Umstand, dass der Kläger im Streitfall ein Fahrzeug der Marke Audi und nicht der Marke Volkswagen erworben hat. Die Beklagte hat ihre Verhaltensänderung nicht auf ihre Kernmarke Volkswagen beschränkt, sondern im Gegenteil bereits in ihrer Ad-hoc-Mitteilung vom 22.09.2015 darauf hingewiesen, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Dieselfahrzeugen des Volkswagen-Konzerns vorhanden und dass der Motor vom Typ EA189 auffällig sei, ohne diesbezüglich eine Einschränkung auf eine bestimmte Marke des Konzerns vorzunehmen. Mit diesem Schritt an die Öffentlichkeit und der damit verbundenen Mitteilung, mit den zuständigen Behörden und dem Kraftfahrt-Bundesamt bereits in Kontakt zu stehen, hat die Beklagte ihre strategische unternehmerische Entscheidung, das Kraftfahrt-Bundesamt und letztlich die Fahrzeugkäufer zu täuschen, auch bezüglich der weiteren Konzernmarken ersetzt durch die Strategie, Unregelmäßigkeiten einzuräumen und in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt Maßnahmen zur Beseitigung des gesetzwidrigen Zustands zu erarbeiten. Aufgrund dieses – in der Ad-hoc-Mitteilung vom 22.09.2015 zum Ausdruck kommenden – Strategiewechsels war das Verhalten der Beklagten generell, das heißt hinsichtlich aller Konzernmarken, nicht mehr darauf angelegt, das Kraftfahrt-Bundesamt und arglose Erwerber zu täuschen (vgl. Senat, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 37). Auf den konkreten Wortlaut der von der Beklagten erstmals in der Revisionsinstanz vorgelegten weiteren Presseverlautbarungen der Beklagten und ihrer Konzerntochter *Audi AG* von Oktober und November 2015, die unter anderem die mögliche Betroffenheit von 2,0-Liter-Motoren in Fahrzeugen namentlich der Marke Audi näher ausführen, kommt es daher nicht an (§ 559 I ZPO).

[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 Mai 2016 abgeschlossenen Kaufvertrag nach den dargestellten Grundsätzen des Senatsurteils vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 38 – ebenso wenig entgegen wie der Umstand, dass, wie der Streitfall zeigt, nicht jeder potenzielle Käufer subjektiv verlässlich über die Verwendungsbreite der unzulässigen Abschalteinrichtung in den verschiedenen Marken der Beklagten informiert wurde.

[19] Im Übrigen zeigt der Streitfall – ohne dass es hierauf für die Entscheidung ankäme –, dass gerade auch der Kläger im Hinblick auf die Manipulationssoftware nicht mehr arglos war und die Erfüllung der maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben bei gebrauchten Fahrzeugen mit Dieselmotoren nicht mehr als selbstverständlich voraussetzte. Der Kläger hatte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts vielmehr Kenntnis von der Berichterstattung über die von der Beklagten verwendete Motorsteuerungssoftware; die Dieselthematik war Inhalt des Verkaufsgesprächs. Dass der Kläger in diesem Zusammenhang von dem das Verkaufsgespräch führenden Mitarbeiter der *S*-oHG eine im Hinblick auf die Verwendung des VW-Motors EA189 und die zugehörige Abgasproblematik unzutreffende Auskunft („Wir sind Audi und nicht VW.“) erhalten haben mag, könnte unter Umständen eine eigenständige Haftung der Verkäuferin begründen, ist aber nicht der Beklagten zuzurechnen.

[20] 2. Der Klaganspruch ergibt sich auch nicht aus § 823 II BGB i. V. mit § 6 I, § 27 I EG-FGV oder Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (vgl. Senat, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 10 ff.) oder aus § 823 II BGB i. V. mit § 263 I StGB, § 31 BGB (Senat, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 17 ff.).

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.