

Bemessung der anzurechnenden Nutzungsvorteile im VW-Abgasskandal

1. Der Käufer eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs, der gegen die – nicht am Kaufvertrag beteiligte – *Volkswagen AG* einen Anspruch auf Schadensersatz wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung (§§ 826, 31 BGB) hat, muss sich im Wege des Vorteilsausgleichs die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen (im Anschluss an [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 64 ff.).
2. Die anzurechnenden Nutzungsvorteile können bemessen werden, indem der Bruttokaufpreis des Fahrzeugs durch die im Erwerbszeitpunkt voraussichtliche Restlaufleistung geteilt und dieser Wert mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern multipliziert wird („lineare Teilwertabschreibung“; vgl. [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 80 m. w. Nachw.). Regelmäßig vorzugswürdig ist indes eine Schätzung der Nutzungsvorteile, bei der der durch die vertragliche Gegenleistung bestimmte objektive Wert des Fahrzeugs mit dem – von einem Sachverständigen ermittelten – aktuellen Fahrzeugwert verglichen wird.

OLG Frankfurt a. M., Urteil vom 21.04.2021 – [17 U 477/19](#)

Sachverhalt: Der Kläger bestellte am 28.12.2011 bei der Autohaus X-GmbH einen fabrikneuen VW Tou-
ran zum Preis von 34.700 €. Dieses von der Beklagten hergestellte Fahrzeug wurde dem Kläger einige
Monate später übergeben und am 25.06.2012 erstmals zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zuge-
lassen. Es ist mit einem Dieselmotor des Typs EA189 ausgestattet. Dessen Steuerungssoftware war bei
der Auslieferung des Pkw an den Kläger so programmiert, dass die Stickoxid(NO_x)-Emissionen opti-
miert wurden, sobald das Fahrzeug auf einem Prüfstand dem „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NE-
FZ) unterzogen wurde, der Bestandteil des Typgenehmigungsverfahrens ist. Beim regulären Betrieb
des Fahrzeugs im Straßenverkehr war die Abgasrückführungsrate geringer und daher der NO_x-Ausstoß
höher als auf dem Prüfstand.

Am 22.09.2015 veröffentlichte die Beklagte eine Ad-hoc-Mitteilung und eine Pressemitteilung. Darin teilte sie mit, dass bei EA189-Motoren „eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandwerten und realem Fahrbetrieb festgestellt“ worden sei. Man arbeite „mit Hochdruck daran, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen“. In der Folgezeit entwickelte die Beklagte ein Softwareupdate, das vom Kraftfahrt-Bundesamt zur Installation freigegeben wurde. Das Fahrzeug des Klägers erhielt dieses Update am 31.10.2016.

Der Kläger hat geltend gemacht, die Beklagte müsse ihm Schadensersatz leisten, weil sie Dieselfahrzeuge – unter anderem das streitgegenständliche Fahrzeug – in den Verkehr gebracht und dabei verschwiegen habe, dass in diesen Fahrzeugen eine unzulässige Abschalteneinrichtung implementiert sei. Die Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten vom Einsatz der unzulässigen Abschalteneinrichtung gewusst, und diese Kenntnis sei der Beklagten zuzurechnen. Die Beklagte müsse ihm, dem Kläger, daher Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Pkw den vollen dafür gezahlten Kaufpreis ersetzen und Deliktzinsen (§ 849 BGB) zahlen. Außerdem sei festzustellen, dass die Beklagte mit der Annahme des VW Touran in Verzug sei.

Das Landgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, dass die Beklagte dem Kläger unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Schadensersatz leisten müsse (LG Gießen, Urt. v. 21.03.2019 – [4 O 305/18](#)). Einen Anspruch auf Schadensersatz wegen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung (§ 826 BGB) habe der Kläger nicht, weil es an einem vom Schutzzweck der Norm erfassten Verhalten der Beklagten fehle. Die – den Fahrzeugkäufern verschwiegene – Implementierung einer möglicherweise unzulässigen Abschalteneinrichtung sei nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral nicht verwerflich. Insoweit sei ein Käufer durch das kaufvertragliche Gewährleistungsrecht hinreichend geschützt; eine Ausweitung der deliktsrechtlichen Haftung sei nicht geboten. Es sei auch nicht erkennbar, dass ein Vorstandsmitglied der Beklagten einen auf eine Vorteilserlangung gerichteten Willen gehabt habe. Die Darlegungs- und Beweislast trage insoweit der Kläger; ihr habe er nicht genügt.

Mit seiner dagegen gerichteten Berufung hat der Kläger zuletzt beantragt, die Beklagte zur Zahlung 34.700 € nebst Rechtshängigkeitszinsen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des VW Touran, zu verurteilen und den Annahmeverzug der Beklagten festzustellen. Er hat geltend gemacht, die Beklagte habe – entgegen der Ansicht des Landgerichts – vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt und müsse ihm deshalb Schadensersatz leisten (§ 826 BGB).

Das Rechtsmittel hatte teilweise Erfolg.

Aus den Gründen: II. ... Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 12.450 € Zug um Zug gegen Herausgabe des VW Touran 2.0 TDI „Highline“ mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... gemäß [§ 826 BGB](#).

Die Beklagte hat dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich einen Schaden zugefügt, wobei die sittenwidrige Handlung in der Entwicklung und dem Inverkehrbringen des streitgegenständlichen, mit dem Motor EA189 ausgestatteten Fahrzeugs, das zur Erlangung einer EG-Typgenehmigung mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung der Abgasreinigungsanlage versehen war, lag. Dem Kläger ist ein Schaden in Gestalt der Bindung an den nachteiligen Fahrzeugkaufvertrag entstanden.

Unabhängig vom tatsächlichen wirtschaftlichen Wert des erworbenen Fahrzeuges wurde der Kläger durch die Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises belastet, wobei er als Gegenleistung ein Fahrzeug mit einer gemäß Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung, die die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs von Anfang an infrage stellte, erhielt. Der dem Kläger entstandene Schaden ist auch nicht durch die Installierung des von der Beklagten entwickelten und vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegebenen Softwareupdates entfallen. Maßgeblich ist der Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs. Der Schadenseintritt war zu diesem Zeitpunkt erfolgt (vgl. [BGH, Urt. v. 26.01.2021 – VI ZR 405/19](#), juris Rn. 22; [Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 367/19](#), juris Rn. 22; Senat, Beschl. v. 25.09.2019 – [17 U 45/19](#), juris Rn. 4 ff., 18 f.).

Dass die Beklagte dem Kläger dem Grunde nach zur Zahlung von Schadensersatz gemäß [§ 826 BGB](#) wegen des Inverkehrbringens eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, deren Existenz im Typgenehmigungsverfahren verschwiegen wurde, versehenen Fahrzeugs verpflichtet ist, steht nach der Grundsatzentscheidung des BGH ([Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 12 ff.) außer Frage. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den von den Parteien vor Veröffentlichung dieser Entscheidung im Berufungsverfahren zum Haftungsgrund vorgebrachten Argumenten ist entbehrlich, da der BGH mittlerweile zu sämtlichen von den Parteien erörterten Rechtsfragen Stellung genommen hat.

Nach [§ 249 I BGB](#) hat der zum Schadensersatz Verpflichtete den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Der Geschädigte ist wirtschaftlich so zu stellen, wie er ohne das schadensstiftende Ereignis stünde (vgl. BGH, Urt. v. 28.10.2014 – [VI ZR 15/14](#), juris Rn. 25), er mithin die ungewollte Verbindlichkeit nicht eingegangen wäre. Dabei kann der Anspruchsinhaber in dem hier vorliegenden Drei-Personen-Verhältnis (auch) im Wege des Schadensersatzes vom Schädiger die „Rückgängigmachung“ der Folgen des mit einem Dritten geschlossenen Vertrags verlangen und hierzu das Erlangte dem Schädiger zur Verfügung stellen und seine Aufwendungen ersetzt bekommen (vgl. BGH, Urt. v. 28.10.2014 – [VI ZR 15/14](#), juris Rn. 28). Der Kläger kann somit von der Beklagten verlangen, so gestellt zu werden, als ob er den Kaufvertrag über das Fahrzeug nie geschlossen hätte.

Die Beklagte hat dem Kläger daher den an die Verkäuferin gezahlten Kaufpreis zu ersetzen.

Allerdings muss sich der vorsätzlich-sittenwidrig geschädigte Fahrzeugkäufer in Fällen wie dem vorliegenden nach dem Grundsatz der Vorteilsausgleichung auf den Kaufpreiserstattungsanspruch die von ihm gezogenen Fahrzeugnutzungen anrechnen lassen, und zwar ohne dass es etwa einer Gestaltungserklärung oder Einwendung der Beklagten bedarf, wie der BGH entschieden hat (vgl. [BGH, Beschl. v. 23.02.2021 – VI ZR 1191/20](#), juris Rn. 6 m. w. Nachw.; [Urt. v. 02.03.2021 – VI ZR 147/20](#), juris Rn. 7; [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 64).

Der Nutzungsvorteil bemisst sich nach dem Wertverlust, den das Fahrzeug während der Nutzungszeit erlitten hat.

Der vorliegend als Schaden zu bewertende Vertragsschluss und die damit verbundene Kaufpreiszahlung des Klägers waren offenkundig von der Zielsetzung getragen, in den Genuss der Nutzung des Fahrzeugs und somit des damit notwendigerweise verbundenen Nutzungsvorteils zu gelangen (vgl. [BGH, Urt. v. 08.03.2021 – VI ZR 505/19](#), juris Rn. 40; [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 82). Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass derjenige, der die erworbene Sache nutzt, hierdurch Ausgaben erspart, weil der durch den Gebrauch eintretende Wertverlust nicht zulasten des eigenen, sondern des fremden Vermögens geht (vgl. BGH, Urt. v. 31.03.2006 – [V ZR 51/05](#), [BGHZ 167, 108](#) Rn. 13; Urt. v. 25.10.1995 – [VIII ZR 42/94](#), juris Rn. 16).

Der Wertverlust kann gemäß [§ 287 ZPO](#) geschätzt werden, indem im Wege einer linearen Teilwertabschreibung der Bruttokaufpreis des Fahrzeugs durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbzeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 80). Regelmäßig vorzugswürdig ist indes eine Schätzung des Nutzungsvorteils, die auf der Ermittlung des Wertverlusts des konkreten Fahrzeugs durch einen Sachverständigen fußt.

Die vom BGH gebilligte Methode der Schadensschätzung auf der Grundlage der Annahme eines linearen Wertverzehr ist regelmäßig nicht in gleicher Weise geeignet, den Nutzungsvorteil mit derselben Genauigkeit abzubilden. Insbesondere bei Fahrzeugen mit einer sehr geringen Laufleistung kann es bei Anwendung der ausschließlich laufleistungsbezogenen Formel dazu kommen, dass der Geschädigte an dem Schadensfall „verdient“. Es ist gerichtbekannt, dass als Gebrauchsgegenstände genutzte Pkw in den ersten Jahren nach der Erstzulassung einen verhältnismäßig hohen Wertverlust erleiden (vgl. auch BeckOGK/□*Schall*, Stand: 01.11.2020, [§ 346 BGB](#) Rn. 540). Wird zur Bemessung des Nutzungsvorteils allein auf die zurückgelegte Fahrstrecke abgestellt, muss sich der Geschädigte nur einen auf der Annahme eines linearen Wertverlusts beruhenden Nutzungsvorteil anrechnen lassen. Da der so ermittelte Nutzungsvorteil geringer ist als die Differenz zwischen Bruttokaufpreis und Fahrzeugwert, verbleibt dem Geschädigten ein auf dem schädigenden Ereignis beruhender ungerechtfertigter Vorteil (Senat, Urt. v. 17.02.2021 – [17 U 210/19](#), juris Rn. 35).

Mit Blick hierauf ist bei der Berechnung des schadensrechtlich bedeutsamen Nutzungsvorteils der durch die vertragliche Gegenleistung bestimmte objektive Wert des Fahrzeugs mit dem aktuellen Fahrzeugwert zu vergleichen (vgl. für den Fall der Berechnung des Wertverlusts bei der Rückabwicklung eines verbundenen Vertrags: [BGH, Urt. v. 27.10.2020 – XI ZR 498/19](#), juris Rn. 43 f.).

So liegt die Sache auch im vorliegenden Fall. Der Kläger hat an die Fahrzeugverkäuferin einen Kaufpreis in Höhe von 34.700 € gezahlt. Nach den Feststellungen des Sachverständigen *S* beläuft sich der Wertverlust des Fahrzeugs in der Nutzungszeit des Klägers, der dem anzurechnenden Nutzungsvorteil entspricht, auf 22.250 €. Wäre allein die Laufleistung des Fahrzeugs während der Nutzungszeit des Klägers von 45.248 km bei einer vom Kläger hilfsweise behaupteten voraussichtlichen Gesamtlauflistung von 300.000 km maßgeblich, betrüge der anzurechnende Nutzungsvorteil nach der oben genannten Formel lediglich 5.233,68 €. Berücksichtigte man diesen Betrag bei der Schadensberechnung, verbliebe dem Kläger ein „Gewinn“ von 17.016,32 €, da er von der Beklagten Schadensersatz in Höhe von 29.466,32 € erhalte und über die Anrechnung des Nutzungsvorteils hinaus im Zuge des Vorteilsausgleichs nur das Fahrzeug, welches nach der Ermittlung des Sachverständigen einen Wert von 12.450 € hat, herausgeben müsste.

Eine solche Überkompensation ist nach allgemeinen schadensrechtlichen Grundsätzen (vgl. [BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 354/19](#), [BGHZ 226, 322](#) = juris Rn. 19; Urt. v. 22.02.2018 – [VII ZR 46/17](#), [BGHZ 218, 1](#) = juris Rn. 34) nicht zu rechtfertigen.

Der Senat folgt den überzeugenden und hinreichend detaillierten Ausführungen des Sachverständigen S. Das von ihm erstattete schriftliche Gutachten ist in sich schlüssig und nachvollziehbar. Der Sachverständige hat mit Blick auf die zwischen den Parteien nicht im Streit stehenden Ausstattungsmerkmale des Fahrzeugs, die Nutzungszeit und den Nutzungsumfang (Laufleistung) sowie die konkrete – ebenfalls unstrittige – aktuelle Beschaffenheit des Fahrzeugs mittels der Schwacke-Fahrzeuggewertung den objektiven Fahrzeugwert per 01.11.2020 mit 12.450 € bestimmt, wobei er für vergleichbare Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren (Chevrolet Orlando, VW Touran [Benzin], Citroën C8, Fiat Freemont, Ford S-MAX, Opel Zafira [Diesel/□Benzin], Peugeot 5008) Wertverluste zwischen 65 % und 77,5 % vom Neupreis ermittelt hat. Der Wertverlust des vom Kläger erworbenen VW Touran 2.0 TDI „Highline“ bewegt sich danach mit 68 % vom objektiven Neuwert im unteren Bereich der Wertverluste vergleichbarer Fahrzeuge, sodass der Senat keinen nachvollziehbaren Anhalt dafür sieht, den Wertverlust des Fahrzeugs des Klägers während dessen Nutzungszeit etwa auf die Implementierung der hier maßgeblichen Abschalteneinrichtung zurückzuführen.

Mithin kann der Kläger von der Beklagten 12.450 € Zug um Zug gegen Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs verlangen.

Dieser Betrag ist gemäß [§§ 291, 288 I 2 BGB](#) seit dem 01.11.2020 in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen. Für den Zeitraum zwischen dem Tag nach Eintritt der Rechtshängigkeit, das heißt dem 16.01.2019, bis zum 31.10.2020 besteht ein Anspruch auf Rechtshängigkeitsszinsen ausgehend von einem Betrag in Höhe von 13.900 €, der sich linear auf 12.450 € ermäßigt (vgl. [BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19](#), juris Rn. 38; OLG Karlsruhe, Urt. v. 10.11.2020 – [17 U 635/19](#), juris Rn. 87).

Der Ausgangsbetrag von 13.900 € beruht auf einer Schätzung gemäß [§ 287 ZPO](#), wobei der Senat die vom Sachverständigen festgestellte Wertentwicklung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zugrunde gelegt hat.

Nicht begründet ist die Berufung, soweit der Kläger den Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs weiterverfolgt. Die Beklagte ist mit der Rücknahme des Fahrzeugs nicht in Verzug geraten. Der Kläger hat die Übergabe und die Übereignung des Fahrzeugs nicht zu den Bedingungen angeboten, von denen er sie im Hinblick auf den im Wege der Vorteilsausgleichung geschuldeten und vom Kaufpreis in Abzug zu bringenden Nutzungersatz hätte abhängig machen dürfen. Er hat mit 34.700 € die Zahlung eines deutlich höheren Betrags verlangt, als er mit 12.450 € hätte beanspruchen können. Ein zur Begründung von Annahmeverzug aufseiten der Beklagten geeignetes Angebot ist unter diesen Umständen nicht gegeben (vgl. [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 85).

Die Kostenentscheidung beruht auf [§§ 92 I, 269](#) III 2 ZPO.

Bei der Bemessung des Verhältnisses von Obsiegen und Unterliegen der Parteien war auch die in der Berufungsinstanz zurückgenommene Forderung des Klägers auf Zahlung von Deliktzinsen in Höhe von vier Prozent aus dem vollen Kaufpreis seit dem 25.06.2012 zu berücksichtigen. Gemäß [§ 92 I ZPO](#) ist bei einem Teilunterliegen eine Kostenaufhebung oder -teilung vorzunehmen. Unterliegt der Kläger nur mit einem Teil seiner Klage, die für den Gesamtgebührenstreitwert ohne Belang ist, ist die Quote mittels Bildung eines sogenannten fiktiven Gesamtgebührenstreitwerts durch Hinzurechnung des hierauf entfallenden Teilstreitwerts zu errechnen (BeckOK-ZPO/□*Jaspersen*, Stand: 01.03.2019, § 92 Rn. 6). Dies gilt insbesondere, wenn der Teilstreitwert einen erheblichen Teil des fiktiven Gesamtstreitwerts ausmacht (vgl. BGH, Urt. v. 04.06.1992 – [IX ZR 149/91](#), juris Rn. 108, insoweit in [BGHZ 118, 312](#) nicht abgedruckt; Urt. v. 09.11.1960 – [VIII ZR 222/59](#), [BeckRS 1960, 31188666](#)). Für die Kostenentscheidung maßgeblich ist danach ein fiktiver Gebührenstreitwert von (34.700 € [Hauptforderung] + 9.099,24 € [Deliktzinsen] =) 43.799,24 €.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus [§ 708 Nr. 10](#), [§ 711 ZPO](#).

Gründe für die Zulassung der Revision bestehen nicht. Die Abweichung der vom BGH gebilligten Methode der Schätzung des Nutzungsvorteils erfordert nicht die Zulassung der Revision. Der Tatrichter ist bei der Bemessung der Höhe des Schadensersatzanspruchs nach [§ 287 ZPO](#) besonders freigestellt (vgl. [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = juris Rn. 79). Er darf gemäß [§ 287 I 2 ZPO](#) zum Zwecke der Schätzung ein Sachverständigengutachten von Amts wegen einholen.

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.