

Titel:

Schadensersatz wegen unzulässiger Abschaltvorrichtung im Zusammenhang mit dem Erwerb eines neuen Diesel-Fahrzeugs mit 3,0-Liter-Dieselmotor (EURO 5)

Normenketten:

BGB § 31, § 346 Abs. 2 Nr. 2, § 826

ZPO § 287

Leitsätze:

1. Vgl. zu 3,0 Liter-Motoren von Audi mit unterschiedlichen Ergebnissen auch: OLG München BeckRS 2021, 31796; BeckRS 2021, 32277; OLG Brandenburg BeckRS 2021, 14845; BeckRS 2021, 14846; OLG Köln BeckRS 2020, 10284; OLG Hamm BeckRS 2020, 41423; OLG Stuttgart BeckRS 2020, 5656; OLG Koblenz BeckRS 2020, 34715; LG München I BeckRS 2021, 32309; LG München II BeckRS 2021, 9731; LG Nürnberg-Fürth BeckRS 2020, 17853; LG Landshut BeckRS 2021, 15304; LG Ingolstadt BeckRS 2021, 19616. (redaktioneller Leitsatz)
2. Eine Berechnung nach dem über die Zeit eintretenden Wertverlust des Fahrzeugs vernachlässigt die konkrete Nutzung, auf die bei der Ermittlung des Vorteilsausgleichs abzustellen ist. (Rn. 15) (redaktioneller Leitsatz)
3. Auch bei robusten, hochwertigen Fahrzeugen, ist nicht von einer Lebensdauer von mehr als 20 Jahren auszugehen, was sich auf die zu erwartende Gesamtleistung auswirkt. (Rn. 16) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, 3,0-Liter-Dieselmotor, Audi AG, unzulässige Abschaltvorrichtung, Gesamtleistung, Lebensdauer, konkrete Nutzung, über die Zeit eintretender Wertverlust

Vorinstanz:

LG Ingolstadt, Urteil vom 03.05.2021 – 61 O 2337/20

Tenor

1. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Ingolstadt vom 03.05.2021, Az. 61 O 2337/20, dahingehend abgeändert, dass die Beklagte verurteilt wird, an den Kläger weitere 12.713,72 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 23.09.2020 zu zahlen.
2. Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 20% und die Beklagte 80%.
4. Das Urteil und das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Ingolstadt sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe

I.

1

Die Parteien streiten um Ansprüche nach einem Pkw-Kauf im Zusammenhang mit dem sog. Dieselabgasskandal.

2

Der Kläger (Abgeklebter Firmenname!) erwarb am 25.09.2013 einen neuen ..., 230 kW, zum Kaufpreis von 77.500 €. Zum Schluss der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht betrug der Kilometerstand 47.352 km. Das Fahrzeug ist mit einem 3.0 l Dieselmotor der Norm EU 5 ausgestattet. Die Beklagte ist Herstellerin des Fahrzeugs und des Motors.

3

Im Einzelnen wird auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil Bezug genommen, § 540 ZPO.

4

Das Landgericht hat der Klage mit Urteil vom 03.05.2021 teilweise stattgegeben. Es hat eine Haftung der Beklagten dem Grunde nach bejaht, hat jedoch von dem zurückzuerstattenden Kaufpreis eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 28.093,75 € abgezogen. In Höhe eines Betrags von 1.310,07 € hat es die Erledigung der Hauptsache festgestellt. Die Nutzungsentschädigung hat es zunächst nach der vom Bundesgerichtshof gebilligten Formel berechnet und sodann festgestellt, dass dieses Ergebnis korrekturbedürftig sei, da auch der bloßen Nutzungsmöglichkeit ein Wert zukomme. Diesen Wert hat das Landgericht mit einer eigenen Formel auf Zeitbasis (5% Wertverlust pro Jahr) berechnet.

5

Zudem hat das Gericht Zinsen seit Rechtshängigkeit und außergerichtliche Rechtsanwaltskosten nur auf der Basis einer 1,3 Geschäftsgebühr zugesprochen.

6

Der Kläger wendet sich mit seiner Berufung gegen den vom Landgericht vorgenommenen Abzug für gezogene Nutzungen. Er meint, es von einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 12.232,60 € auszugehen und nicht von 28.093,75 €. Die Beklagte hätte zu einer abweichenden Berechnungsmethode vortragen müssen, was sie aber nicht getan habe. Das Landgericht hätte daher von der vom Kläger genannten Formel ausgehen müssen. Zudem sei die angewandte Formel fehlerhaft, denn es komme nicht auf den Wertverlust, sondern auf die Nutzung an. Diese könne ganz erheblichen Schwankungen unterliegen. Im Einzelnen wird auf die Berufungsbegründung, Schriftsatz vom 05.07.2021, Bl. 207 ff. d.A., Bezug genommen.

7

Der Kläger beantragt zuletzt,

unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Ingolstadt, Az. 61 O 2337/20, verkündet am 03.05.2021 und zugestellt am 06.05.2021, die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger weitere EUR 15.861,15 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.09.2020 zu zahlen.

8

Die Beklagte beantragt

die Zurückweisung der Berufung.

9

Die Beklagte ist der Auffassung, das Urteil des Landgerichts sei zutreffend. Wenn der Bundesgerichtshof bereits eine pauschale lineare Berechnung für zulässig erachte, dann erst recht eine realitätsnähere Schätzung in Form einer degressiven Berechnung. Die lineare Berechnungsmethode lasse wesentliche Bemessungsfaktoren unbeachtet. Die Nutzung eines Fahrzeugs sei aufgrund der geringeren Abnutzung und des damit einhergehenden höheren Fahrkomforts zu Anfang wertvoller. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Berufungserwiderung verwiesen.

10

Der Senat hat am 30.08.2021 mündlich verhandelt. Auf das Protokoll (Bl. 227 ff d.A.) wird verwiesen.

II.

11

Die Berufung ist zulässig und hat hinsichtlich der Höhe des Schadensersatzanspruches unter Berücksichtigung anrechenbarer Nutzungen überwiegend Erfolg, im Übrigen war sie zurückzuweisen:

12

1. Die Berufung hat Erfolg, soweit der Kläger eine lineare Berechnung der Nutzungsentschädigung begehrt, aus der sich ein weiterer Zahlungsanspruch ergibt. Allerdings ist von einer Gesamtleistung von 250.000 km auszugehen.

Im Einzelnen:

13

a. Der BGH hat sich umfassend mit der Frage, ob und in welchem Umfang eine Nutzungsentschädigung abzuziehen ist, befasst, die Frage grundsätzlich bejaht und eine lineare Berechnung gebilligt. Hierbei hat das Gericht bei der Berechnung der Nutzungsentschädigung im Rahmen des § 287 ZPO einen gewissen Ermessensspielraum, denn die Rechtsprechung verlangt im Rahmen des § 287 ZPO gerade keine exakten Ermittlungen aller Faktoren. Vielmehr hat sich der Gesetzgeber mit der Vorschrift des § 287 ZPO dafür entschieden, auf das Erfordernis des Strengbeweises bei der Feststellung der Schadenshöhe zu verzichten. Es ist in diesem Bereich dem Tatrichter erlaubt, Wahrscheinlichkeitsbetrachtungen anzustellen und zu Schätzungen zu greifen. Dabei wird in Kauf genommen, dass die richterliche Schätzung von dem Ergebnis abweichen kann, das sich bei Durchführung einer Beweisaufnahme gegebenenfalls ergeben würde.

14

Aus der grundsätzlichen Billigung einer linearen Berechnungsmethode folgt zwar nicht zwingend, dass andere Berechnungsmethoden unzulässig wären, da dem Tatrichter nach § 287 ZPO ein weiterer Ermessensspielraum eingeräumt wird. Da der Schaden aber in dem ungewollten Vertragsschluss liegt, ist der vom Bundesgerichtshof erfolgte Rückgriff auf die Wertung des Nutzungsersatzes nach § 346 Abs. 2 Nr. 2 BGB folgerichtig und wird vom Senat geteilt.

15

Der BGH stellt in seinen Entscheidungen zum „Diesel-Skandal“ dabei regelmäßig auf die konkrete Nutzung des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der zu erwartenden Gesamtleistung ab. Diese Berechnung ist der Geschädigten zumutbar und entlastet die Schädigerin nicht unangemessen. Sie entspricht schon vom Wortlaut den „gezogenen Nutzungen“. Die vom Landgericht vorgenommene Berechnung nach dem über die Zeit eintretenden Wertverlust des Fahrzeugs vernachlässigt nach Auffassung des Senats die konkrete Nutzung, auf die der Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 30.07.2020 (Az.: VI ZR 354/19) abgestellt hat. Der konkret gezogene Nutzen ist daher im Rahmen des Vorteilsausgleichs zu erstatten.

16

b. Im Rahmen des § 287 ZPO hat der Senat hier eine Gesamtleistung von 250.000 km angesetzt. Der Bundesgerichtshof hat Laufleistungen zwischen 200.000 km und 300.000 km für angemessen erachtet. Dass es vereinzelt Fahrzeuge gibt, die eine Laufleistung von 400.000 oder sogar 500.000 km aufweisen, ändert daran nichts. Zum einen stellt die Rechtsprechung bei der Beurteilung der voraussichtlichen Gesamtleistung nicht auf die maximal von einzelnen Fahrzeugen des fraglichen Typs erreichte Laufleistung ab, sondern darauf, mit welcher Laufleistung in der Regel zu rechnen ist (vgl. auch BGH vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 82). Zum anderen verlangt die Rechtsprechung im Rahmen des § 287 ZPO gerade keine exakten Ermittlungen aller Faktoren, insoweit wird auf die Ausführungen unter a. verwiesen. Im vorliegenden Fall handelt es sich einerseits um ein robustes, hochwertiges Fahrzeug, andererseits ist auch bei einem derartigen Fahrzeug nicht von einer Lebensdauer von mehr als 20 Jahren auszugehen. Da das Fahrzeug am 30.08.2021, also nach 7 Jahren 11 Monaten erst eine Laufleistung von 49.613 km hat, erscheint dem Senat daher eine Gesamtleistung von 250.000 km als angemessen.

17

c. Ausgehend von einem Kaufpreis in Höhe von 77.500 € und vom Kläger gefahrenen Kilometern von 49.613 km (=Gesamtleistung) und Anwendung der vom Bundesgerichtshof gebilligten Formel (Kaufpreis x gefahrene Strecke) : erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt ergibt sich ein Nutzungsersatz von 15.380,03 € und damit ein zurückzuerstattender Kaufpreis von 62.119,97 € (Kaufpreis - Nutzungsentschädigung).

18

Über den bereits vom Landgericht ausgeteilten Betrag von 49.406,25 € waren daher weitere (62.119,97 € - 49.406,25 €) 12.713,72 € zuzusprechen.

19

2. Zinsen hinsichtlich des mit der Berufung noch zugesprochenen Betrags waren erst ab Rechtshängigkeit zuzusprechen, da das Anschreiben vom 27.05.2020 die Nutzungsentschädigung aus einer Gesamtleistung von 500.000 €, also erheblich zu niedrig berechnete und daher den Verzug nicht ausgelöst hat.

20

Im Übrigen war die weitergehende Berufung des Klägers zurückzuweisen.

21

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92, 97 ZPO. Trotz der unterschiedlichen Streitwerte ergab sich für beide Instanzen die gleiche Obsiegens-/Unterliegensquote.

22

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 708 Nr. 10, 713.

23

Die Zulassung der Revision war nicht veranlasst.