OLG München, Endurteil v. 10.10.2024 – 24 U 1730/24 e

Titel:

Differenzschadensersatz für vom Dieselskandal betroffenes Fahrzeug (hier: VW Tiguan Sport & Style 2.0 TDI BMT)

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2
Fahrzeugemissionen-VO Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
ZPO § 287

Leitsätze:

1. Einen Differenzschaden bejahend auch: KG BeckRS 2024, 13983; OLG Celle BeckRS 2023, 32827; OLG Dresden BeckRS 2023, 22299; BeckRS 2023, 32835; OLG Hamburg BeckRS 2023, 26911; BeckRS 2024, 13979; OLG Hamm BeckRS 2023, 25175; BeckRS 2023, 29622; OLG München BeckRS 2024, 5142; BeckRS 2024, 5496; BeckRS 2024, 5589; BeckRS 2024, 6664; BeckRS 2024, 6950; BeckRS 2024, 7525; BeckRS 2024, 8552; BeckRS 2024, 8714; BeckRS 2024, 11301; BeckRS 2024, 23145; BeckRS 2024, 24738; BeckRS 2024, 27999; OLG Oldenburg BeckRS 2024, 643; BeckRS 2024, 5526; OLG Schleswig BeckRS 2023, 35465; BeckRS 2024, 3307; OLG Stuttgart BeckRS 2023, 35483; BeckRS 2024, 394; für Wohnmobil: OLG Naumburg BeckRS 2023, 27644. (redaktioneller Leitsatz)
2. Eine Fahrkurvenerkennung, die im Prüfbetrieb die Abgasrückführungsrate auch nach Erreichen der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators hochhält (NOx-Low-Betriebsart), im Realbetrieb demgegenüber zurückfährt, stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinn der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 dar. (Rn. 15 – 16) (redaktioneller Leitsatz)
3. Ein Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen, was zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraussetzt. (Rn. 19) (redaktioneller Leitsatz)
4. Der Differenzschaden kann gemäß § 287 Abs. 1 ZPO nach Abwägung aller Umstände des Einzelfalls auf 5 % des gezahlten Bruttoeinkaufspreises geschätzt werden, wenn die im Fahrzeug verwendete Fahrkurvenerkennung zwar eine unzulässige Abschalteinrichtung darstellt, aber keine Grenzwertkausalität besteht, das Fahrzeug ein Alter von 9 Jahren aufweist und der Fahrzeughersteller zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses (lediglich) fahrlässig handelte. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 288, Schadensersatzanspruch, unzulässige Abschalteinrichtung, Fahrkurvenerkennung, Differenzschaden, Restwert, Nutzungsentschädigung, (keine) Grenzwertkausalität, NOx-Low-Betriebsart

Vorinstanz:

LG Memmingen, Endurteil vom 15.04.2024 – 24 O 1806/23

Fundstelle:

BeckRS 2024, 27994

Tenor

I. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Memmingen vom 15.04.2024, Az. 24 O 1806/23, teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Betrag in Höhe von 2.035,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 12.03.2024 zu zahlen.

2. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

III. Von den Kosten des Verfahrens der ersten Instanz tragen der Kläger 94 %, die Beklagte 6 %. Von den Kosten des Berufungsverfahrens tragen der Kläger 2/3, die Beklagte 1/3.

IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1
Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Fahrzeugs mit Dieselmotor.

2
1. Der Kläger erwarb mit verbindlicher Bestellung vom 29.07.2016 beim Autohaus Schwehr einen Gebrauchtwagen Volkswagen Tiguan Sport & Style 2.0 TDI BMT (Erstzulassung 26.10.2015) mit einer Laufleistung von 15.121 km zum Kaufpreis von 40.700 € brutto. Die Beklagte ist Herstellerin des Fahrzeugs und des in ihm verbauten Dieselmotors vom Typ EA 288 (135 kW). Für das Fahrzeug wurde eine Typgenehmigung mit der Schadstoffklasse Euro 6 erteilt. Es hatte am 26.09.2024 eine Laufleistung von 109.120 km.

3
Im Fahrzeug kommt ein Abgasnachbehandlungssystem in Form eines SCR-Katalysators zum Einsatz. Außerdem sind eine temperaturabhängige Abgasrückführung („Thermofenster“) und eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt. Nach dem unstreitigen Vorbringen der Beklagten (vgl. Klageerwiderung, Seite 18) bewirkt die Fahrkurvenerkennung, dass während des NEFZ auch nach Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 Grad Celsius an einem Betriebsmodus mit erhöhter Abgasrückführungsrate (NOx-Low-Betriebsart) festgehalten wird, während außerhalb des NEFZ ab Erreichen einer Betriebstemperatur des SCR-Katalysators von ca. 200 Grad Celsius in einen Betriebsmodus mit verringerter AGR-Rate (NOx-High-Betriebsart) gewechselt wird.

4
Der Kläger nahm die Beklagte vor dem Landgericht Memmingen auf Zahlung von Schadensersatz wegen des Vorliegens unzulässiger Abschalteinrichtungen in Anspruch. Er beantragte im erstinstanzlichen Verfahren:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 40.700,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich einer im Termin zur mündlichen Verhandlung zu beziffernden Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges VW Tiguan Sport & Style mit der Fahrgestellnummer … zu zahlen.

Hilfsweise:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von EUR 6.105,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

5
Die Beklagte beantragte,

die Klage abzuweisen.

6
Im Übrigen wird hinsichtlich der tatsächlichen Feststellungen auf das Urteil des Landgerichts Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO).

7
2. Mit dem angegriffenen Urteil vom 15.04.2024 wies das Landgericht die Klage ab. Ein Anspruch auf (großen) Schadensersatz aus § 826 BGB stehe dem Kläger nicht zu, da die Beklagte ihm nicht in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich einen Schaden zugefügt habe. Auch ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV bestehe nicht. Es sei davon auszugehen, dass das Kraftfahrt-Bundesamt sowohl die Fahrkurvenerkennung als auch das Thermofenster im Fall einer Offenlegung seitens der Beklagten als

zulässig angesehen hätte. Dementsprechend könne sich die Beklagte auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum (hypothetische Genehmigung) berufen. Gegen das ihm am 15.04.2024 zugestellte Urteil hat der Kläger mit Schriftsatz vom 15.05.2024, eingegangen am selben Tag, Berufung eingelegt. Er verfolgt nur noch den in erster Instanz hilfsweise geltend gemachten Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens weiter. Er beantragt in der Berufungsinstanz:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von EUR 6.105,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen;

hilfsweise

das Urteil des Landgerichts Memmingen, Az. 24 O 1806/23 aufzuheben und zur erneuten Verhandlung und Beweisaufnahme an das Landgericht Memmingen zurückverwiesen.

8
Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

9
Bezüglich des Vorbringens der Parteien in der Berufungsinstanz wird auf die Berufungsbegründung vom 15.05.2024 und die Berufungserwiderung vom 19.07.2024 Bezug genommen.

10
Der Senat hat am 26.09.2024 eine Berufungsverhandlung durchgeführt. Auf das Sitzungsprotokoll wird Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

11
Die zulässige Berufung ist teilweise begründet.

I.

12
Der Kläger hat mit Blick auf die im streitgegenständliche Fahrzeug hinterlegte Fahrkurvenerkennung Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV in Höhe von 2.035,00 €. Ob daneben auch das vom Kläger beanstandete Thermofenster und das On-Board-Diagnosesystem als unzulässige Abschalteinrichtungen anzusehen sind, ist vor diesem Hintergrund nicht entscheidungserheblich.

13
1. Bei den Vorschriften des § 6 Abs. 1 EG-FGV und des § 27 Abs. 1 EG-FGV handelt es sich nach der gebotenen unionsrechtlichen Lesart um Vorschriften, die das unionsrechtlich geschützte Interesse, durch den Abschluss eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug nicht wegen eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen das europäische Abgasrecht eine Vermögenseinbuße im Sinn der Differenzhypothese zu erleiden, realisieren (vgl. Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 32).

14
2. Die Beklagte hat mit dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen, da eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt wurde. Unzutreffend ist eine Übereinstimmungsbescheinigung, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausweist (vgl. Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 34). Das streitgegenständliche Fahrzeug weist eine Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO(EG) 715/2007 auf, die nicht unter die Ausnahmeregelungen des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO(EG) 715/2007 fällt.

15
a) Unstreitig ist im klägerischen Fahrzeug eine Fahrkurvenerkennung hinterlegt. Nach den eigenen Ausführungen der Beklagten (Klageerwiderung, Seite 18) hat diese Auswirkungen auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs, indem im Prüfbetrieb die Abgasrückführungsrate auch nach Erreichen

der Betriebstemperatur des SCR-Katalysators hochgehalten (NOx-Low-Betriebsart), im Realbetrieb demgegenüber zurückgefahren wird. Da die von der Beklagten beschriebene Funktion (NOx-Low-Betriebsart) im normalen Fahrbetrieb nicht zum Einsatz ist, stellt die Fahrkurvenerkennung eine Abschalteinrichtung im Sinn der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 dar. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des NEFZ auch bei veränderter Funktion eingehalten werden, ist mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung.

16
b) Die von der Beklagten beschriebene Fahrkurvenerkennung stellt auch eine unzulässige Abschalteinrichtung dar. Der Beklagten als Anspruchsgegnerin obliegt die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschalteinrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 II VO (EG) 715/2007, weil die Verwendung einer Abschalteinrichtung nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 grundsätzlich unzulässig und nur unter den besonderen Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist. Seiner Darlegungs- und Beweislast genügt der Fahrzeughersteller nicht, wenn er pauschal vorbringt, in dem Fahrzeug sei keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut (vgl. Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21). Die Beklagte hat im vorliegenden Verfahren nichts vorgetragen, was darauf hindeuten würde, dass ein Ausnahmetatbestand zu Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 erfüllt sein könnte. Eine plausible Erklärung für die beschriebene Funktion wurde von der Beklagten weder vorgebracht noch ist sie sonst ersichtlich. Die Argumentation der Beklagten, die Funktion sei für die Einhaltung der vorgeschriebenen NOx-Grenzwerte nicht erforderlich, hilft ihr – wie bereits gesagt – nicht weiter.

17
3. Die Beklagte hat auch schuldhaft – fahrlässig – gehandelt. Für die Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, 3 27 Abs. 1 EG-FGV genügt eine fahrlässige Schutzgesetzverletzung.

18
Zwar trifft hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung gem. § 823 Abs. 2 BGB gewöhnlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast (BGH NJW 1985, 1774 (1775) m.w.N.). Jedoch muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung (BGH NJW 2017, 886 Rn. 16; vgl. auch BGH VersR 1956, 190 (191) = BeckRS 1955, 31198988; VersR 1959, 277 (278) = BeckRS 1959, 31199536; VersR 1967, 685; NJW 1968, 1279 (1281); BGHZ 51, 91 (103 f.) = NJW 1969, 269; BGH 13.12.1984 – III ZR 20/83, BeckRS 2010, 16327; BGHZ 116, 104 (114 f.) = NJW 1992, 1039; BGH NJW 2006, 1589 Rn. 22). Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 59). Der Vorwurf einer zumindest fahrlässigen Inverkehrgabe einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung muss hierbei für den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses (hier: 29.07.2016) widerlegt werden (vgl. Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 61/62).

19
Im konkreten Fall beruft sich die Beklagte auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum aufgrund einer hypothetischen Genehmigung. Der Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen. Nur ein auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unvermeidbarer Verbotsirrtum kann entlastend wirken (BGHZ 89, 296 (302 f.) = NJW 1984, 1028; BGHZ 118, 201 (208) = NJW 1992, 2014; BGHZ 201, 310 Rn. 24 = NJW 2014, 2947; BGH NJW 2017, 2463 Rn. 18; NJW 2010, 2339 Rn. 3; NJW 2011, 3229 Rn. 12, vgl. auch Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 63). Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus (BGH NJW 2023, 2259 Rn. 63). Der Fahrzeughersteller muss darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter i.S.d. § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. BGH in NJW 2023, 2259 Rn. 62) im Irrtum

befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGHZ 220, 162 = NJW 2019, 1067 Rn. 17 ff., vgl. Urteil des BGH vom 25.9.2023, VIa ZR 1/23). Hinsichtlich der hypothetischen Erteilung einer Genehmigung muss die Beklagte darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, dass ihre Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden wäre. Steht fest, dass eine ausreichende Erkundigung des einem Verbotsirrtum unterliegenden Schädigers dessen Fehlvorstellung bestätigt hätte, scheidet eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB infolge eines unvermeidbaren Verbotsirrtums auch dann aus, wenn der Schädiger eine entsprechende Erkundigung nicht eingeholt hat (BGH NJW-RR 2017, 1004 Rn. 16). Eine Entlastung auf dieser Grundlage setzt allerdings voraus, dass der Fahrzeughersteller nicht nur allgemein darlegt, dass die Behörde Abschalteinrichtungen der verwendeten Art genehmigt hätte, sondern dass ihm dies auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 maßgebenden Einzelheiten gelingt (vgl. Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 65/66).

20
Gemessen an diesen Grundsätzen fehlt es hier an ausreichend substantiiertem Vortrag der Beklagten. Sie hat lediglich ausgeführt,

- sie habe dem KBA Ende 2015 die Fahrkurve in Fahrzeugen mit EA 288 Motor vorgestellt,

- das KBA sehe – wie zahlreiche KBA-Bestätigungen zeigten – in der Fahrkurvenerkennung keine Abschalteinrichtung, weil auch bei Deaktivierung der Funktion die Grenzwerte in den Prüfverfahren zur Untersuchung der Auspuffemissionen nicht überschritten würden.

21
Die Beklagte hat damit schon nicht dargelegt, dass sich sämtliche ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses am 29.07.2016 in einem Irrtum über die mögliche Ausstattung des Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung befanden. Sie hat auch nicht substantiiert vorgetragen, welche konkreten Informationen sie dem KBA zu der mit einer NOx-Low-Betriebsart verknüpften Fahrkurvenerkennung im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp zur Verfügung gestellt hat. (Gegenüber den Gerichten hat die Beklagte jedenfalls über einen langen Zeitraum nach dem 29.07.2016 nicht offengelegt, dass die Fahrkurvenerkennung bei mit SCR-Katalysator ausgestatteten Motoren der Baureihe EA 288 mit einer NOx-Low-Betriebsart verknüpft ist.) Der Senat vermag daher nicht zu beurteilen, auf welcher Tatsachengrundlage, das KBA zu der Einschätzung gelangt sein soll, es liege insoweit keine unzulässige Abschalteinrichtung vor. Der Umstand, dass die Beklagte – nach eigenem Vorbringen – ab Ende 2015 in Abstimmung mit dem KBA die „Beseitigung der Fahrkurvenerkennung durch künftigen Verzicht“ veranlasste, spricht jedenfalls nicht dafür, dass des KBA die Fahrkurvenerkennung als völlig unproblematisch ansah. Auf die Frage der Grenzwertkausalität kommt es – wie bereits gesagt – nicht an.

22
4. Das Verschulden entfällt auch nicht aufgrund einer Verhaltensänderung der Beklagten vor der Kaufentscheidung des Klägers. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, dass sie gegenüber dem KBA vor dem 29.07.2016 offengelegt habe, dass im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp eine mit einer NOx-Low-Betriebsart verknüpfte Fahrkurvenerkennung zum Einsatz kommt.

23
5. Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger als Anspruchsteller bei der Inanspruchnahme der Beklagten nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte (vgl. Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 55). Dass er vor dem Abschluss des Kaufvertrags Kenntnis vom Vorhandensein der mit einer NOx-Low-Betriebsart verknüpften Fahrkurvenerkennung beim streitgegenständlichen Fahrzeug gehabt haben könnte, trägt die Beklagte nicht vor. Der als Anlage B 148 vorgelegten Kundeninformation ist hinsichtlich des Vorliegens einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim streitgegenständlichen Fahrzeug nichts zu entnehmen.

24

6. Das Bestehen eines Schadens ist nach Maßgabe der Differenzhypothese zu ermitteln, also nach Maßgabe eines Vergleichs der in Folge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit der Vermögenslage, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre. Ein Vermögensschaden des Käufers im Sinne der Differenzhypothese liegt vor, wenn der Vergleich der in Folge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit der Vermögenslage ohne das haftungsbegründende Ereignis ein rechnerisches Minus ergibt bzw. der objektive Wert des erworbenen Fahrzeugs hinter dem Kaufpreis zurückbleibt (Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21).

25
Ausgangspunkt der Berechnung ist die Differenz zwischen dem Wert eines mangelfreien und eines mangelhaften Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses. Diese Differenz ist abhängig von den Umständen des Einzelfalls zwischen 5 % und 15 % des Kaufpreises anzusetzen, der Einholung eines Sachverständigengutachtens bedarf es hierfür nicht (Urteil des BGH vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21).

26
Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (vgl. Urteile des BGH vom 24.1.2022, VIa ZR 100/21, und vom 26.6.2023, VIa ZR 335/21).

27
Nach Maßgabe des Vorstehenden ergibt sich hier Folgendes:

28
a) Der Senat schätzt den Schaden gemäß § 287 Abs. 1 ZPO nach Abwägung aller Umstände des Einzelfalls auf 5 % des gezahlten Bruttoeinkaufspreises von 40.700,00 €, mithin 2.035,00 €. Hierbei hat der Senat gewürdigt, dass die im klägerischen Fahrzeug verwendete Fahrkurvenerkennung eine unzulässige Abschalteinrichtung darstellt, wenngleich keine Grenzwertkausalität besteht. Zudem hat er das Alter des Fahrzeugs bewertet sowie berücksichtigt, dass die Beklagte zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses (lediglich) fahrlässig handelte. Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs betrug demnach bei Vertragsschluss 38.665,00 €.

29
b) Nutzungsvorteile und Restwert sind im vorliegenden Fall nicht vorteilsausgleichend zu berücksichtigen, da sie in der Summe den tatsächlichen Fahrzeugwert bei Kaufvertragsschluss nicht übersteigen.

30
aa) Der Nutzungsvorteil des Klägers berechnet sich wie folgt:

$$\text{Nutzungsvorteil} = \frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrene Strecke (seit Erwerb)}}{\text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}}$$

31
Diese Berechnungsmethode ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht zu beanstanden (vgl. z.B. BGH vom 30.07.2020 – VI ZR 354/19 Rn. 12/13) und wird vom Senat in ständiger Rechtsprechung der Berechnung der anzurechnenden Nutzungsentschädigung zugrunde gelegt. Der Senat schätzt die durchschnittliche Gesamtlaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps entsprechend seiner ständigen Rechtsprechung auf 250.000 km. Bei der Schadensschätzung steht ihm gemäß § 287 ZPO ein Ermessen zu, wobei in Kauf genommen wird, dass das Ergebnis unter Umständen mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmt (vgl. nur BGH vom 23.03.2021 VI ZR 3/20 Rn. 11). Mit der Schätzung einer Gesamtlaufleistung von 250.000 km werden die Grenzen einer vertretbaren Ermessensausübung eingehalten.

32
Am 26.09.2024 hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 109.120 km. Unter Zugrundelegung der vorgenannten Berechnungsformel hat der Senat den Kaufpreis von 40.700,00 € mit der gefahrenen Strecke seit Erwerb (93.999 km) multipliziert, durch die zu erwartende Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt (234.879 km) dividiert und hieraus einen Nutzungsvorteil von 16.288,21 € errechnet.

33

bb) Die Beklagte hat den Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf der Basis einer DAT-Abfrage zum Händlerverkaufswert mit 12.646,00 € angeben. Ob der Restwert – wie der Kläger geltend macht – tatsächlich niedriger anzusetzen und am Händlereinkauswert auszurichten ist, bedarf im vorliegenden Fall keiner Erörterung (siehe unten cc).

34
cc) Bei Annahme eines Restwerts von 12.646,00 € beträgt die Summe aus Nutzungsentschädigung und Fahrzeugrestwert 28.934,21€. Sie übersteigt damit nicht den tatsächlichen Fahrzeugwert im Erwerbszeitpunkt (38.665,00 €). Eine Anrechnung kommt vor diesem Hintergrund nicht in Betracht.

II.

35
Nachdem der Kläger erstmals mit Schriftsatz vom 07.03.2024 (hilfsweise) den Differenzschaden geltend gemacht hat, kann er ab dem Tag nach Zustellung des Antrags an die Beklagte (Zustellung erfolgt am 11.03.2024) Zinsen hieraus verlangen.

III.

36
Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1 ZPO.

37
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

38
Die Zulassung der Revision ist nicht veranlasst, da ein Zulassungsgrund (§ 543 Abs. 2 ZPO) nicht vorliegt. Es handelt sich um eine Einzelfallentscheidung in Bezug auf den konkreten Sachvortrag der Parteien.