



# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

## URTEIL

VI ZR 147/20

Verkündet am:  
2. März 2021  
Holmes  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

BGB § 249 (Cb)

Zum Umfang der Haftung eines Automobilherstellers nach §§ 826, 31 BGB gegenüber dem Käufer des Fahrzeugs in einem sogenannten Dieselfall (hier: Anrechnung von Nutzungsvorteilen).

BGH, Urteil vom 2. März 2021 - VI ZR 147/20 - OLG Oldenburg  
LG Oldenburg

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat im schriftlichen Verfahren nach § 128 Abs. 2 ZPO unter Berücksichtigung bis zum 9. Februar 2021 eingegangener Schriftsätze durch den Vorsitzenden Richter Seiders, den Richter Offenloch, die Richterinnen Dr. Oehler und Müller und den Richter Böhm

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 13. Dezember 2019 wird zurückgewiesen.

Von den bis zum 3. Dezember 2020 entstandenen Kosten des Revisionsverfahrens tragen der Kläger 29% und die Beklagte 71% aus einem Streitwert von 38.207,40 €.

Die danach entstandenen Kosten des Revisionsverfahrens trägt der Kläger aus einem Streitwert von 11.015,83 € allein.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger nimmt - soweit für das Revisionsverfahren noch von Bedeutung - die Beklagte als Herstellerin des von ihm aufgrund einer Bestellung vom 14. März 2012 erworbenen VW Caddy Maxi CL 2.0 TDI auf Schadensersatz wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Anspruch. Das

Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA189 ausgestattet. Es wurde behindertengerecht ausgerüstet.

2 Für den Fahrzeugtyp wurde die Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit der Schadstoffklasse Euro 5 erteilt. Die in dem Fahrzeug des Klägers installierte Motorsteuerungssoftware erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchläuft. In diesem Fall läuft die Software in einem Modus 1, in dem die Grenzwerte für die Stickoxid-Emission nach der Euro-5-Norm eingehalten werden. Im realen Fahrbetrieb arbeitet die Motorsteuerung im Modus 0 und es erfolgt eine Zurückleitung der ausgestoßenen Stickoxide in den Ansaugtrakt des Motors in geringerem Umfang ohne Einhaltung der Grenzwerte. Nach Auffassung des Kraftfahrt-Bundesamtes handelt es sich hierbei um eine unzulässige Abschalt-einrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007; das Kraftfahrt-Bundesamt verpflichtete die Beklagte dazu, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA189 sicherzustellen. Ein von der Beklagten daraufhin angebotenes Software-Update wurde von dem Kläger nach Vertragsschluss installiert.

3 Mit seiner Klage begehrt der Kläger von der Beklagten zuletzt Schadensersatz in Höhe des gezahlten Kaufpreises von 35.539,40 € und der für den behindertengerechten Umbau des Fahrzeugs aufgewandten Kosten von 2.668,00 €, mithin Zahlung von 38.207,40 € nebst Zinsen seit Rechtshängigkeit Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs.

4 Das Landgericht hat die Beklagte - wegen Berücksichtigung gezogener Nutzungen unter Abweisung der Klage im Übrigen - verurteilt, an den Kläger

27.191,57 € nebst Prozesszinsen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs zu zahlen. Mit der Berufung hat sich der Kläger gegen die Anrechnung der Nutzungsvorteile gewandt. Die Beklagte hat ihren Klageabweisungsantrag weiterverfolgt. Die Berufungen des Klägers und der Beklagten hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen. Dagegen haben beide Parteien die vom Berufungsgericht unbeschränkt zugelassene Revision eingelegt. Der Kläger verfolgt seine Berufungsanträge weiter. Die Beklagte hat ihre Revision zurückgenommen.

#### Entscheidungsgründe:

##### I.

- 5 Das Berufungsgericht, dessen Urteil unter BeckRS 2019, 41968 veröffentlicht ist, hat zur Begründung seiner Entscheidung - soweit für das Revisionsverfahren von Interesse - ausgeführt, dem Kläger stehe gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB zu. Der Kläger müsse sich jedoch im Wege des Vorteilsausgleichs Nutzungen anrechnen lassen. Die erwartete Gesamtlauflistung hat es - dem Landgericht folgend - auf 300.000 km geschätzt. Der Gebrauchsvorteil errechne sich aus dem Bruttokaufpreis, multipliziert mit den von dem Kläger zurückgelegten Kilometern, geteilt durch die erwartete Restlaufleistung zum Erwerbszeitpunkt. Dabei hat das Berufungsgericht - jeweils dem Landgericht folgend - zum Bruttokaufpreis die Kosten des behindertengerechten Umbaus des Fahrzeugs hinzugerechnet und die bei Schluss der mündlichen Verhandlung erster Instanz zurückgelegten Kilometer in Ansatz gebracht. Somit ergebe sich die bereits vom Landgericht errechnete Nutzungsentschädigung in einer Höhe von 11.015,83 €, die von den Anschaffungskosten (38.207,40 €) abziehen sei.

II.

6 Die zulässige Revision des Klägers ist nicht begründet.

7 1. Das Berufungsgericht hat frei von Rechtsfehlern angenommen, dass dem Kläger ein Schadensersatzanspruch gem. § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB analog auf Erstattung des Kaufpreises und der Umbaukosten Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs (vgl. hierzu Senatsurteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn.13 ff.) zusteht, im Wege der Vorteilsanrechnung aber der Kaufpreis um die von dem Kläger gezogenen Nutzungen zu reduzieren ist. Die insoweit von der Revision u.a. erhobenen Einwände, mit der Vorteilsanrechnung würden die Präventionswirkung des Deliktsrechts verfehlt, das Gebot unionsrechtskonformer Rechtsanwendung verletzt, die Beklagte unangemessen entlastet und gesetzliche Wertungen missachtet, greifen nicht durch (vgl. Senatsurteile vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 64 ff. mwN und vom 30. Juli 2020 - VI ZR 354/19, NJW 2020, 2796 Rn. 11).

8 2. Die vom Berufungsgericht bei der gemäß § 287 ZPO vorzunehmenden Bemessung der anzurechnenden Vorteile zugrunde gelegte Berechnungsmethode greift die Revision nicht an. Sie ist auch revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Die vom Berufungsgericht zugrunde gelegte Gesamtleistungserwartung von 300.000 km wird von der Revision ebenfalls nicht angegriffen und ist schon deshalb revisionsrechtlich hinzunehmen.

9 Der Einwand der Revision, der errechnete Nutzungsvorteil sei zumindest erheblich herabzusetzen, weil die Fahrzeugnutzung rechtlich unzulässig (gewesen) sei, verfängt nicht, da es im Rahmen der Vorteilsausgleichung auf die tatsächlich gezogenen Vorteile ankommt (vgl. Senatsurteile vom 25. Mai

2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 78 ff.; vom 19. Januar 2021 - VI ZR 8/20, juris Rn. 14 mwN).

Seiters

Offenloch

Oehler

Müller

Böhm

Vorinstanzen:

LG Oldenburg, Entscheidung vom 31.05.2019 - 4 O 3508/18 -

OLG Oldenburg, Entscheidung vom 13.12.2019 - 6 U 182/19 -