



Sitz der Gesellschaft

Wirtschaftsverband der
Rechtsanwälte (WVR) e.V.
Märkisches Ufer 38/40
10179 Berlin

E-Mail

info@wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Internet

www.wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Vorstand

Dr. Florian Gaibler
(Vorstandssprecher),
Christina Oberdorfer
(Stellv. Vorstandssprecherin)
Philipp Caba
(Stellv. Vorstandssprecher)

Bankverbindung

Stadtsparkasse Augsburg
DE77 7205 0000 0252 5194 83
AUGSDE77XXX

Empirische Erhebung zur Umsetzung des EuGH-Urteils vom 21.03.2023, Rs. C-100/21 in der deutschen Ziviljustiz bis zum 31.05.2025 (Dieselabgasskandal)

Berlin, den 13.06.2025

A. Einleitung

Der Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V., hat die wirtschaftlichen Ergebnisse der Deutschen Rechtsprechung für Kläger in der Causa **Diesel** im Lichte der Umsetzung des Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 21.03.2023 (C-100/21 Abgasskandal) untersucht und dazu eine Erhebung der Daten einzelner Mitglieder aus insgesamt 2.524 Gerichtsverfahren im Zeitraum vom 01.01.2024 bis zum 31.05.2025 durchgeführt.

Der Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. ist ein Zusammenschluss von derzeit 13 Rechtsanwaltskanzleien, die u.a. auf der Seite vom Abgasskandal betroffener Fahrzeugewerber tätig sind und in den Bereichen Rechtsschutz und Prozessführung kooperieren, um im Sinne der Waffengleichheit ein Gegengewicht zu finanziell und strukturell überlegenen Prozessgegnern und deren Bevollmächtigten zu schaffen.

Das Ergebnis ist die am 13.06.2025 veröffentlichte „**Rechtsempirische Erhebung der deutschen Judikatur zur Umsetzung des EuGH-Urteils vom 21.03.2023, C-100/21 (Abgasskandal)**“. Die empirischen Erhebungen sind neben einem als **Anlage** beigefügten Einzelfallnachweis mit Anmerkungen des Wirtschaftsverbandes der Rechtsanwälte (WVR) e.V. zum historischen Kontext der nationalen Rechtsprechung und einer rechtlichen Einordnung versehen:

Inhaltsverzeichnis

A.	Einleitung	2
B.	Rechtsempirische Datenerhebung zur Umsetzung EuGH, C-100/21 durch nat. Gerichte	3
I.	Vorgeschichte	3
II.	Gegenstand der Untersuchung	4
III.	Empirische Auswertung des WVR	5
	a. Überwiegendes Unterliegen in beiden Instanzen	5
	b. Unvermeidlicher Verbotsirrtum	6
	(1) Erläuterungen	6
	(2) Empirische Auswertung	7
	(3) Rechtliche Einordnung	8
	c. Wirtschaftlicher Misserfolg mit System	9
	(1) Begrenzung des Schadenersatzanspruchs auf maximal 15% des Kaufpreises	9
	(a) Erläuterungen	9
	(b) Empirische Auswertung	9
	(c) Rechtliche Einordnung	10
	(2) Doppelter Vorteilsausgleich	10
	(a) Erläuterungen	10
	(b) Empirische Auswertung	11
	(c) Rechtliche Einordnung	12
	(3) Die Prozesskostenverteilung	14
	(a) Erläuterungen	14
	(b) Empirische Auswertung	15
	(c) Rechtliche Einordnung	17
	d. Ergebnis der Auswertung	18
IV.	Fazit	19

B. Rechtsempirische Auswertung der deutschen Judikatur zur Umsetzung des EuGH-Urteils vom 21.03.2023, Rs. C-100/21

I. Vorgeschichte

Zu Beginn des Jahres 2023 waren vor deutschen Zivilgerichten mehrere zehntausend Individualklagen gegen Automobilhersteller anhängig. Parallel klagte die Deutsche Umwelthilfe e.V. bereits in zahlreichen verwaltungsgerichtlichen Verfahren gegen die Bundesrepublik (Kraftfahrt-Bundesamt) aufgrund ergangener Bescheide für Software-Updates und Typengenehmigungen vor dem Verwaltungsgericht und Oberverwaltungsgericht in Schleswig, während die strafrechtlichen Ermittlungen gegen eine ganze Reihe hochrangiger Ingenieure, Manager und Vorstände, die an der Abgasmanipulation maßgeblich mitwirkten, nur schleppend voranschritten.

Mit Urteil vom 21.03.2023, Az. C-100/21, stellte der EuGH schließlich fest, dass die Ansicht des Bundesgerichtshofs (BGH) mit der tatsächlichen Unionsrechtslage unvereinbar war. So hatte der BGH bis zuletzt die Auffassung vertreten, ein Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB iVm. Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 wegen fehlender Schutzgesetzqualität scheide derart offensichtlich aus, dass er unter Berufung auf die „Acte clair“-Rechtsprechung des Gerichtshofs jede Vorlage an den Europäischen Gerichtshof ablehnte.

Mit seiner Rechtsprechung vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, hat der BGH in Reaktion auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs seine frühere Rechtsauffassung aufgeben müssen. Er bestätigte, dass es sich bei den relevanten Normen des Unionsrechts um dem Fahrzeugerwerber dienende „Schutzgesetze“ im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handele. Der BGH hat das unionsrechtswidrige Ergebnis seiner ursprünglichen Rechtsauffassung allerdings auf anderem Wege bewahrt: Dies zum einen, indem er den Herstellern über die Rechtsfigur eines sog. unvermeidbaren Verbotsirrtums die Möglichkeit zur Exkulpation dann einräumt, wenn ein Fahrzeughersteller davon ausgehen durfte, eine unzulässige Abschaltvorrichtung werde vom Kraftfahrtbundesamt nicht moniert, wodurch ein Anspruch schon dem Grunde nach ausscheidet. Zum anderen höhle er auf Rechtsfolgenseite den allgemeingültigen Grundsatz der Totalreparation aus und untergrub so den *effet utile*.¹

Durch seine Rechtsprechung zur Anspruchsdeckelung auf 5% bis 15%, zum Vorteilsausgleich für die Nutzung eines Kfz und zur Verteilung der Verfahrenskosten sorgte er dafür, dass die Verfahren zwar nunmehr dem Grunde nach juristisch gewonnen werden können, aber das wirtschaftliche Ergebnis für die Kläger in nahezu allen zur Zeit seiner Entscheidung anhängigen Verfahren statt zu einem wirtschaftlich positiven Ergebnis zu einem erheblichen Schaden für die Kläger führt und strukturell ins Leere geht.

Seit Aufdeckung der Abgasmanipulation bei der Volkswagen AG im Jahr 2015 fordern die Dieselfahrer in hunderttausenden Einzelfällen den Instanzenzug der deutschen Ziviljustiz. Die juristische Aufarbeitung dieses Komplexes ist im Zivilrecht, im Strafrecht und im Verwaltungsrecht noch längst nicht abgeschlossen. Zuletzt verurteilte das Landgericht Braunschweig am 26.05.2025 vier ehemalige Führungskräfte von Volkswagen nach 170 Verhandlungstagen strafrechtlich zu zum Teil mehrjährigen Haftstrafen.²

¹ vgl. EuGH, Urteil vom 19.11.1991, Az.: C-6/90 – Francovich, Rn. 31ff.

² vgl. LG Braunschweig, Urteil vom 26.05.2025, Az.: 6 KLS 411 Js 49032/15 (23/19) <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/dieselskandal-straftprozess-lg-braunschweig-manager-vw-6kls-411-js-49032/15-2319>

Geht es um Rechtsfragen, die für zahlreiche Einzelfälle oder für eine ganze Branche relevant sind, hat die Angst vor Grundsatzentscheidungen in der Vergangenheit finanzstarke Prozessparteien regelmäßig veranlasst, die Vorlage an den Gerichtshof durch ein nationales Gericht zu unterbinden oder, wenn das nicht gelang, jedenfalls eine Entscheidung des Gerichtshofes zu verhindern. **Die Volkswagen AG und die Mercedes Benz Group AG haben in den Jahren 2024 und 2025 allein die hier bekannten Verfahren C-251/23, C-308/23, C-592/23, C-667/23, C-668/23, C-751/24 dem Gerichtshof durch exorbitante Entschädigungszahlungen an die Kläger unter z.T. strengsten Verschwiegenheitspflichten entzogen.** Mit dem Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Ravensburg vom 27.10.2023 (Rs. C-666/23) ist der Gerichtshof nun im Jahr 2025 erneut aufgerufen, über die Auslegung des Unionsrechts bei Dieselfahrzeugen mit unzulässigen Abschalteinrichtungen zu entscheiden. Dabei wird der Gerichtshof die Gelegenheit haben, seine bisherige Rechtsprechung (zuletzt Rs. C-100/21) fortzuentwickeln.

Der Verdacht eines Kartells deutscher Automobilhersteller zur Vereitelung einer erneuten EuGH-Entscheidung ist bereits Gegenstand einer Wettbewerbsbeschwerde, die der österreichische Rechtsanwalt Mag. Poduschka, der zahlreiche betroffene Fahrzeugbesitzer vertritt, bei der EU-Kommission eingereicht hat³.

6

II. Gegenstand der Untersuchung

Im Fokus dieser empirischen Datenerhebung stehen die Entscheidungen und Begründungen der deutschen Zivilgerichte nach dem Urteil des EuGH vom 21.03.2023 und des BGH vom 26.06.2023 mit Blick auf:

7

1. die Rechtsfigur des sog. unvermeidbaren Verbotsirrtums,
2. das wirtschaftliche Ergebnis der Prozesse für die Kläger durch
 - a. die Begrenzung des Schadenersatzanspruchs auf maximal 15% des Kaufpreises,
 - b. den doppelten Vorteilsausgleich durch Nutzungersatz,
 - c. die Prozesskostenverteilung zu Lasten der Kläger

Ausgewertet wurde die Spruchpraxis deutscher Zivilgerichte in sog. Dieselfällen bei Verstößen gegen das Unionsumweltrecht i.S.d. Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007.

8

Insgesamt wurden **2.524 Gerichtsentscheidungen** in sog. Dieselfällen untersucht. Diese Entscheidungen fallen alle in den sog. **Auswertungszeitraum vom 01.01.2024 bis zum 31.05.2025**. Dabei wurden **1.170** Gerichtsentscheidungen von deutschen Amts- und Landgerichten innerhalb der **Eingangsstanz** untersucht sowie **1.354 Berufungsentscheidungen** der Landgerichte und überwiegend Oberlandesgerichte. Streitgegenständlich war in allen Fällen der zivilrechtliche Ersatz des Schadens, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeug tatsächlich entstanden ist.⁴

9

³ vgl. <https://poduschka.com/brisanter-kartellverdacht-im-abgasskandal/>

⁴ vgl. **Anlage** zu dieser Fallstudie vom 31.05.2025 als PDF: Untersuchungsergebnisse und Einzelfallnachweis

III. Empirische Auswertung des WVR

a. Überwiegendes Unterliegen in beiden Instanzen

Im untersuchten Zeitraum wiesen die Gerichte der ersten Instanz die Ansprüche der Kläger in **1.025** der insgesamt **1.170** analysierten Verfahren vollumfänglich ab. Dies entspricht eine Quote von **88%** der untersuchten erstinstanzlichen Entscheidungen.

10

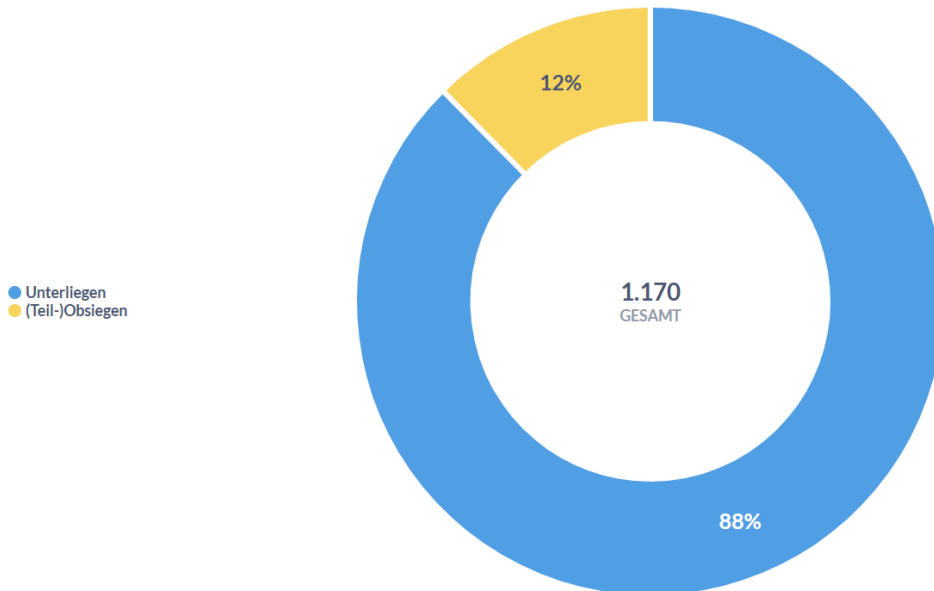


Abbildung 1: Verhältnis Vollunterliegen und Teilobsiegen in 1. Instanz

Die Entscheidungen in der Berufungsinstanz waren im untersuchten Zeitraum für die Kläger unwesentlich günstiger. Allerdings wurden die Ansprüche der Dieselmotorkäufer auch hier in **891** der insgesamt **1.354** untersuchten Berufungsverfahren vollumfänglich zurückgewiesen. Dies entspricht einer Abweisungsquote von **66%** der berufsgerichtlichen Entscheidungen. In **463** Fällen (**34%**) der ausgewerteten Entscheidungen sprach das Berufungsgericht den Klägern einen Schadensersatzanspruch zumindest teilweise zu.

11

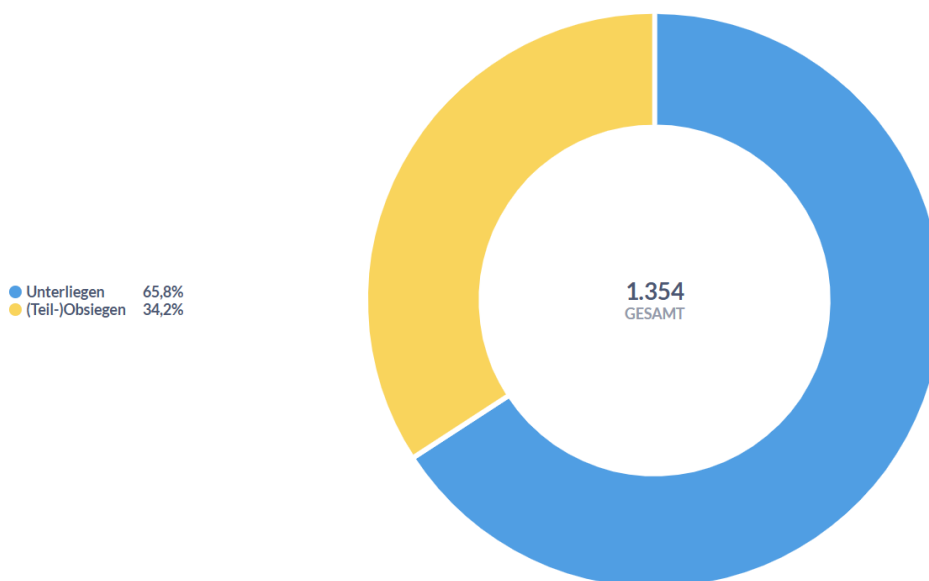


Abbildung 2: Verhältnis Vollunterliegen und Teilobsiegen in der Berufungsinstanz

Über beide Instanzen wurde somit in insgesamt **1.916 der 2.524 (76%)** untersuchten Gerichtsentscheidungen, in denen wegen Unionsrechtsverstosses des beklagten Fahrzeugherstellers gegen Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 vorgegangen wurde, den geschädigten Klägern überhaupt kein Ersatzanspruch zugesprochen.

In den übrigen **608 (24%)** Entscheidungen wurde den Klägern zwar ein Ersatzanspruch durch das Gericht zugesprochen. Allerdings ist zu beachten, dass den Klägern in all diesen Fällen anteilig die Verfahrenskosten auferlegt wurden, die den Ersatzanspruch entweder sogar überstiegen, auf null reduzierten oder so signifikant reduzierten, dass der Ersatzanspruch letztendlich marginalisiert wurde.

12

b. Unvermeidlicher Verbotsirrtum

(1) Erläuterungen

In seinem Urteil vom 26.06.2023 eröffnete der BGH die Möglichkeit zur Exkulpation, die dem Fahrzeughersteller dann von der Haftung für eine ausgeklügelte Abschalteinrichtung befreien soll, wenn er nur fest genug daran geglaubt hat, seine Abschalteinrichtung sei genehmigungsfähig, unabhängig davon, ob sie tatsächlich genehmigt wurde (sog. „unvermeidbarer Verbotsirrtum“). Von dieser Art des Haftungsausschlusses (zu Gunsten der Schädiger mit Fehlvorstellungen) machen zahlreiche nationale Fachgerichte bis heute zum Teil exzessiv Gebrauch.

13

Dies lässt sich an folgenden Beispielen anschaulich demonstrieren:

14

- 1) OLG Brandenburg, Beschluss i.S.d. § 522 Abs. 2 ZPO vom 22.02. 2024, Az. 11 U 291/23:

„Wenn insbesondere das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde nach eigener Prüfung selbst von der Zulässigkeit des „Thermofensters“ ausgeht, kann der Beklagten keine andere Einschätzung abverlangt werden. Vielmehr liegt in einem solchen Fall ein unvermeidbarer Verbots-irrtum vor.“

- 2) OLG Stuttgart, Beschluss i.S.d. § 522 Abs. 2 ZPO vom 13.05.2024, 16a U 2293/21:

„Eine Aussetzung des Verfahrens gem. § 148 ZPO kommt nicht in Betracht. (...) Dasselbe gilt für die Frage, ob ein unvermeidbarer Verbotsirrtum den Verschuldensvorwurf entfallen lässt. Der BGH hat in seinem Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21 - Rz. 36ff ausdrücklich festgehalten, dass die Haftung wegen des Erteilens einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ein Verschulden voraussetzt, wobei Fahrlässigkeit genügt. Der BGH führt ausdrücklich aus: ‚Dem für die Begründung des vom europäischen Gerichtshof geforderten Schadensersatzanspruchs hier allein in Frage kommenden Recht der Bundesrepublik Deutschland ist eine Rechtsgrundlage für eine vom Verschulden des Fahrzeugherstellers unabhängige Schadensersatzhaftung ohne Rücksicht auf die fehlende rechtliche Sonderverbindung der Parteien aber nicht zu entnehmen‘. Es ist nicht davon auszugehen, dass der EuGH die Umsetzung seines Urteils vom 21.03.2023 - C-100/21 - durch den BGH beanstanden wird. Zudem hat der EuGH alle Rechtsfragen geklärt.“

(2) Empirische Auswertung

Von den **1.170** untersuchten Gerichtsentscheidungen in erster Instanz wurde ein Ersatzanspruch des Klägers durch die nationalen Amts- und Landgerichte in 1.025 (88%) versagt. **Von diesen 1.025 klageabweisenden Urteilen in erster Instanz, wurde der Anspruch in insgesamt 278 Fällen (27%) bereits dem Grunde nach wegen eines sog. unvermeidbaren Verbotsirrtums des Fahrzeugherstellers zurückgewiesen.**

15

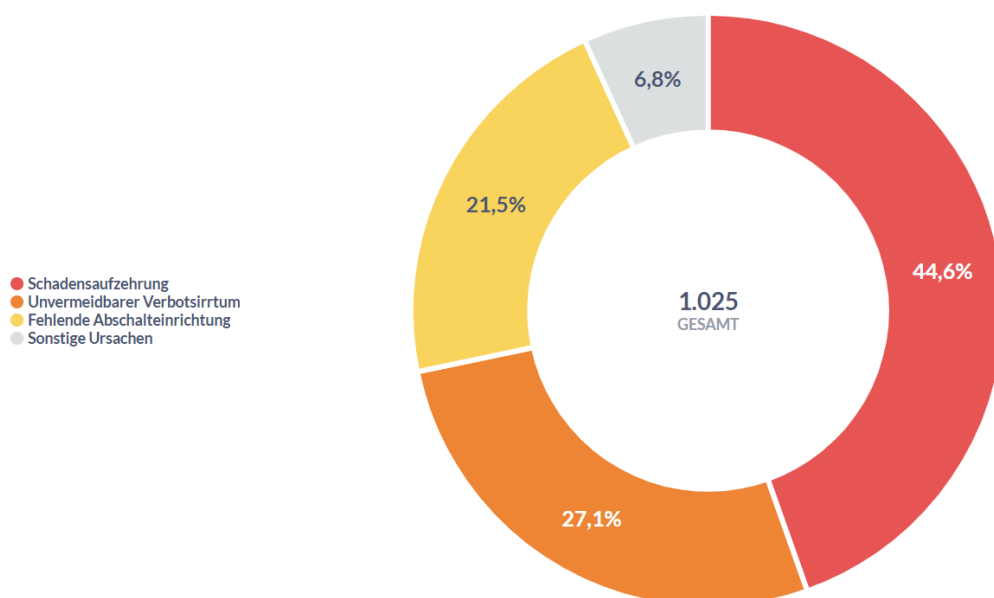


Abbildung 3: Gründe für das Unterliegen in der 1. Instanz

Von den insgesamt 1.354 untersuchten Berufungsentscheidungen wurde ein Ersatzanspruch des Klägers durch die nationalen Berufungsgerichte in 891 Fällen (66 %) versagt. **Von diesen 891 klageabweisenden Berufungsentscheidungen, wurde der Anspruch in insgesamt 214 Fällen (24%) bereits dem Grunde nach wegen eines sog. unvermeidbaren Verbotsirrtums des Fahrzeugherstellers zurückgewiesen.**

16

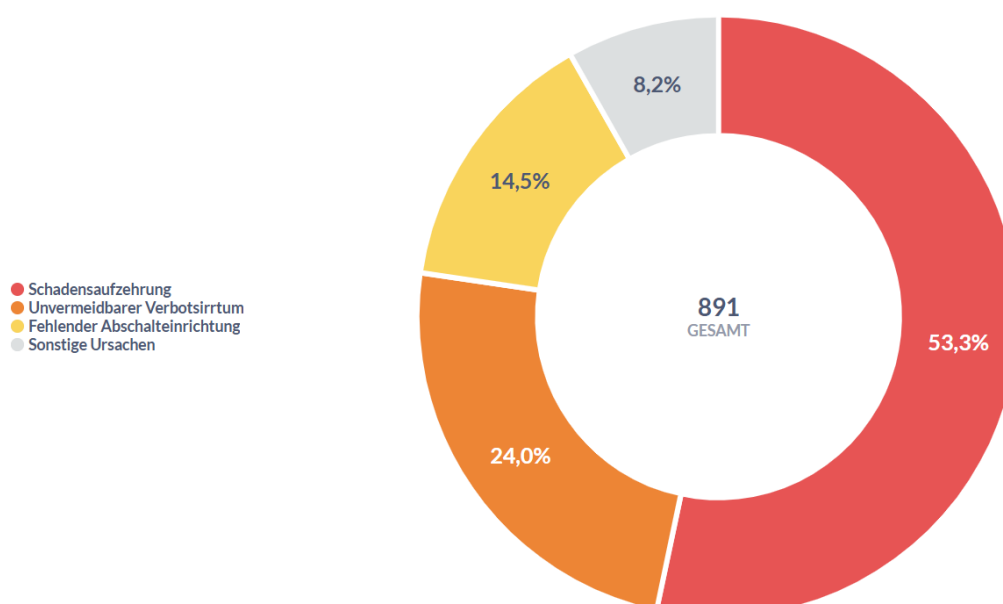


Abbildung 4: Gründe für das Unterliegen in der Berufung (2. Instanz)

(3) Rechtliche Einordnung

Den „unvermeidbaren Verbotsirrtum“ begründet der BGH in seinem Urteil vom 26.06.2023, Az. 17
VIa ZR 335/21, Rn. 64 wie folgt:

„Den Nachweis der Unvermeidbarkeit eines (...) Verbotsirrtums kann der Fahrzeughersteller zum einen mittels einer tatsächlich erteilten EG-Typgenehmigung führen, wenn diese EG-Typgenehmigung die verwendete unzulässige Abschalteinrichtung in allen ihren nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 maßgebenden Einzelheiten umfasst. Die EG-Typgenehmigung muss sich dann allerdings auf die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausführung und auch unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteinrichtungen erstrecken. cc) Gelingt der Nachweis auf diesem Wege nicht, kann der Fahrzeughersteller zu seiner Entlastung zum anderen darlegen und erforderlichenfalls nachweisen, seine Rechtsauffassung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 64 65 - 36 - Nr. 715/2007 wäre bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden (hypothetische Genehmigung). 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, Urteil vom 27. Juni 2017 - VI ZR 424/16, NJW-RR 2017, 1004 Rn. 16).“

Erhebliche Zweifel an der Vereinbarkeit eines die Haftung des Fahrzeugherstellers gänzlich ausschließenden sog. Verbotsirrtums mit dem Unionsrecht folgen daraus, dass ein solcher Verbotssirrtum – wie hier gezeigt – keinen seltenen Ausnahmefall mehr darstellt, sondern in einer erheblichen Anzahl von Fällen schematisch angenommen wird. Die Typgenehmigung erfasst definiti-
onsgemäß einen Fahrzeugtyp, also Fahrzeuge einer Fahrzeugklasse, die sich hinsichtlich bestimmter wesentlicher Eigenschaften nicht unterscheiden, Art. 2 Abs. 1, Art. 3 Nr. 3, 17 der Richtlinie 2007/46, so dass auch deshalb nicht mehr von einer zulässigen Ausnahme die Rede sein kann, da anderenfalls der Grundsatz der Effektivität übermäßig ausgehöhlt würde. 18

Es erscheint unzureichend, einen Ausschluss des Schadensersatzes mit einer hypothetischen behördlichen Entscheidung zu begründen, ohne festzustellen, welche Kenntnis der Schädiger selbst vom möglichen Rechtsverstoß hatte. Ergaben sich für den Fahrzeughersteller aus anderen Quellen Erkenntnisse, wonach der Einsatz der verwendeten Abschalteinrichtung gegen die im Rahmen der Typgenehmigung anwendbaren Rechtsvorschriften verstoßen könnte, ist der Hersteller nicht derart schutzwürdig, dass eine behördliche Genehmigung ihn ausnahmsweise von der Haftung befreien könnte. Auch gegen eine Berücksichtigung einer hypothetischen Genehmigung spricht der Effektivitätsgrundsatz. Würde ein Mitgliedsstaat den Fahrzeugherstellern auf diesem Wege weitgehend einen unvermeidbaren Verbotsirrtum zubilligen, erhielten die betroffenen Geschädigten keinerlei Schadenersatz. Die Angemessenheit der Schadenersatzbeträge und auch eine abschreckende Wirkung der Sanktionen bei Verstößen, wie vom Gerichtshof für notwendig gehalten, wären nicht mehr gewährleistet.⁵ Dazu kommt, dass es im Unionsrecht keine hypothetische Typgenehmigung gibt. Vielmehr gilt grundsätzlich eine Genehmigungspflicht. Der Ausschluss eines Schadensersatzanspruchs wegen des Einsatzes von unzulässigen Abschalteinrichtungen aufgrund einer „hypothetischen“ Typgenehmigung würde daher erst recht gegen den Grundsatz der Effektivität verstoßen. 19

⁵ vgl. EuGH, Urteil vom 21.03.2023, Mercedes-Benz Group, Rs. C-100/21, Rn. 90 und 96.

c. Wirtschaftlicher Misserfolg mit System

Der Gerichtshof ist in seiner Rechtsprechung insofern eindeutig, **als dass nationale Rechtsvorschriften, die es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren**, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot entstanden ist, **unvereinbar mit höherrangigem Unionsrecht sind**.⁶ 20

Darüber hinaus schreibt Art 13 VO 715/2007/EG vor, dass Sanktionen gegen Verletzungen dieser Verordnung „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein“ müssen.⁷ In der Praxis ist das jedoch nicht der Fall. 21

Wenn die Gerichte zu einer Verurteilung kommen, so führt die Kumulation der Deckelung des Schadenersatzes bei 5% bis 15%, der faktisch doppelt berücksichtigten Nutzungsvorteile und der deutschen nationalrechtlichen Prozesskostenverteilung nach der Zivilprozessordnung von 1879 (§ 92) zu dem Ergebnis, dass der wirtschaftliche Erfolg des Verfahrens beim Schädiger und nicht beim Geschädigten eintritt. 22

(1) Begrenzung des Schadenersatzanspruchs auf maximal 15% des Kaufpreises

(a) Erläuterungen

Nach Vorgabe des BGH hat der Tatrichter die Höhe des Differenzschadens unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen (§ 287 ZPO). Dabei soll zu beachten sein, dass der geschätzte Schaden aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität mindestens 5% des gezahlten Kaufpreises betragen muss, aber auch nicht höher als 15% des gezahlten Kaufpreises sein darf.⁸ Die Begrenzung auf 15% begründet der BGH wie folgt: 23

„Ein allein nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV und nicht auch nach §§ 826, 31 BGB geschuldeter Schadensersatz kann umgekehrt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht höher sein als 15% des gezahlten Kaufpreises. (...) Denn die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB trifft den Fahrzeughersteller auch in anderen Fällen als denjenigen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung nicht nur im Verhältnis zum Neuwagenkäufer, sondern im Verhältnis zu jedem späteren Käufer des Kraftfahrzeugs als Gebrauchtwagen.“

(b) Empirische Auswertung

Untersucht wurde auch, in welcher konkreten Höhe den Klägern im Fall eines (Teil-)Obsiegens im Auswertungszeitraum vom 01.01.2024 bis zum 31.05.2025 Schadensersatz zugesprochen wurde; den Instanzenzug übergreifend war dies in **insgesamt 608 von 2524 Fällen (24%)** der Fall. 24

In der ersten Instanz erhielten die Kläger in den insgesamt 145 von 1.170 (teil)obsiegenden Verfahren eine durchschnittliche Entschädigungssumme in Höhe von **3.701,13 EUR (Median: 3.319,50 EUR)**. Diese Erlöse stehen allerdings einem durchschnittlichen Kaufpreis von 39.913,43 EUR (Median: 36.141,55 EUR) gegenüber. Somit erhielten die Kläger in den aus ihrer 25

⁶ vgl. EuGH, Urteil vom 21.03. 2023, Mercedes-Benz Group, Rs. C-100/21, Rn. 93.

⁷ vgl. auch derselbe Wortlaut in Art 13 RL über unlautere Geschäftspraktiken 2005/29/EG und EuGH, Urteil a.a.O., Rn. 90.

⁸ vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 71 ff.

Sicht erfolgreichen Fällen im **Durchschnitt und Median nur ca. 9,2%** des Kaufpreises als Schadensersatz zugesprochen.

In der **Berufungsinstanz** wurde bei einem sog. (Teil-)Obsiegen (in 463 der insgesamt 1.354 untersuchten Entscheidungen) im Durchschnitt 3.764,27 EUR (Median: 3.052,20 EUR) als Schadensersatz zugesprochen. In den diesen Entscheidungen zugrunde liegenden Sachverhalten wiesen die Fahrzeuge einen durchschnittlichen Kaufpreis in Höhe von 40.013,23 EUR (Median: 37.674,96 EUR) auf. Im Durchschnitt wurde den Klägern in den dem Grunde und der Höhe nach erfolgreichen Berufungsverfahren somit 9,4% des Kaufpreises (Median: 8,1%) als Entschädigungssumme zugesprochen. 26

Die nach dem nationalem Zivilverfahrensrecht (§ 92 ZPO) durch den geschädigten Fahrzeugkäufer und Kläger zu tragenden überwiegenden Prozesskosten reduzierten die zuvor zugesprochene Entschädigungssumme anschließend allerdings wieder, oder übersteigen diese sogar (dazu so gleich gesondert unter **Ziffer B.III.c.(3)(b)**). 27

(c) Rechtliche Einordnung

In Teilen der Literatur wird bezweifelt, dass die Vorgaben des BGH mit dem unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz vereinbar sind. Denn es sei nicht anzunehmen, dass eine „Gebühr“ von bis zu 15% des Kaufpreises die Fahrzeughersteller davon abhielte, unzulässige Abschaltseinrichtungen zu verwenden (Horacek, VuR 2023, 337 [345]). 28

Es überrascht auch, dass der BGH bei der Festlegung der starren 15%-Grenze kein Wort zu der wenige Monate vor dem Urteil vom 26.06.2023 ergangenen Entscheidung des Verwaltungsgerichts Schleswig vom 20.02.2023 zu temperaturabhängigen Abschaltseinrichtungen verliert, durch das eine Stilllegung (oder kostspielige Hardware-Nachrüstung) der betroffenen Fahrzeuge deutlich wahrscheinlicher geworden ist.⁹ Dementsprechend wird bezweifelt, ob „mit Blick auf die jüngste verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung“, der wichtige Aspekt der Wahrscheinlichkeit der Stilllegung „mit der Obergrenze von 15 % vollständig erfasst ist“.¹⁰ 29

(2) Doppelter Vorteilsausgleich

(a) Erläuterungen

Auch nach der BGH-Entscheidung vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, hat sich der geschädigte Kläger die Vorteile schadensmindernd anrechnen zu lassen (sog. Vorteilsausgleich). Zu den anzurechnenden Vorteilen zählt zunächst der Restwert des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung. Dies gilt auch, wenn das Fahrzeug nicht veräußert wurde und damit kein Restwert kapitalisiert wurde, sondern dieser eine fiktive Rechengröße bleibt. Außerdem wird nach folgender Formel ein Geldwert angerechnet, der den Anteil am Verbrauch des Fahrzeugs entsprechen soll (sog. lineare Nutzungsentschädigung): 30

$$(\text{Kaufpreis} \times \text{gefahrte Kilometer}) \div (\text{erwartete Gesamtlauflistung} - \text{Kilometer bei Kauf})$$

⁹ vgl. VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023, 3 A 113/18, ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00

¹⁰ vgl. Schaub, NJW 2023, 2236, 2238 dort Rn. 7.

Übersteigt die Summe aus Restwert und Nutzungsentschädigung den Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Kaufes, wird der Schadensersatz um den übersteigenden Betrag gekürzt. Übersteigt die Kürzung die Höhe des gesamten Anspruchs, ist der Anspruch vollständig aufgezehrt. Die Höhe der erwarteten Gesamtleistung und des Restwerts wird von den Gerichten im Rahmen eines nach dem nationalen Zivilverfahrensrecht (§ 287 ZPO) eingeräumten tatrichterlichen Ermessens frei geschätzt und variiert bei Dieselfahrzeugen in der Regel zwischen 250tkm und 350tkm. Hinzukommen vereinzelt angenommene und anspruchsmindernd wirkende Sonderberechnungen für sog. „Wenigfahrer“ oder ein zu berücksichtigender „Wohnwert“ eines Fahrzeuges.

31

(b) Empirische Auswertung

Von den **1.025** klageabweisenden Gerichtsentscheidungen in erster Instanz wurde ein Ersatzanspruch in insgesamt **457 Fällen (45%)** trotz eines haftungsbegründenden Unionsrechtsverstoßes des Fahrzeugherstellers (wg. Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtung) gestützt auf die Annahme einer vollständigen Schadensaufzehrung versagt.

32

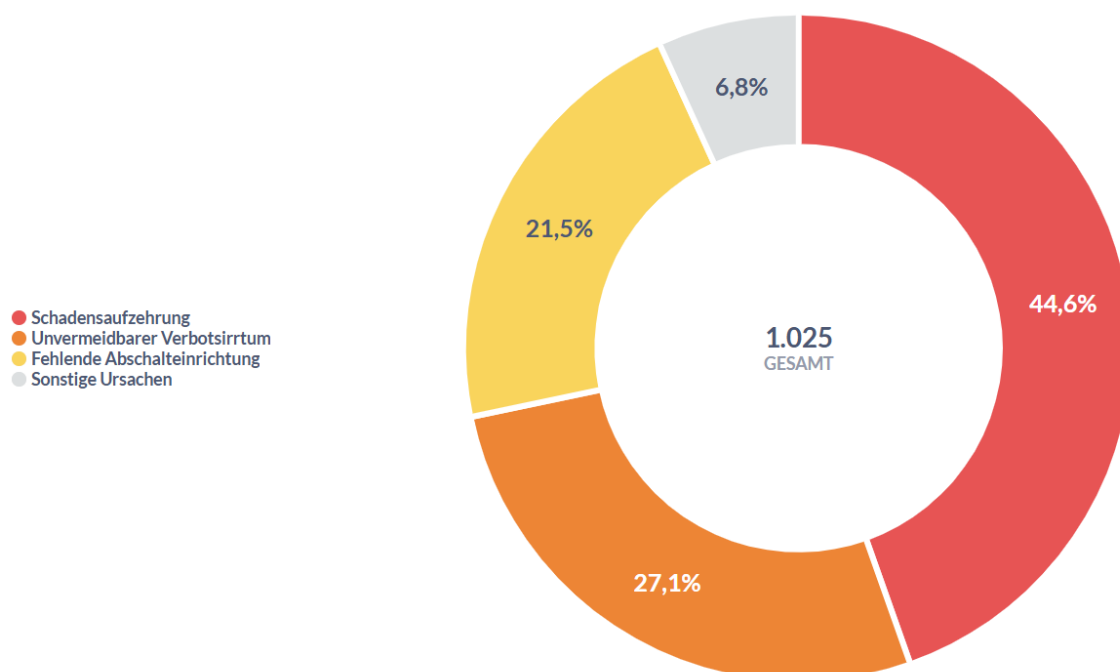


Abbildung 5: Gründe für das Unterliegen in der 1. Instanz

Von den insgesamt **891 klageabweisenden Berufungsentscheidungen**, wurde der Anspruch in insgesamt **475 Fällen (53%)** trotz eines haftungsbegründenden Unionsrechtsverstoßes des Fahrzeugherstellers (wg. Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtung) gestützt auf die Annahme einer vollständigen Schadensaufzehrung versagt.

33

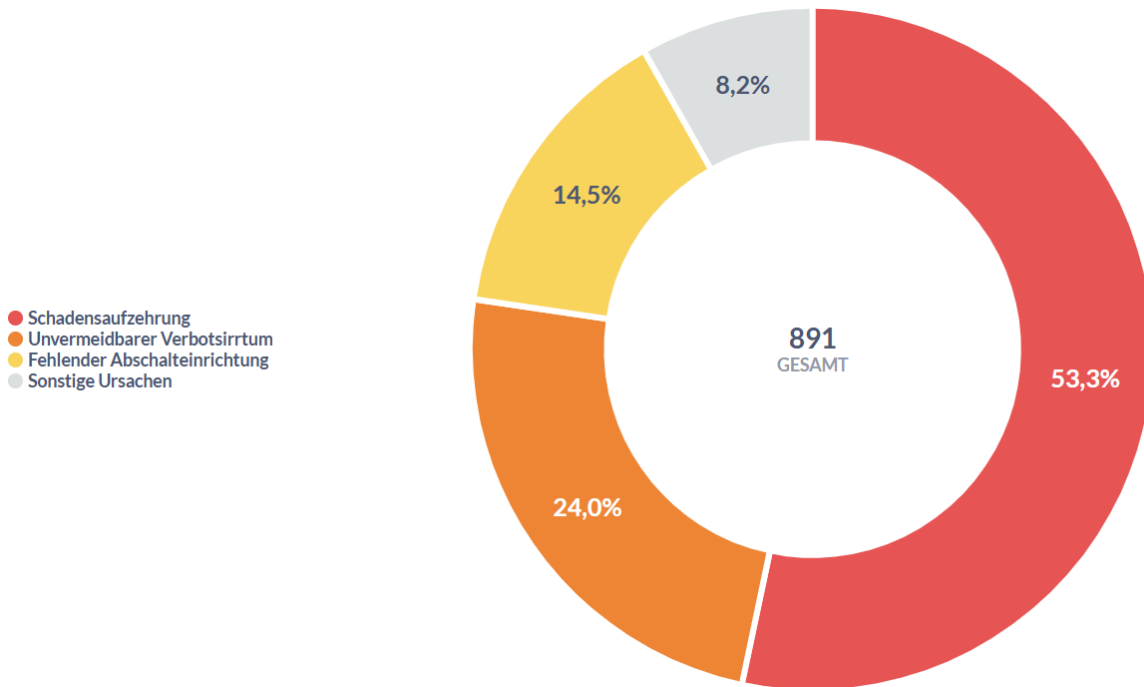


Abbildung 6: Gründe für das Unterliegen in der Berufung (2. Instanz)

(c) Rechtliche Einordnung

Die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs werden nach der Rechtsprechung des BGH zu den **Deliktzinsen**¹¹ im Jahr 2020 und zum **Differenzschaden**¹² im Jahr 2023 doppelt schadensmindernd berücksichtigt, soweit sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Schadenersatzbetrag) übersteigen.

Der Erwerber eines Fahrzeuges bereichert sich nicht, wenn er sein Fahrzeug nutzt. Sein Fahrzeug, das er wegen des Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 715/2007 bereits zu teuer erworben hat, verliert mit jedem gefahrenen Kilometer weiter an Wert. Dem Nutzungsvorteil des Eigentümers steht also eine spiegelbildliche Wertminderung seines Eigentums gegenüber. Eine Anrechnung dieser Nutzungsvorteile zugunsten der Hersteller ist also keine Abschöpfung einer Bereicherung auf Seiten des Erwerbers, sondern eine doppelte Vermögensminderung (erstens durch den Wertverlust seines Eigentums, zweitens durch die Reduktion des Schadenersatzanspruchs). Dies gilt erst recht, wenn der Schadenersatzbetrag sich im Zuge einer solchen Anrechnung auf null reduziert und der Kläger sich selbst dann den Restwert seines Fahrzeugs anspruchsmindernd anrechnen lassen muss, wenn er dieses gar nicht veräußert und folglich einen Verkaufserlöses gar nicht realisiert hat.

Demzufolge bleibt festzuhalten: Die Anrechnung der Nutzungsvorteile führt dazu, dass der unionsrechtlich gebotene Ersatz des erlittenen Schadens ab einer bestimmten nach dem Erwerb zurückgelegten Fahrtstrecke praktisch unmöglich gemacht wird.

In der Literatur und Teilen der Rechtsprechung wird zudem kritisiert, dass der BGH mit der Anwendung der Vorteilsausgleichung in Kombination mit der Versagung von sog. Deliktzinsen das

¹¹ vgl. BGH, Urteil vom 30.07.2020, Az. VI ZR VI ZR 397/19, Rn. 25.

¹² vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. 335/21, Rn. 44.

Wesen und die Funktion des Schadensersatzrechts sowie zentrale Wertungen des geltenden Zivilrechts verkennt und sich in Widerspruch zur Rechtsprechung anderer Zivilsenate setzt.¹³ **Denn, wenn der Deliktszins den Verlust für die Nutzbarkeit der (vollständig oder teilweise) entzogenen Sachsubstanz kompensieren soll und an die die Stelle des Geldes das Fahrzeug getreten ist, das die Dieselkäufer nutzen konnten, handelt es sich bei genauem Hinsehen auch hier um eine doppelte Berechnung eines Ersatzes für die Nutzung des Kraftfahrzeugs zu Lasten der Fahrzeugerber, wenn der BGH den abstrakten Nutzungsvorteil zu Lasten der Fahrzeugkäufer einerseits berücksichtigt und dann andererseits erneut den konkreten Nutzungersatz – berechnet anhand der gefahrenen Kilometer und einer hypothetischen Gesamtleistung – von dem zu zahlenden Schadenersatz abzieht.**¹⁴

Ferner führt eine Berücksichtigung des nicht durch Weiterverkauf realisierten Restwerts im Regelfall dazu, dass ein Differenzschaden bereits zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses aufgezehrt wäre, ohne dass der Käufer auch nur einen einzigen Kilometer mit seinem Fahrzeug gefahren ist. Nach der Auffassung des BGH sei dies unter Berücksichtigung des Gebots wirksamer und abschreckender Sanktionen trotzdem unionsrechtskonform.¹⁵

Der BGH versagt den Anspruch des Erwerbers gegen den Fahrzeughersteller bei Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf sogenannte "Deliktszinsen" nach § 849 BGB ab dem Zeitpunkt der schädigenden Handlung (Zahlung des Kaufpreises).

Es macht wirtschaftlich einen gravierenden Unterschied, ob ein Fahrzeugkäufer den überhöhten Kaufpreis aus dem Kaufvertrag (Differenzschaden) erst Jahre später ab Zustellung der Klage verzinst erhält oder, ob er bereits für den Zeitraum ab Kauf eine Verzinsung auf den überzahlten Kaufpreis erhält. Umgekehrt ist kein sachlicher Grund ersichtlich, warum ein Fahrzeughersteller das überhöhte Entgelte jahrelang zinslos nutzen und damit wirtschaften können soll, ohne dass die sich daraus ergebende unrechtmäßige Bereicherung an den Geschädigten herauszugegeben ist. Es widerspricht einer effektiven Wiedergutmachung des eingetretenen Schadens, wenn für den Zeitraum ab Kaufvertragsschluss der gesetzliche Zinsanspruch versagt wird. Dem Fahrzeugkäufer steht das Geld, welches er für das Fahrzeug aufgewendet hat, ab Kaufpreiszahlung nicht mehr zur Verfügung, er hat also die Nutzbarkeit dieses Betrags mit Kaufpreiszahlung verloren.

Es dürfte nicht mit dem unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz und Art 13 VO 715/2007/EG, wonach Sanktionen gegen Verletzungen dieser Verordnung „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein“ müssen,¹⁶ vereinbar sein, wenn ein Schaden bereits mit Abschluss eines Vertrags über den Erwerb eines unionsrechtswidrigen Fahrzeugs wegen eines überhöhten Kaufpreises eintritt, die Zinsen aus diesem Schaden, nämlich dem überhöhten Kaufpreis, aber erst ab dem Zeitpunkt der Zustellung der Klage zugesprochen würden, welche u.U. mehrere Jahre nach dem Schadenszeitpunkt liegt. Insofern dürfte im Lichte des unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatzes i.V.m. Art 13 VO 715/2007/EG auch der Umstand zu würdigen sein, dass die Verletzung der VO 715/2007/EG schuldhaft, systematisch und über einen längeren Zeitraum hinweg zu Lasten einer Vielzahl von Fahrzeugern erfolgt ist und die Kompensation des im individuellen Fall eingetretenen Schadens weit hinter einer generellen Abschöpfung des sog. Verletzergewinns zurückbleibt.

¹³ vgl. Heese, NJW 2020, 2779 [2784], Rn. 85.

¹⁴ vgl. OLG Karlsruhe Urte. v. 19.11.2019, Az. 17 U 146/19, BeckRS 2019, 28963 Rn. 116; OLG Köln Urte. v. 26.5.2020, Az. 4 U 188/19, BeckRS 2020, 15291 Rn. 40; OLG Oldenburg Urte. v. 12.3.2020, Az. 14 U 302/19, BeckRS 2020, 3450 Rn. 57.

¹⁵ vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 44, 80.

¹⁶ vgl. auch derselbe Wortlaut in Art 13 RL über unlautere Geschäftspraktiken 2005/29/EG

Ein Zinsanspruch ab dem Zeitpunkt der schädigenden Handlung, d. h. des Fahrzeugerwerbs, dürfte daher unionsrechtlich geboten sein. Nationale Regelungen, die dies verweigern und Zinsen erst ab Rechtshängigkeit oder Verzugseintritt zuerkennen, erschweren die wirksame Durchsetzung der Schadensersatzansprüche und stehen im Widerspruch zum Effektivitätsprinzip und dem Grundsatz des vollständigen Schadensausgleichs nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.¹⁷ Es ist mindestens zweifelhaft, ob es unionsrechtskonform ist, dem Fahrzeugkäufer Zinsen erst mit dem Eintritt der Rechtshängigkeit oder später zuzuerkennen und nicht ab dem Zeitpunkt der schädigenden Handlung durch den Fahrzeughersteller. Der Gerichtshof hat in mehreren Entscheidungen klargestellt, dass das Effektivitätsprinzip und das Prinzip des vollständigen Schadensersatzes verletzt werden, wenn nationale Vorschriften oder deren Auslegung die Durchsetzung unionsrechtlicher Ansprüche behindern.

Der Gerichtshof betont in seiner Judikatur dazu, dass ein unionsrechtlicher Anspruch auf Schadensersatz den vollständigen Ausgleich des erlittenen Schadens umfassen muss. Hierzu gehört auch der Anspruch auf Zinsen ab dem Zeitpunkt der schädigenden Handlung, um die wirtschaftliche Gleichstellung des Geschädigten sicherzustellen. Verzugszinsen sind nicht bloß ein Nebenanspruch, sondern wesentlicher Bestandteil des Schadenersatzes.¹⁸

(3) Die Prozesskostenverteilung

(a) Erläuterungen

Unter Einbeziehung der nach nationalem Zivilverfahrensrecht (§§ 91 ff ZPO) zu erfolgenden Prozesskostenverteilung wird das wirtschaftliche Ergebnis der zum Zeitpunkt der BGH-Entscheidung anhängigen Gerichtsverfahren regelmäßig ins Gegenteil verkehrt und geradezu absurd. Danach verlieren die geschädigten Kläger im Rahmen einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung ihr Verfahren grundsätzlich immer – und zwar auch dann, wenn sie den Fall im juristischen Sinne gewonnen haben. Dies führt zu der paradoxen und mit den Vorgaben des Unionsrechts nicht überein zu bringenden Situation: **In Deutschland kompensiert nicht etwa der Fahrzeughersteller den Schaden des Klägers, sondern die Kläger entschädigen im Falle eines gewonnenen Prozesses die Hersteller.**

Nach dem deutschen Zivilverfahrensrecht hat die unterliegende Partei die Kosten des Rechtsstreits zu tragen und insbesondere die dem Gegner erwachsenen Kosten zu erstatten, soweit sie zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendig waren. Dieses sog. „Alles oder Nichts“-Prinzip ist in § 91 ZPO geregelt. Abweichend hiervon sind die Kosten des Rechtsstreits gegeneinander aufzuheben oder verhältnismäßig zu teilen, wenn jede Partei in dem Rechtsstreit teils obsiegt, teils unterliegt, (§92 Abs.1 ZPO). Danach wird in aller Regel eine prozentuale Kostenquote durch das Gericht gebildet, die sich nach dem tatsächlichen Verhältnis zwischen Obsiegen und Unterliegen in der Hauptsache richtet (sog. Kostengrundentscheidung).

Die Anwendung des Unionsrecht nach den Auslegungsmaßstäben der Rechtsprechung des Gerichtshofes in der Rechtssache C-100/21 vom 21.03. 2023 führte in der deutschen Judikatur dazu, dass der BGH in seiner Entscheidung vom 26.06.2023 einen Anspruch von maximal 15% als Obergrenze feststellte. Zum Zeitpunkt seiner Entscheidung waren jedoch schätzungsweise bis zu hunderttausend Gerichtsverfahren in Deutschland anhängig, in denen Gegenstand der Klage

¹⁷ vgl. EuGH, Urteil vom 21.03. 2023, Mercedes-Benz Group, Rs. C-100/21, Rn. 93.

¹⁸ vgl. EuGH, Urteile 13.07.2006, Manfredi u.a., Rs. C-295/04 bis C-298/04 und vom 21.12.2016, Gutiérrez Naranjo u.a., Rs. C-154/15, C-307/15 und C-308.

der Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages war (Totalreparation). Nach der Entscheidung mussten die Kläger ihre Klageanträge vom sog. großen auf den kleinen Schadenersatz (Differenzschaden) umstellen. Taten sie dies nicht, wurden ihre Klagen vollumfänglich abgewiesen.¹⁹

Der BGH reduzierte zwar den Schadenersatzanspruch auf 5% bis 15% des Kaufpreises, traf aber im Lichte des Unionsrechts keine Aussage darüber, nach der bei einer Verurteilung eines Fahrzeugherstellers aufgrund der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung dieser auch die gesamten oder zumindest die überwiegenden Prozesskosten zu tragen habe. 47

Bei der nach der Entscheidung des BGH zivilprozessual notwendigen Antragsumstellung handelt es sich nach dem deutschen Zivilverfahrensrecht um eine zulässige Klageänderung, weil dem ursprünglich in erster Linie auf §§ 826, 31 BGB gestützten Anspruch auf den sog. großen Schadenersatz einerseits und dem Anspruch auf den Differenzschaden nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV andererseits lediglich unterschiedliche Methoden der Schadensberechnung zugrunde liegen, die im Kern an die Vertrauensinvestition des Käufers bei Abschluss des Kaufvertrags anknüpfen.²⁰ 48

Diese Antragsumstellung betraf nahezu alle bis zum 23.06.2023 vor deutschen Landgerichten, Oberlandesgerichten und dem Bundesgerichtshof anhängigen Dieselp Prozesse. Das waren aufgrund Schätzung des WVR nach einer Befragung ihrer Mitglieder bis zu 100.000 Verfahren. Der große Schadenersatz ist auf die Rückabwicklung des Kaufvertrages gerichtet, der neue Differenzschaden auf einen Anspruch zwischen 5% und 15% des Kaufpreises. Maßstab für die Verfahrenskosten ist im deutschen Recht der Streitwert. Begehrt ein Kläger die Rückabwicklung, so ist der Streitwert der Kaufpreis des Fahrzeuges abzgl. der Nutzungsvorteile.²¹ 49

(b) Empirische Auswertung

Die Kosten eines Gerichtsverfahrens richten sich in Deutschland nach den Streitwerten und die Kostenlast der jeweiligen Prozesspartei nach dem Verhältnis ihres Obsiegens und Unterliegens. Ausgewertet wurden hier auch die in den Gerichtsentscheidungen enthaltenen Kostenquoten der Klägerseite im Fall eines (Teil-)Obsiegens. 50

Durchschnittlich hat der Kläger in den hier untersuchten obsiegenden Fällen 60% (Median 66%) der Verfahrenskosten der ersten Instanz zu tragen. Bei einer ursprünglichen Rückabwicklungsklage mit einem Gebührenstreitwert (Kaufpreis abzgl. Nutzungsersatz) in Höhe von 30.000 EUR entspricht das gesetzlichen Verfahrenskosten nur für die erste Instanz in Höhe von mindestens **6.619,43 EUR**; **hiervon hat der Kläger im Mittel 3.971,66 EUR (Median: 4.368,82 EUR) zu tragen. Das heißt seine Entschädigungssumme wird durch die Kostenbeteiligung in der Regel vollständig aufgezehrt.** 51

¹⁹ vgl. BGH, Urteil vom 23.04.2024, Az. 1132/22, Rn. 14.

²⁰ vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 45.

²¹ vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 316/20, Rn. 57.

Prozesskosten	1. Instanz	Berufung	Revision
	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
▼ Gerichtskosten			
Summe Gerichtskosten	1.347,00 €	1.796,00 €	2.245,00 €
▼ Eigene Anwaltskosten RVG			
Summe eigene Anwaltskosten	2.864,93 €	3.205,86 €	4.342,31 €
▼ Gegnerische Anwaltskosten			
Summe gegnerische Anwaltskosten	2.407,50 €	2.694,00 €	3.649,00 €
Gesamtsumme Prozesskosten	6.619,43 €	7.695,86 €	10.236,31 €
Gesamtsumme alle Instanzen	24.551,60 €		

Abbildung 7: Auszug Foris Prozesskostenrechner²²

Die in der Berufungsinstanz untersuchten Verfahren waren für die Kläger trotz eines juristischen Erfolges in der Sache wirtschaftlich noch nachteiliger. Denn hier betrugen die den Kläger auferlegten Verfahrenskosten für beide Instanzen zusammen im Durchschnitt sogar 81% (Median: 88%).

Bei einem **Gebührenstreitwert von ursprünglich 30.000,00 EUR** beliefen sich die gesetzlichen Verfahrenskosten für beide Instanzen zusammen auf insgesamt **14.315,29 EUR**. Trägt der Kläger hiervon durchschnittlich 81% (Median: 88%), dann entspricht dies einem Gesamtkostenaufwand für die angestrebte Rechtsverfolgung über zwei Instanzen in Höhe von **11.595,38 EUR** (bzw. im Median von **12.597,45 EUR**). Die Bedeutung dieser für den Kläger im Vergleich zum beklagten Fahrzeughersteller weit überwiegenden Prozesskostenlast wird an dem nachstehenden Beispiel besonders plastisch:

Danach hätte der Berufungskläger in einem durchschnittlichen Fall (Fahrzeugkaufpreis von 40.013,23 EUR; Median: 37.674,97 EUR) und einem Gebührenstreitwert von 30.000,00 EUR lediglich mit einer Wahrscheinlichkeit von 24% überhaupt eine Entschädigung zugesprochen bekommen und zwar in Höhe von **3.764,27 EUR** (Median: **3.052,20 EUR**). Diesem Erlös stehen zu Lasten des Klägers allerdings die anteiligen Verfahrenskosten über zwei Instanzen in Höhe von **11.595,38 EUR** (bzw. im Median von **12.597,45 EUR**) gegenüber.

Das heißt in allen Fällen, in denen der Kläger ursprünglich (berechtigterweise) eine Rückabwicklung (Totalreparation) begehrte und sein Klagebegehren im Zuge der BGH-Rechtsprechung vom 26.06.2023 im laufenden Verfahren umstellen musste, übersteigen die ihm auferlegten Verfahrenskosten die zugesprochene Entschädigungssumme durchschnittlich **um das 2,1-fache also um 7.831,11 EUR und im Median um das 3,1-fache, also um 9.545,25 EUR**. Im Saldo ergibt dies für den geschädigten Fahrzeugerwerber selbst im Falle eines haftungsrechtlich erfolgreichen juristischen Vorgehens ein wirtschaftlich deutlich negatives Gesamtergebnis; es macht für den Kläger also insoweit keinen Unterschied, ob seine Klage gegen den Fahrzeughersteller Erfolg hat oder nicht, als dass er in beiden Fällen leer ausgeht.

²² vgl. <https://www.foris.com/prozesskostenrechner/>

Wirtschaftlicher Schaden bei Kostenquote zu Lasten des Klägers:

Auch bei den in 1. Instanz untersuchten und für den Kläger erfolgreichen 145 Verfahren (Berechnung anhand der Urteilssumme und Kostenquote) entsteht bei berechtigter Anspruchsverfolgung für den Kläger ein wirtschaftlicher Gesamtschaden.

56

I. Instanz (Prozesskosten: 6.619,43 EUR)

Kostenposition	Durchschnitt	Median
Entschädigungssumme nach Urteil	3.701,13 EUR	3.319,50 EUR
Prozesskosten bei Quote (60 bzw. 66%)	- 3.971,66 EUR	- 4.368,82 EUR
Saldo von Urteil und Prozesskosten	-270,53 EUR	-1.049,32 EUR

I. und II. Instanz (Prozesskosten: 14.315,29 EUR)

Kostenposition	Durchschnitt	Median
Entschädigungssumme nach Urteil	3.764,27 EUR	3.052,20 EUR
Prozesskosten bei Quote (81 bzw. 88%)	-11.595,38 EUR	- 12.597,45 EUR
Saldo von Urteil und Prozesskosten	-7.831,11 EUR	-9.545,25 EUR

Bei den in 2. Instanz für den Kläger erfolgreichen Verfahren (Berechnung anhand der Urteils- summe und Kostenquote des Medians) entsteht bei berechtigter Anspruchsverfolgung für den Kläger nicht kein wirtschaftlicher Vorteil, sondern ein schwerer wirtschaftlicher Schaden.

57

Selbst bei einem vollständig obsiegenden Urteil auf Differenzschaden kann dies nur zu einer teil- weisen Stattgabe der Klage im prozentualen Verhältnis zum ursprünglichen Klagebegehren (gro- ßer Schadensersatz) führen. Damit übersteigen die Verfahrenskosten, mit denen der Kläger be- lastet wird, regelmäßig den ihm zugesprochenen Ersatzanspruch. **Bei wirtschaftlicher Gesamt- betrachtung ergibt sich damit trotz teilweiser Stattgabe der Klage am Ende ein Negativ- saldo auf Seiten des Klägers, obwohl das ursprüngliche Klageziel (großer Schadensers- satz) nicht etwa ein übersetztes gar missbräuchliches, sondern bis zuletzt auch nach hie- sigen nationalen höchstrichterlichen Maßstäben ein berechtigtes sowie angemessenes Klagebegehren darstellte.**²³

58

(c) Rechtliche Einordnung

Der Gerichtshof sieht in seiner ständigen Rechtsprechung eine nicht zu vernachlässigende Ge- fahr darin, dass die Inhaber einer durch das Unionsrecht vermittelten Rechtsposition wegen der Kosten eines gerichtlichen Verfahrens im Vergleich zur Höhe der bestrittenen Forderung durch nationales Zivilprozessrecht davon abgehalten werden können, die ihnen nach Unionsrecht zu- stehenden Ansprüche durchzusetzen.²⁴

59

²³ vgl. BGH, Urteil vom 05.06. 2024, Az. IV ZR 140/23, Rn. 8.

²⁴ vgl. EuGH, Urteile vom 13.09. 2018, Profi Credit Polska, C-176/17, Rn. 69; vom 18.02.2016, Finanzmadrid EFC, Rn. 52; vom 14.03. 2013, Aziz, Rn. 58; und vom 14.06.2012, Banco Español de Crédito, Rn. 54.

Ausgehend von dieser Gefahr hat der Gerichtshof entschieden, dass Vorschriften des nationalen Zivilprozessrechts unter bestimmten Voraussetzungen unvereinbar mit höherrangigem Unionsrecht sein können und aus diesem Grund unangewendet bleiben müssen. Dies ist nach der Judikatur des Gerichtshofs dann der Fall, wenn dem Inhaber einer durch das Unionsrecht vermittelten die Individualinteressen schützenden Rechtsposition bei teilweiser Abweisung des zuerkannten Anspruchs ein Teil der Verfahrenskosten auferlegt werden, obwohl er aufgrund einer unklaren Rechtslage oder einer widersprüchlichen Praxis, daran gehindert sein kann, den Anspruch korrekt zu beziffern.²⁵

Dies lässt sich auf die Fallkonstellationen im Dieselmotorkomplex übertragen. Wird nach der Feststellung eines Verstoßes des Fahrzeugherstellers gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot, dem Antrag auf eine angemessene Schadenskompensation des Fahrzeugkäufer nur teilweise stattgegeben, weil es für den Fahrzeugkäufer und Kläger praktisch unmöglich oder übermäßig schwierig ist, den Umfang seines Anspruchs auf Schadenskompensation vorab genau zu bestimmen, so ist eine Verfahrensregelung, nach der dieser Fahrzeugkäufer einen Teil der Kosten eines solchen Verfahrens zu tragen hat, geeignet, ihn von der Ausübung seiner durch das Unionsrecht vermittelten Rechte abzuhalten; namentlich der Rechte aus Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs, Urteil vom 17.12.2020, Az. C-693/18, Urteil vom 14.07.2022, Az. C-128/20, C-134/20, C-145/20, Urteil vom 21.03. 2023, Az. C-100/21, da hierdurch die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller geschützt werden.

Danach könnten die Kosten des Verfahrens unter dem Anwendungsvorrang des Unionsrechts unter Außerachtlassung des § 92 ZPO vollumfänglich dem beklagten Fahrzeughersteller aufzuerlegen sein.

d. Ergebnis der Auswertung

Die Gerichtsentscheidungen im untersuchten Zeitraum waren für die geschädigten Fahrzeugkäufer weit überwiegend negativ. Dies gilt sowohl für die erste Instanz als auch für die Berufungsinstanz. So wiesen 88% der erstinstanzlichen Entscheidungen und 66% der Berufungsentscheidungen den Anspruch der Kläger auf Schadensersatz gegen den jeweiligen Fahrzeughersteller vollumfänglich ab.

Die mengenmäßig wichtigste Begründung der nationalen Gerichte für die Zurückweisung der klageweise verfolgten Schadensersatzansprüche war über beiden Instanzen eine angenommene Schadensaufzehrung, wobei diese in der Berufung mit 53% mehr als die Hälfte der abweisenden Entscheidungen ausmacht. In der ersten Instanz beruhen immer noch 45% der abweisenden Gerichtsentscheidungen auf einer angenommenen Schadensaufzehrung. Hierin ist ein struktureller Ablehnungsgrund zu sehen. Die **quantitativ zweitwichtigste Begründung** der Gerichte für eine Klageabweisung war in beiden Instanzen die Möglichkeit einer strukturellen Exkulpation über Rechtsirrtum des Fahrzeugherstellers den sog. „unvermeidbaren Verbotsirrtum“. Hierauf stützen sich 24% der abweisenden Berufungsentscheidungen und 27% der erstinstanzlichen Gerichtsentscheidungen.

²⁵ vgl. EuGH, Urteile vom 21.03.2024, Profi Credit Bulgaria, C-714/22, Rn. 82-87; und vom 16.07.2020, Caixabank und Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, C-224/19 und C-259/19, Rn. 83, 98.

IV. Fazit

Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes und die unter Berufung auf die durch ihn aufgestellten Maßstäbe ergangenen Urteile deutscher Zivilgerichte im Abgasskandal höhlen individualschützendes Unionsumweltrecht systematisch aus. 65

Dem Käufer eines Kraftfahrzeugs wird es hierzulande praktisch unmöglich gemacht, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Fahrzeugherstellers gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot entstanden ist. Zum Teil verneinen die Gerichte das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung entgegen den Feststellungen des EuGH, zum Teil weisen sie Ansprüche mit der Begründung ab, der Fahrzeughersteller sei einem unvermeidbaren Verbotsirrtum im Glauben an eine Genehmigungsfähigkeit erlegen. 66

Wenn die Gerichte zu einer Verurteilung kommen, so führt die Kumulation der Deckelung des Schadenersatzes auf 5% bis 15%, des Rechtsinstituts des sog. Vorteilsausgleichs und der nationalrechtlichen Prozesskostenverteilung nach der Zivilprozessordnung von 1879 zu einem absurden Ergebnis. Danach verlieren die geschädigten Kläger im Rahmen einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung ihr zum Zeitpunkt der Entscheidung des BGH im Juni 2023 anhängiges Verfahren grundsätzlich immer – auch dann, wenn sie den Fall im juristischen Sinne gewonnen haben. Dies führt zu der mit dem Unionsrecht schlicht nicht in Einklang zu bringenden Situation, dass in Deutschland nicht etwa der Fahrzeughersteller für den von ihm verursachten Schaden haftet, sondern der Kläger selbst im Falle eines gewonnenen Prozesses für die Verfolgung seiner unionsrechtlich geschützten Ansprüche eine Art Strafgebühr an Schädiger zu zahlen hat. 67

Mit der anstehenden Entscheidung des Gerichtshofes über das Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Ravensburg (Rs. C-666/23) wird erneut die praktische Wirksamkeit des Unionsumweltrechts verhandelt. Allein die Dauer der juristischen Aufarbeitung des Dieselkomplexes innerhalb Deutschlands und die fehlende Bereitschaft der Fahrzeughersteller zu einer konsensualen Schadensregulierung belegt, dass die nationalen Gerichte ohne klare Vorgaben des Gerichtshofes den Effektivitätsgrundsatz des Unionsrechts unterlaufen und schlicht nicht willens sind, ihre ganz überwiegend schädigerfreundliche Rechtsprechungslinie im Sinne des Unionsrechts aufzugeben, geschweige denn, die Schädiger wirksam, verhältnismäßig und abschreckend zu sanktionieren. 68

Nur, wenn der Gerichtshof seine Leitlinien aus der Rechtssache C-100/23 präzisiert, wird er im Unionsgebiet sicherstellen können, dass seinen Vorgaben aus der Entscheidung vom 21.03. 2023, Rs. C-100/21, Rn. 93 hinreichend Rechnung getragen wird. Danach darf es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs weder praktisch unmöglich gemacht noch übermäßig erschwert werden, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers gegen Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 entstanden ist. 69

Philipp Caba
Rechtsanwalt | Stellv. Vorstandssprecher
Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V.