Abschrift

LANDGERICHT DUISBURG

IM NAMEN DES VOLKES

1 O 231/18

URTEIL

Verkündet am 30.10.2018
V, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamte
der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

des Herrn J, J-Straße, … Holzwickede,

Klägers,

Prozessbevollmächtigte: W, Partnerschaft von Rechtsanwälten,
Q-Platz, … Berlin,

g e g e n

die W AG, vertreten durch den Vorstand, B-Ring 2, … Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte: K, K-Straße, … Hamburg,

hat die 1. Zivilkammer des Landgerichts Duisburg
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht H als Einzelrichter
auf die mündliche Verhandlung vom 25. September 2018

für R e c h t erkannt:

Es wird festgestellt, dass der Rechtsstreit in Höhe von 999,40 € in der Hauptsache erledigt und die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger den Schaden zu ersetzen, den er aufgrund des Kaufs des Fahrzeugs Volkswagen VW Golf VII 1.6 TDI Variant mit der Fahrzeugidentifikationsnummer … über die Zahlung des Kaufpreises und den Verlust seiner Nutzung hinaus erleidet.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden gegeneinander aufgehoben.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Vollstreckungsschuldner darf die Vollstreckung durch Leistung einer Sicherheit von 110 % des gegen ihn insgesamt vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Gläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

T a t b e s t a n d

Der Kläger kaufte im Januar 2017 von der P einen gebrauchten VW Golf VII Variant 1.6 l TDI, Erstzulassung Januar 2015, Laufleistung 106.443 km, zum Preis von 13.000 €. Herstellerin des Fahrzeugs war die Beklagte. Nach der EU-Typengenehmigung erfüllt das mit einem Motor des Typs EA288 ausgestattete Fahrzeug die Anforderungen der Euro 6-Norm. Im Laufe des Jahres 2015 hatte sich herausgestellt, Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA189 von der Beklagten serienmäßig mit einer Software ausgerüstet worden waren, die den Prüfstandbetrieb erkennt und dann die Rückführung von Abgasen in den Motor erhöht; das führt zur Reduzierung der Stickoxide in den ausgestoßenen Abgasen im Vergleich zum Betrieb ohne diese erhöhte Abgasrückführung, wodurch die Grenzwerte der für die mit dem EA189-Motor ausgestatteten Fahrzeuge maßgeblichen Euro 5-Norm eingehalten werden, was ohne die erhöhte Abgasrückführung nicht der Fall ist.

Der Kläger ist der Ansicht, ihm stehe gegen die Beklagte ein

Schadenersatzanspruch, gerichtet auf Rückgewähr des gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs, zu. Die Beklagte habe verschwiegen, dass das von ihm gekaufte Fahrzeug ebenso wie die mit dem EA189 ausgerüsteten Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehen sei, und ihn dadurch geschädigt. Die von ihr ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung sei falsch. Im Fahrbetrieb würden, den Vorgaben der Typengenehmigung zuwider, zu viel Stickoxide ausgestoßen. Ihm sei es beim Kauf auf die von der Beklagten vorgegebene Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs, zumal im Unterschied zu denen mit dem EA189-Motor, angekommen. Hätte er von den weiteren Manipulationen Kenntnis gehabt, hätte er das Fahrzeug nicht gekauft. Die bewusste Lieferung eines mangelhaften Fahrzeugs aus dem Motiv des Gewinnstrebens durch die Beklagte sei sittenwidrig.

Der Kläger hat zunächst als Hauptforderung 11.418,39 €, den seinerseits gezahlten Kaufpreis abzüglich eines aus einer Gesamtlaufleistung von 300.000 km berechneten Wertes der Nutzung des Fahrzeugs für bei Klageeinreichung nach seinem Vorbringen gefahrene 33.377 km, zuzüglich Verzinsung des Kaufpreises nach § 849 BGB geltend gemacht. Wegen der von ihm angegebenen weiteren Nutzung bis zum 18.09.2018 von 14.880 km hat er den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt, stellt insoweit Kostenantrag und beantragt,

1.
die Beklagte zu verurteilen, an ihn 10.590,88 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 13.000 € seit 01.09.2018 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Volkswagen VW Golf VII 1.6 TDI Variant mit der Fahrzeugidentifikationsnummer … zu zahlen,

und die Erledigung des Klageantrags zu 1. im Übrigen festzustellen;

2.
festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet sei, ihm allen weiteren Schaden zu ersetzen, den er aufgrund des Kaufs des im Antrag zu 1. genannten Fahrzeugs erleidet.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hält das Vorbringen des Klägers für unschlüssig; er stelle Behauptungen ins Blaue hinein auf. Das Fahrzeug mit dem Motor des Typs EA288 weise keine unzulässige Abschalteinrichtung auf. Auch die bei den Motoren des Typs EA189 eingesetzte Software sei keine unzulässige Abschalteinrichtung, weil die in den Motor zurück-geführten Abgase keine Emissionen seien, weshalb es sich um eine innermotorische Maßnahme handele, und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im Straßenbetrieb nicht eingeschränkt werde. Ein Mangel am streitgegenständlichen Fahrzeug liege nicht vor, zumal das Kraftfahrtbundesamt für diesen Motorentyp keine unzulässige Abschalteinrichtung feststellte und keinen Rückruf veranlasste. Auf die Emissionen im Straßenbetrieb komme es nicht an, weil für die Typengenehmigung die im Prüfzyklus gemessenen Werte maßgeblich sind. Für den Fall, dass sie den Kaufpreis zu ersetzen habe, seien dem Kläger Nutzungsvorteile unter Zugrundelegung einer von der einschlägigen Rechtsprechung angenommenen Gesamtlaufleistung solcher Fahrzeuge von 200.000 bis 250.000 km anzurechnen. Dabei komme es auf die Laufleistung zum Schluss der mündlichen Verhandlung an, die der Kläger nicht angibt. Bis der Kläger über diese Auskunft erteilt habe, stehe ihr ein Zurückbehaltungsrecht zu, auf das sie sich beruft.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.

Die zulässige Klage ist lediglich hinsichtlich der begehrten Feststellungen der teilweisen Erledigung der Hauptsache und der weiteren Haftung der Beklagten begründet.

1.

Der Kläger hat keinen bezifferbaren Zahlungsanspruch gegen die Beklagte.

a)

Die Beklagte hat dem Kläger zwar den Kaufpreis für den bei der P gekauften VW Golf Variant 1.6 l TDI zu ersetzen. Dieser Anspruch ergibt sich sowohl aus § 280 Abs. 1 BGB in Verbindung mit dem Kaufvertrag, mit dem die Beklagte das Fahrzeug nach dessen Herstellung an den Erstkäufer verkaufte, als auch aus § 826 BGB.

aa)
Aus dem Vertrag, mit dem die Beklagte das streitgegenständliche Fahrzeug nach der Herstellung verkaufte, folgen Pflichten auch gegenüber dem Kläger, die die Beklagte verletzte. Den durch diese Pflichtverletzung verursachten Schaden hat die Beklagte dem Kläger zu ersetzen.

(1)
Der von der Beklagten hergestellte Golf VII, den der Kläger kaufte, wies in erheblichem Ausmaß nicht die Eigenschaften auf, die der Käufer eines solchen Fahrzeugs erwarten durfte.

Aufgrund der von der Beklagten installierten Software funktionierte der Antrieb des Fahrzeugs nämlich nicht in der Weise, wie es der Käufer eines solchen Fahrzeugs mit Erstzulassung aus 2015 im Januar 2017 voraussetzen durfte. Wer ein Kraftfahrzeug kauft, das nach einer bestimmten Schadstoffnorm zugelassen ist, darf davon ausgehen, dass es die Eigenschaften aufweist, die die Anforderungen dieser Norm erfüllen. Das war bei dem streitgegenständlichen Golf nicht in jeder Hinsicht der Fall. Zwar hielt sich der Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand in den vorgegebenen Grenzwerten, das aber nur unter Einsatz der Software, die dann die erhöhte Abgasrückführung bewirkte. Im alltäglichen Straßenbetrieb, also ohne diese erhöhte Abgasrückführung, wurden die Grenzwerte demgegenüber überschritten.

Das stellt die Beklagte nicht in Abrede, wenn sie betont, auf den Stickoxidausstoß im Straßenbetrieb komme es für die Erfüllung der Schadstoffnorm nicht an. Die Beklagte bestreitet nicht, dass der Motor des Typs EA288 durch eine solche Software gesteuert wird. Auf den Hinweis des Gerichts im Termin, wonach dem Vortrag der Beklagten nicht zu entnehmen ist, dass sie bestreitet, dass es in dem Fahrzeug eine Abschalteinrichtung gibt, hat die Beklagte das Vorhandensein einer Abschalteinrichtung weiterhin nicht bestritten, sondern nur bestritten, dass eine verbotene Abschalteinrichtungen vorliege, ferner betont, dass es auf den Schadstoffausstoß im realen Fahrbetrieb für die Typengenehmigung nicht ankomme.

Auch der von der Beklagten in Bezug genommene Umstand, dass das Kraftfahrtbundesamt keine verbotene Abschalteinrichtung feststellte und keinen Rückruf anordnete, besagt nichts darüber, dass in dem Fahrzeug überhaupt keine – auch keine zulassungsrechtlich nicht verbotene – Motorsteuerungssoftware vorhanden wäre, die unterschiedliche Funktionsweisen des Motors im Testbetrieb einerseits und im Straßenbetrieb andererseits bewirkt. Ohne Erfolg bleibt schließlich der Einwand der Beklagten, der Kläger trage ins Blaue hinein vor. Soweit die Beklagte den Vortrag des Klägers nicht bestreitet, kommt es nicht darauf an, ob dieser Vortrag auf fundierten Erkenntnissen beruht oder nur zufällig mit den tatsächlichen Umständen übereinstimmt.

Dass es auf den Schadstoffausstoß im realen Fahrbetrieb für die Typengenehmigung nicht ankommt, ist unerheblich. Die vertragliche Sollbeschaffenheit des Fahrzeugs erschöpft sich nicht in der Einhaltung der Anforderungen für die Typengenehmigung. Vielmehr sind auch Erwartungen, die ein Käufer aufgrund einer solchen Typengenehmigung an das Fahrzeug haben darf, zu erfüllen. Dass im Alltagsbetrieb Schadstoffgrenzwerte nicht eingehalten werden, muss für sich betrachtet nicht überraschen. Es ist allgemein bekannt, dass die Werte, die etwa für Geschwindigkeit, Schadstoffausstoß und Verbrauch von Kraftfahrzeugen seitens der Hersteller angegeben werden, nicht unter alltäglichen Nutzungsbedingungen erreichbar sind, sondern unter möglichst günstigen Bedingungen gemessen werden. Dass ein Fahrzeug mit einer Vorrichtung ausgestattet wird, die Werte generiert, die selbst unter idealen Bedingungen bei gewöhnlicher Funktionsweise nicht erreicht werden können, muss der Käufer aber nicht erwarten. Vielmehr darf ein Fahrzeugkäufer davon ausgehen, dass Messungen auf dem Prüfstand nur den Sinn haben können, den Stickoxidausstoß im üblichen Fahrbetrieb abzubilden, sei es auch durch günstige Prüfbedingungen optimiert. Dieser Zweck kann freilich nicht erreicht werden, wenn auf dem Prüfstand ein Emissionswert durch eine Veränderung der Betriebsweise losgelöst vom Stickoxidausstoß im Straßenbetrieb generiert wird.

(2)
Der Kaufvertrag, mit welchem die Beklagte das neue hergestellte Fahrzeug verkaufte, begründete Pflichten auch im Verhältnis zu späteren Gebrauchtwagenkäufern wie dem Kläger.

Die beklagte Herstellerin haftet zwar nicht in vollem Umfang für die Mangelfreiheit

durch Dritte gebraucht verkaufter Fahrzeuge nach dem Maßstab des § 434 BGB. Soweit dem Gebrauchtwagenkäufer Gewährleistungsansprüche gegen seinen Verkäufer zustehen, besteht kein Schutzbedürfnis. Die Einbeziehung von Dritten in den Schutzbereich eines Vertrages setzt voraus, dass diesem eigene vertragliche Ansprüche desselben Inhalts nicht zustehen (grundlegend für den Fall des Mietvertrages BGH, Urteil vom 15.02.1978, Aktenzeichen VIII ZR 47/77). Nach dieser Maßgabe liegen die Voraussetzungen für eine Einbeziehung des Klägers in den Schutzbereich des Vertrages, mit welchem die Beklagte den streitgegenständlichen Golf nach Herstellung als Neuwagen verkaufte, vor:

Der Kläger befindet sich in Leistungsnähe dieses Vertrages. Denn die Eigenschaften, die die Herstellerin dem Neuwagen beigibt, definieren auch den Zustand des gebrauchten Fahrzeugs. Mängel der Konstruktion sowie Fehler bei der Herstellung treffen jeden, der das Fahrzeug zu irgendeinem Zeitpunkt von Dritten kauft.

Ein schützenswertes Interesse dritter Gebrauchtwagenkäufer an der Einbeziehung in den Vertrag über den Verkauf des Neuwagens besteht freilich nur hinsichtlich solcher Fehler, die die charakterisierenden Eigenschaften des Fahrzeugs betreffen. Darunter fallen insbesondere Konstruktionsmängel. Die Fahrzeugherstellerin bestimmt die Gestaltung der von ihr verkauften Fahrzeuge und definiert damit Modelle, die unter der Modellbezeichnung am Gebrauchtwagenmarkt gehandelt werden. Damit bestimmt die Herstellerin wesentlich den Inhalt der Kaufverträge über gebrauchte Fahrzeuge der von ihr geschaffenen Modelle. Mit der von der Herstellerin besorgten Typengenehmigung erhält diese Definition der Fahrzeugmodelle Allgemeinverbindlichkeit. Alle Fahrzeuge dieses Typs sind damit zugelassen, abweichende Konstruktionen bedürfen einer gesonderten Genehmigung. Wer dergestalt bestimmenden Einfluss auf den Inhalt der Kaufverträge über gebrauchte Fahrzeuge nehmen kann, ist für diesen Inhalt mit verantwortlich. Das gilt umso mehr, als niemand anderer als der Hersteller die einem am Gebrauchtwagenmarkt gehandelten Fahrzeugmodell beigegebenen Eigenschaften bestimmen kann.

Für die beklagte Fahrzeugherstellerin war erkennbar, dass ihre Entscheidung über die Gestaltung des Golf VII 1.6 TDI bestimmenden Einfluss auf den Inhalt aller Kaufverträge über solche Fahrzeuge haben würde. Es liegt auf der Hand, dass ein Fahrzeug dieses Modells mit anderen Eigenschaften als denen, mit welchen die Beklagte es ausgestattet hatte, nicht Gegenstand eines Kaufvertrages über einen

VW Golf VII 1.6 TDI sein konnte; dann hätte es sich nicht mehr um dasselbe Modell gehandelt. Den für die Beklagte Handelnden muss auch bewusst gewesen sein, dass die zum Betrieb des streitgegenständlichen Fahrzeugs erforderliche Typengenehmigung immer die sein würde, die sie selbst eingeholt hatte, auch wenn das Fahrzeug irgendwann einmal gebraucht an einen Dritten verkauft würde.

Der Kreis der Gebrauchtwagenkäufer ist hinreichend bestimmt. Es handelt sich nicht um eine unabsehbare Zahl von Personen; das ergibt sich schon aus der endlichen Zahl von Fahrzeugen und deren Käufern. Dass die Gebrauchtwagenkäufer zur Zeit des Verkaufs des Neuwagens noch nicht namentlich bekannt sind, ändert daran nichts.

Der Käufer eines gebrauchten Kraftfahrzeugs, das nach der vom Hersteller definierten Modellcharakteristik nicht die Eigenschaften aufweist, die der Käufer eines solchen Fahrzeugs erwarten kann, bedarf nicht deshalb keines Schutzes in Gestalt eines Anspruchs gegen den Hersteller, weil sein Verkäufer ihm nach Maßgabe des § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2, 3. Fall BGB Gewähr zu leisten hat. Denn dieser Gewährleistungsanspruch ist nicht inhaltsgleich mit dem Anspruch gegen den Hersteller. Der Verkäufer ist dem Käufer nach §§ 437 Nr. 1, 439 BGB in erster Linie zur Nacherfüllung verpflichtet. Diese ist ihm jedoch nicht möglich, wenn der Mangel darin besteht, dass das Fahrzeug des verkauften Modells definitionsgemäß Eigenschaften aufweist, die nicht dem entsprechen, was der Käufer eines solchen Fahrzeugs erwarten kann. Dann müsste der Verkäufer nämlich Änderungen vornehmen, aufgrund derer es sich nicht mehr um dasselbe Modell handelte, das verkauft wurde. Solche Änderungen einschließlich der Einholung der zugehörigen Typengenehmigung sind allein dem Hersteller möglich. Nur er hat es in der Hand, Fehler, die ihm bei Bestimmung der Modelleigenschaften unterliefen, zu korrigieren.

(3)
Der dem Kläger entstandene Schaden besteht darin, dass er 13.000 € für ein Fahrzeug ausgab, das aufgrund seiner von der Beklagten bestimmten Gestaltung nicht die Eigenschaften aufwies, die der Käufer eines solchen Fahrzeugs erwarten konnte.

Dieser Schaden ließe sich auf zweierlei Hinsicht nach § 249 Abs. 1 BGB beseitigen. Entweder müsste die Beklagte ein Fahrzeug entwerfen, bauen und genehmigen

lassen, das die Eigenschaften aufweist, die der Käufer eines Golf VII des Baujahres 2015 erwarten konnte. Oder dem Kläger wäre gegen Ausgleich der aufgrund des Kaufvertrages erlangten Vorteile der Kaufpreis zu ersetzen. Letzteres begehrte Kläger. Die Beklagte macht nicht, auch nicht hilfsweise, geltend, den Kläger auf dem ersten Weg entschädigen zu wollen – oder zu können; dies hätte auch Aufwendungen zur Folge, die den Kaufpreis um ein Vielfaches überstiegen.

bb)
Der Anspruch besteht auch nach § 826 BGB. Dadurch, dass die Beklagte ein Fahrzeug auf den Markt brachte, das Eigenschaften aufzuweisen schien, die es tatsächlich nicht aufwies, fügte sie vorsätzlich in gegen die guten Sitten verstoßender Weise sämtlichen Käufern von neuen und gebrauchten Fahrzeugen dieses Modells Schaden zu.

(1)
Die Beklagte schädigte den Kläger, indem sie ein Fahrzeug verkaufte, das mit einer Software ausgerüstet war, die auf dem Prüfstand Schadstoffwerte suggerierte, die im alltäglichen Betrieb tatsächlich nicht erreichbar waren.

Die Fahrzeuge des Modells VW Golf VII 1.6 TDI wiesen in erheblicher Weise andere Eigenschaften auf, als das aufgrund der Zulassung mit der Euro 6-Norm zu erwarten war. Jeder Käufer, der ein solches Fahrzeug kaufte, ohne die Abweichung zu kennen, erlitt dadurch einen Schaden mindestens insoweit, als er nicht das Fahrzeug erhielt, zu dessen Kauf es sich entschlossen hatte. Das beruhte darauf, dass die Beklagte das Fahrzeug mit in einer Weise konfigurierte, die suggerieren musste, dass unter idealen Fahrbedingungen die Grenzwerte der Euro 6-Norm erreichbar wären, was tatsächlich nicht der Fall war. Vielmehr bedurfte es hierzu der Herbeiführung einer abweichenden Abgasbehandlung, wie es im Prüfstandmodus geschah.

Schon die Abweichung der tatsächlichen Eigenschaften des streitgegenständlichen Golfs von den suggerierten Eigenschaften führte zu einer Schädigung des Klägers. Dadurch, dass Käufer nicht das Fahrzeug erhalten, zu dessen Kauf sie sich in Betätigung ihres freien Willens entschließen, werden sie an einer auf freier Willensentscheidung gegründeten Teilnahme am Wirtschaftsleben gehindert. Eines wirtschaftlichen Nachteils bedarf es zur Begründung eines Schadens insoweit nicht.

Ein solcher besteht freilich zusätzlich. Es kann in diesem Zusammenhang dahinstehen, ob bereits Auswirkungen der Ausrüstung der Fahrzeuge mit der manipulierenden Software auf die Gebrauchtwagenpreise beobachtbar sind. Fest steht jedenfalls, dass ein Fahrzeug, das die suggerierten Werte erreichte, besser wäre als ein solches, bei dem das nicht der Fall ist. Wäre es anders, ließe sich er Aufwand, mit dem die Beklagte versuchte, einen geringeren Stickoxidausstoß zu suggerieren, auch nicht zu erklären. Wenn das Fahrzeug, das der Käufer erwarten musste, besser gewesen wäre als das, welches er tatsächlich erhielt, wäre es auch mehr wert gewesen. Dass mit der Qualität der Wert steigt, ist allgemein bekannt. Dass sich der Wert auf den Preis niederschlagen kann, ist gleichfalls selbstverständlich. Offen ist allein, ob das bereits eintrat. Allein das Risiko, das sich der Preis dem Wert anpasst, stellt aber schon einen wertmäßig erfassbaren Schaden dar.

(2)
Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig zu werten. Es steht im Widerspruch zu den grundlegenden Verhaltensanforderungen an die Teilnahme am Rechtsverkehr.

Die Rechtsordnung setzt voraus, dass die in rechtserheblicher Weise Handelnden freie von ihrem Willen getragene Entscheidungen treffen können. Das ist nur möglich, wenn die Entscheidungsgrundlagen zutreffend erfasst werden können. Grundlage der Entscheidung für den Kauf eines Kraftfahrzeugs sind dessen Eigenschaften. Diese müssen den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechend dargestellt werden. Dabei kommt es nicht nur darauf an, dass die ausdrücklich mitgeteilten Umstände zutreffen müssen. Vielmehr sind auch Abweichungen von Merkmalen mitzuteilen, die Kaufinteressenten erwarten dürfen, ohne dass sie ausdrücklich erwähnt werden.

Wer ein Fahrzeug mit der Zulassung nach Euro 6 kauft, erwartet, dass das Fahrzeug die Eigenschaften aufweist, die ein Fahrzeug aufweisen muss, um diese Zulassung zu erlangen – möglicherweise unter optimierten Prüfbedingungen, nicht aber erst nach Veränderung der Betriebsabläufe. Wer ein solches Fahrzeug verkauft, ohne darauf hinzuweisen, dass die Grenzwerte bei regelrechter, dem Alltagsbetrieb entsprechender Funktionsweise des Fahrzeugs überhaupt nicht erreichbar sind,

bewirkt damit, dass Marktteilnehmer sich auf Grundlage einer fehlerhaften, von unzutreffenden Vorstellungen getragenen Willensbildung zum Kauf entschließen. Das gilt für den Kauf des Neufahrzeugs unmittelbar von der beklagten Herstellerin ebenso wie für spätere Käufe des gebrauchten Fahrzeugs von Dritten.

(3)
Auf Seiten der Beklagten bestand Vorsatz sowohl hinsichtlich der Schädigung als auch der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände.

Dass die Eigenschaften des Modells nicht dem entsprachen, was Käufer erwarten durften, kann den zum Handeln für die Beklagte Berufenen nicht verborgen geblieben und muss von ihnen gewollt gewesen sein. Dass die manipulierende Software im Fahrzeug installiert war, kann nicht auf einem Versehen beruhen. Eine solche Software kann man nur willentlich installieren. Auch die Wirkungsweise der Software war gewünscht. Konnte man doch nur auf diese Weise die Grenzwerte der Euro 6-Norm einhalten. Wenn das Fahrzeug zur Prüfung im Hinblick auf diese Grenzwerte vorgeführt wurde, kann das nur in dem Bewusstsein veranlasst worden sein, dass eine Software installiert war, die dafür sorgen würde, dass die Grenzwerte auf dem Prüfstand nicht überschritten würden. Damit muss auch Kenntnis davon bestanden haben, dass ohne die Software die Grenzwerte nicht eingehalten worden wären. Dann war den Verantwortlichen auch die Abweichung der tatsächlichen Eigenschaften des Fahrzeugs von den durch Käufer zu erwartenden Eigenschaften bewusst. Dass die Käufer eines Fahrzeugs, das mit Euro 6 zugelassen ist, davon ausgehen, dass jedenfalls bei optimalem regulärem Betrieb die Grenzwerte dieser Norm eingehalten werden, ist bei Aufwendung durchschnittlicher geistiger Anstrengung jedem, erst recht dem Mitarbeiter eines Kraftfahrzeugherstellers, klar. Damit bestand auf Seiten der Beklagten auch Kenntnis davon, dass die verkauften Fahrzeuge die am Markt berechtigterweise erwarteten Eigenschaften nicht aufwiesen und das den Käufern nicht bekannt war. Man wusste demnach, dass die Käufer ihre Kaufentscheidungen auf unzutreffender Tatsachengrundlage treffen würden. Indem die für die Beklagte in verantwortlicher Position Handelnden in diesem Wissen veranlassten bzw. hinnahmen, dass Fahrzeuge mit der manipulierenden Software verkauft wurden, ohne dass die Abweichung von den Erwartungen der Käufer diesen offengelegt wurden, nahmen sie mindestens billigend in Kauf, dass die Käufer Fahrzeuge erhielten, deren Eigenschaften hinter ihren berechtigten Erwartungen zurückblieben. Wohl wissend, dass Fahrzeuge häufig gebraucht weiter verkauft

werden, fanden sie sich auch damit ab, dass diese Abweichung der tatsächlichen Eigenschaften der Fahrzeuge von den berechtigten Erwartungen der Marktteilnehmer auch die Gebrauchtwagenkäufer treffen würden.

Der danach zwingend gegebene Vorsatz derjenigen, die die Installation der Software veranlassten, ist der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen. Ob es sich um Mitglieder des Vorstands handelte, ist in diesem Zusammenhang unerheblich. § 31 BGB rechnet der juristischen Person auch das Fehlverhalten von Funktionsträgern zu, denen ein wichtiger Aufgabenbereich übertragen ist. Die Entscheidung darüber, mit welcher Software die hergestellten Fahrzeuge betrieben werden, ist von solcher Tragweite, dass sie einen wichtigen Aufgabenbereich in diesem Sinne darstellt. Die Beklagte behauptet nicht, dass die Software ohne Wissen und Wollen irgendwelcher Entscheidungsträger in die Fahrzeuge gelangt wäre. Damit ließe sich auch nicht erklären, wie es zur Installation der Software in derart vielen Fahrzeugen kommen konnte. Das war nur auf Veranlassung eines Funktionsträgers möglich.

Offen bleiben kann, welche Personen namentlich auf Seiten der Beklagten im Einzelnen handelten. Die Handlungen können nämlich zwangsläufig nur vorsätzlich ausgeführt worden sein. Eine Software kann man nur mit Wissen und Wollen in einem Fahrzeug installieren. Dass aus irgendwelchen anderen Gründen als zum Zwecke der Täuschung die Software installiert worden und vor den die Zulassung vorbereitenden Untersuchungen versehentlich zu löschen vergessen worden wäre, behauptet die Beklagte nicht. Der Schluss auf vorsätzliches Handeln ergibt sich auch zwingend daraus, dass die Grenzwerte nach Euro 6 ohne die manipulierende Software überhaupt nicht hätten erreicht werden können, das Fahrzeug aber für die der Zulassung vorausgehenden Tests angemeldet worden sein muss, was auch nicht versehentlich geschehen sein kann. Wenn der Schädigung des Klägers nur vorsätzliches Handeln von Seiten der Beklagten zugrunde gelegen haben kann, kann vom Kläger, der die Betriebsabläufe bei der Beklagten nicht kennen kann, nicht verlangt werden, dass er die jeweils Handelnden benennt. Vielmehr wäre es Sache der Beklagten, darzulegen, wer im Einzelnen wie agierte und aus welchen Gründen dieses Verhalten entgegen allen Indizien nicht vorsätzlich gewesen sein soll.

(4)
Die Beklagte hat gemäß § 249 Abs. 1 BGB den Zustand herzustellen, der ohne ihr schädigendes Verhalten bestünde. Dann hätte der Kläger aufgrund ihm offen

gelegter Tatsachen entscheiden können, ob er den Golf kaufen wollte oder nicht. Diese ihm zunächst von der Beklagten vorenthaltene Entscheidung hat er nunmehr getroffen, so dass die Naturalresitution in der Umsetzung dieser Entscheidung besteht.

b)
Das Gericht kann allerdings die Höhe der Ansprüche des Klägers nicht feststellen.

Der Kläger, der zu stellen ist, wie er ohne den Kaufvertrag stünde, hat sich die Vorteile anrechnen zu lassen, die er aufgrund des Kaufvertrages und durch dessen Vollzug erlangte. Erstens ist der VW Golf, dessen Eigentum und Besitz der Kläger erlangte, der Beklagten zu übergeben und übereignen. Zweitens sind die vom Kläger gezogenen Nutzungen des Fahrzeugs schadensmindernd anzurechnen. Das gilt unabhängig davon, dass das Fahrzeug einen Mangel aufwies. Dieser hinderte den Kläger nicht an der Nutzung; er schränkte sie nicht einmal ein.

Den Wert der Nutzung kann das Gericht auf Grundlage der vom Kläger vorgebrachten Umstände weder konkret bestimmen noch auch nur nach § 287 ZPO schätzen. Dafür müsste die Laufleistung des Fahrzeugs zum Schluss der mündlichen Verhandlung bekannt sein. Die hat der Kläger aber nicht mitgeteilt. Er hat lediglich die Laufleistung per 18.09.2018 offengelegt. Das war eine Woche vor der mündlichen Verhandlung, und es ist nichts darüber bekannt, ob und wie viel der Kläger in dieser einen Woche mit dem Fahrzeug fuhr. Insoweit trifft den Kläger, der allein über diese Information verfügt, eine sekundäre Darlegungslast, der er, auch auf mehrmalige Rüge der Beklagten und Frage des Gerichts im Termin, nicht nachgekommen ist.

2.
Wegen des auszugleichenden Vorteils aus der Nutzung des Fahrzeugs während des Prozesses ist die teilweise Erledigung der Hauptsache festzustellen.

Der Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises bestand insoweit bei Erhebung der Klage, wie sich aus den Ausführungen unter 1. a) ergibt. Er erlosch durch den anzurechnenden Vorteil der Nutzung des Fahrzeugs im Laufe des Prozesses. Die Nutzung war für den Kläger vorteilhaft, auch wenn das Fahrzeug einen Mangel aufwies. Dieser hinderte den Kläger nicht an der Nutzung; er schränkte sie nicht

einmal ein.

Den auszugleichenden Wert der Nutzung schätzt das Gericht nach § 287 ZPO auf 999,40 €. Der Schätzung liegt eine zu erwartende Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs von 300.000 km zugrunde, die für ein Dieselfahrzeug realistisch erscheint. Die von der Beklagten angesetzten 200.000 bis 250.000 km entsprechen nicht einmal der Erwartung an ein Fahrzeug mit modernem Benzinmotor. Von den 300.000 km war zum Kaufzeitpunkt eine Restlaufleistung von 300.000 km - 106.443 km = 193.557 km verblieben. Bei dem Kaufpreis von 13.000 €, den der Kläger für diese Restlaufleistung zahlte, ergibt sich der Wert der Nutzung für 1 km dann mit gut 0,067 €.

Welche Laufleistung das Fahrzeug zum Schluss der mündlichen Verhandlung hatte, hat der Kläger zwar nicht mitgeteilt. Er erlangte aber jedenfalls den Vorteil aus der seinerseits zugestandenen Nutzung über 14.880 km.

Darauf, dass der Kläger für den von ihm behaupteten Stand des Kilometerzählers per 18.09.2018 trotz Bestreitens der Beklagten keinen Nachweis erbracht hat, kommt es insoweit nicht an. Das Bestreiten der Beklagten ist nicht dahin zu verstehen, dass sie die – den gegen sie gerichteten Anspruch reduzierende – Nutzung des Fahrzeugs in dem eingeräumten Umfang in Abrede stellt, sondern vielmehr die Beschränkung der gezogenen Nutzungen hierauf.

3.
Das Feststellungsbegehren zu 2. ist zulässig und begründet. Der Kläger hat das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Interesse an der Feststellung der Haftung der Beklagten über die begehrte Zahlung hinaus, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich aus dem Abschluss des Kaufvertrages für ihn weitere, noch nicht bezifferbare Schäden ergeben. Die Haftung der Beklagten besteht, wie oben ausgeführt, sowohl nach § 280 Abs. 1 BGB als auch nach § 826 BGB.

II.
Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 Satz 1, 2. Fall ZPO. Die Kostenverteilung berücksichtigt, dass die von der Beklagten in Abrede gestellten Ansprüche des Klägers zwar dem Grunde nach bestehen, aber ihre Höhe nicht feststellbar ist und sie deshalb auch nicht fällig sind. Ferner ist dem Umstand

Rechnung getragen, dass der Kläger mit den Feststellungsbegehren obsiegt, diese allerdings mit verhältnismäßig geringfügigem Wert anzusetzen sind, zumal Schäden über den begehrten Ersatz hinaus nur theoretisch denkbar sind, nicht aber konkret drohen.

Die vorläufige Vollstreckbarkeit richtet sich nach §§ 708 Nr.11, 711 Sätzen 1 und 2, 709 Satz 2 ZPO.

S t r e i t w e r t : bis 12.000 € (§ 43 Abs. 1 GKG).

H