

Ausfertigung



Landgericht Berlin

Im Namen des Volkes

Urteil

Geschäftsnummer: 13 O 108/17

verkündet am : 19.04.2018

In dem Rechtsstreit

Kläger

- Prozessbevollmächtigter:
Rechtsanwalt Dr. Timo Gansel,
Wallstraße 59, 10179 Berlin,-

g e g e n.

1. v

v

2. Volkswagen AG,
vertreten d.d. Vorstand,
Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte

- Prozessbevollmächtigte zu 1):

- Prozessbevollmächtigte zu 2):

hat die Zivilkammer 13 des Landgerichts Berlin in Berlin - Charlottenburg, Tegeler Weg 17-21,
10589 Berlin, auf die mündliche Verhandlung vom 22. Februar 2018 durch den Vorsitzenden
Richter am Landgericht als Einzelrichter

f ü r R e c h t e r k a n n t :

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 33.280,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30. Mai 2017, die Beklagte zu 1) darüber hinaus weitere Zinsen in selber Höhe vom 24. bis 30. Mai 2017 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs VW-Pkw Typ Sharan mit der Fahrgestellnummer . . .
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Beklagten haben die Kosten des Rechtsstreits als Gesamtschuldner zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte zu 1) als Verkäuferin und gegen die Beklagte zu 2) als Herstellerin Ansprüche auf Rückabwicklung eines Pkw-Kaufvertrages geltend, weil das Fahrzeug mit einer sog. „Schummelsoftware“ ausgestattet sei.

Die Beklagte zu 2) ist eine Kraftfahrzeugherstellerin. Die Beklagte zu 1) ist eine Vertragshändlerin der Beklagten zu 2), die nicht in deren Konzernstruktur eingebunden ist.

Der Kläger kaufte im August 2014 bei der Beklagten zu 1) einen von der Beklagten zu 2) hergestellten VW-Pkw Sharan als Neufahrzeug für 37.530,00 EUR. Den Kaufpreis zahlte der Kläger an die Beklagte zu 1). Das Fahrzeug wurde ihm am 7. März 2015 übergeben.

Das vom Kläger gekaufte Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA189 EU 5 ausgestattet. Dieser wird von einer Software gesteuert, die den Stickstoffoxidausstoß im Prüfstand; d. h. konkret beim Durchfahren des sog. Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) günstig beeinflusst. Dabei erkennt die Motorsoftware, wenn das Fahrzeug den NEFZ durchfährt. Im NEFZ ist dann ein Softwaremodus aktiv, der durch eine erhöhte Abgasrückführung bewirkt, dass weniger

Stickstoffoxid gebildet wird. Im normalen Straßenbetrieb arbeitet ein anderer Softwaremodus, der den Stickstoffoxidausstoß nicht in dieser Weise verringert.

Das Kraftfahrt-Bundesamt verpflichtete die Beklagte zu 2) mit Bescheid vom 14. Oktober 2015, bei allen Fahrzeugen mit dem hier in Rede stehenden Motor die von ihm erkannte unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen und den Nachweis zu führen, dass nach Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtung alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der RL 2007/46/EG erfüllt werden. Gemäß Mitteilung vom 20. Dezember 2016 des Kraftfahrt-Bundesamts (Anlage B 9) wurde dieser Nachweis für das klägerische Kfz geführt. Wegen der Einzelheiten dieser Mitteilung wird auf die genannte Anlage verwiesen.

Die Beklagte zu 2) schrieb daraufhin den Kläger Anfang des Jahres 2017 an und teilte ihm mit, dass in seinem Fahrzeug eine Motorsoftware eingebaut sei, die die Stickstoffoxidwerte im Vergleich zwischen Prüfstand (NEFZ) und realem Fahrbetrieb verschlechtere und daher eine Umprogrammierung des Motorsteuergerätes erforderlich sei und er dazu einen Termin mit einem Servicepartner der Beklagten zu 2) vereinbaren solle.

Der Kläger erklärte gegenüber der Beklagten zu 1) den Rücktritt vom Kaufvertrag.

Der Kläger behauptet, die Beklagte zu 2) habe durch den Einsatz der oben geschilderten Motorsoftware eine durch das Kraftfahrt-Bundesamt ausgestellte EU-Typgenehmigung erschlichen. Es sei ihm u. a. bei dem Erwerb des Fahrzeugs auf die Wertbeständigkeit, Langlebigkeit und nachhaltige Umweltverträglichkeit angekommen. Er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er von der verwendeten Motorsoftware gewusst hätte.

Der Kläger hält das Kfz für mangelhaft und meint, es sei aus verschiedenen Gründen nicht zumutbar, die angebotene Reparatur, deren Eignung er darüber hinaus in Abrede stellt, vornehmen zu lassen. Er hält seinen gegenüber der Beklagten zu 1) erklärten Rücktritt daher für wirksam und begehrt Erstattung des Kaufpreises. Die Beklagte zu 2) nimmt der Kläger auf Zahlung von Schadensersatz in Anspruch. Die Beklagte zu 2) hafte nach Ansicht des Klägers Kläger aus verschiedenen deliktsrechtlichen Anspruchsgrundlagen.

Der Kläger begehrt von den Beklagten als Gesamtschuldern die Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich eines Betrages in Höhe von 4.250,00 EUR für die bisherige Nutzung Zug um Zug gegen Übereignung seines Pkw. Hilfsweise begehrt der Kläger die Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten.

Der Kläger beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner haben an den Kläger einen Betrag in Höhe von 33.280,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 7. März 2017 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs VW-Pkw Sharan mit der Fahrgestellnummer

hilfweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für künftige Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs Typ Sharan mit dem Kennzeichen mit der FIN durch die Beklagte resultieren.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten treten ihrer Inanspruchnahme entgegen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze sowie den sonstigen Akteninhalt Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

A. Die zulässige Klage ist mit Ausnahme eines Teils der geltend gemachten Zinsen begründet.

Denn der Kläger kann von den Beklagten als Gesamtschuldnern die Zahlung von 33.280,00 EUR nebst Zinsen in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Zug um Zug gegen Übereignung seines VW-Sharans verlangen.

I. Der Anspruch auf Zahlung des o. g. Betrages nebst Zinsen Zug um Zug gegen Übereignung des o. g. Kfz gegen die Beklagte zu 2) ergibt sich aus § 826 BGB. Denn die Beklagte zu 2) hat dem Kläger vorsätzlich in sittenwidriger Weise einen Schaden zugefügt.

1. Die Beklagte zu 2) hat nämlich sittenwidrig gehandelt, indem sie für den Fahrzeugtyp, welchem der Sharan des Klägers entspricht, einen Motor konstruiert hat (Motortyp EA 189), der mit einer Software ausgestattet ist, der den Stickstoffoxidausstoß allein auf dem Prüfstand günstig

beeinflusst und das mit diesem Motor ausgestattete Fahrzeug unter Verschweigen der Funktionsweise der Motorsoftware mit einer EG-Typengenehmigung hat versehen lassen, obwohl es die Voraussetzungen für die Erteilung dieser Genehmigung nicht besessen hat.

a) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, juris-Rn. 16).

b) Gemessen hieran erweist sich das Verhalten der Beklagten zu 2) objektiv als sittenwidrig.

aa) Die mit der hier in Rede stehenden Motorsoftware ausgestatteten Pkw, also auch das Fahrzeug des Klägers, besitzen nicht die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung.

(1) Die in diesem Zusammenhang maßgeblichen Anforderungen werden in Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 aufgestellt. Der Hersteller hat das Fahrzeug danach so auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

Das ist hier nicht der Fall. Denn die Motorsoftware besitzt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, von denen der eine Modus nur im Testzyklus (NEFZ) läuft, während der andere Modus allein im normalen Straßenverkehr aktiv ist. Normale Betriebsbedingungen i. S. d. Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 herrschen bei dem Betrieb des Motors im Straßenverkehr. Daher kommt es entscheidend darauf an, dass die maßgeblichen Anforderungen von dem Betriebsmodus erfüllt werden, der im Straßenverkehr arbeitet. Dieser im Straßenverkehr aktivierte Modus der Motorsoftware hält indes im Testzyklus (NEFZ) die verbindlichen Grenzwerte für den Ausstoß von Stickstoffoxiden nicht ein.

Dies entspricht dem Vortrag des Klägers, der als unstreitig zu behandeln und der Entscheidung daher zugrunde zu legen ist, weil die Beklagten ihm nicht hinreichend entgegengetreten sind. Die Beklagte zu 2) behauptet zwar, dass das Fahrzeug des Klägers die „relevanten“ Grenzwerte zu jeder Zeit einhalte. Damit bringt die Beklagte zu 2) indes nur eine Rechtauffassung zum Ausdruck,

nach der das Kfz alle Anforderungen des EG-Typgenehmigungsverfahrens erfülle. Sie tritt dem konkreten Tatsachenvortrag des Klägers aber nicht mit Tatsachen, also nicht beachtlich entgegen.

(2) Die Beklagten wenden hiergegen vergeblich ein, der Anwendungsbereich des Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 sei nicht eröffnet. Durch diese Bestimmung werde nur die technische Beschaffenheit emissionsrelevanter Bauteile geregelt. Es genüge, dass die Funktionsfähigkeit des in dem Fahrzeug verbauten Abgasrückführungssystems durch den normalen Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werde.

Weder der Wortlaut noch das Ziel der Verordnung lassen diese Auslegung jedoch zu.

Dem Wortlaut nach muss das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung entsprechen. Dementsprechend hat der Hersteller das Fahrzeug auszurüsten. Es reicht daher nicht aus, dass die einzelnen zur technischen Ausstattung des Motors gehörenden Bauteile den Anforderungen im Straßenverkehr, also normalen Betriebsbedingungen, gewachsen sind. Vielmehr muss das Fahrzeug insgesamt im Straßenverkehr, also unter normalen Betriebsbedingungen, auch den Verordnungsvorgaben entsprechen.

Anders können auch die mit der Verordnung verfolgten Ziele gar nicht erreicht werden. Denn in Erwägungsgrund (6) der Verordnung wird festgehalten, dass zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen erforderlich ist. In Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 werden dann die zur Erreichung dieses Zieles erforderlichen Anforderungen an die Hersteller aufgeführt. Es versteht sich von selbst, dass es zur Erreichung des o. g. Verordnungsziels nicht ausreicht, den Stickstoffoxidausstoß nur während des Testzyklus im Labor zu beschränken, sondern eine Verringerung auch im Straßenverkehr erreicht werden muss, weil nur dann die Luftqualität verbessert werden kann.

(3) Die Beklagten können auch nicht damit gehört werden, dass es zur Erlangung der EG-Typgenehmigung nur auf den Testzyklus unter Laborbedingungen ankomme und nicht auf die im tatsächlichen Straßenbetrieb erzielten Stickstoffoxidwerte.

Richtig ist daran allein, dass die Einhaltung der Werte nur im Testzyklus nachgewiesen werden muss. Wie aber auch die Beklagte zu 2) erkennt (S. 5 ihrer Klageerwiderung), wird in diesem Testzyklus der reale Fahrbetrieb simuliert. Das Fahrzeug soll daher zwar unter standardisierten Bedingungen, dem NEFZ-Testzyklus, getestet werden, aber gleichwohl unter normalen Betriebsbedingungen, also im simulierten Straßenverkehrsbetrieb. Die im Testzyklus erzielten

Abgaswerte sind daher nur dann maßgeblich, wenn sie von dem im Straßenbetrieb arbeitenden Softwaremodus der Motorsoftware erzeugt werden.

(4) Die zwischen dem Betrieb im Testzyklus und dem Straßenbetrieb auftretenden ungünstigen Abweichungen beim Stickstoffoxidausstoß beruhen im vorliegenden Fall auch nicht darauf, dass ein künstlicher Testzyklus individuelles Fahrverhalten und unterschiedliche Verkehrssituationen im normalen Straßenbetrieb nicht vollständig abbilden kann, sondern darauf, dass der von der Beklagten zu 2) konstruierte Motor im Testzyklus aufgrund eines speziellen Softwaremodus anders funktioniert als im Straßenbetrieb.

(5) Die von den Parteien aufgeworfene Frage, ob es sich bei der von der Beklagten zu 2) verwendeten Motorsoftware um eine Abschaltvorrichtung gemäß Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 handelt, bedarf keiner Entscheidung.

Was unter einer Abschaltvorrichtung zu verstehen ist, wird durch Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 geregelt. Nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 sind Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, grundsätzlich unzulässig und nur unter bestimmten, dort genannten Voraussetzungen ausnahmsweise zulässig. Dabei ist die Regelung in Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 als enge Ausnahme von der Pflicht zur Erfüllung der in Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 aufgestellten Anforderungen zu verstehen.

Da nichts dafür spricht und auch von niemandem geltend gemacht worden ist, dass es sich bei der Motorsoftware, sofern es sich überhaupt um eine Abschaltvorrichtung handeln sollte, um eine ausnahmsweise zulässige Abschaltvorrichtung handeln könnte, muss das Fahrzeug in vollem Umfang den Anforderungen des Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 genügen. Daran fehlt es indes.

bb) Die Beklagte zu 2) hat die für die Erteilung der EG-Typgenehmigung zuständige Behörde im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens für den typgleichen Kläger-Pkw über den Stickstoffoxidausstoß dieses Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen, d. h. im Straßenbetrieb, getäuscht.

Denn von der Beklagten zu 2) ist unstreitig eine Motorsoftware eingesetzt worden, die den Stickstoffoxidausstoß gezielt allein im Testzyklus zur Erteilung der EG-Typgenehmigung verbessert. Nach dem Vortrag des Klägers, dem die Beklagten mit hinreichend Substanz nicht entgegen getreten sind, unterschreitet der Pkw mit dem im Straßenverkehr aktiven Softwaremodus nicht die vorgegebenen Höchstwerte im Testzyklus.

Die Beklagte zu 2) hat die Verwendung dieser Software im Genehmigungsverfahren nicht offen gelegt, obwohl sie hierzu verpflichtet gewesen wäre. Denn die Beklagte zu 2) hätte im Genehmigungsverfahren die beiden unterschiedlichen Softwaremodi, die den Abgasausstoß im Straßenbetrieb und im Testzyklus regeln, benennen und ihre Leistungsmerkmale darstellen müssen. Gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 RL 2007/46/EG hat der Hersteller nämlich im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens Angaben gemäß der Anlage I zu dieser Verordnung zu machen. Nach Abs. 3 der Einleitung zu Anhang I der RL 2007/46/EG hat der Hersteller, sofern die Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten elektronisch gesteuerte Funktionen aufweisen, Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen. Bei den beiden Motorsoftwaremodi handelt es sich um elektronisch gesteuerte Funktionen dieser Art, über die Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen gewesen wären. Der Kläger hat zudem vorgetragen, dass die Beklagte zu 2) durch die Softwaremodifikationen die EG-Typgenehmigung erschlichen habe, was den Vorwurf beinhaltet, die Softwaremodifikationen seien im EG-Typgenehmigungsverfahren nicht offen gelegt worden. Dem ist die Beklagte zu 2) nicht hinreichend entgegen getreten, weshalb der Vortrag des Klägers als unstreitig zu behandeln ist.

Die Genehmigungsbehörde befand sich deshalb über die tatsächlichen Stickstoffoxidemissionen des zu genehmigenden Pkw im Irrtum. Das zeigt sich daran, dass die Genehmigungsbehörde nach Bekanntwerden der tatsächlichen Umstände den Rückruf der betroffenen Fahrzeuge angeordnet und die Vornahme eines Softwareupdates angeordnet hat, welches nach Darstellung der Beklagten zu 2) dazu führen wird, dass das Fahrzeug nur noch in dem NOx-optimierten Modus betrieben wird, also sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße.

cc) Das Verhalten der Beklagten zu 2) führt dazu, dass Ziele der Verordnung nicht erreicht werden können, die Teil der objektiven Wertordnung des Grundgesetzes sind.

Denn die Beklagte zu 2) hat durch ihr Vorgehen bewirkt, dass massenhaft Fahrzeuge in den Verkehr gebracht worden sind, die nicht den von der Verordnung vorgegebenen Emissionsgrenzwerten entsprechen, wodurch der mit der Verordnung erstrebte Gesundheitsschutz der Menschen nicht erreicht wird.

Die Verordnung dient nämlich nicht nur – wie bereits erwähnt – der Verbesserung der Luftqualität, sondern in diesem Zusammenhang auch der Verbesserung und der Erhaltung der Gesundheit und des Lebens. Denn gemäß Erwägungsgrund (7) der VO (EG) 715/2007 ist bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten u. a. zu berücksichtigen, welchen Nutzen in Form von Senkung der Gesundheitskosten und Gewinn zusätzlicher Lebensjahre sie bringen.

Die Verfolgung dieses Ziels entspricht auch der objektiven Wertordnung, wie sie durch die Grundrechte des Grundgesetzes, hier namentlich durch Art. 2 Abs. 2 GG, der das Recht auf Leben und auf körperliche Unversehrtheit gewährleistet, aufgerichtet worden ist. Dieses durch die Grundrechte errichtete Wertsystem beeinflusst auch das bürgerliche Recht; keine bürgerlich-rechtliche Vorschrift darf in Widerspruch zu ihm stehen, jede muss in seinem Geiste ausgelegt werden. Zur Realisierung dieses Einflusses bieten sich vor allem Generalklauseln wie § 826 BGB an. Sie stellen die sog. Einbruchstellen der Grundrechte in das bürgerliche Recht dar (BVerfG Urteil vom 15. Januar 1958 – 1 BvR 400/51 – GRUR 1958, 254, 255).

Der erhöhte Ausstoß von Stickstoffoxiden wirkt sich auch tatsächlich nachteilig auf die Gesundheit der Menschen aus. Die Beklagte zu 2) räumt selbst ein, dass Stickstoffoxide zur Schädigung von Atemwegen und des Herz-Kreislauf-Systems führen können. Das entspricht in wesentlichen Teilen auch den vom Umweltbundesamt im Internet bekannt gegebenen Gesundheitsrisiken von Stickstoffoxiden. Danach stellen in der Umwelt vorkommende Stickstoffoxid-Konzentrationen vor allem für Asthmatiker ein Problem dar, da sich eine Bronchialkonstriktion (Bronchienverengung) einstellen kann (<https://www.umweltbundesamt.de/print/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide>, abgerufen am 16. Februar 2018).

dd) Das Verhalten der Beklagten erweist sich bei der gebotene Abwägung aller Umstände als besonders verwerflich.

Die besondere Verwerflichkeit kann sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 – XI ZR 51/10 – Tz. 28, NJW 2012, 1800, 1803).

Die Beklagte zu 2) hat in ihrem Streben nach Gewinn die Genehmigungsbehörde zur Erlangung der EG-Typgenehmigung für den klägerischen Pkw getäuscht, sie hat dadurch verhindert, dass Ziele der Verordnung, insbesondere die Luftreinhaltung und die Verbesserung des Gesundheitsschutzes, die zum Teil zur objektiven Wertordnung gehören, verfehlt werden und deshalb mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit von zahllosen Menschen zu rechnen ist und schließlich, was noch auszuführen sein wird, einen Schaden des Klägers herbeigeführt. Dieses Verhalten ist insgesamt betrachtet als besonders verwerflich zu bezeichnen und daher objektiv sittenwidrig.

2. Die Beklagte zu 2) hat dem Kläger durch ihr Verhalten einen Schaden zugefügt.

a) Der Schaden des Klägers besteht im Abschluss eines Vertrages über den Kauf eines Pkw, den er in Kenntnis des Umstandes, dass der Pkw aufgrund der von der Beklagten zu 2) verwendeten Softwaresteuerung nur im Testzyklus, nicht aber im Straßenbetrieb so funktioniert, dass die maßgeblichen Stickstoffoxidgrenzwerte eingehalten werden, nicht geschlossen hätte.

aa) Im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nämlich nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 – juris-Rn. 19).

Ob das vom Kläger erworbene Kfz einen geringeren Wiederverkaufswert aufweist, sei es dadurch, dass es in seiner Gebrauchstauglichkeit eingeschränkt ist, sei es dass der Widerruf der Zulassung zu befürchten ist, ist daher irrelevant.

bb) Der Abschluss des Kaufvertrages stellt für den Kläger im oben beschriebenen Sinn eine Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung dar.

Das Gericht nimmt an, dass jeder Käufer eines Pkw-Neufahrzeugs generell davon ausgeht, dass das zu erwerbende Kfz nicht nur alle zum üblichen Gebrauch erforderlichen Genehmigungen besitzt, sondern diese auch rechtmäßig erteilt worden sind.

Denn der Käufer eines Pkw-Neufahrzeugs tätigt in der Regel eine relativ hohe Investition, die sich für ihn in erster Linie deshalb lohnt, weil sich für ihn der Gegenwert für den Erwerbsaufwand in der langfristigen Gebrauchsmöglichkeit des Pkw zeigt. Der Käufer erwartet mithin, dass das Neufahrzeug über einen langen Zeitraum hinweg, sei es durch ihn, sei es durch einen Nacherwerber, im Wesentlichen uneingeschränkt genutzt werden kann. Diese Erwartung ist indes nicht berechtigt, wenn das Kfz derart beschaffen ist, dass es entgegen der erteilten Genehmigung die Zulassungsvoraussetzungen gar nicht erfüllt und nur durch Täuschung der Zulassungsbehörde die Genehmigung erteilt worden ist. Der Erwerb dieses Pkw ist daher zumindest mit der Unsicherheit behaftet, dass die Zulassung u. U. wieder entzogen werden kann oder Nachbesserungen unbestimmten Ausmaßes und mit ungewissen Folgen erforderlich werden. Der an dem Erwerb eines neuen Pkw interessierte Käufer wird von dem Kauf eines mit derartigen Unsicherheiten behafteten Kfz regelmäßig Abstand nehmen.

Der Abschluss des Kaufvertrages stellt sich für den Kläger auch dann als „ungewollte“ Belastung dar, wenn er sich konkret vor dem Kauf über den tatsächlichen Stickstoffoxidausstoß und die Art der Motorsteuerung keine Gedanken gemacht haben sollte. Denn diese Überlegungen sind in der oben geschilderten generellen Erwartung eines jeden Käufers eines Pkw-Neufahrzeugs enthalten mit der Folge, dass die Vertragsbindung als ungewollt anzusehen ist, wenn die Erwartung – wie hier - enttäuscht wird.

b) Das Verhalten der Beklagten zu 2) ist ursächlich für den dem Kläger entstandenen Grundschaden.

aa) Das Verhalten der Beklagten zu 2), die Täuschung im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens, kann nicht hinweg gedacht werden, ohne dass auch der Abschluss des hier in Rede stehenden Kaufvertrages ausgeblieben wäre.

Denn – wie bereits ausgeführt – ist das dem Kläger verkaufte Kfz nicht genehmigungsfähig gewesen. Ohne die beschriebene Täuschung wäre daher keine EG-Typgenehmigung erteilt worden. Das Kfz hätte dann gemäß § 27 Abs. 1 EG-FGV gar nicht veräußert werden dürfen.

bb) Zwischen dem Fehlverhalten der Beklagten zu 2) und dem beim Kläger entstandenen Schaden besteht auch ein Zurechnungszusammenhang. Denn das EG-Typgenehmigungsverfahren ist individualschützend und dient gerade auch dem Schutz des Käufers davor, Fahrzeuge zu erwerben, die nicht genehmigungsfähig sind.

Nach Art. 12 Abs. 1 RL 2007/46/EG ist nämlich sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Nach Art. 18 Abs. 1 RL 2007/46/EG muss der Hersteller deshalb jedem Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt worden ist, eine Übereinstimmungsbescheinigung beifügen. Diese Übereinstimmungsbescheinigung ist gemäß Art. 3 Nr. 36 RL 2007/46/EG im Anhang IX wiedergegeben. Diesem Anhang ist mit VO (EG) Nr. 385/2009 eine Einleitung vorangestellt worden, die unter Ziffer 0. die Ziele der Übereinstimmungsbescheinigung benennt. Danach stellt die Übereinstimmungsbescheinigung eine Erklärung des Fahrzeugherstellers dar, in der er dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit dem in der EU geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt. Das macht deutlich, dass das Typgenehmigungsverfahren auch dem Schutz des Fahrzeugkäufers dient.

3. Die subjektiven Voraussetzungen einer Haftung nach § 826 BGB sind auf Seiten der Beklagten zu 2) erfüllt.

a) Für den subjektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit genügt die Kenntnis der tatsächlichen Umstände, die das Sittenwidrigkeitsurteil begründen (BGH, Urteil vom 13. September 2004 – II ZR 276/02 – NJW 2004, 3706, 3710). Diese Kenntnis haben die handelnden Mitarbeiter der Beklagten zu 2) besessen.

Die Mitarbeiter der Beklagten zu 2), die den Entschluss gefasst haben, den hier in Rede stehenden Fahrzeugtyp mit einer Softwaresteuerung auszustatten, die in der oben geschilderten Weise zwischen einem Modus für den Testzyklus und einem für den Straßenbetrieb unterscheidet, und die diese Funktionsweise im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens gegenüber der Genehmigungsbehörde nicht aufgedeckt haben, kannten die Umstände, welche die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründen.

Sie wussten nämlich, dass sie die Genehmigungsbehörde über die Höhe des tatsächlich unter normalen Betriebsbedingungen entstehenden Stickstoffoxidausstoßes täuschen würden. Sie wussten auch, dass sie nur auf diese Weise für den in Rede stehenden Pkw-Typ eine Typgenehmigung für die Beklagte zu 2) erlangen würden, was sich daraus ergibt, dass sie anderenfalls nicht zu dem Mittel der Täuschung gegriffen hätten. Sie wussten darüber hinaus auch, dass der zur Genehmigung gebrachte Kfz-Typ ohne die Genehmigung nicht würde veräußert werden können und mithin auch von keinem Käufer erworben worden wäre. Dies ergab sich aus den einschlägigen Vorschriften, deren Kenntnis ohne weiteres den Mitarbeitern der Beklagten zu 2) unterstellt werden kann. Es steht für das Gericht zudem außer Frage, dass die Mitarbeiter der Beklagten zu 2), die diese Entscheidung getroffen haben, auch wussten, dass die Einhaltung der Stickstoffoxidgrenzwerte mit dem Ziel der Schadstoffreduzierung in der Luft und dem Gesundheitsschutz gerechtfertigt worden ist. Dies ist den einschlägigen Bestimmungen, mit denen sich die Mitarbeiter der Beklagten zu 2) eingehend beschäftigt haben müssen, ohne weiteres zu entnehmen und es kann nach Überzeugung des Gerichts kein Zweifel daran bestehen, dass dies auch von den Mitarbeitern der Beklagten zu 2) erkannt worden ist. Daher wussten sie auch, dass das Inverkehrbringen der nicht genehmigungsfähigen Fahrzeuge diesen Zielen zuwider laufen würde und damit die Gesundheit einer unbestimmten Vielzahl von Menschen gefährdet werden würde.

b) Die Beklagte zu 2) hat dem Kläger vorsätzlich Schaden zugefügt.

Der Vorsatz i.S. des § 826 BGB setzt keine Schädigungsabsicht im Sinne eines Beweggrundes oder Ziels voraus. Es genügt bedingter Vorsatz hinsichtlich der für möglich gehaltenen Schadensfolgen, wobei jener nicht den konkreten Kausalverlauf und den genauen Umfang des

Schadens, sondern nur Art und Richtung des Schadens umfassen muss (BGH, Urteil vom 13. September 2004 – II ZR 276/02 – NJW 2004, 3706, 3710).

Auch diese Voraussetzungen sind erfüllt. Die Mitarbeiter der Beklagten zu 2) wussten, dass sie den hier interessierenden Pkw-Typ nur mittels der bereits geschilderten Täuschung in den Verkehr würden bringen können und dass er nur so von Käufern erworben werden würde. Sie wussten auch, dass Käufer im Wissen um die unterschiedlichen Motorsoftwaremodi und ihre Funktionsweise Abstand von dem Kauf eines solchen Kfz nehmen würden. Dafür spricht, dass bereits einfache, an der Lebenserfahrung orientierte Überlegungen zum erwartenden Käuferverhalten die Annahme nahe legten, dass sich keine Käufer für diese Fahrzeuge finden würden. Es ist davon auszugehen, dass diese Überlegungen auch von den Mitarbeitern der Beklagten zu 2) angestellt worden sind. Indiziell bestätigt wird diese Annahme auch dadurch, dass die Beklagte zu 2) später nirgendwo öffentlich auf diesen Umstand hingewiesen hat, bis ihr durch das Kraftfahrt-Bundesamt der Rückruf der Fahrzeuge aufgegeben worden ist. Dies zeigt, dass auch Mitarbeiter der Beklagten zu 2) davon ausgegangen sind, dass auch nach Abschluss des Typgenehmigungsverfahrens die Umstände, unter denen die Typgenehmigung erlangt werden konnte, nicht öffentlich gemacht werden durften, um den Absatz der hiervon betroffenen Pkw-Typen nicht zu gefährden.

c) Das Verhalten der Mitarbeiter der Beklagten zu 2) ist dieser haftungsrechtlich zuzurechnen.

aa) Die Beklagte zu 2) hat jedenfalls dann gemäß § 31 BGB für den dem Kläger entstandenen Schaden einzustehen, wenn ihr „verfassungsgemäß berufener Vertreter“ durch eine unerlaubte Handlung einem Dritten einen Schaden zugefügt hat. Im Rahmen des § 826 BGB ist somit Voraussetzung, dass ein solcher Vertreter den objektiven und subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 – juris-Rn. 13). Diese Voraussetzungen sind hier gegeben.

Denn der Kläger hat diese Voraussetzungen dargetan. Sie sind der Entscheidung zugrunde zu legen, weil die Beklagte zu 2) den Vortrag des Klägers nicht hinreichend substantiiert bestritten hat.

Der Kläger hat nämlich vorgetragen, dass Organe der Beklagten zu 2) im materiellen Sinne Kenntnis von den oben geschilderten Manipulationen hatten und diese billigten. Ferner sei den Organen der Beklagten zu 2) völlig klar gewesen, dass die Beklagte zu 2) Dieselmotoren verkaufte, die hinsichtlich der Abgaswerte nicht den einschlägigen Vorschriften entsprachen und somit die Kunden der Beklagten zu 2) wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen.

Dieser Vortrag ist schlüssig. Aus ihm ergibt sich, dass verfassungsgemäß berufene Vertreter der Beklagten zu 2) i. S. d. § 31 BGB von den tatsächlichen Umständen (Täuschung der Genehmigungsbehörde über das Abgasverhalten des zu genehmigenden Pkw), die die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten zu 2) begründen, wussten, und dass sie durch die Billigung dieses manipulativen Vorgehens als Organ der Beklagten zu 2) den Handlungsablauf in Gang setzten, im Wissen darum, dass die Käufer der entsprechenden Kfz, nach Erteilung der EG-Typgenehmigung für sie nachteilige Verträge abschließen würden. Aus dem Umstand, dass sie dieses Vorgehen billigten, obwohl sie von dem Eintritt eines Schadens bei den Käufern durch Abschluss ungünstiger Verträge wussten, liegt die für den Schädigungsvorsatz genügende billigende Inkaufnahme des Schadens.

Einer weiteren Substanziierung über den zur Schlüssigkeit ausreichenden Vortrag hinaus bedurfte es nicht. Insbesondere musste der Kläger nicht vortragen, welches Vorstandsmitglied namentlich in die Vorgänge in der geschilderten Art und Weise verwickelt gewesen ist. Denn der Beklagten zu 2) ist auf der Grundlage dieses Vortrags eine Erwiderung ohne weiteres zuzumuten. Die internen Entscheidungsabläufe sind nur ihr bekannt. Es ist ihr auch zuzumuten, diese aufzuklären und vorzutragen.

Das Bestreiten der Beklagten zu 2) ist nicht hinreichend substantiiert und der Vortrag des Klägers daher gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu behandeln.

Nach § 138 Abs. 2, Abs. 3 ZPO hat eine Partei, soll ihr Vortrag beachtlich sein, auf Behauptungen des Prozessgegners substantiiert, das heißt mit näheren Angaben zu erwidern. Eine solche Pflicht besteht zwar nicht schlechthin. Sie ist aber nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast dann zu bejahen, wenn der Beklagte alle wesentlichen Tatsachen kennt oder kennen muss und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen (BGH, Urteil vom 14. Juni 2005 – VI ZR 179/04 – NJW 2005, 2614, 2615). So liegt es hier.

Es genügt nicht, wenn die Beklagte zu 2) lediglich die Verwicklung von Vorstandsmitgliedern mit dem Hinweis darauf in Abrede stellt, dass namentlich nicht benannte Mitarbeiter der Beklagten zu 2) unterhalb der Vorstandsebene für die Entscheidungen verantwortlich seien. Die Beklagte zu 2) hätte dem Vortrag des Klägers mit konkretem Sachvortrag entgegnet müssen, der es dem Kläger ermöglicht hätte, hierauf mit eigenem Vortrag zu reagieren. Indem die Beklagte zu 2) verheimlicht, wer möglicherweise unterhalb der Vorstandsebene die hier interessierenden Entscheidungen getroffen hat, macht sie dem Kläger jeden weiteren Vortrag unmöglich. Damit

genügt die Beklagte zu 2) nicht den Anforderungen an ein substantiiertes Bestreiten mit der Folge, dass der Vortrag des Klägers gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu behandeln ist.

bb) Im Übrigen kommt es letztlich auch nicht darauf an, ob tatsächlich Organe i. S. d. § 31 BGB auf Seiten der Beklagten zu 2) gehandelt haben oder Mitarbeiter auf niedrigeren Führungsebenen, wie die Beklagte zu 2) geltend macht.

Denn die Mitarbeiter der Beklagten zu 2), die die oben geschilderten Entscheidungen getroffen und erkannt haben, dass sie dabei die für die Erteilung der EG-Typgenehmigung zuständige Behörde täuschen und anschließend Käufer über für ihren Kaufentschluss wesentliche Umstände im Unklaren lassen würden, hätten seitens der Beklagten zu 2) zumindest mit Organstellung ausgestattet sein müssen. Wenn sie es nicht waren, muss sich die Beklagte zu 2) so behandeln lassen, als hätten sie Organstellung besessen (vgl. BGH, Urteil 8. Juli 1980 – VI ZR 158/78 – NJW 1980, 2810, 2811).

Dies ergibt sich aus der Lehre vom körperschaftlichen Organisationsmangel und der sog. Fiktionshaftung. Danach ist eine juristische Person verpflichtet, mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nur verfassungsmäßige Vertreter i. S. d. § 31 BGB zu betrauen (Offenloch in beck-online Großkommentar, Stand 1. Januar 2018, § 31 BGB, Rn. 119; Krause in Soergel, BGB, 13. Auflage, § 831, Rn. 6). Das beruht darauf, dass es einer juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will. Es kann daher nicht entscheidend darauf ankommen, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist. Vielmehr genügt es, dass dem Vertreter durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, er also auf diese Weise die juristische Person repräsentiert (BGH, Urteil vom 21. September 1971 – VI ZR 122/70 – NJW 1972, 334). Letzteres beurteilt sich danach, ob die übertragene Aufgabe von einem solchen Gewicht ist, dass die Stellung des Gehilfen repräsentantengleich hätte sein sollen (Wagner in Münchener Kommentar, BGB, 7. Auflage, § 823, Rn. 103).

Diese Voraussetzungen sind auch nach dem Vortrag der Beklagten zu 2) erfüllt. Denn sollten tatsächlich entsprechend dem Vortrag der Beklagten zu 2), der ihren aktuellen Kenntnisstand wiedergeben soll, Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene die Entscheidung getroffen haben, die Motorsoftware zu verändern, so wäre sie von Personen getroffen worden, die nach den oben beschriebenen Grundsätzen Organe der Beklagten zu 2) hätten sein müssen.

Denn es handelt sich vom Gewicht und der Reichweite her um Entscheidungen, die nur von Mitarbeitern getroffen werden können, die in dem ihnen zugewiesenen Aufgabenbereich als Repräsentanten des Unternehmens oder doch repräsentantengleich handeln. Die Entscheidung über den Einsatz der hier in Rede stehende Motorsoftware hat Auswirkungen auf ganze Entwicklungs- und Produktlinien der Beklagten zu 2) und es ergeben sich aufgrund ihrer zumindest erkennbar fragwürdigen rechtlichen Zulässigkeit auch Haftungsrisiken so großen Ausmaßes, dass die Entscheidung von Mitarbeitern auf einer Entscheidungsebene getroffen worden ist, die als Repräsentanten der Beklagten zu 2) angesehen werden müssen (im Ergebnis wie hier Landgericht Saarbrücken, Urteil vom 7. Juni 2017 – 12 O 174/16 – BeckRS 2017, 120402, Rn. 58 ff).

4. Die Haftung der Beklagten zu 2) wird nicht durch einen etwaigen Vorrang der nachfolgend zu erörternden Haftung der Beklagten zu 1) als Verkäuferin ausgeschlossen. Denn der Vorrang des kaufvertraglichen Sachmängelrechts gilt nicht im Verhältnis zur Vorsatzhaftung (BGH, Urteil vom 12. Januar 2011 – VIII ZR 347/09 – juris-Rn. 16), um die es hier – wie gezeigt – geht.

II. Der Anspruch gegen die Beklagte zu 1) auf Zahlung von 33.280,00 EUR Zug um Zug gegen Übereignung des klägerischen Pkw ergibt sich aus §§ 437 Nr. 2 Alt. 1, 440 S. 1, 323 Abs. 1, 346 Abs. 1 BGB. Denn der Kläger ist von dem mit der Beklagten zu 2) geschlossenen Kaufvertrag wirksam zurückgetreten. Das ergibt sich im Einzelnen aus dem Folgenden:

1. Das vom Kläger erworbene Kfz ist mangelhaft gemäß § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB. Denn es weist nicht die Beschaffenheit auf, die ein Käufer nach der Art der Sache erwarten darf.

Übliche Eigenschaften, die ein Käufer regelmäßig bei einem Kaufgegenstand erwarten darf, können sich insbesondere aus öffentlich-rechtlichen Vorschriften ergeben (Berger in Jauernig, BGB, 16. Auflage, § 434, Rn. 14). Maßgeblich sind hier die emissionsrechtlichen Vorgaben der VO (EG) Nr. 715/2007, gegen die das Fahrzeug des Klägers aus den bereits oben erörterten Gründen verstößt. Es genügt hingegen nicht, dass das Fahrzeug die EG-Typgenehmigung erteilt bekommen hat. Der BGH hat bereits in anderem Zusammenhang entschieden, dass die Eintragung „HU neu“ im Kaufvertrag hinsichtlich eines Gebrauchtfahrzeugs bei interessengerechter Auslegung bedeutet, dass sich das Fahrzeug in einem für die Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO geeigneten Zustand befindet (BGH, Urteil vom 15. April 2015 – VIII ZR 80/14 – NJW 2015, 1669, 1670, Rn. 19). Hier gilt nichts anderes. Das vom Kläger gekaufte Kfz ist daher insoweit mit einem Mangel behaftet.

2. Der Kläger musste der Beklagten zu 1) gemäß § 440 S. 1 BGB keine angemessene Frist zur Nachbesserung setzen, weil ihm die Nacherfüllung nicht zuzumuten ist. Der Kläger konnte daher direkt vom Kaufvertrag zurücktreten.

a) Grundsätzlich hat zwar die Nacherfüllung vor dem Rücktritt Vorrang. Nur ausnahmsweise kann der Käufer ohne dem Käufer zuvor Gelegenheit zur Nacherfüllung gegeben zu haben direkt vom Kaufvertrag zurücktreten. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn dem Käufer die Nacherfüllung entweder wegen der Art des Mangels oder wegen anderer tatsächlicher Umstände nicht zuzumuten ist (Weidenkaff in Palandt, BGB, 77. Auflage, § 440, Rn. 8). Für die Beurteilung, ob die Nacherfüllung für den Käufer zumutbar ist, sind alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen, insbesondere die Zuverlässigkeit des Verkäufers und ob das Vertrauensverhältnis zwischen den Parteien nachhaltig gestört ist (BGH, Urteil vom 15. April 2015 – VIII ZR 80/14 – NJW 2015, 1669, 1670, Rn. 22). Es kommt dabei allein auf die Perspektive des Käufers an, ohne dass eine Interessenabwägung stattfindet (Matusche-Beckmann in Staudinger, BGB, 2013, § 440, Rn. 24).

b) Vor diesem Hintergrund ist von einer nachhaltigen Störung des Vertrauensverhältnisses zwischen dem Kläger und der Beklagten zu 1) auszugehen.

Denn der Kläger hat bei der Beklagten zu 1) ein Fahrzeug gekauft, das von der Beklagten zu 2) mit einer Motorsoftware ausgestattet worden ist, welche die Einhaltung der für die Erteilung der EG-Typgenehmigung maßgeblichen Emissionswerte vortäuscht, tatsächlich aber hinter diesen Anforderungen zurückbleibt. Die Beseitigung des Mangels ist nach Lage der Dinge allenfalls durch Aufspielen eines von der Beklagten zu 2) gestellten Softwareupdates möglich. Das Vertrauen, das der Kläger unter den gegebenen Umständen in die Kompetenz und Zuverlässigkeit der Beklagten zu 1) haben kann, reicht nicht weiter als sein Vertrauen zur Beklagten zu 2). Denn obwohl nur die Beklagte zu 1) und nicht die Beklagte zu 2) Vertragspartner des Klägers ist, kauft der Kläger bei der Beklagten zu 1) die unveränderten Produkte der Beklagten zu 2) und muss sich bei der hier allenfalls möglichen Nachbesserung erneut auf die Fähigkeiten und Vertrauenswürdigkeit der Beklagten zu 2) verlassen, weil die Beklagte zu 1) eigenständig nicht in der Lage ist, den Mangel zu beseitigen. Das Vertrauen des Klägers in die Beklagte zu 2) ist indes durch die vorgenommenen Täuschung zutiefst erschüttert, was sich die Beklagte zu 1) unter den hier gegebenen Umständen zurechnen lassen muss, weil sie sich als Vertragshändlerin an die Beklagte zu 2) gebunden hat und weil eine Abwägung mit ihren eigenen Interessen, wie dargestellt, nicht stattfindet.

c) Nichts anderes gilt unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die von der Beklagten zu 1) angebotene Nachbesserung von dem Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt worden ist. Dem Kläger ist gleichwohl eine Nachbesserung durch die Beklagte zu 1) nicht zuzumuten.

aa) Zum einen steht dem entgegen, dass die Beklagte zu 1) als an die Beklagte zu 2) gebundene Vertragshändlerin durch deren Täuschung das Recht zur Nacherfüllung verloren hat und dieses nicht nachträglich wieder entsteht, auch wenn die vorgesehene Art der Nacherfüllung von einer Bundesbehörde genehmigt worden ist.

bb) Zum anderen ist die Genehmigung der Nachbesserung durch das Kraftfahrtbundesamt auch gar nicht geeignet, das Vertrauen des Klägers in die Fähigkeiten und Vertrauenswürdigkeit der Beklagten zu 1) wieder herzustellen. Denn auch das Vertrauen in die Fähigkeiten und vor allen Dingen in die Vertrauenswürdigkeit der Beklagten zu 2), wovon das Vertrauen zur Beklagten zu 1) wie gezeigt abhängt, wird durch die behördliche Genehmigung nicht wieder hergestellt. Denn genau dieselbe Behörde ist als Genehmigungsbehörde für die Erteilung der EG-Typgenehmigung bereits einmal von der Beklagten zu 2) getäuscht worden. Daher kann die Befürchtung nicht von der Hand gewiesen werden, dass vergleichbares noch einmal geschieht.

3. Der Rücktritt vom Vertrag ist nicht gemäß § 323 Abs. 5 S. 2 BGB ausgeschlossen.

Die Vorschrift des § 325 Abs. 5 Satz 2 BGB enthält eine Ausnahme von der allgemeinen Regelung des § 323 Abs. 1 BGB, die dem Gläubiger bei einer Pflichtverletzung des Schuldners generell ein Rücktrittsrecht einräumt. Diesem Regel-Ausnahme-Verhältnis liegt eine Abwägung der Interessen des Gläubigers und des Schuldners zugrunde. Während der Gesetzgeber bei einer mangelhaften Leistung grundsätzlich dem Rückabwicklungsinteresse des Gläubigers den Vorrang einräumt, soll dies ausnahmsweise bei einer unerheblichen Pflichtverletzung nicht gelten, weil das Interesse des Gläubigers an einer Rückabwicklung bei nur geringfügigen Vertragsstörungen in der Regel gering ist, wohingegen der Schuldner oft erheblich belastet wird. Daher überwiegt in diesen Fällen ausnahmsweise das Interesse des Schuldners am Bestand des Vertrags (BGH, Urteil vom 24. März 2006 – V ZR 173/05 – juris-Rn. 13). Der Käufer wird in diesen Fällen allein auf seinen Erfüllungsanspruch verwiesen.

Da der Kläger aber nach den obigen Ausführungen noch nicht einmal vorläufig auf sein Recht zur Nacherfüllung verwiesen werden kann, sondern er direkt den Rücktritt erklären darf, weil ihm eine Nacherfüllung gemäß § 440 S. 1 BGB nicht zugemutet werden kann, so kann er erst Recht nicht allein und endgültig auf seinen Erfüllungsanspruch verwiesen werden. Das würde zu einem Wertungswiderspruch führen. Die Abwägung im Rahmen des § 323 Abs. 5 S. 2 BGB führt daher zu dem Ergebnis, dass der Rücktritt ausgeübt werden kann.

Es kommt in diesem Zusammenhang daher nicht darauf an, mit welchem Aufwand der Mangel beseitigt werden kann.

III. Der Kläger hat von seiner Forderung in angemessenen Ausmaß (§ 287 ZPO) den Wert der bisher gezogenen Nutzung in Abzug gebracht (gegenüber der Beklagten zu 2) im Wege des Vorteilsausgleichs, gegenüber der Beklagten zu 1) gemäß § 346 Abs. 1 BGB).

IV. Rechtshängigkeitszinsen gemäß §§ 291, 288 BGB kann der Kläger in geltend gemachter Höhe seit dem 24. Mai 2017 von der Beklagten zu 1) und seit dem 30. Mai 2017 von der Beklagten zu 2) verlangen. Die bloße Anhängigkeit genügt nicht um den hier allein geltend gemachten Anspruch auf Rechtshängigkeitszinsen zu begründen.

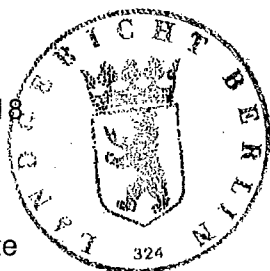
V. Soweit sich die Verpflichtungen der Beklagten decken, haften sie dem Kläger als Gesamtschuldner. Dem steht nicht entgegen, dass die Beklagte zu 1) auf Rückabwicklung und die Beklagte zu 2) auf Schadensersatz haftet, weil gleichwohl eine Identität des Leistungsinteresses besteht.

B. Die Kostentscheidung ergibt sich aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

C. Der Einräumung eines Schriftsatznachlasses auf den Schriftsatz des Klägers vom 14. Februar 2018 bedurfte es nicht, weil dieser keinen entscheidungserheblichen Vortrag enthält.

Ausgefertigt
Berlin, 19.04.2018



Justizbeschäftigte