
Datum: 29.05.2020
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 33. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 33 U 46/19
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2020:0529.33U46.19.00

Vorinstanz: Landgericht Hagen, 10 O 398/18

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 15.05.2019 verkündete Urteil der 10. Zivilkammer des Landgerichts Hagen, 10 O 398/18, teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 24.947,14 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 13.02.2019 zu zahlen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges B mit der Fahrgestellnummer ###5.

Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung des Klägers wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte kann die Vollstreckung durch den Kläger gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit i.H.v. 110 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

1

Der im Jahr 1946 geborene Kläger erwarb am 16.11.2016 ein Fahrzeug des Typs B als Gebrauchtwagen für einen Gesamtpreis von 29.950,00 Euro bei einem Autohaus. Der

2

Kilometerstand wies bei Kauf 27.000 km auf.

Das Fahrzeug verfügt über einen Dieselmotor vom Typ EA 189 und war von der Beklagten jedenfalls im Zeitpunkt des Kaufs mit einer Software ausgestattet worden, die erkennt, wann sich das Fahrzeug im Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte befindet. In diesem synthetischen Fahrzyklus (NEFZ) werden anders als im realen Fahrbetrieb Prozesse aktiv, die zu einer erhöhten Abgasrückführung und dadurch zu einem verringerten Stickoxidausstoß führen. 3

Im September 2015 wurde der Einbau dieser Software öffentlich bekannt. Im Oktober 2015 machte das Kraftfahrtbundesamt die für das Fahrzeug zuvor erteilte EG-Typengenehmigung von der Umsetzung eines konkreten Zeit- und Maßnahmeplans abhängig und verpflichtete die Herstellerin, die laut Kraftfahrtbundesamt „unzulässige Abschaltvorrichtung“ zu entfernen und den Nachweis zu führen, dass nach Entfernen dieser Einrichtung alle Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt werden. 4

Am 27.12.2018 wies der PKW eine Laufleistung von 52.000 km auf, am 27.09.2019 betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 58.000 km. 5

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, die Beklagte habe ihn vorsätzlich und in sittenwidriger Weise geschädigt. Sein Schaden bestehe darin, dass er ein Geschäft geschlossen habe, das er bei Kenntnis der wahren Sachlage nicht abgeschlossen hätte. Die Beklagte müsse ihn daher so stellen, wie er stehen würde, wenn er das Fahrzeug nicht erworben hätte, wobei er einen Nutzungsersatz auf Basis einer Laufleistung von 300.000 km anerkennt. 6

Der Kläger hat die Ansicht vertreten, das streitgegenständliche Fahrzeug sei mangelhaft. Es sei auch davon auszugehen, dass der Einbau der Software mit Wissen und Willen des seinerzeitigen Vorstandes der Beklagten erfolgt sei. Das Verhalten der Beklagten sei sittenwidrig. 7

Der Kläger hat beantragt, 8

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 27.207,33 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Personenkraftwagens B mit der Fahrgestellnummer ####5. 9

Die Beklagte hat beantragt, 10

die Klage abzuweisen. 11

Sie hat bestritten, dass sie den Kläger vorsätzlich sittenwidrig geschädigt habe. Weder sei das Fahrzeug mangelhaft, noch sei dem Kläger ein Schaden entstanden. Er habe das Fahrzeug in Kenntnis der Umschaltlogik erworben oder zumindest in grob fahrlässiger Unkenntnis. Der Kaufvertrag sei am 16.11.2016 geschlossen worden, wobei die Veröffentlichung der Ad-hoc-Mitteilung, in der über die Dieseldiagnostik informiert worden sei, bereits vom 22.09.2015 datiere. Es sei nicht möglich, von der Dieseldiagnostik, über die ausführlich in Presse, Funk und Fernsehen diskutiert worden sei, keine Kenntnis zu nehmen. 12

Der Kaufvertrag über den Gebrauchtwagen sei nicht mit der Beklagten geschlossen worden. Die B2 AG und nicht die Beklagte sei Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs. 13

Die Klage ist der Beklagten am 13.02.2019 zugestellt worden.

Wegen des weiteren Tatsachenvortrags der Parteien nimmt der Senat Bezug auf den Tatbestand der angefochtenen Entscheidung. 15

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, dem Kläger stünden unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Ansprüche gegen die Beklagte auf Rückabwicklung des Kaufvertrages mit dem Autohaus im Wege des Schadensersatzes zu. 16

Ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB bestehe nicht, denn insoweit bestünden erhebliche Zweifel, ob der Kläger bei Erwerb des Fahrzeugs einem Irrtum unterlegen sei infolge einer Täuschung der Beklagten. Es erscheine mehr als unwahrscheinlich, dass der Kläger mehr als ein Jahr nach Bekanntwerden der Dieselpolitik von einer derart umfassenden, öffentlichen Berichterstattung gerade in Vorbereitung des Erwerbs des Fahrzeugs keine Kenntnis erlangt haben wolle. Zumindest hätte der Kläger substantiiert vortragen müssen. 17

Jedenfalls eine Absicht rechtswidriger und stoffgleicher Bereicherung der Beklagten als Herstellerin des Motors sei nicht ausreichend dargelegt. 18

Bezüglich eines Anspruchs aus § 826 BGB bestünden erhebliche Bedenken hinsichtlich einer tatsächlichen Unkenntnis des Klägers von der Betroffenheit seines Fahrzeugs von der Dieseldiagnostik. In jedem Fall scheitere der Anspruch, da das Vermögen des Klägers nicht vom Schutzzweck der betreffenden Norm umfasst sei und der beweisbelastete Kläger hinsichtlich des Vorsatzes des Vorstands nicht ausreichend vorgetragen habe. 19

Ein Anspruch des Klägers aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6, 27 EG-FGV scheitere an einer Schutzgesetzverletzung. 20

Da kein Verstoß gegen § 823 Abs. 2 BGB vorliege, könne kein Anspruch aus § 831 BGB hergeleitet werden. 21

Für einen Anspruch aus §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2, 311 Abs. 3 BGB fehle es an einem Schuldverhältnis zwischen den Parteien. 22

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Klägers unter Begründung und Intensivierung seines Vorbringens. 23

Der Kläger habe zumindest teilweise die Diskussionen über das Gebaren des W-Konzerns zur Kenntnis genommen. Er habe allerdings nicht gewusst, dass der Dieselmotor EA189 auch in B-Fahrzeugen eingebaut worden sei. Er habe sich bei Vertragsabschluss von der Annahme leiten lassen, dass B-Fahrzeuge vom Dieselskandal nicht betroffen seien. Hätte er seine Fehlannahme erkannt, hätte er den Kaufvertrag nicht geschlossen. 24

Der Kläger beantragt, 25

unter Aufhebung des am 03.06.2019 verkündeten Urteils des Landgerichts Hagen, Az. 10 O 398/18, die Beklagte zu verurteilen, an ihn 26.550,08 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Personenkraftwagens B mit der Fahrgestellnummer ####5. 26

Die Beklagte beantragt,	
die Berufung des Klägers zurückzuweisen.	28
Die Beklagte verfolgt ihr Ziel auf vollständige Klageabweisung unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Tatsachenvortrags weiter.	29
Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Senat betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 64.250 km.	30
Entscheidungsgründe	31
Die zulässige Berufung ist im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Die weitergehende Klage und in der Folge die weitergehende Berufung ist unbegründet.	32
1. Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich eines Vorteilsausgleichs für die gezogenen Nutzungen Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs zu.	33
Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, diesem zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Die tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Vorschrift liegen vor.	34
a) Die Beklagte hat den Kläger durch das Inverkehrbringen des in dem klägerischen Fahrzeug verbauten und mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestatteten Motors konkludent getäuscht.	35
Irrelevant ist dabei, ob die Beklagte als Herstellerin des Motors in kollusivem Zusammenwirken mit der B2 AG gehandelt und den Kläger getäuscht hat oder ob die Herstellerin des Fahrzeugs gutgläubig war. Denn die Entwicklung und Herstellung des Motors erfolgte zum Einsatz auch in anderen Fahrzeugen des Konzerns. Die Beklagte wusste dabei, dass es für die Typgenehmigung und die Vorstellung des Endkunden über eine Gefährdung des unveränderten Bestands dieser Genehmigung keinen Unterschied macht, ob die Herstellerin des Fahrzeugs bei Beantragung der Genehmigung und Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung bösgläubig war oder ihrerseits einem Irrtum unterlag (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).	36
Mit dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs gibt ein Hersteller konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz dieses Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist, d.h. insbesondere, dass das Fahrzeug über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.; OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Eine solche lag jedoch nicht vor, da die ursprünglich vorhandene Motorsteuerungssoftware als verbotene Abschalteneinrichtung zu qualifizieren ist (vgl. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung [EG] Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen [Euro 5 und Euro 6] und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge; ABl. L 171 vom 29. Juni 2007, nachfolgend: VO 715/2007/EG). Dies hat zur Folge, dass ohne das Aufspielen des später von der Beklagten entwickelten Software-Updates ein Widerruf der Typgenehmigung und eine damit	37

einhergehende Stilllegung des Fahrzeuges gedroht hätte.

Ein Hersteller, der ein neues Fahrzeug zur Nutzung im Straßenverkehr auf den Markt bringen will, ist verpflichtet, das erforderliche Zulassungs- und Genehmigungsverfahren durchzuführen. Er hat beim Kraftfahrt-Bundesamt als zuständiger Behörde gemäß § 2 Abs. 1 Fahrzeugtypengenehmigungsverordnung (EG-FGV) insbesondere eine „EG-Typengenehmigung“ zu erwirken und für jedes dem genehmigten Typ entsprechenden Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen und dem Fahrzeug beizufügen. 38

Stellt das Kraftfahrt-Bundesamt nach Erteilung einer formell wirksamen EG-Typengenehmigung fest, dass ein Fahrzeug nicht die materiellen Voraussetzungen für den genehmigten Typ einhält, kann es zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge entweder gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung anordnen oder gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV die EG-Typengenehmigung ganz oder teilweise widerrufen. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) dürfen Fahrzeuge nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Dies setzt gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV voraus, dass sie einem genehmigten Typ entsprechen. Wird die EG-Typengenehmigung entzogen oder mit Nebenbestimmungen versehen, entspricht das Fahrzeug – im Fall der Nebenbestimmung: bis zur Nachrüstung – keinem genehmigten Typ mehr. Die Zulassungsbehörde kann dem Eigentümer oder Halter dann gemäß § 5 Abs. 1 FZV eine Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5. März 2019, 13 U 142/18, Juris Rz. 12; vgl. nur Hessischer VGH, Beschluss vom 20. März 2019, 2 B 261/19, Juris Rz. 10 f.). 39

Vor diesem Hintergrund kann der Käufer eines Kraftfahrzeugs – unabhängig davon, ob es sich um einen Gebrauchtwagen oder um ein Neufahrzeug handelt – , der es im Straßenverkehr verwenden will, nicht nur davon ausgehen, dass im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs die notwendige EG-Typengenehmigung formal vorliegt. Ebenso kann er auch erwarten, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung der Typengenehmigung droht, weil die materiellen Voraussetzungen bereits bei deren Erteilung nicht vorgelegen haben (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis verfügte das vom Kläger erworbene Fahrzeug schon deshalb nicht, weil die installierte Motorsteuerungssoftware eine „Umschaltlogik“ enthielt, die als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 zu qualifizieren ist (zur Einordnung als unzulässige Abschaltvorrichtung siehe BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019, VIII ZR 225/17, Juris Rz. 5 ff.). Aus diesem Grund lagen die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typengenehmigung nicht vor (BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019, VIII ZR 225/17, Juris Rn. 5 ff.; OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Gerichtsbekannt droht entsprechend Haltern der vom Dieselskandal betroffenen Fahrzeuge die Stilllegung ihrer Fahrzeuge, falls sie das von der Beklagten entwickelte Software-Update nicht auf ihr Fahrzeug aufspielen lassen. 40

b) Durch diese Täuschung hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten, der in dem Abschluss des Kaufvertrages zu sehen ist (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). 41

§ 826 BGB knüpft nicht an die Verletzung bestimmter Rechte und Rechtsgüter an, weshalb der nach dieser Norm ersatzfähige Schaden weit verstanden wird. Ein Schaden ist danach nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer 42

ungewollten Verpflichtung (BGH, Urteile vom 19. November 2013, VI ZR 336/12, Juris Rn. 28; vom 21. Dezember 2004, VI ZR 306/03, Juris Rn. 17; vom 19. Juli 2004, II ZR 402/02, Juris Rn. 41).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist es irrelevant, ob das Fahrzeug im Zeitpunkt des Erwerbs im Hinblick auf die unzulässige Abschaltseinrichtung einen geringeren Marktwert hatte. Der Schaden des in die Irre geführten Käufers liegt in der Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit, nicht erst in dadurch verursachten wirtschaftlichen Nachteilen. Entscheidend ist allein, dass der abgeschlossene Vertrag, nämlich die Eigenschaften des Kaufgegenstands, nicht den berechtigten Erwartungen des Getäuschten entsprach und überdies die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar war (vgl. BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014, VI ZR 15/14, Juris Rz. 16 ff.). Beide Voraussetzungen waren im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses gegeben. Dem Fahrzeug des Klägers drohte wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung die Entziehung der EG-Typengenehmigung bzw. die Anordnung von Nebenbestimmungen sowie bei deren Nichterfüllung die Stilllegung des Fahrzeugs. Wegen des zur Rechtswidrigkeit der EG-Typengenehmigung führenden und damit die Zulassung des Fahrzeugs gefährdenden Mangels war der Hauptzweck des Fahrzeugs, dieses im öffentlichen Straßenverkehr zu nutzen, bereits vor einer tatsächlichen Stilllegung unmittelbar gefährdet. Denn wird die EG-Typengenehmigung entzogen, droht die Stilllegung, werden Nebenbestimmungen angeordnet, ist die fortdauernde Nutzbarkeit von einer Nachrüstung des Fahrzeugs durch den Hersteller abhängig (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).

Für die Beurteilung der Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es allein auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an. Der Schaden entfällt nicht durch die – nach Erwerb durch den Kläger durchgeführte – Installation des von der Beklagten zur Erfüllung der vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung entwickelten Software-Updates, weil dadurch die ungewollte Belastung mit einer Verbindlichkeit nicht beseitigt worden ist. Das Update ist lediglich als Angebot zur Verhinderung weiterer Nachteile zu bewerten (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.; vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).

c) Die schädigende Handlung war kausal für die Willensentschließung des Klägers, den streitgegenständlichen Kaufvertrag abzuschließen.

Der aktuell 74-jährige Kläger hat, was er im Senatstermin am 08.05.2020 glaubhaft und unmittelbar nachvollziehbar bekundet hat, einen Vertrag abgeschlossen, den er nicht abgeschlossen hätte, wenn er von den Manipulationen der Beklagten an der Motorsteuerungssoftware und deren Folgen für die Zulassung seines Kraftfahrzeugs Kenntnis gehabt hätte.

Er hat sich im Rahmen seiner Anhörung ausführlich zu den Umständen des Fahrzeugkaufs geäußert.

Sein jetziger Wagen sei der zweite B, den er fahre. Er habe mehrere Jahre vor seinem jetzigen Fahrzeug bereits einen B besessen und sei mit diesem super zufrieden gewesen. Bei dem Fahrzeug habe es sich nicht um einen Diesel gehandelt. Bei dem Vorgängerfahrzeug zum jetzigen B habe es sich um ein P Cabriolet gehandelt. Dies habe sich aber für seine Frau und ihn als zu niedrig und zu flach entwickelt. Das Cabrio habe nicht mehr den Bedürfnissen der Eheleute entsprochen.

Deswegen habe er sich beim Autohaus, einem Gebrauchtwagenhändler ohne Markenbindung, umgesehen. Das streitgegenständliche Fahrzeug hätte seinen Anforderungen entsprochen. Es habe sich um ein Automatikfahrzeug mit Anhängerkupplung gehandelt, das sich preislich im Rahmen gehalten habe. Da er mit B bis dahin eine positive Erfahrung gemacht habe, habe er sich zum Kauf entschlossen. Es handele sich um sein erstes Dieselfahrzeug. Er hätte auch einen Benziner genommen, wenn dieser dort gestanden hätte.	49
Zu dem damaligen Zeitpunkt hätte er nichts Negatives über einen Diesel gewusst, zumal es sich um einen B gehandelt habe. Hätte er gewusst, dass sein Fahrzeug von dem Skandal betroffen ist, hätte er es nicht gekauft. Das wäre ihm zu unsicher gewesen.	50
Bewusst mitbekommen, dass sein Fahrzeug betroffen ist, habe er im Januar 2017, da B ihn wegen der Softwareanpassung angeschrieben habe.	51
Wenn er darauf angesprochen werde, dass bereits im Herbst 2015 der Dieselskandal in den Medien gewesen sei, ob er dies mitbekommen habe, dann antworte er, dass er dies nicht mehr wisse, aber wenn, dann habe er dies immer mit W verbunden und nicht mit bestimmten Motoren. Er habe das Ganze nicht mit B verbunden.	52
Auf seine Internetnutzung angesprochen äußerte der Kläger, er nutze das Internet heute schon mehr, allerdings nicht für Autoberichte oder Ähnliches, sondern nur, wenn er gezielt etwas suche.	53
Nachrichten lese er normalerweise nicht im Internet, da ihm dort zu viel Werbung enthalten sei. Er halte sich nicht für einen klassischen Internetnutzer. 2016 habe er das Internet zumindest nicht für eine Recherche bezüglich des Dieselskandals genutzt, da er diesen nicht mit B verbunden habe.	54
Dies gelte ungeachtet dessen, dass er wisse, dass B zu W gehöre.	55
Von der Richtigkeit der Angaben des Klägers ist der Senat nach dem persönlichen Eindruck in der mündlichen Anhörung überzeugt. Der Kläger hat anschaulich die Umstände des Kaufs sowie seine Mediennutzung zum Zeitpunkt des Kaufs und heute nachvollziehbar geschildert. Dabei waren keine Belastungstendenzen erkennbar.	56
Dass die Dieselthematik allgemeinbekannt bereits seit 2015 in den Medien umfangreich erörtert worden ist, vermag an der Überzeugungsbildung des Senats hinsichtlich der individuellen Unkenntnis des Klägers von der eigenen Schadensbetroffenheit angesichts seiner plausiblen Angaben nichts zu ändern (vgl. zum Kauf eines vom sog. Dieselskandal betroffenen Fahrzeugs nach der ad-hoc-Mitteilung auch OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18).	57
Die Bekundungen des Klägers entsprechen zudem der allgemeinen Lebenserfahrung. In der Regel werden Kraftfahrzeugkäufer vom Kauf eines Fahrzeugs Abstand nehmen, wenn ihnen bekannt wäre, dass das betreffende Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typengenehmigung verfügt, aber wegen des Einbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typengenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis zur Stilllegung des betroffenen Fahrzeugs drohen (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Dieselmotoren – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.). Denn Zweck des Autokaufs ist grundsätzlich die Fortbewegung im	58

öffentlichen Straßenverkehr (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).

d) Die Täuschungshandlung der Beklagten ist sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB. 59
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 zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Dabei kann sich die Verwerflichkeit auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016, VI ZR 536/15, Juris Rz. 16 m.w.N.).

Ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten liegt unter Berücksichtigung dieser Grundsätze im 60
maßgeblichen Zeitpunkt des Inverkehrbringens vor (vgl. zum Kauf eines vom sog. Dieselskandal betroffenen Fahrzeugs nach der ad-hoc-Mitteilung auch OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18). Als Beweggrund für das Inverkehrbringen des mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Fahrzeugs kommt allein eine von der Beklagten angestrebte Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen in Betracht. Zwar ist allein ein Handeln aus Gewinnstreben nicht als verwerflich zu qualifizieren. Im Hinblick auf das eingesetzte Mittel erscheint das Verhalten der Beklagten aber als verwerflich. Denn das Ausmaß der Schädigung durch den Einsatz der unzulässigen Abschalteinrichtung in einem Motor, der millionenfach verkauft wird, mit der damit einhergehenden hohen Zahl getäuschter Käufer, rechtfertigt das besondere Unwerturteil. Dabei hat die Beklagte es in Kauf genommen, nicht nur ihre Kunden, sondern auch die Zulassungsbehörden zu täuschen und sich auf diese Weise die Betriebszulassung für die von ihr manipulierten Fahrzeuge zu erschleichen (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.; vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).

Das Verhalten stellt sich (auch) als sittenwidrig gegenüber den durch den Erwerb von 61
Gebrauchtwagen Geschädigten dar. Soweit die Beklagte darstellt, ein Hersteller verfolge kein eigenes wirtschaftliches Interesse, ist dieser Argumentation nicht zu folgen. Ein erheblicher Teil des Herstellerumsatzes entfällt auf den Absatz von herstellert zertifizierten Ersatzteilen. Das Ersatzteilgeschäft wiederum hat eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung für den Handel, der wiederum das wichtigste Absatzorgan für das Neuwagengeschäft ist (vgl. Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff.). Insbesondere trifft das Risiko der Entziehung von Typengenehmigung und Betriebserlaubnis den Schwerpunkt des Sittenwidrigkeitsvorwurfs. Dieser Vorwurf wirkt im Sekundärmarkt fort (vgl. hierzu auch OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019 – 5 U 1318/18). Diese Fortwirkung war für die Beklagte auch vorhersehbar. Dabei bleibt der Kreis der Geschädigten sowohl überschaubar als auch individualisierbar. Denn entweder der Makel werde bei dem Verkauf an den aufgeklärten Gebrauchtwagenkäufer eingepreist oder der Schaden wird an den unaufgeklärten Gebrauchtwagenkäufer weitergegeben (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.).

e) Der nach § 826 BGB erforderliche Schädigungsvorsatz sowie die Kenntnis der 62
Tatumstände, die das Verhalten als sittenwidrig erscheinen lassen, liegen vor.

Der erforderliche Schädigungsvorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Er enthält ein Wissens- und Wollenselement. Der Handelnde muss die Schädigung des Anspruchstellers gekannt bzw. vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Es genügt dabei bedingter Vorsatz hinsichtlich der für möglich gehaltenen Schadensfolgen. Für den getrennt davon erforderlichen subjektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit genügt die Kenntnis der tatsächlichen Umstände, die das Sittenwidrigkeitsurteil begründen (vgl. Palandt-Sprau, BGB, 79. Aufl. 2020, § 826 Rn. 8).

Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB setzt voraus, dass ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand verwirklicht hat. Dabei müssen die erforderlichen Wissens- und Wollenselemente kumuliert bei einem Mitarbeiter vorliegen, der zugleich als verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB anzusehen ist und auch den objektiven Tatbestand verwirklicht hat (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016, VI ZR 536/15, Juris Rn. 13). 64

Hier ist davon auszugehen, dass jedenfalls ein verfassungsmäßig berufener Vertreter der Beklagten umfassende Kenntnis von dem Einsatz der manipulierten Software hatte und in der Vorstellung die Erstellung und das Inverkehrbringen der mangelhaften Motoren veranlasste, dass diese unverändert und ohne entsprechenden Hinweis an Kunden weiterveräußert werden würden. Es hätte der Beklagten im Rahmen einer sekundären Darlegungslast obliegen, näher dazu vorzutragen, inwieweit ein nicht als „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinne des § 31 BGB tätiger Mitarbeiter für die Installation der Software verantwortlich sein soll. Dem ist sie jedoch nicht nachgekommen. 65

Den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei trifft in der Regel eine sekundäre Darlegungslast, wenn die primär darlegungsbelastete Partei keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachverhaltsaufklärung hat, während dem Prozessgegner nähere Angaben dazu ohne weiteres möglich und zumutbar sind (st. Rspr. etwa BGH, Urteil vom 19. Juli 2019, V ZR 255/17, Juris Rz. 49 m.w.N.). In diesen Fällen kann vom Prozessgegner im Rahmen des Zumutbaren das substantiierte Bestreiten der behaupteten Tatsache unter Darlegung der für das Gegenteil sprechenden Tatsachen und Umstände verlangt werden (st. Rspr., etwa BGH, Beschluss vom 28. Februar 2019, IV ZR 153/18, Juris Rn. 10). 66

Diese sekundäre Darlegungslast trifft die Beklagte. Steht der Anspruchsteller – wie auch hier – vollständig außerhalb des von ihm vorzutragenden Geschehensablaufs, dann reicht es aus, wenn die allgemeine Behauptung des Anspruchstellers als ausreichend angesehen und auf eine weitere Substantiierung verzichtet wird. Dies gilt zumindest dann, wenn konkrete Anhaltspunkte für diese Behauptung bestehen (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.; vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Bei dieser Sachlage genügt die Behauptung des Klägers, dem Vorstand bzw. einem verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten seien die Manipulationen an den Motoren bekannt gewesen. Dies gilt insbesondere, wenn berücksichtigt wird, dass verfassungsmäßig bestellte Vertreter auch Personen sind, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Da es der juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will, kommt es nicht 67

entscheidend auf die Frage an, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).

Angesichts der Tragweite der Entscheidung über die riskante Gestaltung der Motorsteuerungssoftware, die für eine gesamte Diesel-Motorengeneration konzipiert war, die flächendeckend konzernweit in Millionen Fahrzeugen eingesetzt werden sollte, erscheint es fernliegend, dass die Entscheidung für eine greifbar rechtswidrige Software ohne Einbindung des Vorstands oder eines verfassungsmäßig bestellten Vertreters erfolgt und lediglich einem Verhaltensexzess untergeordneter Konstrukteure zuzuschreiben sein könnte (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.; vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Dies gilt erst Recht, wenn bedacht wird, dass es sich um eine Strategieentscheidung mit außergewöhnlichen Risiken für den gesamten Konzern und massiven persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidenden Personen handelte, wobei dem Handeln eines untergeordneten Konstrukteurs in Anbetracht der arbeitsrechtlichen und strafrechtlichen Risiken kein annähernd adäquater wirtschaftlicher Vorteil gegenüber gestanden hätte. Derjenige, der die Zustimmung zur Entwicklung und zum Einsatz einer Software in der Motorensteuerung für Millionen von Neufahrzeugen erteilt, muss eine gewichtige Funktion in einem Unternehmen haben und mit erheblichen Kompetenzen ausgestattet sein. Soweit es sich dabei nicht um einen Vorstand gehandelt haben sollte, spricht alles dafür, dass es sich um einen Repräsentanten im Sinne des § 31 BGB handelte (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).

68

Folge der sekundären Darlegungslast ist zum einen, dass der Anspruchsgegner sich nicht mit einem einfachen Bestreiten begnügen kann, sondern den Behauptungen des Gegners in zumutbarem Umfang durch substantiierten Vortrag entgegentreten muss. Genügt er dem nicht, gilt der Vortrag der Klagepartei als zugestanden, § 138 Abs. 3 ZPO. Zum anderen beziehen sich die Anforderungen an die Substantiierung der primären Darlegung des Anspruchstellers auf die allgemeine Behauptung der maßgebenden Tatbestandsmerkmale (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Würde auf eine präzise Benennung der handelnden Personen durch den Anspruchsteller bestanden, liefen die Grundsätze der sekundären Darlegungslast regelmäßig leer.

69

Dieser reduzierten primären Darlegungslast genügt das Vorbringen des Klägers, wenn er vorträgt, mindestens ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne von § 31 BGB habe den objektiven und subjektiven Tatbestand von § 826 BGB verwirklicht.

70

Es hätte der Beklagten oblegen, durch konkreten Tatsachenvortrag Umstände darzulegen, aufgrund derer eine Kenntnis des Vorstands oder sonstiger Repräsentanten ausscheidet. Dies hätte konkret die Benennung derjenigen Personen im Unternehmen notwendig gemacht, die die Entwicklung der streitgegenständlichen Softwarefunktion beauftragt bzw. welche diese bei einem Zulieferer bestellt haben sowie die Darstellung der üblichen Abläufe bei einer solchen Beauftragung und der Organisation von Entscheidungen solcher Tragweite. Sofern die Beklagte sich dann auf einen Handlungsexzess eines untergeordneten Mitarbeiters hätte berufen wollen, hätte sie Umstände vortragen müssen, die geeignet gewesen wären, einen solchen Ablauf ohne Kenntnis weiterer insbesondere leitender Mitarbeiter hinreichend wahrscheinlich erscheinen zu lassen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).

71

72

Diesen Anforderungen genügt das Bestreiten der Beklagten nicht. Ihr Vortrag erschöpft sich im Wesentlichen darin vorzutragen, dass nach dem derzeitigen Stand der internen Ermittlungen, die noch nicht abgeschlossen seien, Vorstände im Zeitpunkt des Vertragsschlusses keine Kenntnis von der Entwicklung oder Verwendung der Software gehabt hätten bzw. keine Erkenntnisse dafür vorlägen. Konkreter Vortrag zu den Ergebnissen der internen Ermittlungen fehlt vollständig.

Die Kenntnis einer entweder der Unternehmensleitung angehörenden Person oder eines sonstigen Repräsentanten von der serienmäßigen rechtswidrigen Verwendung der Software schließt zwangsläufig die Billigung der Schädigung sämtlicher Erst- und Folgeerwerber der damit ausgestatteten Fahrzeuge ein. Ein entsprechender Vorsatz ergibt sich schon aus der Art der Vorgehensweise (vgl. BGH, Urteil vom 22. Februar 2019, V ZR 244/17, Juris Rn. 37), die nach der Wirkungsweise der Software auf Verheimlichung angelegt war (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Auch die maßgeblichen Umstände für die Bewertung dieses Vorgehens als sittenwidrig sind bei dieser Sachlage der entscheidenden Person bekannt gewesen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). 73

Der Vorsatz entfällt nicht aufgrund der bereits zitierten ad-hoc-Mitteilung. Die Beklagte konnte und durfte nicht davon ausgehen, dass mit der Veröffentlichung sämtlichen Folgeerwerbern bekannt sein würde, dass das erworbene Fahrzeug mit einer manipulierten Motorsteuerungssoftware ausgestattet sind (vgl. zum Kauf eines vom sog. Dieselskandal betroffenen Fahrzeugs nach der ad-hoc-Mitteilung auch OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019 – 13 U 149/18), zumal ein Gebrauchtwagenkäufer nach „Abebben“ der Thematik und unter Berücksichtigung des geschlossenen Angebots nicht im Vorgriff unter Zurhilfenahme auf eine ihm noch nicht bekannte Fahrzeugidentifikationsnummer überprüfen kann, inwieweit ein möglicher Wagen über die manipulierte Software verfügt. 74

f) Der Schadensersatzanspruch entfällt nicht aufgrund des Schutzzwecks des § 826 BGB (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). 75

Um das Haftungsrisiko in angemessenen und zumutbaren Grenzen zu halten, ist allerdings auch im Bereich des § 826 BGB der Haftungsumfang nach Maßgabe des Schutzzwecks der Norm zu beschränken (BGH, Urteil vom 11. November 1985, II ZR 109/84, Juris Rn. 15; siehe auch BGH, Urteil vom 3. März 2008, II ZR 310/06, Juris Rn. 15 m.w.N.). Ein Verhalten kann hinsichtlich der Herbeiführung bestimmter Schäden, insbesondere auch hinsichtlich der Schädigung bestimmter Personen, als sittlich anstößig zu werten sein, während ihm diese Qualifikation hinsichtlich anderer, wenn auch ebenfalls adäquat verursachter Schadensfolgen nicht zukommt. Die Ersatzpflicht beschränkt sich in diesem Fall auf diejenigen Schäden, die dem in sittlich anstößiger Weise geschaffenen Gefahrenbereich entstammen (BGH, Urteil vom 11. November 1985, II ZR 109/84, Juris Rn. 15; vgl. MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 46 m.w.N.; OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). Folglich ist entscheidend, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 7. Mai 2019, VI ZR 512/17, Juris Rn. 8 m.w.N.). 76

Durch das Inverkehrbringen des Motors mit der unzulässigen Software ist aber – wie ausgeführt – gerade der jeweilige Käufer durch den ungewollten Vertragsschluss in sittenwidriger Weise geschädigt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.). 77

g) Der Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 249 ff. BGB richtet sich auf den Ersatz des negativen Interesses (Palandt-Sprau, BGB, 79. Aufl. 2020, § 826 Rn. 15). 78

Der Kläger ist so zu stellen, wie er stehen würde, wenn er den unerwünschten Kaufvertrag nicht geschlossen hätte. Danach steht ihm im Ausgangspunkt ein Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung von 29.950,00 Euro zu. Hätte der Kläger den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, hätte er den Preis für das Fahrzeug nicht aufgewendet.	79
Entgegen der Auffassung des Klägers sind die von ihm gezogenen Nutzungen nicht anhand einer Gesamtaufleistung von 300.000 km, sondern anhand einer Gesamtaufleistung von 250.000 km anzurechnen. Der Kläger hat das Fahrzeug über einen mehrjährigen Zeitraum genutzt und auf diese Weise einen geldwerten Vorteil erlangt.	80
In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung dem Geschädigten neben einem Ersatzanspruch nicht die Vorteile verbleiben dürfen, die durch das schädigende Ereignis zugeflossen sind. Gleichartige Gegenansprüche sind automatisch zu saldieren (BGH, Urteil vom 12. März 2009, VII ZR 26/06, Juris Rn. 16; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5. März 2019, 13 U 142/18, Juris Rn. 112; Palandt-Grüneberg, BGB, 79. Aufl. 2020, Vorb. zu § 249 Rn. 71). Der Schadensersatzanspruch des Geschädigten ist nur mit dieser Einschränkung begründet. Darauf, ob der Schädiger die Herausgabe des Vorteils verlangt, kommt es nicht an (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).	81
Danach muss sich der Kläger die Nutzung des Fahrzeugs anrechnen lassen (vgl. zum Meinungsstand Dr. Heese, „Wiederaufnahme: Herstellerhaftung für manipulierte Dieselmotorkraftfahrzeuge – Ein Streifzug durch die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte“, in: JZ 2020, 157ff. m.w.N.; vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020 – 13 U 20/19 m.w.N.).	82
Den Wert der durch den Gebrauch des Kraftfahrzeugs gezogenen Nutzungen schätzt der Senat nach der Methode des linearen Wertschwundes (vgl. zum Gebrauchtwagenkauf BGH, Beschluss vom 9. Dezember 2014, VIII ZR 196/14, Juris Rn. 3 m.w.N.; Urteil vom 9. April 2014, VIII ZR 215/13, Juris Rn. 11 ff. m.w.N.) entsprechend § 287 ZPO auf insgesamt 5.002,86 Euro.	83
Die zu erwartende Laufleistung des Motors schätzt der Senat im Anschluss an den auf Ansprüche aus Fahrzeugkäufen spezialisierten 13. Senat des Oberlandesgerichts Hamm auf 250.000 km, weil es sich um einen Dieselmotor mit 1,6 Litern Hubraum handelt, der nach den Erfahrungen des 13. Senats in anderen Verfahren entsprechend langlebig ist.	84
Bei einem Kilometerstand des Fahrzeugs von 64.250 km und unter Berücksichtigung des Kilometerstands bei Kauf des Fahrzeugs belaufen sich die vom Kläger gezogenen Nutzungsvorteile nach der Berechnungsformel:	85
(Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer) : (Gesamtaufleistung – km-Stand bei Kauf) auf	86
$29.950 \times (-27.000 + 64.250) = 5.002,86.$	87
(250.000 - 27.000)	88
Unter Berücksichtigung des vom Kläger für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises in Höhe von 29.950,00 Euro besteht nach Abzug einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 5.002,86 Euro noch ein Anspruch in Höhe von 24.947,14 Euro.	89
Soweit – seitens des Klägers – prinzipielle Einwände gegen die Berücksichtigung der Nutzung des Fahrzeugs als Abzugsposten im Rahmen der deliktischen Haftung vorgebracht werden, greifen diese nicht durch (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 16. September 2019, 12 U	90

61/19, Juris Rn. 70 ff.; Urteil vom 25. Oktober 2019, 3 U 819/19, Juris Rn. 99 ff.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 6. November 2019, 13 U 37/19, Juris Rn. 110 ff.; KG Berlin, Urteil vom 26. September 2019, 4 U 77/18, Juris Rn. 123 ff.).

Es besteht auch kein Anlass, den Nutzungsersatz im Hinblick auf den der Sache anhaftenden Mangel herabzusetzen. 91

Eine Berücksichtigung des mit dem Mangel verbundenen Minderwerts kommt nur in Betracht, wenn der Mangel die tatsächliche Nutzung erheblich einschränkt. Hier war jedoch die fortdauernde Nutzbarkeit lediglich aus Rechtsgründen nicht sichergestellt (vgl. hierzu OLG Hamm, Urteil vom 14.01.2020 – 13 U 40/18 m.w.N.). 92

h) Der Anspruch des Klägers auf Zahlung von Prozesszinsen auf die Hauptforderung ergibt sich aus §§ 291, 288 BGB. Die Klage ist am 13.02.2019 zugestellt worden. 93

2. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO unter Berücksichtigung der verhältnismäßig geringfügigen Zuviehforderung des Klägers. Die übrigen prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 94

Ein Grund für die Zulassung der Revision besteht unter Berücksichtigung des im Einklang mit der Entscheidung des BGH vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 getroffenen Urteils nicht. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung (§ 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO), noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts (§ 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO). Bei der Beurteilung der Kenntnis des Klägers bei Vertragsschluss handelt es sich um eine Frage der Tatsachenfeststellung im Einzelfall. 95

3. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf bis zu 30.000,00 Euro festgesetzt. 96