Kein sofortiges Rücktrittsrecht trotz „Schummelsoftware“ – VW-Abgasskandal

1. **Der Käufer eines Gebrauchtwagens darf erwarten, dass das Fahrzeug die durch die einschlägige Abgasnorm (hier: „Euro 5“) vorgegebenen Emissionsgrenzwerte tatsächlich und nicht nur dann einhält, wenn das Fahrzeug – was eine spezielle Software erkennt – einem Abgastest unterzogen wird.**

2. **Auch der Käufer eines Fahrzeugs, das vom VW-Abgasskandal betroffen und deshalb mangelhaft ist, muss dem Verkäufer grundsätzlich Gelegenheit zur Nacherfüllung geben. Insoweit ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der Käufer in der Nutzung des Fahrzeugs in keiner Weise eingeschränkt ist. Ihm kann deshalb zugemutet werden abzuwarten, bis sein Fahrzeug im Rahmen des Rückrufs, den das Kraftfahrt-Bundesamt gegenüber der *Volkswagen AG* angeordnet hat, an der Reihe ist.**

LG Paderborn, Urteil vom 09.06.2016 – 3 O 23/16

Sachverhalt: Der Kläger erwarb von der Beklagten, die als unabhängige Kfz-Händlerin auch VW--Fahrzeuge vertreibt, auf der Grundlage einer verbindlichen Bestellung vom 29.04.2013 einen Golf VI Variant mit einer Motorleistung von 103 KW (140 PS).

Dieses Fahrzeug war am 31.05.2012 erstzugelassen und anschließend als Mietwagen genutzt worden. Als der Kläger es bestellte, wies es es eine Gesamtfahrleistung von 18.580 km auf. Der Kaufpreis für das „gebrauchte Fahrzeug“ sollte ursprünglich 20.450 € betragen. Über einzelne Emissionswerte des Fahrzeugs wurde vor Abschluss des Kaufvertrags nicht gesprochen, wohl aber darüber, dass der Kläger ein verbrauchsfreundliches Fahrzeug suchte.

Der VW Golf VI Variant wurde am 17.05.2013 an den Kläger ausgeliefert; die Rechnung vom gleichen Tag wies allerdings einen Kaufpreis von nur 19.850 € aus, weil ein Messegutschein über 600 € verrechnet worden war. Der Kaufpreis war teilweise, in Höhe von 11.500 €, durch ein – inzwischen abgelöstes – Darlehen der *Volkswagen Bank GmbH* finanziert worden, wobei die Kreditkosten insgesamt 211,52 € betrugen.

In dem vom Kläger erworbenen Pkw befindet sich ein Dieselmotor (VW EA189). Dieser Motor steht mit einer Software in Verbindung, die erkennt, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand einem Emissionstest unterzogen wird, und (nur) in diesem Fall das „Verhalten“ des Motors in Bezug auf die Emission von Stickoxiden verändert. Aufgrund dieser Software hält der Motor (nur) während eines Emissionstests die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte und die im technischen Datenblatt aufgeführten Abgaswerte ein. Im realen Fahrbetrieb ist der Ausstoß von Stickoxiden dagegen erheblich höher.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat vor diesem Hintergrund über zwei Millionen VW-Markenfahrzeuge zurückgerufen und der *Volkswagen AG* auferlegt, „die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen“. Außerdem sind „geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit“ der betroffenen Fahrzeuge zu ergreifen. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist der Auffassung, dass es sich bei der soeben beschriebenen Software um eine unzulässige Abschalteinrichtung handele.

Von dem Rückruf und den bezeichneten Maßnahmen wird auch das Fahrzeug des Klägers betroffen sein. Wann dies der Fall sein wird, wurde dem Kläger allerdings noch nicht mitgeteilt. Bis heute verfügt das Fahrzeug des Klägers über sämtliche erforderlichen Genehmigungen. Insbesondere ist die EG-Typgenehmigung weiterhin unverändert wirksam, sodass der Kläger sein Fahrzeug uneingeschränkt nutzen darf. Dass das Fahrzeug im Übrigen fahrbereit und verkehrssicher ist, steht zwischen den Parteien nicht im Streit.

Mit Anwaltsschreiben vom 27.10.2015 hat der Kläger den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt unde die Beklagte zur Rückabwicklung des Kaufvertrages aufgefordert. Hilfsweise hat er die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung erklärt. Die Beklagte hat mit Schreiben vom 12.11.2015 eine Rücknahme des Fahrzeugs abgelehnt und erklärt, sie verzichtete im Hinblick auf etwaige Gewährleistungsansprüche, die dem Kläger wegen der in Rede stehenden Software zustehen könnten und die bisher nicht verjährt seien, bis zum 31.12.2016 auf die Erhebung der Einrede der Verjährung. In ihrem Schreiben führte die Beklagte außerdem aus, dass der Fahrzeughersteller in Abstimmung mit dem Kraftfahrt-Bundesamt „mit Hochdruck“ an technischen Lösungen arbeite.

Der Kläger meint, das von ihm erworbene Fahrzeug weise einen erheblichen Mangel auf, weil es die nach der Schadstoffklasse „Euro 5“ zulässigen Sickoxid-Grenzwerte im tatsächlichen Betrieb nicht einhalte, sondern um mindestens das 30-fache überschreite. Außerdem ist der Kläger der Auffassung, dass er sich nicht auf eine Nachbesserung einlassen müsse. Diese sei ihm vielmehr schon deshalb nicht zumutbar, weil ihn jedenfalls der Fahrzeughersteller arglistig getäuscht habe. Die Beklagte sei zwar gleichfalls vom Hersteller getäuscht worden; sie zeige jedoch durch ihr Gebaren, das sie einseitig die Interessen des Herstellers, von dem sie wirtschaftlich abhänge, wahre, indem sie ihn, den Kläger, auf eine allein im Herstellerinteresse liegende Nachbesserung verweise. Damit – so behauptet der Kläger – sei die Möglichkeit einer erneuten Manipulation seines Fahrzeugs gegeben, weil die Nachbesserung faktisch nicht die Beklagte, sondern allein der Fahrzeughersteller steuere, der schon bei der Herstellung das Fahrzeug unzulässig manipuliert habe. Im Übrigen befürchtet der Kläger, dass die von der Beklagten beabsichtigten Maßnahmen zumindest zu einem höheren Kraftstoffverbrauch seines Fahrzeugs führen werden. Wie sich die Maßnahmen auf die Leistung und die Geräuschemissionen des Fahrzeugs auswirkten, sei jedenfalls ungewiss. Außerdem befürchtet der Kläger, dass sich das gesamte Geschehens negativ auf den Verkehrswert seines Fahrzeugs auwirke.

Die im Wesentlichen auf Zahlung von 20.450 € nebst Zinsen gerichtete Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von insgesamt 20.450 € Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs aus § 346 I BGB i. V. mit §§ 437 Nr. 2, 323 I, II, 320, 348 BGB oder sonstigen Rechtsgründen zu.

Die Parteien des Rechtsstreits haben zwar einen Kaufvertrag i. S. von § 433 BGB geschlossen.

Auch weist das streitgegenständliche Fahrzeug einen Sachmangel i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB auf.

Nach der vorgenannten Vorschrift ist eine Sache frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

Im vorliegenden Fall eignet sich das streitgegenständliche Fahrzeug grundsätzlich für den Fahrbetrieb und somit für die gewöhnliche Verwendung. Jedoch hat es gleichwohl keine solche Beschaffenheit, die bei Sachen gleicher Art üblich ist und die ein Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Auch nach den Darlegungen der Beklagten ist es derart hergestellt, dass der Motor bzw. die ihn steuernde Software im Prüfstandsbetrieb andere Emissionswerte vortäuscht als im normalen Straßenverkehr eingehalten werden können. Dies hat nichts mit dem von der Beklagten bemühten Unterschied zwischen dem synthetischem Prüfstandsbetrieb und dem realen Alltagsbetrieb zu tun. Selbstverständlich unterscheiden sich die Emissionswerte im Alltagsbetrieb eines Fahrzeugs von denen in einem synthetischen Prüfzyklus. Das ergibt sich schon daraus, dass sie von einer Vielzahl von Faktoren wie Fahrverhalten, Verkehrsfluss usw. abhängig sind, die im Prüfzyklus nur standardisiert stattfinden. Dennoch besteht bei einem die Prüfstandswerte nicht manipulierenden Fahrzeug die Gewähr dafür, dass die Vermeidung schädlicher Emissionen im Straßenverkehr mit derselben Effektivität wie auf dem Prüfstand erfolgt. Dies ist bei dem klägerischen Pkw jedoch nicht der Fall. Hier sorgt eine technische Vorrichtung dafür, dass im Prüfstandsbetrieb eine Abgasreinigung vorgetäuscht wird, die im Alltagsbetrieb schon grundsätzlich nicht stattfindet. Ein Käufer eines entsprechend zugelassenen Fahrzeugs darf indes annehmen, dass das Fahrzeug hinsichtlich des Schadstoffausstoßes die für die Emissionsklasse „Euro 5“ vorgegebenen Grenzwerte im Rahmen des für die Einstufung maßgeblichen Prüfverfahrens auch tatsächlich einhält. Diese Erwartung wird enttäuscht durch den Umstand, dass das Ergebnis im Prüfstand nur aufgrund einer speziellen in dem Fahrzeug verbauten Software erzielt wird, die den künstlichen Fahrzyklus erkennt und in einen Betriebsmodus schaltet, der den Stickoxidausstoß reduziert.

Dem Rücktritt steht jedoch entgegen, dass der Kläger der Beklagten keine Frist zur Nacherfüllung gesetzt hat.

Nach § 323 I BGB kann der Gläubiger im Fall einer nicht vertragsgemäß erbrachten Leistung des Schuldners vom Vertrag zurücktreten, wenn er dem Schuldner erfolglos eine angemessene Frist zur Nacherfüllung bestimmt hat. Vorliegend hat der Kläger jedoch die sofortige Rücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs von der Beklagten gefordert, ohne ihr vorher die Gelegenheit zur Mangelbeseitigung gewährt zu haben.

Die Einräumung einer Gelegenheit zur Nacherfüllung war nicht entbehrlich. Insbesondere liegen die Voraussetzungen des § 440 Satz 1 Fall 3 BGB nicht vor.

Nach § 440 Satz 1 Fall 3 BGB bedarf es außer in den Fällen des § 281 II BGB und § 323 II BGB der Fristsetzung unter anderem auch dann nicht, wenn dem Käufer die Nacherfüllung unzumutbar ist. Dabei ist die Unzumutbarkeit der Nacherfüllung – im Gegensatz zu der Vorschrift des § 323 II Nr. 3 BGB – allein aus der Perspektive des Käufers zu bestimmen und kann sich aus der Person des Verkäufers, der Art der Mangelhaftigkeit sowie den mit der Nacherfüllung verbundenden Begleitumständen ergeben (vgl. BeckOK-BGB/*Faust,* Stand 01.08.2014, § 440 Rn. 35 ff.).

Dies zugrunde gelegt kann im vorliegenden Fall nicht davon ausgegangen werden, dass dem Kläger die von der Beklagten weiterhin angebotene Nacherfüllung unzumutbar ist, was zugleich bedeutet, dass auch nach der allgemeinen Vorschrift des § 323 II Nr. 3 BGB die Fristsetzung zur Nacherfüllung nicht entbehrlich ist. Im Einzelnen:

Der von dem Kläger beanstandete Mangel in Form des erhöhten Abgasausstoßes im gewöhnlichen Fahrbetrieb führt zu keinerlei funktionellen Beeinträchtigung in der Nutzung des Fahrzeugs. Insbesondere verfügt das Fahrzeug nach wie vor über alle erforderlichen Genehmigungen zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr.

Wenn der Kläger darauf verweist, dass die Duldung des derzeitigen Zustands durch das Kraftfahrt-Bundesamt eher wirtschaftlichen und politischen Motiven geschuldet sei, da die gegebene Funktionsweise des Motors einer Zulassung entgegenstehe, ist dies unerheblich, da sich nachteilige Auswirkungen für den Kläger insoweit nicht ergeben. Auch ist derzeit nicht im Ansatz abzusehen, dass sich am gegebenen Zustand etwas ändert.

Soweit der Kläger darauf abstellt, dass zu berücksichtigen sei, dass die Umwelt durch die Abgassoftware über die bisherige Lebensdauer des Fahrzeugs erheblich mehr Stickoxid aufgenommen habe als bei Berücksichtigung der Grenzwerte zulässig, so ist zunächst zu sagen, dass die Berechnungen des Klägers darunter leiden, dass er fälschlicherweise die Einheiten „mg“ und „g“ verwechselt. Anders als der Kläger errechnet, geht es also nicht um 531,9 t NO_X, die sein Fahrzeug bei insgesamt 98.500 gefahrenen Kilometern erzeugt haben soll, sondern „nur“ um 531,9 kg NO_X. Dass die in der Vergangenheit liegenden Auswirkungen auf die Umwelt Einfluss darauf haben sollen, dass dem Kläger ein Zuwarten auf einen Nachbesserungsversuch nicht zumutbar sein soll, ist nicht ersichtlich. Allenfalls bleibt als unter Umständen relevanter Ansatz, dass es dem Kläger unzumutbar sei, ein Fahrzeug … bis zur – zeitlich noch nicht fixierten – Nachrüstung zu nutzen, von dem er nunmehr weiß, dass es mit einer manipulierenden Software ausgestattet ist. Dies allein vermag aber die Unzumutbarkeit nicht zu begründen, denn die wesentliche Funktion des Fahrzeugs, die Fortbewegungsmöglichkeit, ist nach wie vor gegeben.

Eine Unzumutbarkeit ergibt sich auch nicht aus dem Umstand, dass eine Nacherfüllung für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp derzeit zeitlich noch nicht fixiert ist. Der Kläger war und ist nach wie vor in der Lage, das Fahrzeug bis zu diesem Zeitpunkt ohne für ihn spürbare Beeinträchtigungen weiter zu nutzen. Erhebliche, über die bloße Zeitspanne bis zur tatsächlichen Vornahme der Nachbesserungsarbeiten hinausgehende Unannehmlichkeiten oder sonstige Nachteile, die mit der angebotenen Nacherfüllung durch die Beklagte einhergehen, sind von dem Kläger jedenfalls nicht hinreichend substanziiert vorgetragen worden und auch sonst nicht ersichtlich. Insbesondere hat die Beklagte gegenüber dem Kläger auf die Einrede der Verjährung für Ansprüche im Zusammenhang mit der Verwendung der Software bis zum 31.12.2016 verzichtet, soweit nicht Verjährung bereits eingetreten ist.

Eine andere Bewertung ergibt sich auch nicht vor dem Hintergrund der behaupteten arglistigen Täuschung des Herstellers über den tatsächlichen Schadstoffausstoß des Fahrzeugs im Fahrbetrieb, die die Beklagte sich nach Auffassung des Klägers letztlich entgegenhalten lassen müsse. Zwar kann bei Täuschung über einen Mangel durchaus ein Verlust der Vertrauensgrundlage gegeben sein, der eine Nacherfüllung deswegen als unzumutbar erscheinen lässt. Dass dies auf die Person der Beklagten zutrifft, lässt sich aber entgegen der klägerischen Betrachtung gerade nicht sagen:

So behauptet der Kläger schon nicht, dass die Beklagte selbst um die manipulierte Software wusste. Umstände, aus denen sich ergibt, dass die Beklagte sich das – zumindest bei irgendeinem der dortigen Mitarbeiter vorhandene – Wissen des Herstellers um die Software im Zeitpunkt des Vertragsschlusses mit dem Kläger zurechnen lassen muss, sind gleichfalls weder vorgetragen noch ersichtlich. Insofern ist zu betonen, dass die Beklagte als Verkäuferin zwar für die Mängel eines Produkts im Rahmen des Gewährleistungsrechts einzustehen hat, nicht aber für jegliches (Fehl-)Verhalten des Herstellers haftbar gemacht werden kann. Allein der Umstand, dass die Beklagte sich nach Bekanntwerden des „VW-Abgasskandals“ im September 2015 mit dem Hersteller abstimmt und dergestalt an alle ihre Kunden, auch den Kläger, herantritt, bewirkt keine Zurechnung etwaigen betrügerischen Verhaltens des Herstellers auf die Beklagte. Das Interesse der Beklagten, hier im Rahmen einer einheitlichen Problembehandlung in Abstimmung mit dem Hersteller zu agieren ist vielmehr vor dem Hintergrund, dass bundesweit mehr als zwei Millionen Fahrzeuge des Herstellers VW betroffen sind und Ansprechpartner in allererster Linie die jeweiligen Händler sein werden, nachvollziehbar.

Überdies ist zu bedenken, dass ein Verlust der Vertrauensgrundlage aufseiten des getäuschten Käufers, der Grund für den Wegfall der Nacherfüllungsmöglichkeit des Verkäufers in Fällen der arglistigen Täuschung ist, dann nicht anzunehmen ist, wenn besondere Umstände vorliegen (vgl. BGH, Urt. v. 09.01.2008 – VIII ZR 210/06, juris Rn. 20), die erwarten lassen, dass eine ordnungsgemäße Nachbesserung stattfinden wird. Vorliegend kommt in Betracht, dass solche besonderen Umstände darin zu sehen sind, dass die Nachbesserungsarbeiten der Beklagten in enger Zusammenarbeit des Herstellers mit dem Kraftfahrt-Bundesamt und damit unter staatlicher Aufsicht erfolgen. In diesem Zusammenhang haben das Kraftfahrt-Bundesamt und der Hersteller einen übergeordneten Maßnahmenplan sowie darauf aufbauend konkrete Umsetzungsvereinbarungen getroffen, um die Nachbesserungsarbeiten an den betroffenen Fahrzeugen zu gewährleisten.

Der Kläger kann sich derzeit auch nicht darauf berufen, dass die von der Beklagten angebotene Nacherfüllung nicht dauerhaft und wertminderungsfrei erfolgen könne oder aber zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch führen werde. Dafür, dass die beabsichtigte und von der Beklagten beschriebene Nachbesserung von vorneherein nicht erfolgreich sein kann, ist bislang nichts ersichtlich. Sollten die klägerischen Behauptungen aber tatsächlich zutreffen und die Nachbesserung erfolglos verlaufen, so stünden dem Kläger dann, aber eben erst nach Erfolglosigkeit der Nacherfüllungsbemühungen, gegebenenfalls Gewährleistungsrechte gegen die Beklagte zu, die diesbezüglich bis zum 31.12.2016 auf die Einrede der Verjährung ausdrücklich verzichtet hat.

Nach alledem liegen jedenfalls derzeit die Voraussetzungen für eine Rückabwicklung des Kaufvertrages nicht vor. Auf die weitere streitige Frage, ob der Rücktritt wegen Unerheblichkeit der Pflichtverletzung nach § 323 V 2 BGB ausgeschlossen ist, kam es nicht mehr an.

Mangels Hauptanspruchs hat der Kläger auch keinen Zinsanspruch aus den §§ 288 I, 286 BGB oder § 291 BGB. Auch die weiter mit der Klage geltend gemachten Ansprüche sind mangels wirksamen Rücktritts nicht begründet …

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.