Rücktritt von einem mit der *Volkswagen AG* geschlossenen Kaufvertrag – VW-Abgasskandal

1. **Ein vom VW-Abgasskandal betroffenes Fahrzeug, bei dem eine Software für eine Verringerung des Stickoxidausstoßes sorgt, sobald das Fahrzeug auf einem Prüfstand einen genormten Fahrzyklus durchfährt, ist schon deshalb i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB mangelhaft, weil das Fahrzeug zwingend ein Softwareupdate erhalten muss, um keinen Verlust der Betriebserlaubnis zu riskieren. Darüber hinaus darf ein Kfz-Käufer i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB erwarten, dass sein Fahrzeug die einschlägigen Emissionsgrenzwerte tatsächlich einhält und diese Grenzen nicht nur deshalb (scheinbar) eingehalten werden, weil die Schadstoffemissionen reduziert werden, sobald das Fahrzeug einem Emissionstest unterzogen wird.**

2. **Die *Volkswagen AG* als Verkäuferin eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs kann nicht mit Erfolg geltend machen, dass ihre in der Lieferung des mangelhaften Fahrzeugs liegende Pflichtverletzung i. S. des § 323 V 2 BGB unerheblich sei. Denn jedenfalls ist es ein Widerspruch, einen Mangel einerseits vorsätzlich herbeizuführen und andererseits die daraus resultierende Pflichtverletzung als unerheblich zu bezeichnen.**

3. **Die zu erwartende Gesamtlaufleistung eines VW Tiguan 2.0 TDI beträgt 350.000 km.**

LG Braunschweig, Urteil vom 29.12.2016 – 6 O 58/16

Sachverhalt: Der Kläger erwarb von der beklagten Kfz-Herstellerin im August 2012 einen VW Tiguan 2.0 TDI zum Preis von 37.307,12 €. In dem Fahrzeug befindet sich ein EA189-Dieselmotor.

Unter dem 18.11.2015 behauptete der Kläger gegenüber der Beklagten unter Verweis auf Untersuchungsergebnisse amerikanischer Behörden zum einen, dass in seinem Fahrzeug eine Software zum Einsatz komme, die den Stickoxidausstoß optimiere, sobald das Fahrzeug auf einem Prüfstand einen Fahrzyklus durchfahre. Zum anderen warf der Kläger der Beklagten vor, dass die Angaben im Verkaufsprospekt zu den CO_2-Emissionen des Fahrzeugs nicht mit dessen tatsächlichem Schadstoffausstoß übereinstimmten; die Prospektangaben seien „offensichtlich bewusst gefälscht worden“. Die Beklagte wurde aufgefordert, diese Mängel (Einsatz der Manipulationssoftware, zu hohe CO_2-Emissionen) bis zum 04.12.2015 zu beseitigen. Innerhalb dieser Frist sollte die Beklagte außerdem rechtsverbindlich unter anderem erklären, dass die Maßnahmen zur Mängelbeseitigung weder eine Verminderung der Motorleistung noch eine Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs nach sich zögen und dass sie – die Beklagte – dem Kläger für die Dauer der Mängelbeseitigung ein adäquates Ersatzfahrzeug kostenlos zur Verfügung stellen sowie etwaige finanzielle Einbußen beim Weiterverkauf des Fahrzeugs ausgleichen werde. Für den Fall des erfolglosen Fristablaufs kündigte der Kläger an, von dem mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag zurückzutreten.

Mit Schreiben vom 09.12.2015 ließ der Kläger unter Hinweis auf den Fristablauf seinen Rücktritt vom Kaufvertrag erklären und vorsorglich seine auf den Abschluss dieses Vertrages gerichtete Willenserklärung wegen arglistiger Täuschung (§ 123 I Fall 1 BGB) anfechten.

Nachdem die beklagte *Volkswagen AG* mit Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 14.10.2015 verpflichtet worden war, bei allen vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA189 EU5 die unzulässige Abschalteinrichtung zu entfernen, hat ihr das Kraftfahrt-Bundesamt mit Bescheid vom 01.06.2016 für Fahrzeuge des sogenannten Cluster 6 (u. a. VW Tiguan) bestätigt, dass die vorgesehene Änderung der Applikationsdaten geeignet sei, die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge herzustellen.

Die Beklagte bot dem Kläger daraufhin im Juni 2016 eine Nachbesserung seines Fahrzeugs an. Von diesem Angebot hat der Kläger, der den VW Tiguan weiterhin nutzt, bislang keinen Gebrauch gemacht.

Der Kläger hält sein Fahrzeug für mangelhaft und behauptet, dass vom VW-Abgasskandal betroffene Fahrzeuge seitens der zuständigen Zulassungsstelle zwingend stillgelegt würden, wenn der Halter eine Nachbesserung ablehne. Das geplante Softwareupdate – so behauptet der Kläger weiter – werde zu einem Verlust an Motorleistung von über zehn Prozent und zu einem um zehn bis fünfzehn Prozent höheren Kraftstoffverbrauch führen. Von einer Mangelbeseitigung könne deshalb nicht die Rede sein, zumal nach dem Update der Stickoxidausstoß nicht messbar niedriger sein werde.

Im Übrigen meint der Kläger, dass ihm ein Anspruch auf Rückgewähr des Kaufpreises auch gemäß §§ 123 I Fall 1, 142 I, 812 I 1 Fall 1 BGB zustehe, nachdem er den Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung angefochten habe. Er habe außerdem einen auf Rückzahlung des Kaufpreises gerichteten Schadensersatzanspruch (§ 823 II BGB i. V. mit § 263 StGB) gegen die Beklagte, weil – so behauptet der Kläger – die Täuschung über die Abgaswerte dem VW-Konzernvorstand und insbesondere dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten bekannt gewesen sei.

Die Beklagte ist demgegenüber der Auffassung, das Fahrzeug des Klägers sei trotz des Einsatzes einer Software, die in einer Testsituation eine Verringerung des Schadstoffausstoßes bewirke, nicht mangelhaft, weil es technisch sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei. Das Fahrzeug – so behauptet die Beklagte – könne uneingeschränkt im Straßenverkehr genutzt werden; es verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen, und der Kläger könne damit nach wie vor in sämtliche Umweltzonen einfahren. Feststellungen, die US-amerikanische Behörden in Bezug auf für den US-amerikanischen Markt produzierte Fahrzeuge getroffen hätten, seien für Fahrzeuge, die für den europäischen Markt produziert worden seien, irrelevant, da die in Europa eingesetzten Dieselmotoren des Typs EA189 sich technisch von den Motoren, die in US-amerikanischen Fahrzeugen zum Einsatz kämen, unterschieden. Gleichwohl würden sämtliche Fahrzeuge auf ihre – der Beklagten – Kosten technisch überarbeitet. Daraus könne jedoch nicht geschlossen werden, dass die Fahrzeuge im derzeitigen Zustand, also insbesondere ohne das vorgesehene Softwareupdate, mangelhaft seien. Vielmehr beruhe der Entschluss, die betroffenen Fahrzeuge zu überarbeiten, vor allem auf ihrer – der Beklagten – unternehmenspolitischen Verantwortung, die sie gegenüber ihren Kunden wahrnehmen möchte.

Das Fahrzeug des Klägers soll nach den Angaben der Beklagten lediglich durch Aufspielen eines Softwareupdates überarbeitet werden. Den dafür erforderlichen Zeitaufwand gibt die Beklagte mit rund 30 Minuten an; die Kosten für die Überarbeitung beliefen sich auf deutlich weniger als 100 €.

Die Klage hatte ganz überwiegend Erfolg.

Aus den Gründen: I. … Der Kläger hat einen Anspruch auf Rückgewähr des gezahlten Kaufpreises abzüglich eines Nutzungsersatzes, das heißt insgesamt auf Zahlung in zuerkannter Höhe nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Pkw, sowie einen Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzugs.

1. Der Zahlungsanspruch hat seine Grundlage in § 346 I BGB i. V. mit §§ 434 I 2 Nr. 2, 437 Nr. 2, 440, 323 BGB.

Zwischen den Parteien ist ein Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Pkw zustande gekommen.

Das erkennende Gericht schließt sich der Auffassung an, dass die in dem Pkw installierte Software zur Beeinflussung der Emissionen im Testbetrieb einen Sachmangel i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB darstellt. Nach dieser Vorschrift ist die Kaufsache 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.

Dabei darf im vorliegenden Fall für die Entscheidung offenbleiben, ob sich der verkaufte Pkw mit dem eingebauten Dieselmotor des Typs EA189 für den Fahrbetrieb und somit für die gewöhnliche Verwendung eignet. Denn ein Sachmangel liegt hier bereits deshalb vor, weil das Fahrzeug ein Softwareupdate durchlaufen muss, um insbesondere die entsprechenden Auflagen des Kraftfahrt-Bundesamtes zu erfüllen und dadurch die Gefahr zu vermeiden, die Betriebserlaubnis zu verlieren. Mit Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 01 .06.2016 hat die Beklagte für Fahrzeugtypen des sogenannten Cluster 6 (u. a. Verkaufsbezeichnung VW Tiguan) die Bestätigung erhalten, dass die vorgesehene Änderung der Applikationsdaten geeignet sei, die Vorschriftsmäßigkeit der genannten Fahrzeuge herzustellen, nachdem die Beklagte mit Bescheid vom 14.10.2015 verpflichtet worden war, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA189 EU5 die unzulässige Abschalteinrichtung zu entfernen und den Nachweis zu führen, dass nach Entfernen der unzulässigen Abschalteinrichtung alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt werden. Nach den Vorgaben des Kraftfahrt-Bundesamts muss danach also die fahrzyklusabhängige Umschaltung beseitigt werden, und die Abgasrückführung darf sowohl auf dem Prüfstand als auch im Straßenbetrieb nur noch in einem einheitlichen Modus betrieben werden. Aus den beiden Bescheiden des Kraftfahrt-Bundesamtes ergibt sich zum einen, dass das Fahrzeug mit der vorhandenen Abschalteinrichtung nicht den geltenden Vorschriften entspricht, und zum anderen, dass die Maßnahmen auf zwingenden Auflagen des Kraftfahrt-Bundesamtes beruhen, nicht freiwilliger Natur sind (vgl. zum Letzteren auch LG Frankenthal, Urt. v. 12.05.2016 – 8 O 208/15, juris Rn. 21; LG Oldenburg, Urt. v. 01.09.2016 – 16 O 790/16, juris Rn. 26).

Auch wenn die Beklagte das Vorbringen des Klägers zu den Schadstoffwerten im vorliegenden Fall bestritten hat, ist der Einbau der Software selbst im Übrigen unstreitig. Nach Überzeugung des Gerichts führt dies auch zu einem Einfluss auf die Schadstoffwerte, was durch die Vorgehensweise des Kraftfahrt-Bundesamtes zumindest indirekt bestätigt wird. Anderenfalls macht im Übrigen eine entsprechende Umschaltsoftware auch keinen Sinn. Dagegen besteht bei einem Pkw, bei dem eine solche Software zur Manipulation nicht eingesetzt wird, zunächst die Gewähr dafür, dass schädliche Emissionen im Straßenverkehr genauso effektiv wie auf dem Prüfstand vermieden werden.

Ein Käufer eines entsprechend zugelassenen Fahrzeugs darf aber annehmen, dass das Fahrzeug hinsichtlich des Schadstoffausstoßes die für die Emissionsklasse Euro 5 vorgegebenen Grenzwerte 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 (s. zum Sachmangel OLG Hamm, Beschl. v. 21.06.2016 – 28 W 14/16, juris Rn. 28; OLG Celle, Beschl. v. 30.06.2016 – 7 W 26/16, juris Rn. 6; LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris Rn. 22; LG Oldenburg, Urt. v. 01.09.2016 – 16 O 790/16, juris Rn. 26; LG Braunschweig, Urt. v. 12.10.2016 – 4 O 202/16).

Der Kläger hat der Beklagten eine ausreichende Frist zur Nacherfüllung gesetzt. Zwar ist die mit Schreiben vom 18.11.2015 gesetzte Frist unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände als zu kurz zu bewerten und nicht angemessen. Es ist jedoch anerkannt, dass durch eine zunächst nicht angemessene Fristsetzung die angemessene Frist in Gang gesetzt wird (u. a. BGH, Urt. v. 21.06.1985 – V ZR 134/84 m. w. Nachw.; Palandt/*Grüneberg,* BGB, 76. Aufl. [2017], § 323 Rn. 14). Selbst wenn man davon ausgeht, dass der vorgerichtlich erklärte Rücktritt vor diesem Hintergrund verfrüht erfolgt ist, liegt jedoch in der Klageerhebung (sowie in dem Stellen der Anträge) konkludent eine erneute Erklärung des Rücktritts, die dann nicht mehr als verfrüht anzusehen ist.

Die im vorliegenden Fall im Juni 2016 schriftlich angebotene Nachbesserung erfolgte jedenfalls zu spät. Dies gilt insbesondere auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Software bewusst in einer Vielzahl von Motoren eingesetzt worden war, sodass es auf der Hand lag, dass bei Bekanntwerden dieses Umstands auch eine große Zahl von Kunden betroffen sein würde, sodass die Beklagte sich zumindest theoretisch auf diesen Fall hätte einstellen können. Dies ist aber offensichtlich nicht geschehen.

Der Mangel ist nicht als unerheblich i. S. des § 323 V 2 BGB anzusehen. Danach ist ein Rücktritt ausgeschlossen, wenn der Schuldner eine Schlechtleistung erbracht hat, die Pflichtverletzung jedoch unerheblich ist.

Im vorliegenden Fall darf offenbleiben, ob die Kosten für die Behebung des Mangels durch Aufspielen einer neuen Software sich in dem von Beklagtenseite genannten Bereich bewegen. Deshalb bedarf es insoweit auch keiner weiteren Feststellungen. Die Kosten der Mangelbeseitigung sind nämlich für die nach der vorgenannten Norm durchzuführende Interessenabwägung nicht allein maßgeblich. Vielmehr ist aufgrund einer umfassenden Interessenabwägung nach Maßgabe der Umstände des Einzelfalls zu differenzieren, ob ein behebbarer bzw. unbehebbarer Mangel vorliegt (BGH, Urt. v. 28.05.2014 – VIII ZR 94/13, juris Rn. 16 f.).

Ist der Mangel behebbar, soll zwar zunächst insbesondere auf das Verhältnis der Beseitigungskosten zum Kaufpreis abgestellt werden (BGH, Urt. v. 28.05.2014 – VIII ZR 94/13, juris Rn. 17). Allerdings ist zum einen zu beachten, dass die Entwicklungsprozesse bei der Beklagten für die Beseitigung des Mangels erhebliche Zeit in Anspruch genommen haben (für den vorliegenden Fahrzeugtyp lag zwischen der Aufforderung des Kraftfahrt-Bundesamtes und dem Bescheid vom 01.06.2016 ein Zeitraum von rund einem Dreivierteljahr). Der erhebliche zeitliche Aufwand für die Beseitigung des Mangels spricht deshalb eindeutig dagegen, dass die Pflichtverletzung der Beklagten unerheblich ist. Zum anderen ist aus Sicht des Gerichtes zu berücksichtigen, dass die Verwendung der Software bewusst erfolgt war, wobei es in diesem Zusammenhang nicht darauf ankommt, wie groß der Personenkreis bei der Beklagten war, der in die Entscheidungsfindung hinsichtlich der Verwendung eingebunden war bzw. dem die Verwendung bekannt war. Denn es stellt einen Widerspruch dar, den Mangel vorsätzlich herbeizuführen und andererseits die Pflichtverletzung als unerheblich zu bezeichnen.

Der Höhe nach ergibt sich der Anspruch unter Berücksichtigung der von dem Kaufpreis gemäß §§ 346 I, II 1 Nr. 1, 323 I BGB abzuziehenden Nutzungsentschädigung in Höhe von 6.469,37 €, die das Gericht nach Maßgabe der Berechnung des Klägers … bemessen hat. Die Berechnung folgt nämlich einer in Rechtsprechung und Literatur wohl herrschenden, zumindest jedoch weit vertretenen Formel. Die eingesetzte Kilometerleistung von 350.000 erscheint bei einem Dieselmotor angemessen und ist auch von Beklagtenseite nicht bestritten worden. Allerdings ist infolge der Verfahrensdauer eine höhere Fahrleistung … zu berücksichtigen, was zu einer etwas höheren Nutzungsentschädigung führt, sodass die Klage im Ergebnis in geringem Umfang abzuweisen war.

Auf die Frage, ob sich das Zahlungsverlangen auch auf Bereicherungsrecht (infolge Anfechtung wegen arglistiger Täuschung) bzw. auf einen Schadensersatzanspruch stützen lässt, kommt es nach dem Vorstehenden nicht an.

2. Der Klageantrag zu 2 ist ebenfalls begründet, da sich die Beklagte gemäß § 293 BGB im Verzug der Annahme befindet, nachdem der Kläger sowohl den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt als auch der Sache nach die Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs angeboten hat.

3. Der Anspruch auf Zahlung von Zinsen folgt in zuerkanntem Umfang aus §§ 291, 288 BGB. Hinsichtlich der weitergehenden Zinsforderung und hinsichtlich eines Anspruchs auf Zahlung vorgerichtlicher Kosten ist die Klage dagegen unbegründet, weil der vom Kläger vorgerichtlich erklärte Rücktritt nach den Ausführungen zu I 1 des Urteils noch keine Verzugsfolgen auslösen konnte …

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.