Rücktritt vom Kaufvertrag über einen fabrikneuen VW Caddy 1.6 TDI – VW-Abgasskandal

1. **Ein vom VW-Abgasskandal betroffener Neuwagen ist zumindest i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB mangelhaft, weil in dem Fahrzeug – anders als in vergleichbaren Fahrzeugen anderer Hersteller – eine „Abschaltsoftware“ zum Einsatz kommt, die den Schadstoffausstoß (nur) optimiert, sobald das Fahrzeug auf einem Prüfstand einem Emissionstest unterzogen wird.**

2. **Die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass ein Mangel i. S. des § 323 V 2 BGB geringfügig ist und deshalb einen Rücktritt des Käufers vom Kaufvertrag nicht rechtfertigt, trifft den Verkäufer. Abzustellen ist insoweit auf den Zeitpunkt der Rücktrittserklärung. Durfte der Käufer zu diesem Zeitpunkt befürchten, dass eine Nachbesserung zu neuen Mängeln etwa in Gestalt eines höheren Kraftstoffverbrauchs oder einer verminderten Motorleistung führen werde, so spricht dies für das Vorliegen eines erheblichen Mangels.**

3. **Dafür, dass der Mangel, unter dem ein vom VW-Abgasskandal betroffenes Fahrzeug leidet, i. S. des § 323 V 2 BGB erheblich ist, spricht, dass der Verkäufer nur mit Unterstützung der *Volkswagen AG* nachbessern kann, weil diese ihm (mindestens) ein Softwareupdate zur Verfügung stellen muss, und die *Volkswagen AG* ihrerseits auf die Freigabe dieses Updates durch das Kraftfahrt-Bundesamt angewiesen ist. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass vom VW-Abgasskandal betroffene Fahrzeuge aus Sicht des Kraftfahrt-Bundesamtes zwingend überarbeitet werden müssen, um ihre Zulassung nicht zu gefährden.**

4. **Ob dem Käufer (hier: eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Neuwagens) eine Nacherfüllung i. S. des § 440 Satz 1 Fall 3 BGB unzumutbar ist, ist unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls (z. B. Art und Ausmaß einer Beeinträchtigung der Interessen des Käufers, Zuverlässigkeit des Verkäufers, gestörtes Vertrauensverhältnis zwischen Käufer und Verkäufer) zu beurteilen. Dabei findet eine Abwägung der Interessen beider Kaufvertragsparteien nicht statt.**

5. **Dem Käufer eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Neuwagens ist eine Nachbesserung (§ 439 I Fall 1 BGB) schon dann i. S. des § 440 Satz 1 Fall 3 BGB unzumutbar, wenn die begründete Befürchtung besteht, dass die Nachbesserung etwa dergestalt zu Folgemängeln führen wird, dass sie sich negativ auf den Kraftstoffverbrauch und/oder die Motorleistung auswirken**

> **wird. Ferner kann sich die Unzumutbarkeit der Nachbesserung daraus ergeben, dass der Käufer „ins Ungewisse hinein" abwarten müsste, weil nicht einmal ansatzweise abzusehen ist, wann die Nachbesserung stattfinden kann, und der Käufer dem Verkäufer deshalb keine sinnvolle Frist Nachbesserung setzen kann.**

LG Bückeburg, Urteil vom 11.01.2017 – 2 O 39/16

Sachverhalt: Nachdem der Kläger im Rahmen des sogenannten VW-Abgasskandals von einem mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag über einen Neuwagen zurückgetreten ist, nimmt er die Beklagte auf Rückzahlung des um eine Nutzungsentschädigung verminderten Kaufpreises in Anspruch.

Der Kläger kaufte von der Beklagten, einer VW-Vertragshändlerin, mit Vertrag vom 07.03.2014 einen fabrikneuen VW Caddy 1.6 TDI (75 kW) in der Ausstattungsvariante Trendline zum Preis von 27.630 €. Das Fahrzeug wurde dem Kläger in der Folgezeit gegen Zahlung des Kaufpreises übergeben und übereignet. Es ist einem 1,6-Liter-Dieselmotor vom Typ EA189 ausgestattet, bei dem eine Software den Ausstoß von Stickoxid (NO_X) optimiert, sobald sich das Fahrzeug zur Ermittlung der Emissionswerte auf einem technischen Prüfstand befindet. In diesem Fall („Modus 1") ist die Abgasrückführungsrate höher als beim Betrieb des Fahrzeugs im normalen Straßenverkehr („Modus 0"). Dadurch sind im „Modus 1" die Stickoxidemissionen geringer als beim Normalbetrieb des Fahrzeugs, der durchgehend im „Modus 0" erfolgt, und nur deshalb hält das Fahrzeug die durch die Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NO_X-Grenzwerte ein.

Unter Verweis auf den sogenannten VW-Abgasskandal erklärte der Kläger mit Anwaltsschreiben vom 16.02.2016 den Rücktritt vom Kaufvertrag, ohne der Beklagten zuvor eine Frist zur Nacherfüllung gesetzt zu haben. Gleichzeitig ließ er die Beklagte auffordern, ihm bis zum 23.02.2016 Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs den um eine Nutzungsentschädigung verminderten Kaufpreis zurückzuzahlen. Die Höhe dieser Entschädigung ermittelte der Kläger aufgrund einer Strecke von 13.060 km, die er mit dem VW Caddy zurückgelegt hatte, und einer zu erwartenden Gesamtlaufleistung von 300.000 km.

Mit Schreiben vom 22.02.2016 teilte die Beklagte dem Kläger daraufhin mit, dass die *Volkswagen AG* in Abstimmung mit dem Kraftfahrt-Bundesamt Klarheit zur Behebung der „Unregelmäßigkeiten“ geschaffen habe. In einer VW-Vertragswerkstatt werde vor dem Luftmassenmesser des klägerischen Fahrzeugs so schnell wie möglich ein sogenannter Strömungsgleichrichter befestigt, und das Fahrzeug erhalte ein Softwareupdate. Der Zeitaufwand für diese Maßnahmen werde voraussichtlich weniger als eine Stunde betragen; die damit verbundenen Kosten werde die *Volkswagen AG* tragen. Wörtlich heißt es in dem Schreiben vom 22.02.2016 außerdem:

> „Durch die geschilderten Maßnahmen wird der Ausstoß an NO_X so weit reduziert, dass die einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Es ist unser Ziel, dass die Maßnahmen keinen nachhaltigen Einfluss auf Verbrauch und Fahrleistung haben werden.“

Im Übrigen verzichtete die Beklagte bis zum 31.2017 darauf, wegen möglicher Ansprüche des Klägers im Zusammenhang mit der eingebauten Software die Einrede der Verjährung zu erheben.

Die Beklagte ist darauf angewiesen, dass ihr die *Volkswagen AG* den im Schreiben vom 22.02.2016 erwähnten Strömungsgleichrichter und das dort ebenfalls erwähnte Softwareupdate zur Verfügung stellt. Hierzu bedarf es einer Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt, mit dem die *Volkswagen AG* einen Zeit- und Maßnahmenplan für alle vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeuge abgestimmt hat. Diese wurden dafür nach technischen Gegebenheiten in 14 Cluster eingeteilt; sie werden nach der mit Kraftfahrt-Bundesamt abgestimmten Überarbeitung nur noch im (NO_X-optimierten) Modus 1 betrieben werden.

Laut einer Pressemitteilung der *Volkswagen AG* vom 16.12.2015 sollte die Umrüstung von Fahrzeugen mit einem 1,6-Liter-Dieselmotor im dritten Quartal 2016 beginnen. Als der Kläger den Rücktritt von dem mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag erklärte, hatte das Kraftfahrt-Bundesamt das Softwareupdate für die auch beim Fahrzeug des Klägers gegebene Motorkonfiguration noch nicht freigegeben; hierfür lag vielmehr nur eine sogenannte Konzeptsoftware vor. Die Beklagte konnte seinerzeit keine konkreten zeitlichen Angaben bezüglich einer Überarbeitung des klägerischen Fahrzeugs machen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat am 19.05.2016 das Softwareupdate für zwei Motorvarianten des VW Caddy 1.6 TDI (75 kW) freigegeben; von dieser Freigabe ist das Fahrzeug des Klägers allerdings nicht erfasst. In dem entsprechenden Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes ist festgehalten, dass nach der Umrüstung die einschlägigen Emissionsgrenzwerte eingehalten werden und sich die Umrüstung nicht nachteilig auf den Kraftstoffverbrauch oder die Motorleistung auswirkt.

Eine das Fahrzeug des Klägers betreffende Freigabe des Kraftfahrt-Bundesamtes lag bis zur mündlichen Verhandlung am 24.10.2016 nicht vor, sondern war erst für die 47. Kalenderwoche des Jahres 2016 zu erwarten. Einen Termin zur Umrüstung des klägerischen Fahrzeugs konnte die Beklagte in der mündlichen Verhandlung schon deshalb nicht nennen, weil nach der Freigabe des Softwareupdates durch das Kraftfahrt-Bundesamt noch Feinanpassungen der Software erforderlich seien.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist auch ohne Umrüstung fahrbereit und verkehrssicher. Die EG-Typgenehmigung wurde bislang nicht entzogen. Das Kraftfahrt-Bundesamt betrachtet jedoch das Aufspielen des Softwareupdates als verpflichtend.

Der Kläger behauptet, er habe sich wegen der vergleichsweise positiven Abgaswerte bewusst für das streitgegenständliche Fahrzeug entschieden. Dieses – so meint der Kläger – sei mangelhaft, weil sein Schadstoffausstoß höher sei als von der Herstellerin und der Beklagten angegeben und weil das Fahrzeug die Euro-5-Emissionsgrenzwerte nicht einhalte. Die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp habe sich die *Volkswagen AG* unter Einsatz einer Manipulationssoftware erschlichen; deshalb drohe seinem – des Klägers – Fahrzeug so lange, wie das Kraftfahrt-Bundesamt es nicht zur Umrüstung freigegeben habe, die Stilllegung. Aus Sicht des Klägers ist zu befürchten, dass sich die Umrüstung des Fahrzeugs negativ auf dessen Schadstoffausstoß, den Kraftstoffverbrauch und/oder die Motorleistung auswirkt, also zu Folgemängeln führt. Bekanntermaßen – so macht der Kläger insbesondere gestützt auf eine Dissertation des Dipl.-Ing. (FH) *Wenzel* geltend – gebe es einen Zielkonflikt zwischen günstigen NO_X-Werten und günstigen CO_2-Werten. Deshalb sei davon auszugehen, dass eine Verringerung der NO_X-Emissionen mit erhöhten CO_2-Emissionen und/oder einem höheren Kraftstoffverbrauch und/oder einem höheren Verschleiß des Motors und des Dieselpartikelfilters einhergehe. Der Kläger meint weiter, dass es ihm auch deshalb nicht zuzumuten gewesen sei, bis zur Nachbesserung seines Fahrzeugs durch die Beklagte zuzuwarten, weil im Zeitpunkt seiner Rücktrittserklärung gar nicht abzusehen gewesen sei, wann die Nachbesserung stattfindet. Im Übrigen sei sein Vertrauensverhältnis zur *Volkswagen AG* und ihren Vertragshändlern aufgrund des VW-Abgasskandals und der intransparenten Informationspolitik nachhaltig gestört. Die *Volkswagen AG* habe die Käufer ihrer Fahrzeuge arglistig getäuscht, und diese Täuschung sei der Beklagten als Vertragshändlerin zuzurechnen. Schließlich sei der Wiederverkaufswert seines Fahrzeugs schon jetzt gemindert und verbleibe selbst nach durchgeführter Nachbesserung ein merkantiler Minderwert.

Die Klage hatte im Wesentlichen Erfolg.

Aus den Gründen: B. … I. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises von 27.630 € abzüglich gezogener Nutzungen in Höhe von 1.975,77 € Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs (§§ 346 I, 348 BGB i. V. mit §§ 433, 434 I, 437 Nr. 2, 440 Satz 1 Fall 3, 323 I BGB).

1. Der Kläger ist mit Schreiben vom 16.02.2016 wirksam von dem Kaufvertrag mit der Beklagten über den streitgegenständlichen VW Caddy zurückgetreten. Der Pkw wies bei Gefahrübergang einen Sachmangel auf. Eine Frist zur Nacherfüllung war entbehrlich und die Pflichtverletzung war nicht unerheblich; diese letzteren beiden Voraussetzungen des Rücktrittsrechts hängen eng miteinander zusammen.

a) Die in dem Fahrzeug installierte Software, mit der die Stickoxidemissionen auf dem Rollenprüfstand beeinflusst werden, sodass die Einhaltung der Grenzwerte der Euro-5-Norm erreicht wird, stellt einen Sachmangel i. S. des § 434 I BGB dar (vgl. OLG Celle, Beschl. v. 30.06.2016 – 7 W 26/16, juris).

Hier liegt aufgrund der … öffentlich beworbenen Emissionswerte bzw. Euro-5-Norm nahe, dass diese Gegenstand einer Beschaffenheitsvereinbarung zwischen den Parteien geworden sind (vgl. *Reinking/Eggert,* Der Autokauf, 11. Aufl. [2012], Rn. 478 ff.; so auch LG Braunschweig, Urt. v. 12.10.2016 – 4 O 202/16, juris m. w. Nachw.). Die unter Einsatz einer Manipulationssoftware ermittelten Werte würden dazu führen, dass das Fahrzeug als mangelhaft i. S. von § 434 I 1 BGB anzusehen ist, weil die Beschaffenheitsvereinbarung nicht (auf lauterem Wege) eingehalten wurde.

Die Frage bedarf aber keiner abschließenden Klärung, weil jedenfalls ein Mangel i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB vorliegt: Das Fahrzeug weist keine Beschaffenheit auf, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Die Installation und Verwendung einer sogenannten Abschaltsoftware zur Erreichung bzw. bei der Ermittlung gesetzlicher Grenzwerte ist bei Pkw anderer Hersteller in einer vergleichbaren Fahrzeugklasse jedenfalls nicht bekanntermaßen üblich (vgl. LG Braunschweig, Urt. v. 12.10.2016 – 4 O 202/16, juris). Die Beklagte hat Solches auch nicht vorgetragen.

Dass eine unzulässige Abschaltsoftware zum Einsatz kam, wird von der Beklagten zwar in Abrede genommen, steht für das Gericht allerdings aufgrund des eigenen (und unstreitigen) Vorbringens der Beklagten fest. Die Beklagte selbst hat vorgetragen, dass nur auf dem Rollenprüfstand die Motorsteuerung in den NO_X-optimierten Modus 1 mit höherer Abgasrückführung geschaltet habe, während sich der Motor im normalen Fahrbetrieb durchgängig im partikeloptimierten Modus 0 befunden habe. Zwar gibt der Prüfstandmodus nicht den realen Fahrbetrieb wieder; die Motorsteuerung muss aber jedenfalls im Wesentlichen identisch wie dort funktionieren (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris m. w. Nachw.). Anderenfalls fehlt es an einer Korrelation zwischen Abgas- und Verbrauchswerten, wie sie im Prüfmodus ermittelt werden und wie sie im realen Fahrbetrieb auftreten. Eine Aussage über Abgas- und Verbrauchswerte im realen Fahrbetrieb und ein Vergleich zu anderen Fahrzeugen kann damit auf der Basis der auf dem Prüfstand ermittelten Werte nicht getroffen werden. Da nur die Prüfstandsfahrt Grundlage der EG-Typgenehmigung ist und nur deren Werte öffentlich (in Prospekten und Werbung) bekannt gemacht werden, werden Kunden (und die Genehmigungsbehörde) über die Aussagekraft der Messwerte für die im realen Fahrbetrieb zu erwartenden Emissionswerte getäuscht (vgl. etwa LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris m. w. Nachw.; LG Münster, Urt. v. 14.03.2016 – 011 O 341/15, juris).

b) Dem Rücktritt des Klägers steht nicht entgegen, dass er der Beklagten keine Frist zur Nacherfüllung gemäß § 323 I BGB gesetzt hat. Eine Nacherfüllung war vorliegend unzumutbar und die Fristsetzung damit entbehrlich (§ 440 Satz 1 Fall 3 BGB; vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris).

Die Unzumutbarkeit der Nacherfüllung beurteilt sich allein aus der Perspektive des Käufers, vorliegend des Klägers, zum Zeitpunkt der Rücktrittserklärung. Eine Interessenabwägung findet nicht statt (vgl. Staudinger/*Matusche-Beckmann,* BGB, Neubearb. 2013, § 440 Rn. 23 ff.). In die Beurteilung sind alle Umstände des Einzelfalls einzustellen, insbesondere die Art des Mangels und die Beeinträchtigung der Interessen des Käufers, die Begleitumstände der Nacherfüllung, die Zuverlässigkeit des Verkäufers sowie eine nachhaltige Störung des Vertrauensverhältnisses der Parteien (vgl. BGH, Urt. v. 26.10.2016 – VIII ZR 240/15, juris Rn. 23; LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris; Staudinger/*Matusche-Beckmann,* a. a. O., § 440 Rn. 23 ff.).

aa) Dies zugrunde gelegt, war vorliegend dem Kläger eine Nachbesserung schon deshalb unzumutbar, weil er die begründete Befürchtung hegen durfte, dass das beabsichtigte Softwareupdate zu Folgemängeln im Sinne einer negativen Veränderung der Kohlendioxidwerte, des Kraftstoffverbrauchs, der Motorleistung und/oder der Haltbarkeit des Motors bzw. des Dieselpartikelfilters führen könnte (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris; OLG Celle, Beschl. v. 30.06.2016 – 7 W 26/16, juris).

Der Verdacht eines Folgemangels ergibt sich vorliegend aus dem vom Kläger substanziiert und plausibel vorgetragenen Zielkonflikt zwischen Stickoxidwerten und Kohlendioxidwerten, aus der naheliegenden Frage, warum der Hersteller die jetzt beabsichtigten Nachbesserungsmaßnahmen nicht bereits bei der Motorentwicklung berücksichtigte sowie aus der von der Beklagten in ihrem Schreiben vom 22.02.2016 selbst ausgedrückten Unsicherheit der folgenlosen Mängelbeseitigung („Es ist unser Ziel, dass die Maßnahmen keinen nachhaltigen Einfluss auf Verbrauch und Fahrleistung haben werden."). Die Beklagte hat den berechtigten Verdacht eines Folgemangels auch nicht etwa durch Gutachten oder eine Garantieerklärung (gegebenenfalls auch des Herstellers) ausgeräumt. Soweit das Kraftfahrt-Bundesamt für andere Varianten eines VW Caddy 1.6 TDI festgestellt hat, dass Folgemängel nicht zu befürchten seien, ist dies ohne Relevanz. Zum einen erging der Bescheid am 19.05.2016 und damit erst gut drei Monate nach der Rücktrittserklärung. Zum anderen lag für die Motorvariante des streitgegenständlichen Fahrzeugs bis zur mündlichen Verhandlung am 24.10.2016 eine Freigabe des Kraftfahrt-Bundesamtes noch nicht einmal vor, sondern wurde – nach nicht mehr zu berücksichtigendem Vortrag der Beklagten – allenfalls erst kurz vor dem Verkündungstermin des Urteils erteilt.

Der berechtigte Verdacht eines Folgemangels ist vorliegend hinreichend, um eine Nachbesserung für den Kläger unzumutbar zu machen. Der Kläger muss nicht beweisen oder auch nur als sicher eintretend behaupten, dass ein Folgemangel entstehen werde (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris). Die Interessen des Klägers als Käufer sind nämlich bereits dann hinreichend beeinträchtigt, wenn aus Sicht eines verständigen Kunden konkrete tatsächliche Anhaltspunkte für die Möglichkeit von Folgemängeln vorliegen (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris, unter Verweis auf die Rechtsprechung zu sog. Montagsautos). Dies ist, wie oben dargestellt, der Fall.

bb) Die Unzumutbarkeit eines Nacherfüllungsverlangens ergibt sich vorliegend ferner daraus, dass die Durchführung der Nachbesserung für den Kläger bei Rücktrittserklärung zeitlich nicht absehbar war.

Zwar war hier zu berücksichtigen, dass die Nachbesserungsmaßnahmen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt abgestimmt werden mussten und eine Vielzahl an Pkw betrafen sowie dass der Kläger sein Fahrzeug in der Zwischenzeit uneingeschränkt nutzen konnte. Das reine Abstellen auf diese Faktoren würde aber die Interessen des Klägers unangemessen zurückstellen. Vorliegend war der Beklagten im Zeitpunkt der Rücktrittserklärung die Mangelbeseitigung nämlich noch gar nicht möglich, weil das erforderliche Softwareupdate noch nicht zur Verfügung stand. Die Beklagte konnte seinerzeit auch keine Angaben zu einem etwaigen Umrüsttermin machen. Dies war im Übrigen selbst in der mündlichen Verhandlung am 24.10.2016, und damit über ein Jahr nach Bekanntwerden der Abgasproblematik, noch der Fall. Für den Kläger bedeutete dies, dass die Nachbesserung im – maßgeblichen – Zeitpunkt der Rücktrittserklärung (und selbst noch im Termin der mündlichen Verhandlung) zeitlich völlig ungewiss war. Anderes ergibt sich auch nicht aus der Pressemitteilung der *Volkswagen AG* vom Dezember 2015, die völlig vage eine Umrüstung „ab 3. Quartal 2016“ andeutete und angesichts der Unwägbarkeiten der Kraftfahrt-Bundesamt-Freigabe des Softwareupdates keine sinnvolle Planungsgrundlage darstellte. Angesichts dieser Unsicherheit war es für den Kläger überhaupt nicht möglich, sinnvoll eine Frist zu setzen. Das Abwarten ins Ungewisse hinein machte ein Nachbesserungsverlangen für den Kläger unzumutbar (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris).

cc) Ob sich die Unzumutbarkeit einer Nachbesserung darüber hinaus auch aus einer vom Kläger befürchteten merkantilen Wertminderung und/oder aus dem von ihm vorgetragenen Vertrauensverlust in die Zuverlässigkeit der Beklagten bzw. Arglist begründet, erscheint … zweifelhaft. Soweit sich der Kläger auf eine Arglist des Herstellers berufen hat, war diese der Beklagten jedenfalls nicht zuzurechnen (OLG Celle, Beschl. v. 30.06.2016 – 7 W 26/16, juris). Insgesamt bedürfen die Fragen aber keiner abschließenden Entscheidung, weil sich die Unzumutbarkeit der Nachbesserung bereits hinreichend aus den oben dargestellten Gründen ergibt.

c) Das Rücktrittsrecht des Klägers war auch nicht gemäß § 323 V 2 BGB wegen Unerheblichkeit der Pflichtverletzung ausgeschlossen. Der Mangel war nicht geringfügig.

Ob die Pflichtverletzung als unerheblich einzustufen, der Mangel also als geringfügig anzusehen ist, beurteilt sich im Wege einer umfassenden Interessenabwägung auf der Grundlage der Einzelfallumstände (vgl. BGH, Urt. v. 26.10.2016 – VIII ZR 240/15, juris Rn. 23 m. w. Nachw.), wobei die Darlegung- und Beweislast die Beklagte als Rücktrittsgegnerin trägt. Bei der Interessenabwägung ist zwischen behebbaren und unbehebbaren Mängeln zu differenzieren. Bei einem behebbaren Sachmangel ist im Rahmen der Interessenabwägung jedenfalls in der Regel dann die Erheblichkeitsschwelle als erreicht anzusehen, wenn der Mangelbeseitigungsaufwand einen Betrag von fünf Prozent des Kaufpreises überschreitet (vgl. BGH, Urt. v. 28.05.2014 – VIII ZR 94/13, juris Rn. 30). Hierbei handelt es sich jedoch nicht um einen starren Grenzwert, sondern allein um eine Regelfallbetrachtung, die die weitere Interessenabwägung nicht von vornherein ausschließt.

Die Beklagte hat sich vorliegend darauf berufen, dass das Fahrzeug – unstreitig – uneingeschränkt technisch sicher, optisch in Ordnung und in der Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei und dass für das Fahrzeug auch alle erforderlichen Genehmigungen erteilt worden seien. Ferner würden mit der Mängelbeseitigung lediglich Kosten von 0,36 % des Kaufpreises und ein zeitlicher Reparaturaufwand von unter einer Stunde verbunden sein. Demgegenüber war aber zugunsten des Klägers zu berücksichtigen, dass die Behebbarkeit des Mangels im – allein maßgeblichen – Zeitpunkt der Rücktrittserklärung ungewiss war, sodass nicht entscheidend auf das Verhältnis zwischen Kaufpreis und Mängelbeseitigungskosten abgestellt werden kann. Denn der Kläger hat berechtigte – und von der Beklagten nicht ausgeräumte – Befürchtungen vorgetragen, dass die Mangelbeseitigung zu neuen Mängeln führen könnte (s. oben). Insoweit haben die Gründe, aus denen eine Nachbesserung für den Kläger unzumutbar ist, auch für die Frage der Erheblichkeit des Mangels Relevanz (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris, und so auch LG Braunschweig, Urt. v. 12.10.2016 – 4 O 202/16, juris; vgl. Palandt/*Grünberg,* BGB, 75. Aufl. [2016], § 323 Rn. 32).

Darüber hinaus erscheint es rechtlich bedenklich, wenn sich die Beklagte einerseits auf die Unerheblichkeit der Pflichtverletzung beruft, andererseits aber nach mehr als einem Jahr (zur Zeit der mündlichen Verhandlung) noch immer nicht zur Mangelbeseitigung in der Lage ist, weil sie auf ein vom Hersteller bereitzustellendes Softwareupdate angewiesen ist, das zudem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt abgestimmt werden muss. Gegen die Unerheblichkeit des Mangels spricht zudem, dass das Kraftfahrt-Bundesamt für sämtliche vom Abgasskandal betroffene Fahrzeuge eine Umrüstung als verpflichtend betrachtet, um die Zulassung des Fahrzeuges nicht zu gefährden (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16, juris m. w. Nachw.).

Die vorzunehmende umfassende Interessenabwägung ergibt damit, dass die Interessen des Klägers die der Beklagten so deutlich überwiegen, dass eine bloß unerhebliche Pflichtverletzung nicht angenommen werden kann.

2. Dem Kläger steht der geltend gemachte Zahlungsanspruch jedoch nicht im vollen Umfang zu. Aufgrund der vom Kaufpreis abzuziehenden Nutzungsentschädigung in Höhe von 1.975,77 € hat der Kläger lediglich Anspruch auf Zahlung von 25.654,23 €.

Gemäß §§ 346 I, II, 323 I BGB hat der Kläger im Fall des wirksamen Rücktritts die empfangenen Leistungen zurückzugewähren und die gezogenen Nutzungen herauszugeben bzw. hierfür Wertersatz zu leisten. Auf den zurückzuerstattenden Kaufpreis in Höhe von 27.630 € hat sich der Kläger deshalb eine Nutzungsentschädigung wegen der Fahrleistung des Fahrzeugs anrechnen zu lassen. Unstreitig liegt die Laufleistung des Pkw seit Gefahrübergang bis zur maßgeblichen letzten mündlichen Verhandlung bei 17.877 km. Der Kläger hat in seiner Berechnung zu Nutzungsentschädigung allerdings nur eine Fahrleistung von 13.060 km berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund der tatsächlichen Laufleistung ist nach den Grundsätzen der kilometeranteiligen linearen Wertminderung

$$\left({\frac{\text{Bruttokaufpreis}\times\text{gefahrene Kilometer}}{\text{zu erwartende Gesamtlaufleistung}}}\right)$$

ein Nutzungsersatz in Höhe von 1.975,77 € in Abzug zu bringen, wobei das Gericht die zu erwartende Gesamtlaufleistung gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km geschätzt hat (vgl. *Steenbuck,* MDR 2016, 185 [188]).

II. Dem Kläger stehen nach fruchtlosem Ablauf der im Rücktrittsschreiben bis zum 23.02.2016 gesetzten Frist Verzugszinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 24.02.2016 zu (§§ 286, 288 I BGB).

III. Der Klageantrag zu 2 ist begründet. Die Beklagte befindet sich gemäß § 293 BGB seit dem 24.02.2016 im Annahmeverzug, nachdem der Kläger den Rücktritt erklärt und die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs Zug um Zug gegen Rückzahlung des Kaufpreises (abzüglich bis zum Rücktritt gezogener Nutzungen) unter Fristsetzung bis zum 23.02.2016 ordnungsgemäß angeboten hat.

Soweit die Beklagte vorbringt, dass das Angebot des Klägers zur Übergabe und Übereignung unvollständig gewesen sei, weil etwa die Fahrzeugpapiere und Ersatzschlüssel nicht erwähnt seien, greift dies nicht durch. Bei verständiger Auslegung des Rücktrittsschreibens ergibt sich, dass neben dem Pkw auch sämtlich weitere beim Kauf überlassene Gegenstände zur Rückgabe und Rückübereignung angeboten sind.

Mit Schreiben vom 22.02.2016 wies die Beklagte die Rückabwicklung zurück.

IV. Dem Kläger steht der geltend gemachte Anspruch auf Zahlung der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.430,38 € nicht zu. Der Anspruch ergibt sich insbesondere nicht aus §§ 280 I, II, 286 BGB, denn der hierfür vorausgesetzte Verzug wurde erst durch das Anwaltsschreiben vom 16.02.2016 begründet. Eine andere Anspruchsgrundlage ist nicht ersichtlich …

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.