Keine Nachbesserungsfrist von mehr als sechs Monaten im VW-Abgasskandal

1. **Ein vom VW-Abgasskandal betroffener Gebrauchtwagen ist i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB mangelhaft, weil er nicht die bei einem Gebrauchtwagen übliche und deshalb von einem durchschnittlichen Käufer zu erwartende Beschaffenheit aufweist. Das ergibt sich schon daraus, dass das Fahrzeug – wie vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordnet – technisch überarbeitet werden muss und ein Verlust der Betriebserlaubnis droht, wenn die technische Überarbeitung (durch Installation eines Softwareupdates) unterbleibt.**

2. **Bei einem Verbrauchsgüterkauf reicht es mit Blick auf Art. 3 V Spiegelstrich 2 der Verbrauchsgüterkauf-Richtlinie für einen mangelbedingten Rücktritt des Käufers vom Kaufvertrag aus, dass „der Verkäufer nicht innerhalb einer angemessenen Frist Abhilfe geschaffen hat“. Eine Frist zur Mangelbeseitigung muss der Käufer (Vebraucher) dem Verkäufer (Unternehmer) nicht gesetzt haben.**

3. **Eine Frist zur Nachbesserung eines vom VW-Abgasskandal betroffenen – mangelhaften – Gebrauchtwagens von mehr als einem halben Jahr ist nicht mehr angemessen i. S. des § 323 I BGB, sondern unangemessen lang. Insoweit ist zwar zu berücksichtigen, dass der VW-Abgasskandal eine Vielzahl von Fahrzeugen betrifft und deshalb ein koordiniertes Vorgehen erforderlich ist, um sämtliche Nachbesserungen zu bewältigen. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass dieser Umstand nicht in die Risikosphäre eines mit meinem mangelhaften Fahrzeug belieferten Käufers fällt und diesem deshalb nicht zum Nachteil gereichen darf.**

4. **Dass der Käufer ein vom VW-Abgasskandal betroffenes Fahrzeug trotz des ihm anhaftenden Mangels uneingeschränkt nutzen kann, ändert nichts daran, dass eine Nachbesserungsfrist von mehr als sechs Monaten unangemessen lang ist. Denn dem Käufer ist es mit Blick auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die eine Verbesserung der Luftqualität zum Ziel hat, nicht zuzumuten, länger mit einem Fahrzeug zu fahren, dessen Schadstoffausstoß weit über den in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Grenzwerten liegt.**

5. **Die Pflichtverletzung des Verkäufers, die in der Lieferung eines vom VW-Abgasskandal betroffenen – mangelhaften – Gebrauchtwagens liegt, ist schon deshalb nicht i. S. des § 323 V 2 BGB unerheblich, weil ein Mangel, dessen Beseitigung das Kraftfahrt-Bundesamt angeordnet hat**

und in die es involviert ist, nicht geringfügig sein kann.

LG Bielefeld, Urteil vom 30.06.2017 – 7 O 201/16

Sachverhalt: Der Kläger nimmt den beklagten Kfz-Händler auf Rückabwicklung eines Kaufvertrags über einen vom VW-Abgasskandal betroffenen Pkw in Anspruch. Eine gegen die Herstellerin des Fahrzeugs, die *Volkswagen AG*, erhobene Klage hat er unter dem 01.09.2016 zurückgenommen.

Der Kläger kaufte von dem Beklagten mit Vertrag vom 15.11.2013 einen gebrauchten VW Touran Style 1.6 TDI (77 kW) zum Preis von 20.900 €. Das am 23.09.2011 erstzugelassene Fahrzeug wies zu diesem Zeitpunkt eine Laufleistung von 10.200 km auf. Es wurde dem Kläger am 20.12.2013 übergeben. Unter der Überschrift „Sondervereinbarungen“ enthält der Kaufvertrag oberhalb der Unterschrift des Käufers folgenden Passus:

> „Sämtliche Vereinbarungen, z. B Nebenabreden, Zusicherungen, nachträgliche Vertragsänderungen, sind schriftlich niederzulegen. 1 Jahr Gewährleistung nach neuer Schuldrechtsreform“.

Der Motor, mit dem das streitgegenständliche Fahrzeug ausgestattet ist, gehört zur Baureihe EA189 und soll die Euro-5-Emissionsgrenzwerte einhalten. Fahrzeuge mit EA189-Motoren sind von einer Rückrufaktion des Volkswagen-Konzerns betroffen, da in ihnen eine Software zum Einsatz kommt, die erkennt, ob das Fahrzeug einen Emissionstest absolviert oder ob es regulär im Straßenverkehr betrieben wird. In einer Testsituation aktiviert die Software einen bestimmten Betriebsmodus („Modus 1“). In diesem Modus ist die Abgasrückführungsrate so hoch, dass jedenfalls die Euro-5-Emissionsgrenzwerte eingehalten werden. Im Normalbetrieb des Fahrzeugs ist dagegen der „Modus 0“ aktiv, in dem der Stickoxid-Ausstoß nach dem Vortrag des Klägers um das 39-Fache höher ist als während eines Emissionstests auf einem Prüfstand. Das Kraftfahrt-Bundesamt betrachtet die verwendete Software als unzulässige Abschalteinrichtung i. S. der Art. 3 Nr. 10, 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Es erließ deshalb auf der Grundlage von § 25 II EG-FGV mit Bescheid vom 15.10.2015 Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung der betroffenen Fahrzeuge, um deren die Vorschriftsmäßigkeit zu gewährleisten. In der Folge rief der Volkswagen-Konzern Fahrzeuge, in denen sich ein Motor des Typs EA189 befindet, zurück, um die für die Abgaskontrollanlage zuständige Software so abzuändern, dass die betroffenen Fahrzeuge dauerhaft im „Modus 1“ betrieben werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt gab den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp am 21.11.2016 zur technischen Überarbeitung frei.

Der Kläger hält sein Fahrzeug für mangelhaft und setzte dem Beklagten im Rahmen eines Güteverfahrens mit Schreiben vom 17.12.2015 eine Frist zur Nachbesserung bis zum 05.01.2016. Nachdem am 13.04.2016 das Scheitern des Einigungsversuchs festgestellt worden war, erklärte der Kläger mit anwaltlichem Schreiben vom 01.06.2016 gegenüber dem Beklagten den Rücktritt vom Kaufvertrag. Dessen Rückabwicklung lehnte der Beklagte mit Schreiben vom 10.06.2016 ab.

Am 23.12.2016 informierte die *Volkswagen AG* den Kläger darüber, dass für sein Fahrzeug nunmehr ein Softwareupdate bereit stünde, das in einer vom Kläger frei zu wählenden Vertragswerkstatt installiert werden könne.

Der Kläger behauptet, es sei ihm darauf angekommen, ein umweltfreundliches, wertstabiles Fahrzeug mit einem geringen Kraftstoffverbrauch zu erwerben, das die Voraussetzungen für die Erteilung einer grünen Umweltplakette erfülle. Diese Anforderungen seien Gegenstand des Verkaufsgesprächs gewesen. Die für seine – des Klägers – Kaufentscheidung wesentliche Eigenschaft der Umweltverträglichkeit fehle dem streitgegenständlichen Fahrzeug mit Blick auf die darin zum Einsatz kommende Software jedoch gerade.

Bei Abgabe der Rücktrittserklärung sei für ihn – den Kläger – nicht absehbar gewesen, inwieweit sich durch die Installation des Softwareupdates in einer VW-Vertragswerkstatt der Kraftstoffverbrauch, die Abgasemissionen und die Motorleistung des Fahrzeugs verändere. Er – der Kläger – sei davon ausgegangen, dass sich der Stickoxid-Ausstoß nur zulasten der Motorenleistung verringern lasse. Im Übrigen sei bei Abgabe der Rücktrittserklärung ungewiss gewesen, ob der streitgegenständliche Pkw weiterhin als Euro-5-Fahrzeug eingestuft werde oder ob er diese Einstufung wegen der rechtswidrig erlangten Genehmigung verliere. Jedenfalls sei sein – des Klägers – Vertrauensverhältnis zum Volkswagen-Konzern, der eine Nachbesserung durchführe, durch den VW-Abgasskandal nachhaltig gestört.

Seine Entscheidung, wegen des (angenommenen) Mangels vom Kaufvertrag zurückzutreten, begründet der Kläger damit, dass eine Beseitigung des Mangels aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht komme. So steige durch die Installation des Softwareupdates der Kraftstoffverbrauch und verkürze sich gleichzeitig die zu erwartende Lebensdauer des Fahrzeugs, weil es einem erhöhten Verschleiß unterliege. Außerdem verbleibe trotz der Installation des Updates ein merkantiler Minderwert, weil sich vom VW-Abgasskandal betroffe Fahrzeuge trotz Nachbesserung dem Verdacht ausgesetzt sähen, mangelhaft zu sein. Eine Mangelbeseitigung sei ihm – dem Kläger – aber auch nicht zumutbar, da sie ausschließlich nach Vorgaben des VW-Konzerns in einer VW-Vertragswerkstatt erfolgen könne. Zudem habe bei Erklärung des Rücktritts noch gar nicht festgestanden, wann das Softwareupdate installiert werden könne.

Die Klage hatte größtenteils Erfolg.

Aus den Gründen: I. Die Klage zu Antrag Nr. 1 ist weitestgehend begründet. …

Der Kläger hat gegen den Beklagten einen Anspruch auf Rückzahlung von 15.710,80 €, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Pkw …, aus §§ 434 I 2 Nr. 2, 437 Nr. 2 Fall 1, 323, 346 I, 348, 320 BGB ….

Am 15.11.2013 schlossen die Parteien einen wirksamen Kaufvertrag über den streitgegenständlichen VW Touran zu einem Kaufpreis in Höhe von 20.900 €.

Das streitgegenständliche Fahrzeug war bei Gefahrübergang mangelhaft gemäß § 434 I 2 Nr. 2 BGB. Die Kammer ist der Ansicht, dass ein Fahrzeug, in welchem die in Rede stehende Software verbaut ist, nicht die Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

Dabei bestimmt sich die von dem Käufer anhand der Art der Sache i. S. von § 434 I 2 Nr. 2 BGB zu erwartende Beschaffenheit des Kaufgegenstandes nach dem Empfängerhorizont eines Durchschnittskäufers und damit nach der objektiv berechtigten Käufererwartung (vgl. Palandt/*Weidenkaff,* BGB, 75. Aufl., § 434 Rn. 30).

Insoweit gelangt die Kammer zu der auch von den Oberlandesgerichten Hamm und Celle vertretenen Auffassung, dass – entgegen der Ansicht des Beklagten – ein Fahrzeug nicht schon dann der üblichen und zu erwartenden Beschaffenheit entspricht, wenn es fahrbereit und verkehrssicher ist und über die erforderlichen Genehmigungen des Kraftfahrt-Bundesamtes verfügt. Ein Fahrzeug, in dem die korrekte Messung der Abgaswerte durch Installation von Manipulationssoftware verhindert wird und das im Prüfbetrieb einen geringeren Ausstoß von Schadstoffen vorspiegelt, weicht von der bei vergleichbaren Fahrzeugen üblicherweise zu erwartenden Beschaffenheit ab, die ein verständiger und durchschnittlicher Käufer erwarten kann und darf (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 21.06.2016 – I-28 W 14/16; OLG Celle, Beschl. v. 30.06.2016 – 7 W 26/16). Der durchschnittliche Käufer eines Pkw darf davon ausgehen, dass die Emissionswerte, die durch Broschüren und Herstellerangeben näher konkretisiert werden und bei der Kaufentscheidung für den potenziellen Käufer von Bedeutung sind, korrekt ermittelt wurden.

Zudem trägt der Beklagte selber vor, dass für das streitgegenständliche Fahrzeug das Aufspielen eines Softwareupdates erforderlich ist, um den Auflagen des Kraftfahrt-Bundesamtes zu entsprechen und um nicht den Verlust der allgemeinen Betriebserlaubnis zu riskieren. Aus einem Umkehrschluss kann daher die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs bei Gefahrübergang angenommen werden.

Entsprechend konnte hier dahinstehen, ob ein Fahrzeug sich zur gewöhnlichen Verwendung eignet, wenn es im Rahmen einer Rückrufaktion zwingend umgerüstet werden muss, um weiterhin die Zulassung im Straßenverkehr zu erhalten (so etwa LG Frankenthal, Urt. v. 12.05.2016 – 8 O 208/15).

Dem Beklagten wurde eine Frist zur Nachbesserung gesetzt.

Das Recht zur zweiten Andienung ist ein dem Kaufrecht immanenter Grundsatz, von dem nur dann eine Ausnahme zu machen ist, wenn das Gesetz dies aufgrund ausdrücklicher Bestimmung vorsieht. Dessen Zweck ist es, dem Schuldner die letzte Möglichkeit zu geben, die Leistung tatsächlich noch zu erbringen. Die Frist muss daher so lang bemessen sein, dass der Verkäufer in die Lage versetzt wird, die bereits begonnene Erfüllung noch zu vollenden (Palandt/*Grüneberg,* BGB, 75. Aufl., § 323, Rn. 14).

Der Beklagte rügt allerdings zu Recht, dass die mit Schreiben vom 28.12.2015 durch die Gütestelle weitergeleitete Fristsetzung bis zum 05.01.2016 zu kurz gewesen ist. Dies ist jedoch unschädlich, denn die §§ 437 Nr. 2, 323 ff. BGB beruhen auf einer Umsetzung der Verbrauchsgüterkauf-Richtlinie (R-L 1999/44/EG). Nach deren Art. 3 V Spiegelstrich 2 ist es ausreichend, dass „der Verkäufer nicht innerhalb einer angemessenen Frist Abhilfe geschaffen hat“. Die Richtlinie verlangt nur den Ablauf einer Frist, nicht aber die Setzung einer Frist. Entsprechend ist §323 II Nr. 3 BGB richtlinienkonform dahin auszulegen, dass es ausreichend ist, wenn bei einem Nacherfüllungsverlangen durch den Käufer eine angemessene Frist abgelaufen ist.

Im Übrigen führt das Setzen einer zu kurzen Frist nicht zu deren Unwirksamkeit, sondern setzt den Lauf einer objektiv angemessenen Frist in Gang (BGH, Urt. v. 12.08.2009 – VIII ZR 254/08 Rn. 11; Urt. v. 13.07.2016 – VIII ZR 49/15 Rn. 31).

Welche Frist angemessen ist, bemisst sich nach Inhalt und wirtschaftlicher Bedeutung des Vertrages unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen und der Verkehrsauffassung (Palandt/*Grüneberg,* a. a. O., § 308 Rn. 4). Bei der durchzuführenden Interessenabwägung soll nach dem Willen des Gesetzgebers vorrangig das Interesse des Käufers, gerade bei Alltagsgeschäften die kurzfristige Reparatur oder den sofortigen Austausch der mangelhaften Sache beanspruchen zu können, Berücksichtigung finden (vgl. BT-Drs. 10/6040, S. 234). Das Setzen einer Frist soll dem Schuldner dabei eine letzte Gelegenheit bieten, den Vertrag zu erfüllen, und [die Frist] braucht demnach nicht so bemessen zu werden, dass der Schuldner die noch gar nicht begonnene Leistung erst anfangen und fertigstellen kann. Der Schuldner soll durch die Frist in die Lage versetzt werden, die bereits in Angriff genommene Leistung zu vollenden (Palandt/*Grüneberg,* a. a. O., § 323 Rn. 14). Der Käufer muss jedoch dem Verkäufer auch die Zeit zugestehen, welche der Verkäufer für die Art der gewünschten Nacherfüllung bei objektiver Betrachtung benötigt, weshalb letztlich die Frage der Angemessenheit der Frist nur unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls beantwortet werden kann (*Reinking/Eggert,* Der Autokauf, 12. Aufl. [2014], Rn. 902 f.). Die Fristsetzung dient dabei auch dem Zweck, dem Verkäufer vor Augen zu führen, dass er die Nachbesserung nicht zu einem beliebigen Zeitpunkt bewirken darf (vgl. BGH, Urt. v. 13.07.2016 – VIII ZR 49/15 Rn. 27).

Bei der entsprechend durchgeführten Interessenabwägung hat die Kammer die gesamten Besonderheiten der streitgegenständlichen Thematik mit einbezogen. Insbesondere verkennt die Kammer nicht, dass der Beklagte hinsichtlich einer Nachbesserung auf die Vorgaben und den Maßnahmeplan des Herstellers angewiesen gewesen ist. Eine eigenmächtige Nachbesserung ist dem Beklagten untersagt, und der Beklagte wäre auch nicht befugt gewesen, ohne die erforderliche Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt Eingriffe in die abgasregulierende Software vorzunehmen. Die Kammer hat berücksichtigt, dass aufgrund der Vielzahl von betroffenen Fahrzeugen und dem damit einhergehenden zeitlichen Bewältigungsdruck des Volkwagen-Konzerns, welcher mittels eines Maßnahmeplans den zeitlichen Ablauf der Umrüstung koordniert, eine zeitlich nahe Nachbesserung nicht möglich war. So ist neben dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine Vielzahl anderer Fahrzeuge betroffen. Insoweit ist es verständlich, dass eine Nachbesserung nicht primär und zuvorderst an dem Fahrzeug vorgenommen werden kann, bei dem der Mangel offenbar wird, sondern vielmehr ein koordiniertes Vorgehen durch den Hersteller erforderlich war, um so die entsprechend notwendigen Lösungen für die jeweiligen betroffenen Fahrzeuge zu finden. Daran gemessen ist eine bei Alltagsgeschäften anerkannte Höchstfrist von zwei Wochen unangemessen und wird dem Interesse des Beklagten, eine ordnungsgemäße und den Kunden zufriedenstellende Nachbesserung durchzuführen, nicht gerecht. Hingegen war hier auch zu berücksichtigen, dass der Kläger erstmals Ende Dezember 2015 sein Nacherfüllungsverlangen geltend gemacht hat, eine Nachbesserung bis Juni 2016 ausgeblieben ist und sodann erst der Entschluss gefasst worden ist, den Vertrag rückabzuwickeln. Eine Nacherfüllung wurde dem Kläger tatsächlich erst Ende Dezember 2016 und damit ein Jahr nach dem erstmaligen Nachbesserungsbegehren angeboten. Eine Frist zur Nacherfüllung von mehr als sechs Monaten ist jedoch unter allen zu berücksichtigen Umständen nicht mehr angemessen i. S. des § 323 I BGB (vgl. auch LG München I, Urt. v. 14.04.2016 – 23 O 23033/15). Dabei war für die Kammer im Rahmen der Würdigung auf den Zeitpunkt der Rücktrittserklärung abzustellen (BGH, Urt. v. 15.06.2011 – VIII ZR 139/09 Rn. 9).

Eine Nachbesserungsfrist von sechs Monaten, hier von fast einem Jahr, widerspricht europarechtlichen Vorgaben. Die den Rücktritt betreffenden Vorschriften der §§ 323 ff. BGB beruhen auf der Umsetzung der Richtlinie 1999/44/EG (Verbrauchsgüterkauf-Richtlinie). Nach deren Art. 3 III Unterabsatz 3 muss die Nachbesserung insbesondere ohne erhebliche Unannehmlichkeiten erfolgen. Dass die Nacherfüllung hier für den Käufer tatsächlich ohne erhebliche Unannehmlichkeiten erfolgt, kann nicht angenommen werden. Zum Zeitpunkt der Rücktrittserklärung am 01.06.2015 war es höchst ungewiss, ob die durch den Hersteller des streitgegenständlichen Fahrzeugs durchzuführende Nachbesserung in Form eines Softwareupdates Erfolg versprechend sein wird. Zu dieser Zeit war eine Mangelbeseitigung noch überhaupt nicht möglich, denn das hierzu erforderliche Softwareupdate stand noch gar nicht zur Verfügung. Tatsächlich wurde dieses für das streitgegenständliche Fahrzeug erst mit Schreiben vom 23.12.2017 angeboten, rund ein Jahr nach erstmaligem Nacherfüllungsverlangen. Klägerseits war zu befürchten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug einem erheblichen Preisverfall ausgesetzt sein wird, soweit eine Nachbesserung nicht erfolgreich durchgeführt werden würde. Zweifel hieran sind angesichts der anhaltenden Diskussionen nicht unberechtigt, auch wenn, wie der Beklagte darlegt, ein konkreter merkantiler Minderwert aus heutiger Sicht nicht festgestellt werden könnte. Ebenso war nicht abzusehen, welche Auswirkungen das Softwareupdate auf Verbrauch, Verschleiß und Motorleistung haben wird. Die Kammer ist der Überzeugung, dass allein diese Umstände, das Abwarten mit ungewissem Ausgang, erhebliche Unannehmlichkeiten im Sinne der Verbrauchsgüterkauf-Richtlinie darstellen.

Dass sich die Nachbesserung aufgrund der Anzahl der zu überarbeitenden Fahrzeuge verzögert und länger als gewöhnlich andauert, ist nachzuvollziehen. Dieser Umstand fällt allerdings nicht in die Risikosphäre des Klägers, sondern vielmehr in die alleinige Risikosphäre des Beklagten, soweit er bezüglich der Nachbesserung an Vorgaben, Bereitstellung und Durchführung seitens des Herstellers gehalten ist. Dies kann daher nicht zum Nachteil des Klägers gereichen. Eine Nachbesserungsfrist kann in aller Regel „wesentlich kürzer … als die vereinbarte Herstellungsfrist“ sein (BGH, Urt. v. 18.01.1973 – VII ZR 183/70). Der sich ausdehnende Zeitraum, in welchem der Hersteller der betroffenen Fahrzeuge die Nacherfüllung nicht durchführt, wird hier aber vielmehr dazu genutzt, Motorentechnik neu zu entwickeln, um so erst den Vorgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes gerecht zu werden. Das Fahrzeug hätte allerdings so entwickelt werden müssen, dass es die Emmissions-Anforderungen vor dem Verkauf am Markt einhält (vgl. LG Arnsberg, Urt. v. 24.03.2017 – 2 O 375/16)

Eine Nacherfüllungsfrist von mehr als sechs Monaten, bzw. wie hier von fast einem Jahr, ist auch nicht mit dem Sinn und Zweck der kaufrechtlichen Gewährleistungsvorschriften zu vereinbaren. Dieser liegt unter anderem darin, eine zeitnahe Regulierung von Gewährleistungsansprüchen des Käufers gegen den Verkäufer und damit eine zeitnahe Herbeiführung von Rechtsfrieden zu ermöglichen. Dies wird vor allem aufgrund der im Vergleich zu den allgemeinen Verjährungsvorschriften der §§ 195 ff. BGB deutlich, soweit § 438 BGB hier eine kürzere Verjährung der Ansprüche vorsieht. Dass unter Berücksichtigung dieser gesetzgeberischen Wertung eine Frist zur Nachbesserung von sechs Monaten, im hier gelagerten Fall sogar von fast einem Jahr, noch angemessen sein kann ist nach Überzeugung der Kammer ausgeschlossen. Dieses Ergebnis wird auch durch die Wertungen von § 308 BGB gestützt, wonach eine Nachbesserungsfrist von sechs Wochen, jedenfalls aber eine solche von mehr als zwei Monaten, als unzulässig angesehen wird (vgl. Palandt/*Grüneberg,* a. a. O., § 308 Rn. 13).

Eine länger als sechs Monate abzuwartende Frist ist nach Überzeugung der Kammer auch dann noch unangemessen lang, wenn der Betroffene weiterhin auf sein Fahrzeug zugreifen kann. Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat ausweislich der Erwägungsgründe 5 und 6 zum Ziel, eine bessere Luftqualität zu ermöglichen und der anhaltenden Luftverschmutzung Einhalt zu gebieten. Schäden an der Gesundheit und der Umwelt sollen verringert werden. Warum es vor diesem Hintergrund zumutbar sein soll, über die Dauer von fast einem Jahr mit einem Fahrzeug zu fahren, dessen Schadstoffausstoß über dem 39-Fachen des nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 noch zulässigen Wertes liegt, ist nicht nachvollziehbar.

Die Kammer hat starke Zweifel daran, dass eine Nacherfüllung … angesichts eines zu befürchtenden merkantilem Minderwerts … überhaupt möglich wäre, sodass das Fristsetzungserfordernis gemäß § 326 V BGB obsolt gewesen sein könnte. Hierauf kommt es aber nicht mehr entscheidend an.

Es liegt auch keine den Rücktritt ausschließende unerhebliche Pflichtverletzung i. S. des § 323 V 2 BGB vor.

Bei der Beurteilung der Unerheblichkeit ist, anders als vom Beklagten vorgetragen, nicht nur auf die Relation der Kosten der Nachbesserung im Verhältnis zum Kaufpreis abzustellen (so BGH, Urt. v. 28.05.2014 – VIII ZR 94/13 Rn. 16 f.). Vielmehr ist eine umfassende Abwägung der beiderseitigen Interessen erforderlich. Zu berücksichtigen sind vor allem der für die Mangelbeseitigung erforderliche Aufwand, aber auch die Schwere des Verschuldens des Schuldners, wobei bei Arglist eine unerhebliche Pflichtverletzung in aller Regel zu verneinen ist. Der nicht ausräumbare Verdacht eines nicht ganz unerheblichen, nur geringfügigen Mangels genügt bereits, um die Unerheblichkeit des Mangels zu verneinen. Dabei ist maßgeblich auf den Zeitpunkt der Rücktrittserklärung abzustellen (Palandt/*Grüneberg,* a. a. O., § 323 Rn. 32 m. w. Nachw.).

Im Rahmen der Interessenabwägung hat die Kammer die Relation von Kaufpreis und Kosten der Nachbesserung sowie den Zeitaufwand der Nachbesserung berücksichtigt. Nach dem Beklagtenvortrag dauert das vorzunehmende Update etwa 30 Minuten, die Arbeitskosten würden sich auf circa 100 € belaufen.

Fest steht, dass der Beklagte selbst nicht arglistig gehandelt hat. Er hat – ebenso wie der Kläger – als unabhängiger Gebrauchtwagenhändler von den Manipulationsvorgängen erst durch die mediale Berichterstattung erfahren. Dennoch kann bei der hier vorzunehmenden Abwägung nicht völlig außer Acht gelassen werden, dass die Nachbesserung an dem Fahrzeug nicht durch den Beklagten, sondern allein durch den Hersteller des Fahrzeugs durchgeführt werden kann, welcher zuvor bereits Behörden und Kunden systematisch getäuscht hat.

Es war im Zeitpunkt der Rücktrittserklärung für den Kläger ungewiss, ob eine Nachbesserung überhaupt möglich ist. Zudem bestand für ihn die Ungewissheit, ob durch das Aufspielen einer aktualisierten Software durch den Hersteller nicht weitere technische und tatsächliche negative Folgen zu befürchten waren. Zwar legt der Beklagte substanziiert dar, dass zum heutigen Zeitpunkt nicht – notwendigerweise – davon ausgegangen werden muss, dass Fahrzeuge mit dem verbauten Motor EA189 nach Durchführung der zur Nachbesserung erforderlichen technischen Maßnahmen einem merkantilen Minderwert ausgesetzt sind. Auf eine Ex-nunc-Betrachtung kommt es hier jedoch nicht an. Zum damaligen Zeitpunkt war es für den Kläger höchst ungewiss, … welche Folgen das von Volkswagen bereitzustellende Softwareupdate für das streitgegenständliche Fahrzeug nach sich ziehen wird. Fahrzeuge, in denen die streitgegenständliche Software verbaut ist, waren zum Zeitpunkt der Ausübung des Rücktritts durch den Kläger nicht zuletzt aufgrund der Geschehnisse auf dem US--Fahrzeugmarkt bereits einer erheblichen medialen Aufmerksamkeit ausgesetzt, die ihrerseits in eine intensiv und kontrovers geführten Diskussion in allen Gesellschaftsbereichen mündete. Aufgrund dieser umfangreichen Debatte stand für Eigentümer von mit dem streitgegenständlichen Motor versehenen Fahrzeugen nicht außer Frage, dass sich noch weitere, bislang unerkannt gebliebene Mängel an den Fahrzeugen offenbaren. Daneben war zu befürchten, dass sich diese Umstände im weiteren Verlauf auch auf einen zu erwartenden Verkaufserlös beim Wiederverkauf auswirken könnten. Denn gerade der Wert eines Kraftfahrzeugs kann von subjektiven Vorstellungen beeinflusst sein (vgl. LG Arnsberg, Urt. v. 24.03.2017 – 2 O 375/16). Hiervon ist auch dann auszugehen, wenn zum jetzigen Zeitpunkt im Rahmen einer Ex-nunc-Betrachtung feststehen sollte, dass eine Nachbesserung möglicherweise keine Folgeprobleme nach sich ziehen wird.

Zum Zeitpunkt der Rücktrittserklärung war es für den Kläger noch ungewiss, ob eine – nach den Anforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes – erforderliche Nachbesserung überhaupt dazu führen würde, das das Fahrzeug weiterhin im Betrieb bleiben durfte.

Der Unerheblichkeit der Pflichtverletzung steht auch der Umstand entgegen, dass die Beseitigung des Mangels durch das Kraftfahrt-Bundesamt angeordnet worden ist und allein nach dessen Prüfung und Genehmigung erfolgen durfte. Ein Mangel, der einer entsprechenden Prüfung und Genehmigung bedarf, kann aber nicht unerheblich sein.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände steht für die Kammer fest, dass der Mangel an dem Fahrzeug deutlich schwerer wiegt als die dazu vergleichbar geringen Kosten der Nacherfüllung.

Der Rücktritt ist auch nicht nach §§ 438 V, 218 BGB ausgeschlossen. Verjährung ist nicht eingetreten.

Die im Kaufvertrag vom 15.11.2013 vereinbarte Verkürzung der Gewährleistungszeit auf „1 Jahr nach neuer Schuldrechtsreform“ ist unwirksam.

Die vom Beklagten gestellte Vertragsbedingung, die von dem Beklagten einseitig gestellt und Vertragsbestandteil wurde, ist für eine Vielzahl von Verträgen vorformuliert (§ 305 I, II BGB).

Es ist zwar offensichtlich intendiert, eine Verkürzung der Verjährungsfrist zu vereinbaren, wie es § 475 II BGB grundsätzlich zulassen würde. Die Klausel lässt aber offen und es ist insofern unklar, welche Ansprüche von der abgekürzten Verjährungsfrist erfasst sein sollen. Nach § 475 III BGB kann zwar eine kürzere Frist als die gesetzliche für Ansprüche auf Schadensersatz vereinbart werden. Dies gilt jedoch nur vorbehaltlich der §§ 307 bis 309 BGB. Eine umfassende Freizeichnung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen, nach der die Haftung des Klauselverwenders – wie im vorliegenden Gebrauchtwagenkaufvertrag – auch für Körper- und Gesundheitsschäden (§ 309 Nr. 7 lit. a BGB) sowie für sonstige Schäden auch bei grobem Verschulden (§ 309 Nr. 7 lit. b BGB) ausgeschlossen ist, ist wegen unangemessener Benachteiligung des Vertragspartners des Verwenders unwirksam (BGH, Urt. v. 04.02.2015 – VIII ZR 26/14 Rn. 16). An ihre Stelle treten die gesetzlichen Vorschriften (§ 306 II BGB). Dies gilt auch für die Verjährung (MünchKomm-BGB/*Lorenz,* 7. Aufl. [2016], § 475 Rn. 22). …

Damit ist die Frage der Verjährung, bzw. ob der Rücktritt ausgeschlossen war, hier gemäß §§ 306 II, 438 I Nr. 3, III BGB zu bestimmen.

Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde dem Kläger am 20.12.2013 übergeben. Der Rücktritt als Gestaltungsrecht wäre hier erst am 20.12.2015 ausgeschlossen gewesen, soweit über § 218 I BGB zu diesem Zeitpunkt auch ein Anspruch auf Nacherfüllung verjährt wäre (§§ 438 IV, 218 I BGB). Aufgrund des hinreichend bestimmten Güteantrags vom 17.12.2015, der auf Beseitigung des Mangels gerichtet war, wurde die Verjährung gemäß § 204 I Nr. 4 BGB gehemmt, und zwar bis sechs Monate nach Mitteilung der Gütestelle, dass das Streitbeilegungsverfahren beendet ist. Verjährungseintritt war daher frühestens Mitte Oktober 2016. Damit war der Rücktritt zum Zeitpunkt seiner Erklärung am 01.06.2016 nicht unwirksam. Die Klageerhebung am 05.07.2016 erfolgte in nicht verjährter Zeit.

Durch den wirksamen Rücktritt entsteht ein Rückabwicklungsverhältnis nach Maßgabe von § 346 I BGB. Die jeweils empfangenen Leistungen sind zurückzugewähren. Der Beklagte hat den Kaufpreis zu erstatten und erhält neben dem Wagen auch die durch Nutzung des Fahrzeugs eingetretene Wertminderung des Fahrzeugs ersetzt (§ 346 II 1 Nr. 1 BGB).

Der Kläger hat sich daher auf den Kaufpreis von 20.900 € eine Nutzungsentschädigung anrechnen zu lassen. Das Fahrzeug ist mit einem langlebigem 1,6-Liter-TDI-Motor ausgestattet, sodass die Gesamtleistung des Fahrzeugs durch die Kammer nach freiem Ermessen auf 250.000 km geschätzt wird. Im Zeitpunkt des Erwerbs hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von 10.200, sodass der Kläger noch circa 239.800 km mit dem Fahrzeug hätte fahren können. Tatsächlich wurden 62.000 km zurückgelegt. Die Gebrauchsvorteile berechnen sich entsprechend:

$${\frac{\text{20.900 €}\times\text{62.000 km}}{\text{239.800 km}}} = \text{5.403,66 €}.$$

Der Kläger hat einen Anspruch auf Zahlung in Höhe von 15.710,80 €, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Dem Kläger stehen Verzugszinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10.06.2016 zu (§§ 286, 288 I BGB).

II. Der Klageantrag zu 2 ist erfolgreich, denn er ist zulässig und begründet.

Dem Kläger steht das gemäß § 256 I ZPO für Feststellungsklagen erforderliche Feststellungsinteresse … zu. Dem steht nicht entgegen, dass gemäß § 256 I ZPO Gegenstand einer Feststellungsklage grundsätzlich nur die Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses sein kann, wobei unter einem Rechtsverhältnis eine bestimmte, rechtlich geregelte Beziehung einer Person zu anderen Personen oder einer Person zu einer Sache zu verstehen ist (BGH, Urt. v. 15.10.1956 – II-I ZR 226/55, BGHZ 22, 43 [47]). Hiervon besteht in Fällen des Annahmeverzuges in der Rechtsprechung anerkanntermaßen eine Ausnahme (BGH, Urt. v. 28.10.1987 – VIII ZR 206/86, WM 1987, 1496 [1498]). Das Feststellungsinteresse ist hier mit dem schutzwürdigen Interesse des Klägers zu rechtfertigen, den für die Vollstreckung nach §§ 756, 765 ZPO erforderlichen Nachweis des Annahmeverzugs erbringen zu können (BGH, Urt. v. 31.05.2000 – XII ZR 41/98, NJW 2000, 2663 [2664]).

Der Beklagte befindet sich gemäß §§ 293 ff. BGB in Verzug mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Soweit der Beklagte vorbringt, dass der Kläger zu keinem Zeitpunkt ein den Annahmeverzug begründendes Angebot … abgegeben hat, greift dies nicht durch. Der Kläger hat dem Beklagten zumindest konkludent in dem Schreiben vom 01.06.2015 ein hinreichendes Angebot i. S. der §§ 294, 295 BGB gestellt, welches der Beklagte wiederum mit Schreiben vom 10.06.2016 abgelehnt hat.

III. Der Klageantrag zu 3 ist unbegründet. Dem Kläger steht kein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten zu. Die Anwaltskosten sind mit Beauftragung des Prozessbevollmächtigten der Klägerpartei und damit vor Eintritt des Verzugs des Beklagten mit der Nacherfüllung entstanden. Ein Anspruch auf Ersatz der angefallenen Rechtsanwaltskosten als Schaden kommt aus allen erdenklichen Anspruchsgrundlagen nicht in Betracht, da die Beklagte an dem Vorliegen des Mangels kein Verschulden trifft und ein Verschulden des Herstellers auch nicht über § 278 BGB zugerechnet werden kann. …

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.