

Landgericht Saarbrücken

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§§ 323, 826 BGB

- 1. Ein Fahrzeug, welches die Emissionswerte verfälscht, entspricht nicht den objektiv, berechtigten Erwartungen eines Durchschnittskäufers und ist deswegen mangelhaft.**
- 2. Bei einer Nachbesserung mittels Software-Update, könnte der Käufer berechtigte Zweifel daran haben, dass dieses negative Auswirkungen für die Eigenschaften seines Fahrzeuges haben wird, weshalb er dem Verkäufer keine Möglichkeit zur Nachbesserung einräumen muss.**
- 3. Der Autohersteller ist dazu verpflichtet, die Fahrzeuge aufgrund von sittenwidriger Schädigung zurückzugeben, wenn der Käufer nicht über eine verkehrswesentliche Eigenschaft des Fahrzeuges informiert (zB verfälschte Emissionswerte) worden ist.**

LG Saarbrücken, Urteil vom 21.08.2017; Az.: 12 O104/16

Tenor:

1. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger 31.080,49 € zu zahlen, nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweils geltenden Basiszinssatz und zwar die Beklagte zu 1 seit dem 09.02.2016, die Beklagte zu 2 seit dem 18.05.2016, Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Pkw VW Tiguan.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte zu 1 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1 genannten Pkws in Annahmeverzug befindet.
3. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.
4. Die Kosten des Rechtsstreites tragen der Kläger zu 10 %, die Beklagten als Gesamtschuldner zu 90 %.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar; für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Dem Kläger wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, wenn nicht zuvor die Beklagten Sicherheit in gleicher Höhe leisten.

Tatbestand:

(Anlage K 1; Bl. 137 ff. der Akte) weist diesen Betrag als Rechnungsbetrag aus. Der Kläger meint, dass das Fahrzeug an einem Mangel leide, weil es – was unstrittig ist – mit einem Motor vom Typ EA 189, Schadstoffnorm EU 5 ausgestattet ist, bei dem die Software der Motorsteuerung „die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandslauf optimiert“ (so die Beklagte zu 2 in ihren über das Internet verbreiteten Mitteilungen; so auch die Beklagte zu 1 in Ihrem Schreiben vom 02.02.2016; Anlage K 3 Bl. 143 ff. d.A.).

Die Motorsteuerung ist bei dem streitgegenständlichen Motortyp so ausgestaltet, dass die Software erkennt, ob das Fahrzeug im Prüfstandsmodus betrieben wird oder nicht. Wenn die Software einen solchen Prüfstandsmodus erkennt, wird ein

sogenannter Modus 1 aktiviert, bei dem eine höhere Abgasrückführungsrate erreicht wird. Beim Normalbetrieb im Straßenverkehr wird der sogenannte Modus 0 mit einer geringeren Abgasrückführungsrate wirksam.

Der Kläger hat durch Schreiben seiner Prozessbevollmächtigten vom 25.01.2016 (Anlage K 2; Bl. 140 ff. der Akte) die Anfechtung des Kaufvertrags wegen arglistiger Täuschung erklärt und ist hilfsweise vom Kaufvertrag „wegen Unzumutbarkeit einer Nacherfüllung“ zurückgetreten, wobei bezüglich beider Erklärungen eine Frist zur Rückabwicklung des Kaufvertrags bis zum 08.02.2016 gesetzt worden ist.

Die Beklagte zu 1 hat mit dem vorgenannten Schreiben vom 02.02.2016 auf die von der Beklagten zu 2 entwickelten Abhilfemaßnahmen verwiesen. Sie werde den Kläger so bald wie möglich näher über den Zeitplan und die für sein Fahrzeug konkret vorgesehenen Maßnahmen informieren. Ebenso wurde ein Verzicht auf die Einrede der Verjährung erklärt, im Hinblick auf etwaige Ansprüche, die im Zusammenhang mit der in den Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 189 eingebauten Software stehen. Der Kläger meint, dass es sich im Hinblick auf die „manipulierte Software“ um einen nicht behebbaren Mangel handele.

Die Beklagte zu 2 habe bewusste Manipulationen in der Absicht zur Täuschung der Verbraucher vorgenommen, die sich auch die Beklagte zu 1 zurechnen lassen müsse. Im Hinblick auf der bewussten Manipulation sei die Nacherfüllung in Form der Nachbesserung unzumutbar.

Dies gelte auch deshalb, weil zu befürchten sei, dass das Fahrzeug auch nach durchgeführter Nachbesserung in Form eines von den Beklagten angekündigten Software-Updates andere nachteilige Veränderungen erfahre, zum Beispiel höherer Kraftstoffverbrauch, höhere Geräuschemissionen, Minderleistung, höherer Partikelaustritt, Verkürzung der Lebenszeit des Dieselpartikelfilters, verbleibender Minderwert etc.

Die ursprünglichen Klageanträge aus der Klageschrift vom 28.09.2016 wurden durch Schriftsatz vom 22.02.2017 (Bl. 1472 ff. d.A.) teilweise geändert.

Der Kläger beantragt nunmehr,

1. die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Klagepartei 34.600 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 09.02.2016 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Pkw VW Tiguan, ...
2. Die Beklagte zu 2 zu verurteilen, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4 % aus 34.600 € seit dem 13.08.2015 bis zum 01.02.2016 zu bezahlen.
3. Festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1 genannten Pkw in Annahmeverzug befinden.
4. Die Beklagtenparteien jeweils getrennt, nicht gesamtschuldnerisch zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von jeweils 1419,07 € freizustellen.

Die Beklagten beantragen,
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 1 behauptet, dass sie vor September 2015 keine Kenntnis von der hier streitgegenständlichen Motorkonfiguration gehabt habe, sondern hierüber erst durch die mediale Berichterstattung informiert worden sei. Sie verweist darauf, dass sie keine Vertragshändlerin der Beklagten zu 2 sei und es kein irgendwie geartetes Weisungsrecht der Beklagten zu 2 ihr gegenüber gebe.

Die Beklagten verweisen darauf, dass es auch unter Berücksichtigung der als solchen unstrittigen Eigenschaften der Motorsteuerungssoftware keine Einschränkung der Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeugs gibt und das Fahrzeug auch in jeder Hinsicht für den Gebrauch zugelassen sei. Die für das Fahrzeug erteilte EG-

Typengenehmigung sei unverändert wirksam und auch vom Kraftfahrtbundesamt nicht aufgehoben worden.

Die Beklagten meinen, dass aus der Vorgabe des Kraftfahrtbundesamtes zur Überarbeitung der betroffenen Motoren nicht geschlossen werden könne, dass diese ohne die Überarbeitung, also ohne das Software Update mangelhaft seien. Die Kosten für die technische Überarbeitung des Fahrzeugs liege unter einem Prozent des Kaufpreises des Fahrzeugs des Klägers.

Nach Durchführung dieses Software-Updates werde der Motor künftig nur noch im früheren Prüfstandsmodus (Modus 1) betrieben. In das Update würden die Erkenntnisse aus der Weiterentwicklung des Diesel-Brennverfahrens der letzten 10 Jahre aufgegriffen und berücksichtigt. Nach den Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes stehe fest, dass sich nach der Durchführung keine negativen Änderungen hinsichtlich sonstiger Eigenschaften des Fahrzeugs ergäben (Einzelheiten zu den Mitteilungen des Kraftfahrtbundesamtes im Schriftsatz der Beklagten zu 1 vom 10.08.2016 Bl. 411 ff.). Bei den diesbezüglich vom Kläger geäußerten Auffassungen handele es sich um reine Spekulationen. Auch die Behauptung es verbleibe ein merkantiler Minderwert von mindestens 10 % sei eine Behauptung ins Blaue.

Eine arglistige Täuschung liege nicht vor. Der Kläger trage nichts dafür vor, weshalb seine Kaufentscheidung auf einer arglistigen Täuschung beruhe. Die Beklagte zu 1 meint, dass selbst wenn man eine solche annehmen wolle, diese ihr – der Beklagten zu 1 – nicht zuzurechnen sei.

Die Beklagte zu 1 trägt vor, dass sich eine Mangelhaftigkeit des streitbefangenen Fahrzeugs auch nicht daraus ergäbe, dass es im tatsächlichen (Straßen-) Betrieb die zulässigen Stickoxidwerte nicht einhält, weil es hierauf nicht ankomme, weil es eine gesetzliche Vorgabe die die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im normalen Straßenbetrieb regelt, nicht gebe (Klageerwiderung vom 10.08.2016; Bl. 429 der Akte).

Die Beklagten meinen weiter, dass selbst dann, wenn man von einem Mangel ausginge der Rücktritt wegen Unerheblichkeit der Pflichtverletzung ausgeschlossen sei. Der Rücktritt greife auch nicht durch, weil eine Aufforderung zur Nacherfüllung mit Fristsetzung – unstreitig – nicht erfolgt ist.

Die Beklagten verweisen außerdem darauf, dass der Kläger einen Ersatz für die Nutzung des Fahrzeugs schulde, falls der Kaufvertrag rückabgewickelt würde. Wegen des Sach- und Streitstandes im Übrigen und der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die wechselseitig ausgetauschten Schriftsätze nebst Anlagen, die soweit sich aus den Protokollen der mündlichen Verhandlungen nichts Gegenteiliges ergibt, vollständig zum Gegenstand des Parteivortrages in den mündlichen Verhandlungen gemacht wurden sowie auf den übrigen Akteninhalt.

Entscheidungsgründe:

I.

Die zulässige Klage ist nach Maßgabe der nachfolgenden Ausführungen weitgehend begründet.

A. Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte zu 1

1. Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte zu 1 auf Rückabwicklung des Kaufvertrags auf der Grundlage einer Anfechtung wegen arglistiger Täuschung nach § 123 Abs. 1, 142 Abs. 1 BGB und einer hieraus folgenden Rückabwicklung nach § 812 Abs. 1 Satz 1 1. Alt. BGB bestehen nicht.

Die Beklagte zu 1 hat plausibel vorgetragen, dass sie erstmals im September 2015 über Presseberichte von den Problemen mit der Software erfahren hat. Substantiierter Sachvortrag der insofern darlegungs- und beweisbelasteten Klägerseite zu einer Kenntnis der Beklagten zu 1 bereits zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses liegt nicht vor.

Die Beklagte zu 1 ist als Dritter im Sinne von § 123 Abs. 2 BGB anzusehen. Der bloße Umstand, dass die Beklagte zu 2 der Beklagten zu 1 Prospekte et cetera als Verkaufshilfen bereitstellt, stellt schon kein maßgebliches Mitwirken am Zu-Stande-Kommen des Geschäfts vor, da diese Beteiligung lediglich mittelbarer Natur ist. Hinzu kommt, dass der Mangel (wie unten ausführlich dargelegt wird) nicht in der Abweichung von Eigenschaften des Verkaufsgegenstandes von den Angaben in Prospekten liegt, sondern in der „besonderen Ausgestaltung“ der Motorsteuerungssoftware. Dass diese Umstände, die von der Beklagten zu 2 bewusst nicht kommuniziert worden sind, der Beklagten zu 1 als Verkäufer zuzurechnen sein könnten, ist fernliegend.

Letztendlich kann dies jedoch dahingestellt bleiben, weil sich die gleichen Ansprüche des Klägers aus dem hilfsweise erklärten Rücktritt ergeben. Auch im Falle einer Rückabwicklung des Kaufvertrages nach einer wirksamen Anfechtung sind Gegenansprüche wegen Nutzungsentschädigung geschuldet, jedenfalls dann wenn – wie hier der Fall – der Anfechtungsgegner dieses geltend macht (Reinking/Eggert Der Autokauf 13. Aufl. Rn. 4564 ff. mit weiteren Nachweisen).

2. Dem Kläger stehen gegen die Beklagte zu 1 Ansprüche auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen PKWs nach Maßgabe der nachfolgenden Ausführungen auf der Grundlage der Vorschriften der §§ 346 Abs. 1, 348, 434, 437 Nr. 2, 440 Satz 1, 323 BGB zu.

a) Das streitgegenständliche Fahrzeug weist einen Mangel im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 1 Nummer 2 BGB auf, da das Fahrzeug keine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

Es ist unstrittig, dass der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei der Übergabe mit einer Software ausgestattet war, die in der Terminologie der Beklagten „die Stickoxidwerte im Prüfstandslauf optimiert“. Dies geschieht dergestalt, dass die Software erkennt, ob sich das Fahrzeug im Prüfmodus auf dem Rollenprüfstand befindet oder nicht. Nur auf dem Rollenprüfstand schaltet die Motorsteuerung in den NOx-optimierten Modus (sogenannter Modus 1) mit höherer Abgasrückführung, während der Motor im normalen Fahrbetrieb durchgängig im sogenannten partikeloptimierten Modus (Modus 0) betrieben wird, was zu einem höheren Stickoxidausstoß führt.

Es handelt sich bei dieser Konfiguration der Motorsteuerung schon nach dem von Beklagtenseite selbst vorgelegten Bescheiden des Kraftfahrzeugbundesamtes – KBA – (hier insbesondere Bescheid vom 27.01.2016; Anlage B 3 der Beklagten zu 2; Bl. 1446) um eine unzulässige Abschalteneinrichtung, zu deren Entfernung die Beklagte laut Bescheid des KB Jahr verpflichtet ist. Das gleiche ergibt sich im Übrigen aus Veröffentlichungen des Kraftfahrzeugbundesamtes auf seiner Homepage (http://www.kba.de/DE/Home/infotext_startseite_VW_komplett.html?nn=456892); dort wird ausgeführt:

Kraftfahrt-Bundesamt ordnet den Rückruf von 2,4 Millionen Volkswagen an
16. Oktober 2015. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat dem Hersteller VW gegenüber mit Schreiben vom 15. Oktober 2015 den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Markenfahrzeugen angeordnet.

Das Kraftfahrt-Bundesamt vertritt die Auffassung, dass es sich bei der in diesen Fahrzeugen verwendeten Software um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handelt. VW wird in dem Bescheid vom Kraftfahrt-Bundesamt auferlegt, die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur

Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Dies ist durch entsprechende Nachweise zu belegen.

Damit steht fest, dass die „Vorschriftsmäßigkeit“ des Fahrzeugs im Zustand bei der Übergabe nicht gegeben war und erst durch die Außerbetriebsetzung der Abschaltvorrichtung und die Durchführung der vom KBA vorgegebenen technischen Eingriffe (gleich ob durch die bloße Veränderung der Software und oder durch den zusätzlichen Einbau eines Strömungstransformators vor dem Luftmassenmesser) hergestellt werden muss.

Dies ist evident kein Zustand, der bei Sachen der gleichen Art üblich ist und den der Käufer nach der Sache der Art erwarten kann.

Zum einen ist die Installation und Verwendung einer sogenannten Abschaltsoftware bei Fahrzeugen anderer Hersteller ((jedenfalls beim derzeitigen Kenntnisstand) nicht bekanntermaßen üblich; selbst wenn sie es jedoch (in bis jetzt unerkannter Weise) sein sollte, ist es nicht der Zustand, den „der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann“.

Ein Durchschnittskäufer erwartet, dass die gesetzlich vorgegebenen Abgaswerte nicht nur deshalb eingehalten und entsprechend attestiert werden, weil eine Software installiert ist, die dafür sorgt, dass der Prüfstandslauf erkannt und über entsprechende Programmierung der Motorsteuerung nur für diesen Fall der Stickoxidausstoß reduziert wird.

Die Mangelhaftigkeit resultiert hierbei nicht etwa daraus, dass die unter Laborbedingungen gemessenen Werte im alltäglichen Straßenverkehr nicht eingehalten werden. Ein solches Einhalten der Laborwerte im normalen Straßenbetrieb kann ein verständiger Käufer auch nicht erwarten. Das Abstellen auf Laborwerte ist als solches auch sachgerecht, weil nur so objektiv vergleichbare Bedingungen für eine Messung geschaffen werden können. Die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs basiert vielmehr darauf, dass der Motor die Vorgaben selbst im Prüfstandslauf nur aufgrund der „speziellen Ausgestaltung der Software“ einhält (so unter anderem und in dieser Hinsicht zutreffend LG Regensburg im dortigen Verfahren 7 O 967/16 m.w.Nw.; recherchierbar über juris), indem die Software nur im Prüfstandslauf die Optimierung der Abgaswerte überhaupt aktiviert, während er sie im normalen Straßenbetrieb völlig abgeschaltet bleibt.

Dementsprechend ist das Fahrzeug mangelhaft, so dass dem Kläger die Geltendmachung der Rechte nach § 437 BGB eröffnet ist.

b) Der Rücktritt ist auch nicht- wie die Beklagten meinen -ausgeschlossen weil eine Fristsetzung zur Mangelbeseitigung (§ 323 Abs. 1 BGB) nicht erfolgt ist.

Die Fristsetzung gegenüber der Beklagten zu 1 ist entbehrlich, weil Umstände vorliegen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interesse den sofortigen Rücktritt gerechtfertigt hätte (§ 323 Abs. 2 Nr. 3 BGB).

(1) Es ist zu berücksichtigen, dass zum maßgeblichen Zeitpunkt der Erklärung des Rücktritts also im Januar 2016 völlig unklar war, ob und wann eine Nachbesserung überhaupt möglich sein würde. Für die Käufer der betroffenen Fahrzeuge war zum damaligen Zeitpunkt noch überhaupt keine Klarheit darüber geschaffen, ob es eine vertretbare technische Lösung des Problems geben würde und ob diese vom Kraftfahrzeugbundesamt „abgesegnet“ werden würde.

Die Käufer mussten zu diesem Zeitpunkt damit rechnen, dass selbst dann, wenn eine technische Lösung im Hinblick auf die Abschaltvorrichtung gefunden würde, dies Auswirkungen auf den Verbrauch, die Leistung und andere Eigenschaften des Fahrzeugs haben würde. Hinzu kommt die zum damaligen Zeitpunkt jedenfalls nicht unbegründete Befürchtung, dass die Fahrzeuge mit diesen Motoren emissionsabhängigen Betriebsbeschränkungen unterworfen werden könnten. Hierbei kann dahingestellt bleiben, ob nach Durchführung des Software-Updates sich solche negativen Auswirkungen auf die übrigen Eigenschaften des Fahrzeugs tatsächlich einstellen oder nicht.

Aus den Bescheiden des KBA selbst ergibt sich, dass derartige Bedenken keinesfalls aus der Luft gegriffen waren, andernfalls wäre eine ausdrückliche Bescheinigung des KBA, dass solche negativen Veränderungen durch die Nachbesserung nicht eintreten, überhaupt nicht erforderlich gewesen.

Es liegt außerdem auf der Hand, dass dann, wenn – was geradezu Aufgabe der Motorsteuerung ist – durch Veränderung der Software in die Motorsteuerung eingegriffen wird, sich hierbei nicht nur ein Parameter (die NOx-Reduzierung), sondern auch andere Parameter verändern werden. Dies ist technisch-physikalisch evident.

Im Übrigen ergibt sich selbst aus dem in Bezug genommenen Bescheid des KBA bezüglich

„C) Schadstoffemissionen und Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen Ergebnis: die Grenzwerte und die anderen Anforderungen wurden eingehalten“

gerade nicht, dass es insofern keine Verschlechterungen gegenüber dem Ausgangszustand vor dem Update gibt.

Es ist zum Beispiel durchaus denkbar, dass die Eigenschaften vor dem Update noch besser waren und sich nach dem Update zwar verschlechtert haben aber immer noch innerhalb der Grenzwerte und innerhalb der „anderen Anforderungen“ (welche immer das sein mögen) liegen. Einen solchen (möglichen) nachteiligen Eingriff in die nunmehr im Eigentum des Käufers stehende Sache muss dieser nicht ohne weiteres hinnehmen. Selbst wenn man hiervon – in beschränktem Umfang im Rahmen des dem Verkäufer im Rahmen seines Nachbesserungsrecht– ausgehen wollte, ist dies immer noch ein Umstand, der im Rahmen der Abwägung der beiderseitigen Interessen zu Gunsten des Käufers zu berücksichtigen ist.

Ein Hinweis darauf, dass Befürchtungen von Käufern im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit der Stickoxidreduzierung durch Abgasrückführung und/oder bei Eingriffen in die Software durch ansonsten sich nachteilig verändernde Eigenschaften des Fahrzeugs nicht völlig aus der Luft gegriffen sind, ergibt sich im Übrigen auch daraus, dass der Hersteller den gewählten Weg der Stickoxidreduzierung beim hier streitgegenständlichen Motortyp in der Folge aufgegeben hat und auf die sogenannte AdBlue Technologie umgestiegen ist.

Es verbleibt also auch bei einem verständigen Käufer ein nicht von vornherein unbegründeter Mangelverdacht. Ein solcher Mangelverdacht begründet im Grundsatz zwar keinen Mangel (Reinking/Eggert a.a.O. Rn. 3287), anders jedoch, wenn ein solcher begründeter Mangelverdacht – wie hier – nicht ausgeräumt werden kann (OLG Hamm Beschluss vom 15.12.2014 recherchierbar über juris).

(2) Selbst wenn man aber davon ausgeht, dass der vorgenannte Bescheid des KBA diese Befürchtungen zerstreut hätte (was im Übrigen – wie oben bereits dargelegt – nicht zwingend ist), wäre dies frühestens im Juli 2016 (Datum des Bescheids) der Fall gewesen. Maßgebend sind insofern aber die Verhältnisse zum Zeitpunkt der Erklärung des Rücktritts. Hier ist maßgeblich auf die Sicht des Verbrauchers abzustellen (vergleiche Reinking/Eggert a.a.O. Rn. 902), der wegen einer mangelhaften Leistung des Vertragspartners gezwungen ist, für seine Interessen sachgerechte Entscheidungen zu treffen.

(3) Hinzu kommt, dass zum damaligen Zeitpunkt (Rücktrittszeitpunkt des Klägers, aber auch noch zum Zeitpunkt der Genehmigung der Maßnahmen durch das KBA) die konkreten Umsetzungsmaßnahmen, d. h. die konkrete Nachbesserung durch die Beklagte immer noch nicht hätte durchgeführt werden können (siehe hierzu weiter unten).

(4) Demgegenüber ist zu Gunsten der Beklagten zu 1 – die ja selbst nicht Verursacher der Probleme war – sicherlich zu berücksichtigen, dass dieser ein angemessener

Zeitraum zur Reaktion auf die Mängelrüge und eine eventuelle Nachbesserungsanforderung eingeräumt werden muss und dass in der Zwischenzeit die betroffenen Fahrzeuge uneingeschränkt nutzbar sind und die Beklagte zu 1 (sicherlich in Absprache mit der Beklagten zu 2) einen recht umfassenden Verzicht auf die Einrede der Verjährung erklärt hatte.

(5) Allerdings hält das Gericht im Rahmen dieser Gesamtabwägung der beiderseitigen Interessen im Hinblick auf einen möglichen sofortigen Rücktritt eine Zeitspanne von mehr als 6 Monaten nicht mehr für angemessen (siehe hierzu Reinking/Eggert a.a.O. Rn. 904 a). Wann im vorliegenden Fall ein konkretes Angebot zur Nachbesserung hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeugs vorgelegen hat, wird – soweit aus den ca. zweieinhalbtausend (leider meist nichts zur sachgerechten Entscheidung des Rechtsstreit beitragenden Seiten) der Akte überhaupt noch ersichtlich – nicht konkret vorgetragen.

Der Kammer ist jedoch aus anderen Verfahren bekannt, dass hinsichtlich des Typs Tiguan konkrete Angebote zur Nachbesserung erst Anfang 2017 gemacht worden sind; von Beklagtenseite ist für den vorliegenden Fall auch nichts anderes vorgetragen worden.

c) Der Rücktritt vom Kaufvertrag ist nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Pflichtverletzung unerheblich im Sinne von § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB wäre.

Die in der Mangelhaftigkeit der Sache liegende Pflichtverletzung ist unerheblich, wenn der Mangel geringfügig ist. Die Beurteilung, ob eine Pflichtverletzung unerheblich ist, erfordert eine umfassende Interessenabwägung auf der Grundlage der Umstände des Einzelfalles, wobei bei dieser Beurteilung auf den Zeitpunkt der Rücktrittserklärung abzustellen ist (Reinking /Eggert a.a.O. Rn. 1028 mit zahlreichen weiteren Nachweisen).

Eine bloße Beurteilung dieser Frage im Hinblick auf die Höhe der eventuellen Mangelbeseitigungskosten ist nicht sachgerecht und würde der Notwendigkeit zur umfassenden Interessenabwägung nicht gerecht. Insofern kann die Frage der Höhe der Mangelbeseitigungskosten, und hierbei insbesondere die Frage, ob in diesem Rahmen die Kosten für den einzelnen PKW oder die Gesamtkosten für die betroffenen Fahrzeuge zu berücksichtigen sind, dahingestellt bleiben.

Wie bereits oben ausführlich dargestellt, war zum maßgeblichen Zeitpunkt der Rücktrittserklärung völlig unklar ob der Mangel überhaupt zu beseitigen sein würde und erst recht ob die Mangelbeseitigung mit anderen negativen Einflüssen auf die Beschaffenheit des Kaufgegenstandes möglich sein würde.

In der Gesamtschau dieser Umstände ist der Mangel nicht unerheblich im Sinne der oben genannten Vorschrift.

3. Der Rücktritt ist nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gegenleistung der Beklagten zu 1 nicht in gehöriger Form angeboten worden wäre.

Nach § 295 Satz 1 1. Alternative BGB reicht ein wörtliches Angebot. Im anwaltlichen Schreiben vom 25.01.2016 (Anlage K2) hat der Kläger die Rückgabe des Fahrzeugs angeboten; die Beklagte zu 1 hat in ihrem Schreiben vom 02.05.2016 erklärt, dass „der Austausch Ihres Fahrzeugs nicht möglich ist“.

4. Damit ist der Rücktritt vom Kaufvertrag wirksam, so dass die ausgetauschten Leistungen gemäß § 346, 348 BGB Zug um Zug zurückzugewähren sind.

a) Dementsprechend kann der Kläger die Rückzahlung des Kaufpreises verlangen.

(...)

Dementsprechend kann der Kläger die Rückzahlung des von ihm behaupteten Kaufpreises von 34.600 € Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs verlangen, wobei er sich jedoch die gezogenen Nutzungen entsprechend dem Prinzip der sogenannten linearen Wertschwundberechnung abziehen lassen muss.

Das Gericht geht bei Fahrzeugen der streitgegenständlichen Art (Dieselfahrzeugen) von einer zu erwartenden Gesamtleistung von 250.000 km aus. Die Klägerseite hat – entsprechend der in der mündlichen Verhandlung abgesprochenen

Vorgehensweise den aktuellen Kilometerstands des Fahrzeugs durch Vorlage eines Fotos (Anlage R 61; Bl. 2458 d.A.) mit 25.430 km angegeben, so dass sich ein Abzug für die Nutzung des Fahrzeugs in Höhe von 3519,51 € ergibt (34.600 €/250.000 km x 25.430 km).

Hieraus ergibt sich ein Rückzahlungsanspruch des Klägers in Höhe von 31.080,49 €.

5. Die Verzugszinsansprüche des Klägers ergeben sich aus den Vorschriften der §§ 286, 288 BGB.

Ausweislich des als Anlage K2 (Bl. 140 der Akte) vorgelegten Anwaltsschriftsatzes vom 25.01.2016 war eine Frist zur Rückabwicklung des Kaufvertrags bis zum 08.02.2016 gesetzt, so dass der Verzug am 09.02.2016 eingetreten ist.

6. Ein Anspruch des Klägers auf Ersatz der oder Freistellung von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten gegen die Beklagte zu 1 besteht nicht.

Die Voraussetzungen der §§ 280 Abs. 2, 286 BGB liegen nicht vor. Zum Zeitpunkt des erstmaligen und gebührenauslösenden Tätigwerdens der Prozessbevollmächtigten des Klägers, also durch das Schreiben vom 25.01.2016 (Anlage K2) befand sich die Beklagte zu 1 noch nicht in Verzug.

Grundsätzlich in Betracht kommende Schadensersatzansprüche aus § 280 Abs. 1 BGB scheitern daran, dass der Beklagten zu 1 hinsichtlich des Mangels kein Verschulden zur Last fällt.

B. Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte zu 2

Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte zu 2 als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs bestehen nach den Vorschriften der §§ 826 in Verbindung mit 31, 249 ff. BGB nach Maßgabe der nachfolgenden Ausführungen.

Ein Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung im Hinblick auf die insofern von der Kammer in der mündlichen Verhandlung dargelegte andere vorläufige rechtliche Bewertung wird vom Gericht jedoch nicht gesehen, da kein Aspekt betroffen ist, der zwischen den Parteien nicht erörtert worden wäre und keine tatsächlichen Umstände betroffen sein können, hinsichtlich derer noch neuer Sachvortrag zu erwarten wäre.

1. Die schädigende Handlung der Beklagten zu 2 ist das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit den speziellen Eigenschaften der Motorsteuerungssoftware.

Hierzu wird auf die obigen, umfänglichen Ausführungen zum Vorhandensein des Mangels am streitgegenständlichen Fahrzeugs Bezug genommen.

Danach steht fest, dass der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei der Übergabe mit einer Software ausgestattet war, die in der Terminologie der Beklagten „die Stickoxidwerte im Prüfstandslauf optimiert“. Dies geschieht dergestalt, dass die Software erkennt, ob sich das Fahrzeug im Prüfmodus auf dem Rollenprüfstand befindet oder nicht. Nur auf dem Rollenprüfstand schaltet die Motorsteuerung in den NOx-optimierten Modus (sogenannter Modus 1) mit höherer Abgasrückführung, während der Motor im normalen Fahrbetrieb durchgängig im sogenannten partikeloptimierten Modus (Modus 0) betrieben wird, was zu einem höheren Stickoxidausstoß führt. Hierbei wurde die Motorsteuerungssoftware so betrieben, dass diese Umstände vom KBA als der zuständigen Prüfbehörde (offensichtlich) nicht erkannt worden ist, diese also hierüber getäuscht wurde.

Nach den späteren Feststellungen des KBA handelt es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung, durch den oben genannten Bescheid des KBA wird die Beklagte verpflichtet (in der Regel durch ihre Vertragshändler) die unzulässige Abschaltvorrichtung zu beseitigen und die vom KBA vorgegebenen Maßnahmen, insbesondere ein Software Update durchzuführen.

Die Schädigungshandlung der Beklagten zu 2 besteht darin, dass sie ein Fahrzeug mit diesen Eigenschaften entwickelt und in den Verkehr gebracht hat, ohne ihre Vertragshändler oder die potentiellen Kunden über diese „speziellen Eigenschaften“ des Fahrzeugs zu informieren.

Der Schaden der Kunden und damit auch des Klägers besteht darin, dass diese in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware die

streitgegenständlichen Pkw erworben und damit ihnen wirtschaftlich nachteilige Verträge abgeschlossen haben.

Die wirtschaftliche Nachteiligkeit zeigt sich schon durch die Überlegung, dass kein verständiger Kunde ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben würde, wenn er vor dem Kauf darauf hingewiesen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform ist und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das KBA rechnen muss (so im wesentlichen auch LG Hildesheim Urteil vom 17.01.2017; recherchierbar über juris).

Wenn man davon ausgeht, dass kein verständiger Kunde ein solches Fahrzeug erwerben würde, wenn er die tatsächliche Beschaffenheit im Hinblick auf die Motorsteuerung kennen würde, ergibt sich hieraus ohne weiteres, dass das Fahrzeug keinen oder allenfalls einen ganz erheblich verringerten Marktwert hätte. Der Vermögensschaden des Käufers liegt somit auf der Hand.

2. Die schädigende Handlung ist der Beklagten über § 31 BGB zuzurechnen.

Nach Auffassung der Kammer kommt es hierbei nicht entscheidend darauf an, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast (so aber Landgericht Hildesheim a.a.O.) insofern nicht nachgekommen ist, als sie nicht dargelegt hat auf welcher Ebene ihres internen Informationsflusses die Informationen über die spezielle Motorsteuerungssoftware „hängen geblieben“ sein soll, bzw. auf welcher Entscheidungsebene konkret die Entschließung zum Einbau dieser Motorsteuerungssoftware getroffen worden ist.

Die Rechtsprechung hat den Anwendungsbereich des § 31 durch die Lehre von Organisationsmängeln erweitert. Die juristische Person ist verpflichtet, den Gesamtbereich ihrer Tätigkeit so zu organisieren, dass für alle wichtigen Aufgabengebiete ein verfassungsmäßiger Vertreter zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Entspricht die Organisation diesen Anforderungen nicht, muss sich die juristische Person so behandeln lassen, als wäre der tatsächlich eingesetzte Verrichtungsgehilfe ein verfassungsgemäßer Vertreter (Palandt BGB 75. Aufl. § 31 Rn. 7 m.z.w.Nw.).

Es kann also dahingestellt bleiben, wer auf welcher Ebene der Entscheidungshierarchie der Beklagten der Einsatz dieser Software und deren Inverkehrbringen angeordnet worden ist oder welche Entscheidungsebene hierüber informiert war und ob eventuell noch vorhandene höhere Entscheidungsebenen hieran nicht beteiligt worden sein sollten.

Wenn dies der Fall gewesen sein sollte (was immerhin denkbar erscheint) dann muss sich die Beklagte ihre mangelhafte Organisation mit dem oben genannten Ergebnis zurechnen lassen. Darüber, dass es sich bei den Vorgängen um solche handelt, die eine so erhebliche Bedeutung haben, dass sie wohl bis zur obersten Entscheidungsebene der Beklagten zu 2 hätten kommuniziert werden sollen, dürften zwischenzeitlich auch bei der Beklagten zu 2 keine falschen Vorstellungen mehr bestehen.

3. Das Verhalten der Beklagten verstieß gegen die guten Sitten.

Objektiv sittenwidrig ist eine Handlung die nach Inhalt oder Gesamtcharakter der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d. h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Abzustellen ist auf die in der Gemeinschaft oder in der beteiligten Gruppe anerkannten moralischen Anschauungen. Dabei ist ein durchschnittlicher Maßstab anzulegen; besonders strenge Anschauungen sind ebenso wie besonders laxe Auffassungen unbeachtlich (Palandt BGB a.a.O. § 826 Rn. 4 m.z.w.Nw. auch unter Verweis auf BGH Urteil vom 03.12.2013 recherchierbar unter juris).

Nach diesen Grundsätzen ist das Verhalten der Beklagten zu 2 als sittenwidrig einzustufen.

Die Täuschung durch die Beklagte diene – andere Motive sind weder von der Beklagten dargelegt noch sonst ersichtlich – dem Zweck zur Kostensenkung (und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme) rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mithilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandswerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen unter bewusster Inkaufnahme der oben dargelegten wirtschaftlich nachteiligen Folgen für die Endkunden (und im Übrigen auch – worauf es hier aber weniger ankommt – auch für ihre Vertragshändler).

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Beklagte zu 2 durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware einen Teil des Motors beeinflusst hat, den ein technischer Laie keinesfalls und selbst ein Fachmann nur mit Mühe durchschaut, sodass die Entdeckung der Manipulation mehr oder weniger vom Zufall abhängt und die Beklagte zu 2 darauf hoffen konnte, dass die Manipulation unentdeckt bleibt. Die Kammer teilt die Auffassung des Landgerichts Hildesheim (a.a.O.) dass ein solches verbrauchertäuschendes Verhalten (unabhängig davon, ob es den Tatbestand des Betruges erfüllt oder nicht) auch bei Anwendung eines durchschnittlichen, nicht übermäßig strengen Maßstabs als sittenwidrig und verwerflich anzusehen ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich beim Kauf eines Pkw für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichen Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten der Beklagten zu 2 nachteilig beeinflusst worden ist.

4. Die Beklagte zu 2 hat auch mit Schädigungsvorsatz gehandelt.

Der Vorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung bzw. Unterlassung einem anderen ein Schaden zugefügt wird. Zum Vorsatz gehört und genügt, dass der Schädiger spätestens im Zeitpunkt des Schadenseintritts Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen und die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder im Sinne eines bedingten Vorsatzes zur Erreichung seines Ziels billigend in Kauf genommen hat (Palandt a.a.O. § 826 Rn. 10/11 m.z.w.Nw.).

Die Beklagte zu 2 stellt ihre Fahrzeuge her, um sie über die verschiedenen Vertriebswege zu verkaufen. Es musste der Beklagten also klar sein, dass das von ihr hergestellte, mangelbehaftete Fahrzeug an Endverbraucher weiter verkauft werden würde, ohne dass diesen die Mängel der eigentlich fehlenden Zulassungsfähigkeit offenbart würden, weil nur die Beklagte zu 2 die hierzu erforderlichen Kenntnisse hatte und beim KBA eine inhaltlich unrichtige Feststellung hinsichtlich der Zulassungsfähigkeit erwirkt hatte.

Es kann kein Zweifel daran bestehen, dass die Beklagte zu 2 diese Folgen gewollt oder zu mindestens billigend in Kauf genommen hat, weil andere Vorstellungen der Beklagten zu 2 über das weitere Schicksal der so in Verkehr gebrachten Fahrzeuge weder vorgetragen noch irgendwie ersichtlich sind.

5. Die Anwendbarkeit von § 826 BGB scheidet – entgegen der etwa vom Landgericht Köln (Urteil vom 07.10.2016, recherchierbar unter juris) vertretenen Auffassung – nicht deshalb aus, weil im Verhalten der Beklagten (auch) ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 der EG Verordnung Nr. 7 115/2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen vorliegt (wie hier im Ergebnis auch LG Hildesheim a.a.O.).

Der Umstand dass diese EU Verordnung sicherlich primär gesamtgesellschaftlichen Zielen, insbesondere dem Umweltschutz dient, schließt es gerade nicht aus zu einer Haftung nach § 826 BGB zu gelangen, soweit dessen Voraussetzungen gegeben sind. Die Haftung nach § 826 hängt (anders als nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit einem einschlägigen Schutzgesetz) nicht davon ab, auf welchem Weg und unter Verstoß gegen welche Normen der Schädiger den Schaden herbeigeführt hat.

Auch der Umstand, dass dem Käufer in der Regel kaufrechtliche Gewährleistungsansprüche gegen den Verkäufer zur Seite stehen (was allerdings im Hinblick auf eventuelle Verjährung oder die beschränkte wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Verkäufern, bis hin zum Risiko einer Insolvenz im Einzelfall

nicht zwingend ist) kann keinen Einfluss auf die deliktische Haftung haben, soweit deren Tatbestand verwirklicht ist.

6. Damit steht dem Kläger gegen die Beklagte zu 2 ein Anspruch auf Schadenersatz nach den Vorschriften der §§ 249 ff. BGB zu, d. h. der Kläger ist so zu stellen, wie er stehen würde, wenn ihm die Mangelhaftigkeit des Kraftfahrzeugs bekannt gewesen wäre.

In diesem Fall ist davon auszugehen, dass der Käufer dieses Fahrzeug mit den oben genannten Mängeln nicht erworben hätte. Insofern wird auf die obigen Ausführungen (kein verständiger Kunde würde das Fahrzeug in Kenntnis der mit der Software verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis erwerben) verwiesen.

Dieser Schadensersatzanspruch der Schadensersatzanspruch ist also gerichtet auf die Rückzahlung des gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des Kraftfahrzeugs (hier im Wege der Vorteilsausgleichung).

Darüber hinaus muss sich der Kläger auch im Hinblick auf die Beklagte zu 2 ebenfalls im Wege der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen.

Diese errechnen sich unter Heranziehung von § 287 ZPO in gleicher Art und Weise wie die Nutzungsentschädigung gegenüber der Beklagten zu 1.; auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen.

Der Kläger hat dementsprechend auch gegen die Beklagte zu 2 einen Anspruch auf Zahlung von 31.080,49 € Zug um Zug gegen Herausgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs.

7. Verzugszinsansprüche gegenüber der Beklagten zu 2 resultieren aus den Vorschriften der §§ 286, 288 BGB seit Klagezustellung, mithin seit dem 18.05.2016. Die darüber hinaus geltend gemachten Zinsansprüche aus § 849 BGB greifen nicht durch.

Es besteht kein allgemeiner Rechtsgrundsatz, wonach Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung generell vom Zeitpunkt der Entstehung an zu verzinsen seien (BGH NVwZ 1994, 409; Soergel/Krause BGB § 849 Rdnr. 2; MüKo/Wagner BGB § 849 Rdnr. 4; Staudinger/Vieweg BGB § 849 Rdnr. 4) Aus § 849 BGB ergibt sich vielmehr, dass eine solche „automatische“ Verzinsung die Ausnahme ist und auf die dort geregelten Fälle der Entziehung oder Beschädigung einer Sache beschränkt bleiben muss (BGH a.a.O. vgl. ferner BGH VersR 1962, 548). Die Verzinsungspflicht gilt für die Entziehung von Geld nur, wenn diese beispielsweise in Gestalt einer Unterschlagung (BGHZ 8, 288) oder durch die Nichtauskehrung eines Versteigerungserlöses (OLG Düsseldorf NJW-RR 1989, 1253) oder von verspäteter Auskehrung eingezogener Mandantengelder (OLG Düsseldorf JurBüro 2004, 536) erfolgt ist. Die freiwillige Überlassung von Geld zu Investitionszwecken fällt hingegen nicht mehr unter die Tatbestandsvoraussetzungen der Entziehung oder Beschädigung einer Sache (juris PK § 849; OLG Karlsruhe Urteil vom 24.02.2006; recherchierbar über juris).

Die freiwillige Zahlung des Kaufpreises (wenn auch vor dem Hintergrund der oben dargelegten Täuschung) steht der freiwilligen Überlassung von Geld zu Investitionszwecken von ihrer Bedeutung her näher und ist deshalb nicht als eine Entziehung im Sinne dieser Vorschrift anzusehen.

8. Die Voraussetzungen eines Annahmeverzug nach § 293 BGB gegenüber der Beklagten zu 2 sind nicht ersichtlich, weshalb auch der diesbezügliche Feststellungsantrag unbegründet ist.

9. Ein Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Anwaltskosten besteht auch gegen die Beklagte zu 2 nicht.

Eine außergerichtliche anwaltliche Tätigkeit im Hinblick auf die Ansprüche gegen die Beklagte zu 2 ist weder dargelegt noch ersichtlich.

C. Die Voraussetzungen für eine Gesamtschuldnerschaft nach § 421 BGB liegen bei den beiden Beklagten im Hinblick auf die Verpflichtung zur Rückzahlung des Kaufpreises bzw. Zahlung des Schadenersatzbetrages sowie der Verzugszinsen vor. Für die Annahme der Gesamtschuldnerschaft nicht erforderlich ist ein einheitlicher Schuldgrund (Palandt § 421 Rn. 10) der vorliegend auch nicht gegeben ist. Ausreichend und im vorliegenden Fall auch gegeben ist jedoch, dass es sich um einen Anspruch gegen mehrere Schuldner handelt und dass der Gläubiger die Leistung nur einmal fordern kann.

Hinzu kommt das Erfordernis der Identität des Leistungsinteresses, wobei jedoch eine völlige Identität von Leistungsinhalt und Umfang nicht erforderlich ist, sondern eine an der Grenze zur inhaltlichen Gleichheit liegende besonders enge Verwandtschaft ausreicht (a.a.O. Rn. 6 mit weiteren Nachweisen). Diese ist vorliegend gegeben. Beiden Forderungen liegt das Interesse des Klägers zu Grunde den von ihm eingesetzten Betrag zum Erwerb des Kraftfahrzeugs zurück zu erhalten, weshalb die Beklagten im Hinblick hierauf als Gesamtschuldner zu verurteilen waren.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 92 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit 100 Abs. 4 ZPO.

III.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus den §§ 709, 708 Nr. 11 in Verbindung mit 711 ZPO.

IV.

Der Streitwert wird klarstellend auf 34.600 € festgesetzt.

Den Feststellungsanträgen kommt kein eigenständiger wirtschaftlicher Wert zu. Die Geltendmachung der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist nicht streitwerterhöhend.