

Landgericht Frankfurt am Main

Aktenzeichen: 2-13 O 179/16

Es wird gebeten, bei allen Eingaben das
vorstehende Aktenzeichen anzugeben

Laut Protokoll verkündet am:
07.06.2018

Fleck, Justizsekretärin
Urkundsbeamtin/-beamter der Geschäftsstelle



**Im Namen des Volkes
Urteil**

In dem Rechtsstreit

Klägerin

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Dr. Stoll & Sauer Rechtsanwaltsgesellschaft mbH
Einsteinallee 1/1, 77933 Lahr,
Geschäftszeichen: 2952/15 gr/sk

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: _____

Geschäftszeichen: _____

durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Dr. Zschieschack
die Richterin am Landgericht Dr. Dr. Sormani-Bastian

den Richter Wielk

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 15.02.2018

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 24.813,97 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.01.2016 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Pkw VW Tiguan, FIN _____ und Zug um Zug gegen Zahlung einer Nutzungsent-schädigung in Höhe von 8.984,81 EUR.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet,
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Pro-zessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwalts-kosten in Höhe von 1.899,24 EUR freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstre-ckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird auf 24.813,97 EUR festgesetzt.

Tatbestand

Die Klägerin begehrt die Rückabwicklung eines PKW-Kaufvertrages im Zuge des „VW-Abgasskandals“.

Die Klägerin kaufte mit Kaufvertrag vom 06.03.2015 von einem Herrn Rudi Hendricks ei-nen VW Tiguan. Der Kaufpreis betrug 24.813,97 EUR. Die Gesamtlauflistung betrug zum Zeitpunkt des Erwerbs laut Kaufvertrag 14.700 km. Herr Hendricks hatte den Pkw direkt von der Beklagten erworben. Sowohl Herr Hendricks als auch die Beklagte erwarben den PKW zu privaten Zwecken.

Zwischen der Klägerin und Herrn Hendricks wurde vereinbart, dass Gewährleistungsan-sprüche ausgeschlossen sein sollten. Im Gegenzug trat Herr Hendricks seine Gewährlei-stungsansprüche gegen Dritte an die Beklagte ab.

Der streitgegenständliche Pkw ist vom „VW-Abgasskandal“ betroffen. In dem Pkw wurde ein Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut. Es war eine Software installiert, die Testsituationen erkennen konnte, dies bedingt durch die dort vorgenommenen ungewöhnlichen Fahrsituationen bzw. des schematischen Ablaufs. Die Software konnte dann, wenn eine solche Prüfsituation erkannt wurde, in einen gesonderten Modus umschalten, der den Schadstoffausstoß reduzierte.

Die Software kennt zwei Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern und je nach Fahrsituation aktiviert werden. Der Modus 1, der in Testsituationen aktiv ist, bewirkt eine höhere Abgasrückführung. Der Modus 0, der im normalen Straßenverkehr aktiv ist, führt nicht zu einer solchen Abgasrückführung und führt daher zu einem erhöhten Schadstoffausstoß.

Durch die Software bedingt konnte der Schadstoffausstoß unterhalb der einschlägigen Grenzwerte der VO EU Nr. 715/2007 gehalten werden. Die Schadstoffwerte, welche im realen Straßenverkehr erzeugt werden, liegen jedoch über den in der Prüfsituation gemessenen. Der Pkw wird, durch die Software gesteuert, in einem anderen Modus betrieben als in einer Prüfsituation.

Der Pkw hielt so die relevanten Grenzwerte in Prüfsituationen ein. Er wurde der Schadstoffklasse „EURO 5“ zugeordnet. Es wurde eine „Typengenehmigung“ erteilt.

Die jeweilige Zulassung zu einer bestimmten Schadstoffklasse ist in der EU einheitlich durch die VO EU Nr. 715/2007 und die Richtlinie 2007/46/EG geregelt. Die Zuteilung zu einer bestimmten Klasse hat etwa für die Berechnung der Kfz-Steuer sowie für die Erteilung einer „grünen Plakette“ Bedeutung. Letztere ist erforderlich um in sog. Umweltzonen, insbesondere im Stadtverkehr, den Pkw nutzen zu können.

Die Beklagte warb in Prospekten, Flyern, an ihren Verkaufsorten und auf ihrer Homepage damit, dass Pkw, auch solche der Klasse des streitgegenständlichen Pkw, eine Typengenehmigung EURO 5 erhalten hätten. Auch die Verkaufsmitarbeiter der Beklagten wurden dahingehend geschult, dass in Verkaufsgesprächen auf die Umweltfreundlichkeit der VW Dieselmotoren hingewiesen werde. Weiterhin wurden an Verkaufsorten die vermeintlich niedrigen Schadstoffwerte, wie nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 PKW-EnVKV vorgeschrieben, deutlich sichtbar ausgehängt.

Dies alles wurde auch zum Zeitpunkt des hier relevanten Kaufs so praktiziert.

Erste Hinweise auf Manipulation wurden vom Direktor des europäischen Ablegers des ICCT wegen hoher Abgaswerte festgestellt. In den USA stellte der ICCT in Zusammenarbeit mit der West Virginia University im Mai 2014 bei Abgasmessungen Differenzen bei Pkw der VW Gruppe fest. Unter Testbedingungen hielten diese bei Messungen der CARB und EPA die US-Grenzwerte ein; die Messungen der West Virginia University mit einem transportablen Messsystem (PEMS) zeigten deutlich höhere Werte. Im September 2014 veröffentlichte der Spiegel Ergebnisse der Studie, also dass der Bordcomputer der PKW der VW Gruppe Testsituationen erkennt und darauf optimiert ist. Auch das Handelsblatt berichtete über die Stickoxid Emissionen.

Die Beklagte behauptete gegenüber den US Behörden, die festgestellten Differenzen beruhten auf einem Softwarefehler. Sie ließ etwa 500.000 Pkw in den USA zurückrufen, um eine neue Software zu installieren. Die CARB prüfte die Pkw mit neuer Software unter Realbedingungen und konnte keine Verbesserung feststellen. Als die CARB damit drohte, die Zulassung der 2016er Modelle zu verweigern, sollten die Messdifferenzen nicht aufgeklärt werden, gab die Beklagte Manipulationen zu.

Auch in Europa und Deutschland zeigte dieser Abgasskandal Auswirkungen. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) führte aus, dass es sich bei der von der Beklagten verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele, diese auszubauen sei und geeignete Maßnahmen zur Herstellung der Ordnungsmäßigkeit zu treffen seien.

Die EURO 5 Typgenehmigung konnte nur durch die manipulierende Software erreicht werden, eine Zulassung hätte bei Messung der tatsächlichen, also im normalen Straßenverkehr auftretenden, Abgaswerte nicht erfolgen können.

Die Typgenehmigung EURO 5 ist bestandskräftig erteilt worden und wurde seitens des KBA nicht aufgehoben.

Das KBA hat einen Rückruf aller betroffenen PKW angeordnet und der Beklagten aufgegeben, die Pkw in einen Zustand zu versetzen, der den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entspricht. Dies betrifft insbesondere den Schadstoffausstoß im Rahmen der Grenzwerte der VO EU 715/2007.

Stellvertretend für die Beklagte führen VW Vertragshändler - nicht aber freie Werkstätten - Nachbesserungen an den betroffenen Pkw durch. Diese sind für die Kunden kostenlos. Die Überarbeitung, um die relevanten Schadstoffgrenzwerte einzuhalten, wurden von der

Beklagten in Abstimmung mit dem KBA entwickelt. Dem KBA geht es darum, die Einhaltung der Schadstoffwerte sicherzustellen. Weitere Nachteile für die Käufer, die durch die Überarbeitung entstehen könnten, spielten keine Rolle.

Ab Januar 2016 begann der öffentlich-rechtlich angeordnete Rückruf. Die Beklagte veröffentlichte am 16.12.2015 Details zum Vorgehen im Rahmen des Rückrufes. Die Überarbeitung unterschied sich in Umfang je nach Fahrzeugtyp. Ohne Beeinträchtigung der Motorleistung und der Fahrleistung sowie Steigerung des Verbrauchs sollten durch die Überarbeitung die Schadstoffwerte eingehalten werden. Dies durch ein Softwareupdate, so im Fall des streitgegenständlichen Pkw, bzw. durch den Einbau eines Strömungsgleichrichters. Die Bearbeitungszeit sollte eine halbe bis eine Stunde betragen.

Mit Schreiben der Beklagten vom August 2016 wies sie die betroffenen Käufer darauf hin, dass bei Nichtvornahme der Überarbeitung der Entzug der Zulassung des Pkw durch das KBA drohe.

Die Beklagte weigerte sich jedoch eine Garantie dahingehend abzugeben, dass durch die Überarbeitung keine negativen Folgen ausgelöst würden.

Die Klägerin erklärte den Rücktritt vom Kaufvertrag. Dieser wurde mit Schreiben der Beklagten vom 14.01.2016 zurückgewiesen. Die Klägerin erklärte weiterhin mit Rechtsanwaltsschreiben vom 24.08.2016 die Anfechtung des Kaufvertrags wegen arglistiger Täuschung und den Rücktritt gegenüber der Beklagten.

Der Kilometerstand des streitgegenständlichen PKW betrug zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung 54.313 km.

Die Klägerin ist der Ansicht, der Pkw sei mangelhaft und behauptet hierzu Folgendes:

In der Motorsteuerung habe die Beklagte eine illegale Abschaltvorrichtung im Sinne der VO EU 715/2007 verwendet, um geltende Abgasnormen zu umgehen. Nach § 5 Abs. 1 VO EU 715/2007 müsse der PKW gerade unter normalen Betriebsbedingungen die geforderten Schadstoffwerte einhalten, womit reale Betriebsbedingungen gemeint seien. Die Software wirke auf das Emissionskontrollsystem ein, der Motor sei selbst Teil des Emissionskontrollsystems. Nur im Modus 1 verfüge der PKW über ein wirksames Abgasreinigungssystem, im Modus 0 sei dieses ausgeschaltet. Auch im Straßenverkehr schalte die

Software nur teilweise in Modus 1 um. Im normalen Straßenverkehr würden die geltenden Grenzwerte um das 35 fache überschritten.

Durch die Überarbeitung würde nicht nur dauerhaft in Modus 1 umgeschaltet, es würde ein neuer Modus geschaffen. Dies führe zwingend zu einer erhöhten Belastung der Motoreinzelteile und damit zu einer geringeren Haltbarkeit und Wartungsanfälligkeit einzelner Komponenten.

Der Vorstandsvorsitzende Winterkorn habe seit Beginn der Manipulation um diese gewusst. Zumindest seit September 2015 sei dies der Fall gewesen. Weitere hochrangige Führungspersonlichkeiten der Beklagten hätten die Manipulation gekannt und diese gebilligt.

Der Vorstand hätte wissen müssen, dass die Technologie der VW Motoren nicht geeignet gewesen sei, die derzeit gültigen Grenzwerte einzuhalten.

Die Klägerin sei insofern getäuscht worden. Insbesondere, dass eine Typengenehmigung EURO 5 vorliege und die entsprechenden Grenzwerte eingehalten würden. Zumindest dass die in der Prüfsituation gemessenen Abgaswerte annähernd denen im normalen Fahrbetrieb entsprächen.

Die Klägerin hat zunächst beantragt, die Beklagte zur Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückübereignung des streitgegenständlichen Pkw zu verurteilen sowie festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, aus dem Kaufpreis Zinsen zu zahlen. Mit Schriftsatz vom 05.05.2017 (Bl. 243 d. A.) hat die Klägerin ihren Feststellungsantrag in einen Zahlungsantrag abgeändert. Sie beantragt nunmehr,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei 24.813,97 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.01.2016 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Pkw VW Tiguan, FIN _____ und Zug um Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des PKW,
2. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4% aus 25.000,00 EUR seit dem 06.03.2015 bis zum 14.01.2016 zu zahlen,
3. festzustellen, dass die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet,

4. die Beklagte zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.899,24 EUR freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, im streitgegenständlichen PKW sei keine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinn der VO EU 715/2007 verbaut worden. Die Software sei gerade nicht Bestandteil des Emissionskontrollsystems, sondern diesem als innermotorische Maßnahme vorgelagert. Es gehe hier um Abgasrückführung, bei der Stickoxide durch ein Ventil zurück in den Motorraum geleitet werden und dort wieder im Verbrennungsprozess reagieren. Hierdurch reduziere sich der Stickstoffausstoß. Dies sei aber von der nachgelagerten Abgasreinigung zu unterscheiden. Die Erkennung einer Prüfsituation durch die Software ist gewollt und auch bei anderen Herstellern üblich.

Da die Software nicht auf das Emissionskontrollsystem einwirke, sei die Funktion des Dieselpartikelfilters nicht eingeschränkt.

Durch das Software Update im Rahmen der Überarbeitung werde nur noch der Modus 1 genutzt. Weiter werde durch das Update der Verbrennungsprozess optimiert. Dies durch Anpassung der Einspritzcharakteristik. Dadurch werde verhindert, dass durch die erhöhte Abgasrückführung Emissionen und Kraftstoffverbrauch verschlechtert würden.

Es komme durch die Überarbeitung nicht zu einem erhöhten Ausstoß von CO₂. Auch nicht zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch. Eine erhöhte Belastung des Rußpartikelfilters trete nicht ein. Die Überarbeitung führe auch nicht zu einer Begrenzung der Lebensdauer des Motors oder seiner Komponenten.

Das KBA habe bestätigt, dass die betroffenen PKW weiterhin im Straßenverkehr genutzt werden können. Die Aufhebung der Zulassung sei nicht zu befürchten, da insbesondere das KBA – und auch der ADAC und weitere Organisationen - die Überarbeitung positiv bewertet hätten. Die Schadstoffwerte würden eingehalten.

Der Umfang der Überarbeitung ist je nach Motortyp unterschiedlich. Für den Typ EA 189 mit einem Hubraum von 1,2 und 2,0 Liter genüge ein reines Software Update. Bei einem

Hubraum von 1,6 Liter müsse zusätzlich noch ein Strömungsgleichrichter, also ein Gitternetz, um die Strömungsluftmessung zu verbessern, eingebaut werden. Das Software Update nehme etwa 30 min, der Einbau des Strömungsgleichrichters etwa 15 min in Anspruch. Lohnkosten entstünden in Höhe von ca. 35,00 EUR. Hierbei handele es sich um 0,14% des Fahrzeugwertes.

Die Überarbeitung sei derzeit möglich. Die Klägerin könne jederzeit kostenlos die Überarbeitung vornehmen lassen.

Die Beklagte bestreitet mit Nichtwissen, dass bei dem Verkaufsgespräch der Klägerin mit Rudi Hendricks über Schadstoffwerte gesprochen worden sei.

Die Beklagte bestreitet mit Nichtwissen, dass öffentliche Anpreisungen die Klägerin zum Kauf veranlasst hätten. So nenne die Klägerin keine konkreten Prospekte, die ihre Kaufentscheidung vermeintlich beeinflusst hätten.

Die Beklagte habe die Klägerin nicht getäuscht.

Hinsichtlich der Typengenehmigung EURO 5 deshalb nicht, da eine solche unstreitig vorliegt.

Auch nicht über die Gefahr des Zulassungsentzuges, da in Zukunft kein Zulassungsentzug zu erwarten sei. Die Beklagte habe die Anforderungen des KBA erfüllt.

Eine Täuschung über die Nutzbarkeit liege nicht vor, da derzeit - wegen einer wirksamen Typengenehmigung - und nach Softwareupdate das Fahrzeug voll genutzt werden könne.

Weiterhin war die Beklagte am Vertragsschluss zwischen der Klägerin und Herrn Hendricks unstreitig nicht beteiligt und habe in diesem Zuge keine unwahren Angaben gemacht, noch vermeintliche Aufklärungspflichten verletzt.

Die Beklagte ist der Ansicht, der PKW eigne sich für die vertraglich vorausgesetzte Verwendung. Der PKW eigne sich weiter für die übliche Verwendung. Die Gebrauchstauglichkeit sei nicht beeinträchtigt, trotz der notwendigen Überarbeitung.

Eine vermeintliche Täuschung gegenüber Behörden sei im Verhältnis zu Klägerin irrelevant, da sie nicht auf die Willensbildung der Klägerin direkt eingewirkt haben könne.

Ein Rücktritt sei wegen Unerheblichkeit ausgeschlossen, da die Kosten der Mängelbeseitigung im Verhältnis zum Wert der Sache geringfügig seien. Es komme gerade auf die direkten Kosten der Mängelbeseitigung an, nicht auf die Entwicklungskosten.

Rücktritt scheitere an einer unterbliebenen Nachfristsetzung. Diese sei nicht entbehrlich.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend, im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang, begründet. Die Klägerin kann die Rückabwicklung des Kaufvertrages Zug um Zug gegen Rückübergang und Herausgabe des streitgegenständlichen Pkw verlangen. Die Beklagte befindet sich insofern im Verzug der Annahme, sodass die entsprechende Feststellungsklage ebenfalls begründet ist. Weiterhin kann die Beklagte auch die Kosten der vorgerichtlichen Rechtsverfolgung ersetzt verlangen. Ein Zinsanspruch wegen deliktischer Schädigung besteht jedoch nicht.

Die Klägerin kann die Rückabwicklung des streitgegenständlichen Kaufvertrages nach §§ 437 Nr. 2, 323, 346, 398 BGB aus abgetretenem Recht verlangen.

Der Klägerin wurden die kaufrechtlichen Gewährleistungsrechte des Herrn Hendricks, als Vertragspartner der Beklagten, abgetreten. Die Klägerin kann daher die Gewährleistungsrechte des Herrn Hendricks gegenüber der Beklagten ausüben, § 398 S. 2 BGB. Es ist daher im Folgenden auf das Rechtsverhältnis der Beklagten zu dem Herrn Hendricks abzustellen.

Nach §§ 437 Nr. 2, 323, 346 BGB kann der Rücktritt von einem Kaufvertrag erklärt werden, wenn die Kaufsache beim Gefahrübergang mangelhaft war, eine Frist zur Nacherfüllung gesetzt wurde oder diese entbehrlich war und der Rücktritt vom Vertrag nicht ausgeschlossen ist. Der Rücktritt als Gestaltungsrecht muss schließlich auch gegenüber dem Vertragspartner erklärt worden sein, § 349 BGB.

Diese Voraussetzungen sind gegeben.

Zunächst war ein Mangel zum Zeitpunkt des Gefahrenübergangs, also dem Zeitpunkt der Übergabe an den Herrn Hendricks, gegeben.

Der streitgegenständliche PKW ist mangelbehaftet. Die Mangelhaftigkeit beurteilt sich vorliegend nach § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB.

Nach § 434 Abs. 1 S. 1 BGB ist eine Kaufsache frei von Sachmängeln, wenn sie bei Gefahrübergang die vereinbarte Beschaffenheit hat. Soweit die Beschaffenheit nicht vereinbart ist, ist die Sache nach § 434 Abs. 1 S. 2 BGB frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die nach dem Vertrag vorausgesetzte Verwendung eignet, oder wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

Mangels vereinbarter Beschaffenheit – bzw. Vortrag zu der vertraglichen Vereinbarung des Herrn Hendricks mit der Beklagten - sowie einer Einigung hinsichtlich des Verwendungszweckes – auch insofern wurde hinsichtlich des Vertragsverhältnisses der Beklagten mit Herrn Hendricks nicht vorgetragen - kann vorliegend auf § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB abgestellt werden. Es ist insofern ein objektiver Maßstab anzulegen (MüKoBGB/Westermann BGB § 434 Rn. 24). Relevant ist hier zunächst die aus der Art der Sache abzuleitende Eignung zur gewöhnlichen Verwendung (Palandt/Weidenkaff BGB § 434 Rn. 27). Weiter aber auch der Vergleich zu anderen Sachen gleicher Art. Zuletzt noch die objektiv berechnete Käufererwartung (Palandt/Weidenkaff BGB § 434 Rn. 30).

Die Mangelhaftigkeit im diesem Sinne folgt daraus, dass der streitgegenständliche PKW, wegen des Einsatzes einer manipulierenden Software, sich nicht für die gewöhnliche Verwendung eignet und die Beschaffenheit nicht aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

Die Kammer schließt sich insofern der überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung an.

Aus der Verwendung einer manipulierenden Software, wie sie auch vorliegend im streitgegenständlichen PKW verwendet wurde, kann nach Ansicht der Kammer auf die Mangelhaftigkeit im genannten Sinne geschlossen werden (LG Paderborn Ur. v. 15.2.2017 – 4 O 231/16). Ein Fahrzeug, bei dem eine Software verbaut wurde, durch welche die Stickoxidwerte im Vergleich zwischen Prüfstandlauf und realem Fahrbetrieb verschlechtert werden, weist keine Beschaffenheit auf, die ein Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Das Vorliegen relevanter Genehmigungen allein genügt nicht. Durch die Installation der Manipulationssoftware weicht der Pkw von der bei vergleichbaren Fahrzeugen üblichen Beschaffenheit ab (so auch OLG Hamm, Beschluss vom 21.06.2016 - 28 W 14/16; OLG Köln, Hinweisbeschluss vom 20.12.2017 - 18 U 112/17; LG Hagen, Urteil vom 18.10.2016

- 3 O 66/16 j; LG Aachen, Urteil vom 06.12.2016 - 10 O 146/16; LG Paderborn, Urteil vom 17.05.2016 - 2 O 381/15). Aus der Tatsache, dass sich die Emissionswerte im Alltagsbetrieb eines Fahrzeugs von denen in einem synthetischen Prüfzyklus in der Regel unterscheiden, ergibt sich keine gegenteilige Beurteilung. Der Käufer wird insoweit in seiner Erwartung enttäuscht, als das Fahrzeug die vorgegebenen Grenzwerte gerade nur aufgrund der speziellen Software erzielt. Ein Neufahrzeug entspricht jedenfalls nicht schon dann der üblichen und berechtigterweise von einem Käufer zu erwartenden Beschaffenheit, wenn es technisch sicher und fahrbereit ist und über alle Genehmigungen verfügt. Vielmehr stellt die Installation einer Abschaltvorrichtung und einer Software, welche die korrekte Messung von Emissionswerten verhindert und im Prüfbetrieb niedrigere Ausstoßmengen vortäuscht, als sie im Fahrbetrieb entstehen, eine negative Abweichung von der üblichen Beschaffenheit vergleichbarer Fahrzeuge dar. Der PKW ist allein durch die Verwendung der streitgegenständlichen „Abschaltsoftware“ als mangelhaft anzusehen. Der Käufer eines Pkw darf die berechnete Erwartung haben, dass der erworbene PKW nicht nur rein formal in Prüfsituationen, gesetzlich geforderte Grenzwerte einhält. Sicherlich ist dem durchschnittlichen Käufer durchaus bewusst, dass die in Prüfsituationen gemessenen Abgaswerte nicht den Werten einer realen Fahrsituation entsprechen. Hierzu sind die jeweiligen Fahrsituationen, etwa durch den Streckenverlauf, die individuelle Fahrweise und ähnliche Umstände in einer standardisierten Prüfungssituation nicht replizierbar. Dennoch muss der durchschnittliche Käufer davon ausgehen dürfen, dass die gemessenen Abgaswerte ein realistisches Abbild der „realen“ Werte darstellen. Insbesondere, dass diese einen Rückschluss auf den tatsächlichen Abgasausstoß des PKW, auch im Vergleich zu anderen PKW, die nach den gleichen Prüfsituationen bewertet wurden, zulassen. Nach der Argumentation der Beklagten würde die Messung der Abgaswerte in der einschlägigen Prüfsituation jegliche Bedeutung verlieren. So wertete auch das KBA die streitgegenständliche Software als eine Umgehung der vorgeschriebenen Messungen.

Nach Ansicht der Kammer darf der Käufer erwarten, dass die in der Prüfung ermittelten und beworbenen Messwerte zumindest ein realistisches Abbild der Abgaswerte im realen Fahrbetrieb darstellen. Diese Erwartung wurde vorliegend enttäuscht. Der Abgasausstoß im realen Fahrbetrieb überstieg den gemessenen um ein Vielfaches.

Der durchschnittliche Käufer musste den Einbau einer solchen Software nicht erwarten. Er durfte davon ausgehen, dass eine solche gerade nicht verwendet wurde. Es gibt insofern keine Veranlassung mit einer solchen Software zu rechnen

Dieser Mangel lag unstreitig auch bei Gefahrübergang, also bei Übergabe der Sache an den Herrn Hendricks vor.

Vorliegend mangelt es jedoch an einer Nachfristsetzung gemäß §§ 437 Nr. 3, 323 Abs. 1 BGB. Eine solche war aber nach Ansicht der Kammer entbehrlich. Die Nacherfüllung war der Beklagten zum Zeitpunkt der ersten Rücktrittserklärung auf unbestimmte Zeit nicht möglich.

Nach §§ 440, 323 BGB bedarf es grundsätzlich, bevor eine Rückabwicklung des Kaufes verlangt werden kann, zunächst einer Fristsetzung, um dem Verkäufer die Nacherfüllung zu ermöglichen. Dem Verkäufer steht ein „Recht“ zur zweiten Andienung zu. Nur in Ausnahmefällen ist eine Nachfristsetzung entbehrlich.

Eine solche Ausnahme sieht die Kammer vorliegend als gegeben an. Es ist in der höchst-richterlichen Rechtsprechung anerkannt (BGHZ NJW 1982 1458), dass der Fall der vorübergehenden objektiven Unmöglichkeit der Nacherfüllung, dem der endgültigen Unmöglichkeit gleichzusetzen ist. Insofern ist das Erreichen des Vertragszwecks infrage gestellt und ein Festhalten am Vertrag zum diesem Zeitpunkt unzumutbar.

Dem Käufer kann nicht zugemutet werden, sich auf ungewisse Nachbesserungsmöglichkeiten verweisen zu lassen. Es war vorliegend, zum Zeitpunkt der Rücktrittserklärung durch die Klägerin persönlich, noch nicht abzusehen, in welchem zeitlichen Rahmen eine Nachbesserung möglich sein würde. Die Möglichkeit des Softwareupdates wurde erst im Laufe des Jahres 2016 eine Möglichkeit der Nachbesserung. Zuvor konnte noch nicht mit Gewissheit festgestellt werden, wann die jeweiligen Fahrzeugtypen einer solchen Prozedur unterzogen werden könnten. Die Klägerin musste daher mit Blick auf die vorübergehend nicht mögliche bzw. seitens der Beklagten angebotene Nachbesserung keine Frist setzen.

Darüber hinaus ist eine Nachfristsetzung auch nach § 440 BGB entbehrlich. Die Unzumutbarkeit der Nacherfüllung ist allein aus der Perspektive des Käufers zu bestimmen (BeckOK BGB/Faust BGB § 440 Rn. 35). Da es nicht auf eine Abwägung der Interessen von Verkäufer und Käufer ankommt, sondern allein die Interessen des Käufers maßgeblich sind, ist die Unzumutbarkeit der Nacherfüllung deshalb anzunehmen, weil das Vertrauen des Käufers in den Hersteller des betreffenden Produkts nachhaltig gestört ist, auch wenn dem Verkäufer kein Fehlverhalten anzulasten ist (LG Stuttgart Ur. v.

30.6.2017 – 20 O 425/16). Eine solche Situation nimmt die Kammer vorliegend an. So ergibt sich allein schon aus den Umständen des „Abgasskandals“ aus Sicht eines verständigen Käufers schon ein gewisser Vertrauensverlust in die Zuverlässigkeit des Herstellers (so auch LG Krefeld Ur. v. 14.9.2016 – 2 O 72/16). Für den Käufer ist bei einer technisch nur schwer nachzuvollziehenden Nachbesserungsmöglichkeit eine besondere Vertrauensgrundlage nötig. Der Käufer kann im Zweifel den Erfolg der Nachbesserung nicht überprüfen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf etwaige, substantiiert und nachvollziehbar vorgetragene Bedenken hinsichtlich langfristig auftretender Nachteile durch die beklagenseits angebotene Nachbesserung. Über solche wurde in den einschlägigen Fachmedien berichtet. Eine endgültige Klärung der Frage, ob diese Bedenken zutreffend sind, kann derzeit nicht mit hinreichender Sicherheit erfolgen. Jedenfalls kann der Käufer auf dieser Tatsachengrundlage nicht auf eine Nachbesserung verwiesen werden.

Der Rücktritt war vorliegend nach Ansicht der Kammer auch nicht wegen einer Unerheblichkeit des Mangels gemäß § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB ausgeschlossen. Dies schon deshalb nicht, weil zu dem maßgeblichen Zeitpunkt – der Erklärung des Rücktritts – eine Nachbesserung (noch) nicht möglich war.

Auch im Übrigen liegen die Voraussetzungen des § 323 Abs. 5 S. 1 BGB nicht vor. Danach kann der Gläubiger bei einer nicht vertragsgemäßen Leistung nicht vom Vertrag zurücktreten, wenn die Pflichtverletzung unerheblich ist. Die Beurteilung, ob ein Mangel unerheblich ist, erfordert eine umfassende Interessenabwägung. Dabei sind die Bedeutung des Mangels und sein Beseitigungsaufwand zu berücksichtigen (BGH, Urteil vom 28.05.2014 - VIII ZR 94/13). Es kann somit nicht allein auf die Wirtschaftlichkeit der Nachbesserung im Vergleich zum Wert der Kaufsache abgestellt werden. Vielmehr sind auch die Umstände des „VW-Abgasskandals“ und der daraus folgende Vertrauensverlust der Klägerin zu beachten. Der Klägerin kann nicht zugemutet werden, am Vertrag festgehalten zu werden.

Selbst wenn man auf die Kosten der Nachbesserung abstellen wollte, könnte nicht der Aufwand der konkreten Installation der neuen Software als Vergleichsgröße angesetzt werden. Vielmehr wären die Entwicklungskosten der Software ebenfalls zu berücksichtigen (LG Paderborn Ur. v. 15.2.2017 – 4 O 231/16; L G Kleve VuR 2017, 232).

Der Rücktritt vom Kaufvertrag wurde auch erklärt, § 349 BGB. Dies bereits vor dem 14.01.2018 durch die Klägerin persönlich. Erneut durch anwaltliches Schreiben vom 24.08.2016.

Aufgrund des wirksamen Rücktritts sind nach § 346 Abs. 1 BGB die empfangenen Leistungen wechselseitig zurück zu gewähren. Die Beklagte muss den gezahlten Kaufpreis erstatten. Wie beantragt, § 308 Abs. 1 ZPO, ist eine Verurteilung zur Zahlung Zug um Zug gegen Rückübereignung des Pkw auszusprechen. Entsprechend hat die Klägerin einen Nutzungsersatz zu leisten.

Die Klägerin muss für den Gebrauchsvorteil einen Nutzungsersatz in Höhe von 8.984,81 EUR leisten. Die Berechnung ist nach folgender Formel zu erstellen (LG Frankfurt a.M. Ur. v. 29.12.2011 – 2-25 O 159/10): Der Bruttokaufpreis ist mit den gefahrenen Kilometern zu multiplizieren und durch die zu erwartende Gesamtlaufzeit zu dividieren, wobei die Gesamtfahrleistung bei diesem Pkw von der Kammer mit 150.000 km anzusetzen ist, § 287 ZPO.

Es ergibt sich so vorliegend ein Betrag in Höhe von 8.984,81 $(24.813,97 \times 54.313 : 150.000)$.

Ein Anspruch auf Verzinsung dieser Forderung folgt aus §§ 286, 288 Abs. 1 ZPO. Mit Schreiben vom 14.01.2016 hat die Beklagte die Forderung der Klägerin im Sinne von § 286 Abs. 2 Nr. 3 BGB ernsthaft und endgültig verweigert. Die Verzinsungspflicht beginnt dann, gemäß dem Rechtsgedanken des § 187 Abs. 1 BGB, mit dem Folgetag.

Wie beantragt, § 308 Abs. 1 ZPO, ist eine Verurteilung zur Zahlung Zug um Zug gegen Rückübereignung des Pkw auszusprechen. Entsprechend hat die Klägerin einen Nutzungsersatz zu leisten.

Die Beklagte befindet sich hinsichtlich der Rückabwicklung des Kaufvertrages im Verzug der Annahme. Ihr wurde die Rückabwicklung mit anwaltlichem Schriftsatz vom 24.08.2016 angeboten. Es handelt sich hierbei um ein wörtliches Angebot nach § 295 BGB. Dieses Angebot hat die Beklagte nicht angenommen.

Der Ersatzanspruch hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten folgt aus §§ 280 Abs. 1, 286 BGB. Die Klägerin hat die Beklagte, bevor sie ihren Prozessbevollmächtigten mandatierte, zur Rückabwicklung des streitgegenständlichen Kaufvertrages aufgefordert. Dies lehnte die Beklagte mit Schreiben vom 14.01.2016 ab. Sie befand sich ab diesem Zeitpunkt in Verzug. Die darauf folgenden Kosten der Rechtsverfolgung sind daher zu ersetzen.

Ein Anspruch auf Zinszahlung gemäß § 849 BGB besteht dagegen nicht. Die Klage ist insofern abzuweisen. Eine Täuschung gerade der Klägerin ist nicht ersichtlich.

§ 849 BGB ermöglicht, einem Geschädigten Zinsen als pauschalen Mindestschaden geltend zu machen (Palandt/Sprau BGB § 849 Rn. 1). Die Klägerin muss sich auf eine deliktische Schädigung durch die Beklagte berufen können. Vorliegend kommt nur der Entzug von Geld, des Kaufpreises, als eine solche Schädigung in Betracht.

Eine täuschungsbedingte Entziehung von Geld verneint die Kammer jedoch. Die Klägerin hat keinen direkten Kontakt zu der Beklagten behauptet. Vielmehr schloss sie ihrerseits einen Kaufvertrag mit Herrn Hendricks und nicht mit der Beklagten. An diesen zahlte sie den Kaufpreis hinsichtlich des Pkw. Es ist nicht ersichtlich – und auch nicht vorgetragen – wie die Beklagte auf diesen Vertragsschluss bzw. die vorgelagerte Willensbildung eingewirkt haben soll. Es genügt insofern nicht, dass die Beklagte den streitgegenständlichen Pkw allgemein mit bestimmten Eigenschaften beworben hat. Die Klägerin hat sich bei dem streitgegenständlichen Erwerb gerade mit dem Herrn Hendricks auseinandergesetzt. Dieser musste zwingend Angaben zum Verkaufsgegenstand machen, nicht jedoch die Beklagte. Es kann daher nicht auf die allgemeinen Werbeäußerungen der Beklagten abgestellt werden. Da es sich um den Erwerb eines Gebrauchtwagens handelt, kann nicht einfach auf die vom Hersteller beworbenen Eigenschaften abgestellt werden. Vielmehr muss allgemein damit gerechnet werden, dass ein Gebrauchtwagen nicht zwingend den Anforderungen, die an ein Neufahrzeug zu stellen sind entspricht (so etwa bzgl. Herstellerangaben beim Gebrauchtwagenkauf OLG Naumburg Ur. v. 28.2.2007 – 5 U 99/06). Es ist üblich, dass Teile ausgewechselt werden oder sonstige Veränderungen an einem Pkw vorgenommen werden. Daher kann sich der Erwerber nicht auf die Angaben des Herstellers hinsichtlich der Beschaffenheit des Pkw berufen.

Auch zu einer Täuschung des Herrn Hendricks durch die Beklagte hat die Klägerin nicht vorgetragen. Sie kann daher auch keine Ansprüche auf abgetretenes Recht stützen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Klägerin unterliegt lediglich hinsichtlich ihrer Zinsforderung. Diese wirkte sich nicht streitwerterhöhend aus und hat somit keine höheren Kosten verursacht.

Die Entscheidung hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 2 ZPO.

Der Streitwert ist mit 24.813,97 EUR festzusetzen. Die Streitwertfestsetzung folgt aus § 48 Abs. 1 S. 1 GKG in Verbindung mit §§ 3 ff. ZPO. Es ist daher auf den Nennbetrag der Klageforderung abzustellen. Die weiteren Anträge sind als Nebenforderung im Sinne von § 4 S. 1 HS. 2 ZPO oder wegen wirtschaftlicher Identität mit dem Zahlungsantrag zu Ziffer 1) nicht streitwerterhöhend zu berücksichtigen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Die Entscheidung hinsichtlich der Streitwertfestsetzung kann mit der Beschwerde angefochten werden. Sie ist nur zulässig, wenn sie innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache rechtskräftig geworden ist oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Landgericht Frankfurt am Main, 60313 Frankfurt am Main, Gerichtsstraße 2 eingeht.

Wird der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt, kann die Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung der Festsetzung bei dem Gericht eingelegt werden. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 € übersteigt oder das Gericht die Beschwerde in diesem Beschluss zugelassen hat.

Beschwerdeberechtigt ist, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Beschwerde wird durch Einreichung einer Beschwerdeschrift oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle des genannten Gerichts eingelegt. Sie kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichts erklärt werden, wobei es für die Einhaltung der Frist auf den Eingang bei dem genannten Gericht ankommt. Sie ist von dem Beschwerdeführer oder seinem Bevollmächtigten zu unterzeichnen. Die Beschwerde muss die Be-

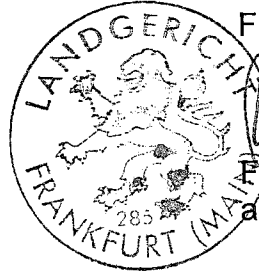
zeichnung des angefochtenen Beschlusses sowie die Erklärung enthalten, dass Beschwerde gegen diesen Beschluss eingelegt wird. Soll die Entscheidung nur zum Teil angefochten werden, so ist der Umfang der Anfechtung zu bezeichnen.

Dr. Zschieschack

Dr. Dr. Sormani-Bastian

Wielk

Beglaubigt,
Frankfurt am Main, den 7. Juni 2018



[Handwritten signature]
Fleck, Justizsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle