

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Betrag in Höhe von 54.015,77 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 21.4.2021 sowie aus einem sich täglich um 17,13 € reduzierenden Betrag in Höhe von 736,63 € vom 9.3.2021 bis 20.4.2021 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübergabe des Wohnmobils vom Typ Challenger 398 XLB Special Edition mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] nebst diesem zugehörigen Fahrzeugschlüsseln und Fahrzeugpapieren.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeugs im Verzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Wohnmobils vom Typ Challenger 398 XLB Special Edition mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] durch die Beklagte resultieren.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.352,86 € freizustellen.

Tatbestand

Der Kläger bestellte am 28.5.2020 ein Wohnmobil vom Typ Challenger 398 XLB Special Edition Wohnmobilcenter [REDACTED] GmbH in [REDACTED] mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zum Kaufpreis von 55.890,00 €. Der Kläger leistete den Kaufpreis an die Wohnmobilcenter Sachsen GmbH und erhielt das Neufahrzeug mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] übergeben und übereignet und am 18.6.2020 zugelassen. In diesem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor vom Typ Multijet mit einem Hubraum von 2.287 ccm (2,3l), Euro 6, verbaut, der durch die Mitarbeiter der Beklagten so konstruiert worden ist, dass die gesetzlich vorgeschriebene Abgasnachbehandlung ca. 22 Minuten nach jedem Motorstart deaktiviert wird. Da der Testlauf auf einem Abgasprüfstand nur ca. 20 min andauert, führt die Deaktivierung der Abgasnachbehandlung dazu, dass

in der Prüfsituation der Anschein vermittelt wird, das Fahrzeug würde den für Fahrzeuge der Euro-6-Klasse gesetzlich vorgeschriebenen Mindestgrenzwerten für NOX-Mengen genügen. Hochrangigen Führungspersönlichkeiten der Beklagten war bekannt, dass dieser Mechanismus eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt, und haben diese angewiesen und gebilligt. Sie wussten damit auch, dass Millionen von Autokäufern dadurch einen Schaden erleiden werden.

Der Kläger hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn er gewusst hätte, dass das Fahrzeug manipuliert ist.

Mit Schreiben vom 7.12.2020 forderten die Prozessbevollmächtigten des Klägers die Beklagten in italienischer Sprache unter Fristsetzung bis zum 18.12.2020 zum Schadensersatz auf.

Der Kläger beantragt:

I. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Betrag in Höhe von € 54.450,64 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Wohnmobils vom Typ Challenger 398 XLB Special Edition mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] nebst diesem zugehörigen Fahrzeugschlüsseln und Fahrzeugpapieren.

II. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer I. genannten Fahrzeugs im Verzug befindet.

III. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Wohnmobils vom Typ Challenger 398 XLB Special Edition mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] durch die Beklagte resultieren.

IV. Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.352,86 € freizustellen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und bis auf einen kleinen Teil des Schadensersatzes, über den noch nicht entschieden werden kann, weil dem Kläger erst rechtliches Gehör zu gewähren ist, begründet. Da die Beklagte im schriftlichen Vorverfahren keine Verteidigungsanzeige abgegeben hat, gilt der Klägervortrag gemäß § 331 Abs. 3, Abs. 1 ZPO als zugestanden.

Der Kläger kann von der Beklagten gemäß §§ 826,31 BGB Schadensersatz in Höhe von 54.015,77 € und Freistellung von seinen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.352,86 € verlangen.

Die Beklagte hat durch das Inverkehrbringen des Motors mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung gemäß § 826 BGB begangen.

Ein Schaden im Sinne von § 826 BGB liegt nicht nur dann vor, wenn sich bei einem Vergleich, der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne dieses Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt, sondern auch dann, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende „ungewollte“ Verpflichtung belastet ist, selbst wenn diese einer objektiv gleichwertigen Gegenleistung gegenübersteht (vgl. BGH Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14; BGH Urteil vom 25.5.2020, VI ZR 252/19). Entscheidend und ausreichend ist, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er selbst nicht geschlossen hätte, und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (vgl. BGH Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14; BGH Urteil vom 25.5.2020, VI ZR 252/19).

Wäre der Motor und damit das Fahrzeug nicht in Verkehr gebracht worden, dann hätte der Kläger das Fahrzeug nicht kaufen können. Der Kläger hätte zudem in Kenntnis der Manipulationssoftware den Kaufvertrag nicht abgeschlossen.

Die Leistung war für die Zwecke des Klägers auch nicht voll brauchbar, da bei einem Aufdecken der Softwaremanipulation eine Betriebsuntersagung des Fahrzeugs drohte (vgl. BGH Urteil vom 25.5.2020, VI ZR 252/19). Denn nach § 5 Abs. 1 FZV (Fahrzeug-Zulassungsverordnung) kann die zuständige Zulassungsbehörde in Fällen, in denen sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erweist, dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen. Nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung sind Fahrzeuge, die mit einer nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG unzulässigen Abschalteneinrichtung versehen sind, auch dann „nicht vorschriftsmäßig“ im Sinne von § 5 Abs. 1 FZV, wenn der Halter einer Aufforderung zur Entfernung der Abschalteneinrich-

ung mittels eines von der zuständigen Typgenehmigungsbehörde zugelassenen Software-Updates nicht Folge leistet, da ein solches Fahrzeug entgegen den in § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV normierten Zulassungsvoraussetzungen keinem genehmigten Typ (mehr) entspricht. Diese Gefahr besteht auch schon dann, wenn die Typgenehmigungsbehörde eine Maßnahme zur Umrüstung gegenüber dem Hersteller noch nicht gefordert hat, da auch dann im Ansatz ein Sachverhalt vorliegt, der dazu führen kann, dass die Zulassungsbehörde eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung nach § 5 Abs. 1 FZV vornimmt, weil das Fahrzeug wegen der gegen Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG verstoßenden Abschaltvorrichtung nicht dem genehmigten Typ entspricht.

Bei der im Fahrzeug des Klägers vorhandenen Einrichtung, die nach zeitlichem Ablauf des Prüfstandsverlaufs die Abgasrückführung deaktiviert, handelt es sich um eine nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG unzulässige Abschaltvorrichtung.

Die Verordnung 715/2007/EG, in deren Anwendungsbereich auch das Fahrzeug des Klägers fällt (Art. 2 Abs. 1, Art. 10 VO 715/2007/EG), legt gemeinsame technische Vorschriften der Mitgliedstaaten für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest (Art. 1 Abs. 1 VO 715/2007/EG). Dabei regelt sie unter anderem auch die Anforderungen, die die Hersteller von Neufahrzeugen zu erfüllen haben, um eine EG-Typgenehmigung zu erhalten (Art. 5 VO 715/2007/EG). Die genannte Verordnung wird unter anderem ergänzt durch die Verordnung 692/2008/EG der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung 715/2007/EG (ABl. L 199 vom 28. Juli 2008). Diese „Durchführungsverordnung“ regelt in Art. 3 Abs. 1, dass der Hersteller für die Erlangung der EG-Typgenehmigung die Übereinstimmung mit den in den Anhängen im Einzelnen konkretisierten Prüfbedingungen nachzuweisen hat, und verlangt in Art. 3 Abs. 9 Unterabs. 3 bei Dieselfahrzeugen zusätzlich weitere Nachweise im Hinblick auf die Stickoxid-Emissionen, unter anderem auch „zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems“.

Nach Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007/EG hat der Hersteller von ihm gefertigte Neufahrzeuge dergestalt auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (vgl. Erwägungsgrund 12, der VO 715/2007/EG) und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche erhebliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 der VO 715/2007/EG) erreicht wird. Folgerichtig sieht die Verordnung die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, strikt als unzulässig an (Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO

715/2007/EG), sofern nicht die ausdrücklich normierten Ausnahmetatbestände (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG) greifen). Dabei ist eine Abschaltvorrichtung gemäß Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG definiert als jedes Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Ausgehend von diesen weitgefassten Bestimmungen handelt es sich auch bei der im Fahrzeug der Klägerin installierten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG.

Soweit Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG in bestimmten Fällen die Verwendung von Abschaltvorrichtungen gestattet, sind die Voraussetzungen vorliegend nicht erfüllt. Die vorgesehenen Ausnahmen kommen - nicht zuletzt aufgrund des in Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007/EG ausdrücklich benannten Regelungszwecks dieser Vorschrift - von vornherein nicht in Betracht, wenn die betreffende Abschaltvorrichtung gerade dazu dient, bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen, um auf diese Weise die Einhaltung der (andernfalls nicht erreichten) Emissionsgrenzwerte sicherzustellen.

Diese Schädigung ist auch sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkender verstößt (BGH Urteil vom 28.6.2016, VI ZR 536/15). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft (BGH Urteil vom 28.6.2016, VI ZR 536/15). Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH Urteil vom 28.6.2016, VI ZR 536/15).

Vorliegend folgt die Sittenwidrigkeit der vorgenannten Schädigung daraus, dass die Beklagte auf der Grundlage einer grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung der zuständigen Behörde systematisch und in hoher Stückzahl Fahrzeuge in Verkehr gebracht hat, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden und damit einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einherging, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhaltes eine Betriebseinschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte (vgl. BGH Urteil vom 25.5.2020, VI ZR 252/19 zum VW-Dieselmotoren).

tor EA 189). Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakel-ten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschalt einrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren (vgl. BGH Urteil vom 25.5.2020, VI ZR 252/19).

Die Beklagte muss sich das vorsätzliche Handeln ihrer Führungskräfte zurechnen lassen.

Aus dem Schädigungsvorsatz folgt zugleich das Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und die Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände.

Der Kläger kann gemäß § 249 BGB verlangen, so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Der Kläger kann daher von der Beklagten den zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Kaufpreis verlangen.

Nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung muss sich der Kläger den Wert der gezogenen Nutzungen auf den Schadensersatz anrechnen lassen. Die Vorteilsausgleichung erfolgt, wenn zwischen dem schädigenden Ereignis und dem Vorteil ein adäquater Kausalzusammenhang besteht und die Anrechnung des Vorteils dem Zweck des Schadensersatzes entspricht, d.h. den Geschädigten nicht unzumutbar belastet und den Schädiger nicht unbillig begünstigt. Die Grundsätze der Vorteilsausgleichung gelten auch für einen Anspruch aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB (BGH Urteil vom 25.5.2020, VI ZR 252/19). Bei Ansatz einer erwarteten Nutzungsdauer des Fahrzeugs von 25 Jahren und einer Nutzung von 306 Tage (vom 18.6.2020 bis zum 20.4.2021) ergibt sich eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 1.874,23 € ($55.890,00 \text{ €} : 9125 \text{ Tage} \times 306 \text{ Tage}$) so dass der zu leistende Schadensersatz 54.015,77 € beträgt.

Der Kläger kann gemäß § 291 BGB Prozesszinsen verlangen, und zwar aus 54.015,77 € seit Erlass des Teilversäumnisurteils (also ab 21.4.2021) und darüber hinaus aus einem sich zwischen Klageerhebung bis zum 20.4.2021 sukzessive verringern den Schadensersatzbetrag (vgl. BGH Urteil vom 30.7.2020, VI ZR 397/19; OLG Koblenz Urteil vom 27.8.2020, 6 U 2186/19, OLG Frankfurt Urteil vom 18.12.2002, 13 U 326/19). Bei Klageerhebung (8.3.2021) betrug die Nutzungsentschädigung bei 263 Tagen 1.610,86 € und damit der Schadensersatzanspruch 54.279,14 €; die Differenz zu dem am 21.4.2021 fälligen Schadensersatzbetrag in Höhe von 54.015,77 € beträgt daher 736,63 €, so dass sich bei 43 Tagen eine tägliche Reduzierung des zu verzinsenden Schadensersatzbetrages in Höhe von 17,13 € ergibt.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges ist begründet, da im Schreiben vom 7.12.2020 die Rückgabe des Fahrzeugs und eine Teilentschädigung für die Nutzung angeboten wurde.

Der Kläger kann gemäß §§ 826,31 BGB auch Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.352,86 € verlangen. Dabei ist die Geschäftsgebühr NR. 2300 VV-RVG von 2,3 gerechtfertigt, da die vorgerichtliche Tätigkeit insbesondere aufgrund der Übersetzung des Anschreibens in die italienische Sprache umfangreich war.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen dieses Urteil ist der **Einspruch** zulässig.

Der Einspruch ist binnen einer Notfrist von **2 Wochen** bei dem

Landgericht Görlitz
Außenkammern Bautzen
Lessingstraße 7
02625 Bautzen

einzu legen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung des Urteils.

Vor dem Landgericht herrscht Anwaltszwang. Daher kann nur ein Rechtsanwalt/ eine Rechtsanwältin wirksam Einspruch einlegen, Anträge stellen und weitere Erklärungen abgeben. Handlungen, die die Partei selbst vornimmt, sind prozessrechtlich unwirksam.

Die Einspruchsschrift muss das Urteil, gegen das sich der Einspruch richtet, bezeichnen und die Erklärung enthalten, dass gegen dieses Urteil Einspruch eingelegt wird. Soll das Urteil nur zu einem Teil angefochten werden, ist der Umfang der Anfechtung zu bezeichnen.

Außerdem haben Sie innerhalb der Einspruchsfrist Ihre **Angriffs- und Verteidigungsmittel** (z.B. Einreden und Einwendungen gegen den gegnerischen **Anspruch**, Beweisangebote und Beweiseinreden) durch Ihren Rechtsanwalt/ Ihre Rechtsanwältin mitzuteilen. Sie werden ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es äußerst wichtig ist, Ihre Angriffs- und Verteidigungsmittel innerhalb der Einspruchsfrist vorzubringen. Versäumen Sie diese Frist, besteht die Gefahr, dass Ihnen jegliche Verteidigung abgeschnitten und der Prozess nur auf der Grundlage des gegnerischen Sachvortrages entschieden wird. Ein verspätetes Vorbringen wird vom Gericht nur zugelassen, wenn sich dadurch der Rechtsstreit nicht verzögert oder wenn Sie die Verspätung genügend entschuldigen. Verspätete verzichtbare Rügen, die die Zulässigkeit der Klage betreffen, können nur bei genügender Entschuldigung der Verspätung zugelassen werden.

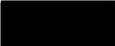
Der Prozess kann also allein wegen der Versäumung der Frist zur Mitteilung der Angriffs- und Verteidigungsmittel verloren werden.

Erscheint die Frist für die Mitteilung von Angriffs- und Verteidigungsmitteln (nicht für den Einspruch selbst) als zu kurz, kann vor ihrem Ablauf um eine Verlängerung nachgesucht werden. Die Frist kann verlängert werden, wenn dadurch der Rechtsstreit nicht verzögert wird oder wenn Sie erhebliche Gründe darlegen.

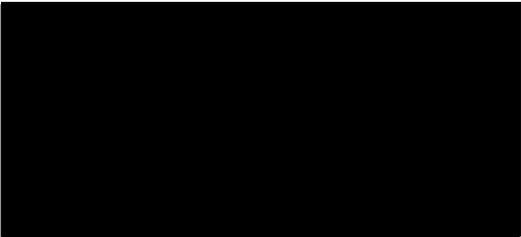
Der Einspruch kann auch als elektronisches Dokument eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht gemäß §§ 2 und 5 der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) geeignet sein. Es muss

1. mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein und gemäß § 4 ERVV übermittelt werden, wobei mehrere elektronische Dokumente nicht mit einer gemeinsamen qualifizierten elektronischen Signatur übermittelt werden dürfen, oder
2. von der verantwortenden Person signiert und auf einem der sicheren Übermittlungswege, die in § 130a Abs. 4 der Zivilprozessordnung abschließend aufgeführt sind, eingereicht werden.

Informationen hierzu können über das Internetportal https://justiz.de/laender-bund-europa/elektronische_kommunikation/index.php aufgerufen werden.


Richterin am Landgericht




Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle