

beglaubigte Abschrift



Landgericht Dessau-Roßlau
Geschäfts-Nr.:
4 O 315/21

Verkündet am:
14.04.2022
Westerkamp, Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

Kläger

[REDACTED]
[REDACTED]

gegen

1. Stellantis N.V., v.d.d. Vorstand, Singaporestraat 92, 1175 RA Lijnden, Niederlande,
2. FCA Italy S.p.A., Corso G. Agnelli 200, I 10135 Turin,

Beklagte

[REDACTED]
[REDACTED]

hat die 4. Zivilkammer des Landgerichts Dessau-Roßlau auf die mündliche Verhandlung vom 16.03.2022 durch die Richterin Eisenträger als Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

I. Die Beklagte zu 2. wird verurteilt, an den Kläger 42.964,84 Euro nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 30.09.2021 zu zahlen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung der Fahrmaschine Fiat (Mehrzweck) Bezeichnung: Fiat, Fahrzeugidentifikationsnummer: ZFA05000000574610
[REDACTED]

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Der Kläger und die Beklagte zu 2. tragen die Gerichtskosten jeweils zur Hälfte.

Der Kläger trägt die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1. Die Beklagte zu 2. trägt die außergerichtlichen Kosten des Klägers. Die Beklagte zu 2. trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Rückabwicklung des Kaufs eines Wohnmobils aufgrund des sog. Diesel-Abgasskandals.

Am 19.06.2018 kaufte der Kläger ein im August 2017 produziertes Wohnmobil für 50.199,00 Euro mit einem Kilometerstand von 0 bei der Elbe Caravan GmbH in der Lutherstadt Wittenberg. Dieses wurde ihm am 10.08.2018 geliefert.

Basisfahrzeug war ein Fiat Ducato mit einem Motor Fi1 der EU-Abgasnorm 6, für welches die italienische Zulassungsbehörde eine Typgenehmigung erteilt hatte. Die Beklagte zu 2. hatte das Basisfahrzeug hergestellt. Die Beklagte zu 2. verwendete für die Motorsteuerungssoftware von der Robert Bosch GmbH hergestellte Steuergeräte mit entsprechender Software, die die Robert Bosch GmbH nach Spezifikation der Beklagten zu 2. hergestellt hatte. Die mechanischen Komponenten des Motors stellte die FPT Industrial S.p.A. her.

Die Beklagte zu 2. ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Beklagten zu 1.

Die Untersuchungskommission „Volkswagen“ stellte fest, dass Fahrzeuge des Unternehmens Fiat/Chrysler eine unzulässige Abschaltvorrichtung verwenden, die bewirke, dass nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne die Abgasnachbehandlung abgeschaltet werde (vgl. Anlagenkonvolut K3, Bl. 186 d. A.).

Am 19.04.2016 fand eine Besprechung zwischen Vertretern des Kraftfahrtbundesamtes (im Folgenden „KBA“) und der Robert Bosch GmbH statt (Anlage K2). Dort erklärten Vertreter der Robert Bosch GmbH, dass Bosch eine Überprüfung aktueller Software von Kraftfahrzeug-Herstellern durchgeführt habe. Bosch liefere für die Motoren die Steuergeräte einschließlich der zugehörigen Software. Die jeweiligen emissionsnahen Applikationen würden von FCA bzw. nach Spezifikation von FCA erstellt. Fahrzeugseitige Belastungstests würden nur durch FCA vorgenommen. FCA habe Bosch gegenüber mehrfach versichert, dass die relevanten Motoren einschließlich Applikation (Bedatung) vollkommen gesetzeskonform seien. Bosch habe Fiat aufgefordert, sich mit der Offenlegung der Software-Applikation an die italienische Genehmigungsbehörde zu wenden. FCA habe gegenüber Bosch mitgeteilt, dass FCA den Sachverhalt der eigenen in Italien zuständigen Behörde am 2. Mai 2016 vollständig offenlegen werde. Es sei so, dass die Softwareapplikation die Rate der Abgasrückführung als auch die Regeneration des NSK ab einer bestimmten Nutzung verändere: Die AGR-Rate schein bislang nach 22 Minuten ab Motorstart und auch abhängig von der seit Motorstart eingespritzten Kraftstoffmenge und/oder weiteren Faktoren reduziert zu werden; die NSK-Regeneration schein bislang nach 22 Minuten bzw. auch nach 6 Regenerationsvorgängen deaktiviert zu werden. Dies könne dazu führen, dass, wenn der NEFZ mehrfach unmittelbar hintereinander gefahren werde, ab dem zweiten NEFZ die NOx-Emissionen den Grenzwert um den Faktor 4-5 übersteigen. Fiat habe gegenüber Bosch mehrfach versichert, dass es sich um rechtlich zulässige

Motorschutzmaßnahmen handele und u.a. auf drohende Motorschäden durch Ölverdünnung verwiesen.

Unter dem 12.05.2016 teilte das KBA dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die oben erläuterten Ergebnisse des Besprechungstermins mit Bosch mit, und erklärte, dass das KBA auf Basis dieser Informationen und unter Beachtung der eigenen Feldmessungen, bei denen Fahrzeuge von FCA sehr hohe NOx Werte aufzeigten, tieferegehende Messungen veranlasst habe. Die Auswertung dessen habe gezeigt, dass die NOx-Werte deutlich überhöht seien und dass Folgendes nachgewiesen worden sei:

1. Nach einer definierten Zeit (größer 22 Minuten) bzw. nach einer definierten Anzahl von Zyklen werde die AGR-Rate auf nahezu Null zurückgefahren.
2. Die Regeneration des NOx-Speicherkats werde nach einer bestimmten Anzahl von Zyklen, bzw. nach einem verstrichenen Zeitraum oder einer Fahrstrecke nicht mehr durchgeführt.

Insgesamt scheine hiermit ein hinreichender Nachweis einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erbracht. (Anlagenkonvolut K3)

Unter dem 25.05.2016 teilte der Hersteller des Wohnmobilaufbaus, die Knaus Tabbert GmbH, dem damaligen Verkehrsminister mit, dass zu befürchten sei, dass das KBA Fahrzeuge der Firma Fiat Modell Ducato in nächster Zeit nicht genehmigen werde und eventuell eine bestehende Typgenehmigung widerrufen werden könnte. Die Befürchtung werde durch weitere Äußerungen in der Presse verstärkt.

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Untersuchungsbericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ ergriff das KBA zwei Sofortmaßnahmen, um unzulässige Abschaltvorrichtungen besser aufdecken zu können: Zum einen müssen Hersteller, die eine Typgenehmigung beim KBA beantragen, mitteilen, ob sie eine Abschaltvorrichtung verbaut haben und – wenn ja – wie diese im Einzelnen funktioniert und welche Motorschutzgründe sie rechtfertigen; zum anderen müssen sie die Motorsteuerungssoftware offenlegen. Die betreffenden Hersteller werden aufgefordert, die Erklärung – auch nachträglich – abzugeben und ggf. die Motorsteuerung offen zu legen. Bei Herstellern, die eine Mehrstufengenehmigung beantragen, wurde die Vorlage der Erklärung des Herstellers des Basisfahrzeugs erbeten. Fiat weigerte sich, eine solche Erklärung abzugeben. (Vgl. Anlagenkonvolut K3, Bl. 186 f. d. A.)

Das KBA teilte seine Erkenntnisse zu einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, die bewirke, dass nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne die Abgasnachbehandlung abgeschaltet und die Regeneration des NSK deaktiviert werde, der italienischen Typgenehmigungsbehörde mit und bat um Veranlassung weiterer Maßnahmen aufgrund des in der Richtlinie 2007/46/EG vorgesehenen Verfahrens. Daraufhin nahm die italienische Genehmigungsbehörde eigene Tests vor und kam zu dem Ergebnis, dass das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung ausgeschlossen sei. In Folge dessen bat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 31.08.2016 die Europäische Kommission darum, gemäß Art. 30 Abs. 6 der Richtlinie 2007/46/EG

mit der italienischen Behörde eine Lösung zu finden. (Vgl. zu alledem: Anlagenkonvolut K3, Bl. 186 - 191d. A.). Ebenfalls unter dem 31.08.2016 informierte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die italienische Genehmigungsbehörde darüber, dass bei Euro 6-Fahrzeugen des Herstellers Fiat-Chrysler festgestellt worden sei, dass nach 22 Minuten die Abgasrückführung abgeschaltet und die Regeneration des NSK eingestellt werde, dass damit eine unzulässige Abschaltvorrichtung nachgewiesen sei, und dass die Europäische Kommission gemäß Art. 30 Abs. 6 Richtlinie 2007/46/EG um Hilfe gebeten worden sei. (Vgl. zu alledem: Anlagenkonvolut K3, Bl. 186 - 191d. A.)

Vorstandsvorsitzender der Beklagten zu 2. war von 2004 bis kurz vor seinem Tode 2018 Herr Sergio Marchionne.

Das KBA teilte dem Deutschen Umwelthilfe e.V. unter dem 05.05.2021 mit, dass hinsichtlich Wohnmobilen hohe Stickoxid-Emissionen aufgrund von Unzulässigkeiten festgestellt worden seien. Da bisher seitens der zuständigen Behörden keine Maßnahmen eingeleitet worden seien, würden seitens des KBA weitere Schritte geprüft, damit die Unzulässigkeiten in den betroffenen Fahrzeugen entfernt werden. (Anlage K4, Bl. 192 d. A.)

Der Kläger behauptet, in seinem Fahrzeug würden unzulässige Abschaltvorrichtungen verwendet werden, die dazu führten, dass das reale Abgas-Emissionsverhalten ein Vielfaches der gesetzlichen Abgasgrenzwerte betrage. Insbesondere werde eine Zeitschaltuhr verwendet: Das Fahrzeug schalte nach etwas mehr als 22 Minuten die Abgasrückführung auf nahezu Null und deaktiviere die NSK-Regeneration, da der Fahrzyklus beim NEFZ ca. 20 Minuten dauere. Der Kläger behauptet weiter, die Beklagte zu 1. treffe bezüglich der Verwendung von Motoren und deren Software die grundlegenden strategischen Entscheidungen bzw. segne die Entscheidungen der Tochtergesellschaft ab. Die Beklagte zu 1. habe die Verwendung der manipulierten Motorsoftware gebilligt. Es habe im Zeitpunkt der Implementierung der Software in das Fahrzeug bei der Beklagten zu 1. ein konzerneinheitliches Risikomanagement gegeben.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klagepartei 44.499,69 Euro sowie Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz, die Beklagte zu 1. ab dem 25.05.2021 und die Beklagte zu 2. ab Rechtshängigkeit der Klageerweiterung, zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges Fiat (Wohnmobil) Ducato Knaus mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ZFA25000002E74612
2. festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Annahme des Fahrzeuges Fiat (Wohnmobil) Ducato Knaus mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ZFA25000002E74612, die Beklagte zu 1. seit dem 25.05.2021 und die Beklagte zu 2. zwei Wochen nach Rechtshängigkeit der Klageerweiterung, in Annahmeverzug befinden.

3. Die Beklagte zu 1. zu verurteilen, an die HUK-Coburg Rechtsschutzversicherung AG, Willi-Hussong-Str. 2, 96450 Coburg zur Schadennummer 21-01-442/070104-K-RS12FH vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 798,70 Euro (netto) zuzüglich der gesetzlich geltenden Umsatzsteuer sowie Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu erstatten.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten behaupten, die Beklagte zu 1. sei keine produzierende oder konstruierende Gesellschaft, sondern lediglich eine reine Holdinggesellschaft der FCA-Gruppe. Keiner der Angestellten oder Organmitglieder der Beklagten habe in dem Bewusstsein gehandelt, dass die Beklagte zu 2. unzulässige Typgenehmigungen erwirken und/oder nicht genehmigungsfähige Fahrzeuge herstellen könnte. Es habe auch keiner der Organmitglieder der Beklagten Entscheidungen über den Einsatz angeblich unzulässiger Abgasrückführungssysteme getroffen oder angewiesen.

Die Beklagten tragen zudem vor, es lägen keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vor. Es treffe nicht zu, dass die Motorsteuerungssoftware die Abgaswerte manipuliere oder die Abgasrückführung so steuere, dass diese nur während des Prüfverfahrens erfolge. Das Fahrzeug halte die Grenzwerte für Stickoxide ein. Die Abgaswerte würden nicht durch die Software manipuliert.

Die Beklagten sind der Ansicht, dass solche Abgassteuerungssysteme, die ohne Differenzierung zwischen dem Prüfstand und der Straße arbeiten, zu keiner vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung führen würden; dies habe der Bundesgerichtshof auch zum Thermofenster entschieden. Dabei fehle es auch am Vorsatz, sich unrechtmäßige Typengenehmigungen zu erschleichen. Eine wirksame Typgenehmigung entfalte Tatbestandswirkung. Auch bestehe kein Risiko der Stilllegung des Fahrzeugs. Die Beklagte zu 1. sei zudem nicht passivlegitimiert.

Das Gericht hat die Beklagten mit Verfügung vom 23.12.2021 um Klarstellung gebeten, ob sie mit ihrem Vorbringen, es liege keine unzulässige Abschaltvorrichtung vor, den Vortrag des Klägers, die Abgasreinigung werde in dem streitgegenständlichen Fahrzeug nach 22 Minuten abgeschaltet, in tatsächlicher Hinsicht bestreiten, oder ob sie lediglich die rechtliche Ansicht vertreten, darin sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung zu sehen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst deren Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage hat im tenorierten Umfang Erfolg.

A) Der zulässige Klageantrag zu 1. ist, soweit er gegen die Beklagte zu 2. gerichtet ist, überwiegend begründet.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2. einen Anspruch auf Zahlung von 42.964,84 Euro nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit der Klageerweiterung.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte zu 2. ein Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB zu.

Die Beklagte zu 2. hat das Basisfahrzeug des Wohnmobils des Klägers hergestellt. Dabei ließ sie die Motorsteuerungssoftware von der Robert Bosch GmbH nach ihren Spezifikationen herstellen.

a) Dabei entwarf sie die Motorsteuerungssoftware dergestalt, dass nach ca. 22 Minuten bzw. nach einer definierten Anzahl von Zyklen die Abgasrückführungs-Rate auf nahezu Null zurückgefahren und die Regeneration des NOx-Speicherkatalysators deaktiviert wird.

Dieser Vortrag des Klägers gilt nach § 138 Abs. 3 ZPO als unstrittig.

Denn soweit die Beklagte zu 2. vorträgt, es lägen keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vor, ist unklar geblieben, ob sie damit in tatsächlicher Hinsicht bestreiten möchte, dass die Abgasrückführung nach ca. 22 Minuten abgeschaltet wird, oder ob sie lediglich die rechtliche Ansicht vertritt, darin sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung zu sehen. Angesichts der Umstände, dass die Untersuchungskommission „Volkswagen“, das KBA, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die Robert Bosch GmbH (welche die Software hergestellt hat!) davon ausgehen, dass die Abgasrückführung nach ca. 22 Minuten deaktiviert werde, gab es auch erheblichen Anlass dazu, anzunehmen, die Beklagte zu 2. würde mit ihrem Vortrag, es liege keine unzulässige Abschaltvorrichtung vor, lediglich eine Rechtsansicht vertreten wollen. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass sie die Ansicht vertritt, dass Abgassteuerungssysteme, die ohne Differenzierung zwischen dem Prüfstand und der Straße arbeiten, zu keiner vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung führen würden. Auch soweit die Beklagte vorgetragen hat, das Fahrzeug halte die Grenzwerte für Stickoxide ein und die Abgaswerte würden nicht manipuliert, war auch in Würdigung dessen nicht mit hinreichender Sicherheit zu beurteilen, ob die Beklagte in tatsächlicher Hinsicht den Vortrag des Klägers zu der Zeitschaltuhr bestreiten wollte. Denn es ist möglich, dass sie damit zum Ausdruck bringen möchte, dass die Grenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten würden bzw. die auf dem Prüfstand gemessenen Abgaswerte stimmten mit den tatsächlichen Emissionen auf dem Prüfstand überein, und dass es allein hierauf ankäme. Allein dies steht dem Vorliegen einer Zeitschaltuhr jedoch nicht entgegen.

Das Gericht hat die Beklagten aufgrund dieser Erwägungen mit Verfügung vom 23.12.2021 um Klarstellung gebeten, ob sie mit ihrem Vorbringen, es liege keine unzulässige Abschaltvorrichtung vor, den Vortrag des Klägers, die Abgasreinigung werde in dem streitgegenständlichen Fahrzeug nach 22 Minuten abgeschaltet, in tatsächlicher Hinsicht bestreiten, oder ob sie lediglich die rechtliche Ansicht vertreten, darin sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung zu sehen.

Darauf hat die Beklagte zu 2. nicht reagiert. Sie hat mit diesem Verhalten gegen ihre prozessualen Pflichten aus § 138 Abs. 2, Abs. 3 ZPO verstoßen. Folge dessen ist, dass der Vortrag des Klägers als zugestanden gilt.

b) In dieser Vorrichtung - der Zeitschaltuhr - ist eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu sehen.

Nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Abschaltvorrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten 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.

Eine in der Motorsteuerung eingebrachte Zeitschaltuhr, die nach ca. 22 Minuten bzw. nach einer definierten Anzahl von Zyklen die Abgasrückführungs-Rate auf nahezu Null zurückfährt und die Regeneration des NOx-Speicherkats deaktiviert, ist ein Konstruktionsteil, das einen Parameter – nämlich die Zeit nach dem Motorstart – ermittelt, um das Emissionskontrollsystem hinsichtlich der Abgasrückführung zu verändern und hinsichtlich der NOx-Regeneration zu deaktivieren. Dadurch wird die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrzeugbetriebs auch verringert, da eine Vielzahl von Fahrten bei normalen Fahrzeugbetrieb – insbesondere mit Wohnmobilen – länger als 22 Minuten dauert.

Nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Die Ausnahmetatbestände von Art. 5 Abs. 2 S. 2 der Verordnung sind nicht gegeben.

Ob eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, haben die Gerichte - ungeachtet des Vorliegens einer Typgenehmigung - selbstständig zu beurteilen.

c) Dieses Verhalten der Beklagten zu 2. - die Herstellung des mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Basisfahrzeugs - stellt in objektiver und subjektiver Hinsicht eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB dar.

Sittenwidrig ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. 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. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil v. 25.04.2020 - VI ZR 252/19 - Rn. 15).

Die besondere Verwerflichkeit ergibt sich aus dem Gesamtverhalten der Beklagten zu 2.

In Anbetracht der Umstände, dass im streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer Zeitschaltuhr verwendet wird, für welche eine Typgenehmigung - die mithin Grundlage einer Vielzahl von Fahrzeugen ist - erteilt worden ist, und auch mehrere Institutionen bzw. Firmen (das KBA, das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Untersuchungskommission „Volkswagen“ und die Robert Bosch GmbH) festgestellt haben, dass die Zeitschaltuhr bei den von der Beklagten zu 2. hergestellten Fahrzeugen verwendet werden, ist das Gericht überzeugt davon, dass nicht nur das Fahrzeug des Klägers als Einzelfall betroffen ist, sondern bei der Beklagten zu 2. eine Vielzahl von Fahrzeugen von der Verwendung der Zeitschaltuhr betroffen sind und so bei der Beklagten eine grundlegende strategische Entscheidung zur Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung getroffen wurde. Andere Gründe, als die größtmögliche Profitmaximierung, sind hierfür nicht ersichtlich. Dem ordnete die Beklagte zu 2. die Belange des Umweltschutzes und die den potentiellen Käufern entstehenden Risiken unter. Durch die Erwirkung einer nicht mit den gesetzlichen Bestimmungen übereinstimmenden Typgenehmigung suggerierte die Beklagte zu 2. gegenüber den potentiellen Käufern - und so auch gegenüber dem Kläger - dass das Fahrzeug gesetzeskonform ist, womit sie die Käufer täuschte.

Auch fällt bei der Betrachtung des Gesamtverhaltens der Beklagten zu 2. ins Gewicht, dass sie bis zum Eintritt des Schadens bei dem Kläger keinerlei Versuche unternommen hat, Schadensbegrenzung zu betreiben. So verweigert sie eine Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden, wie aus der Weigerung Fiats, gegenüber dem KBA die Motorsteuerung offen zu legen und mitzuteilen, ob bzw. welche Abschaltvorrichtungen verbaut wurden (vgl. Anlagenkonvolut K3, Bl. 186 f. d. A.) hervorgeht. Dabei kann mit der Weigerung „Fiats“ nur die Weigerung der Beklagten zu 2. gemeint sein, unterstellt der Vortrag der beiden Beklagten, die Beklagte zu 1. sei eine reine Holdinggesellschaft, sei richtig. Auch hat die Beklagte zu 2. keinerlei Versuche unternommen, ihre Software wenigstens im Nachhinein rechtskonform zu gestalten, wie etwa durch Softwareupdates.

Es liegt auch Vorsatz vor. Der Einsatz der fraglichen Software setzt denotwendig eine aktive, im Hinblick auf dieses Ergebnis gewollte präzise Programmierung voraus und schließt die Annahme einer fahrlässigen Herbeiführung dieses Zustandes aus (LG Landau, U. v. 27.12.2021 - 2 O 169/21 - Rn. 33). Schon aus der Funktionsweise der Zeitschaltuhr wird deutlich, dass diese einzig und allein dafür geschaffen wurde, die gesetzlichen Vorschriften zu umgehen. Daraus lässt sich vernünftigerweise schon im Zeitpunkt der Herstellung des Fahrzeugs nur auf eine geplante Vorgehensweise schließen.

Solche Strategieentscheidungen, die mit erheblichen Risiken für den gesamten Konzern und auch mit persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidenden Personen verbunden ist, werden im absoluten Regelfall nicht auf untergeordneter Ebene bzw. nicht ohne Kenntnis des Vorstands getroffen und umgesetzt.

Fest steht ohnehin, dass jedenfalls spätestens Mitte 2016 - und so vor dem Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages - auch der damalige Vorstandsvorsitzende Sergio Marchionne Kenntnis von der streitgegenständlichen Zeitschaltuhr hatte.

Dies ergibt sich insbesondere aus Folgenden Umständen:

Aus dem Protokoll der Besprechung der Robert Bosch GmbH und dem KBA vom 19.04.2016, deren Anlass gerade die Erkenntnisse von Bosch zu der Zeitschaltuhr waren, ergibt sich, dass die Robert Bosch GmbH die Beklagte zu 2. aufgefordert hatte, die Bedatung der Motoren gegenüber den italienischen Behörden offenzulegen. Fiat versicherte gegenüber Bosch mehrfach, dass es sich um rechtlich zulässige Motorschutzmaßnahmen handele.

Das KBA teilte seine Erkenntnisse zu einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, die bewirke, dass nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne die Abgasnachbehandlung abgeschaltet und die Regeneration des NSK deaktiviert werde, der italienischen Typgenehmigungsbehörde mit und bat um Veranlassung weiterer Maßnahmen aufgrund des in der Richtlinie 2007/46/EG vorgesehenen Verfahrens. Daraufhin nahm die italienische Genehmigungsbehörde eigene Tests vor und kam zu dem Ergebnis, dass das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung ausgeschlossen sei. In Folge dessen bat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 31.08.2016 die Europäische Kommission darum, gemäß Art. 30 Abs. 6 der Richtlinie 2007/46/EG mit der italienischen Behörde eine Lösung zu finden. Ebenfalls unter dem 31.08.2016 informierte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die italienische Genehmigungsbehörde darüber, dass bei Euro 6-Fahrzeugen des Herstellers Fiat-Chrysler festgestellt worden sei, dass nach 22 Minuten die Abgasrückführung abgeschaltet sowie die Regeneration des NSK eingestellt werde, dass damit eine unzulässige Abschaltvorrichtung nachgewiesen sei, und dass die Europäische Kommission gemäß Art. 30 Abs. 6 Richtlinie 2007/46/EG um Hilfe gebeten worden sei. (Vgl. zu alledem: Anlagenkonvolut K3, Bl. 186 - 191d. A.)

Dass der Vorstandsvorsitzende der Beklagten zu 2. diese Entwicklungen nicht mitbekommen haben sollte, liegt bei einem Konzern wie der Beklagten zu 2. außerhalb

jeder Lebenserfahrung, und wird von der Beklagten zu 2. auch nicht einmal behauptet. Dies gilt in ganz besonderem Maße für das Einschalten der Europäischen Kommission gerade aufgrund des Verwendens der Zeitschaltuhr.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt - Mitte 2016 - hätte der Vorstandsvorsitzende der Beklagten zu 2. handeln müssen, um zu verhindern, dass weitere Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung behaftet von der Beklagten zu 2. hergestellt und von Käufern erworben werden. Denn aus dem vorangegangenen Tun des Unternehmens - der Herstellung von Fahrzeugen mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung - traf den Vorstandsvorsitzenden eine Handlungspflicht, durch welche das Unterlassen jeglicher Maßnahmen und das unveränderte Weiterlaufenlassen der Produktion der Fahrzeuge eine sittenwidrige Schädigungshandlung im Sinne des § 826 BGB begründet. Der Vorstandsvorsitzende hätte ab dem Zeitpunkt seiner Kenntnis zumindest versuchen müssen, zu verhindern, dass weitere mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung behaftete Fahrzeuge produziert werden und an Käufer gelangen. Es entsprach in Anbetracht der besonderen Dreistigkeit, die mit der Funktionsweise der hier streitgegenständlichen unzulässigen Abschaltvorrichtung und der Offensichtlichkeit deren Zwecks einhergeht, einem sittlichem Gebot, wenigstens zu versuchen, Schadensbegrenzung zu betreiben. Statt die weitere Produktion oder das Inverkehrbringen zu verhindern oder irgendwelche andere Maßnahmen zu ergreifen, um Schäden bei den Käufern zu verhindern, hat es die Beklagte zu 2. - eingeschlossen deren Vorstandsvorsitzender - im eigenen Interesse vorgezogen, auf dem Standpunkt zu beharren, eine unzulässige Abschaltvorrichtung liege nicht vor, und die Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden zu verweigern. So stellt sich auch dieser weitergehende Umgang der Beklagten zu 2. mit dem „Dieselskandal“ in ihrem Unternehmen als sittenwidrig dar. Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde von der Beklagten zu 2. im August 2017 produziert, also nachdem der Vorstandsvorsitzende Kenntnis von der Zeitschaltuhr hatte.

Zwar ist es in der Regel so, dass ein Fahrzeughersteller nicht vorsätzlich sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB handelt, wenn die zuständige Typgenehmigungsbehörde im Rahmen einer Überprüfung eines Motors zu der Überzeugung kommt, dass bei dem Fahrzeug keine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz kommt. Dies gilt jedoch nicht, wenn sich jedermann aufdrängt, dass eine Vorrichtung offensichtlich eine unzulässige Abschaltvorrichtung ist. Denn dann kann der Fahrzeughersteller nicht darauf vertrauen, dass die Fachbehörde eine zutreffende Einschätzung abgegeben hat. Dies ist hier der Fall. Einem objektiven Dritten ist bei vernünftiger Betrachtungsweise sonnenklar, dass es nicht gesetzeskonform sein kann, die Abgase nur für ca. 22 Minuten zu reinigen. In Anbetracht des Umstandes, dass die Abgasreinigung damit exakt nach Ablauf des Prüfstandes endet, drängt sich jedermann auf, dass dies einzig und allein dazu dient, die gesetzlichen Vorschriften zu den Abgasgrenzwerten zu umgehen. Die Rechtswidrigkeit steht der Verwendung einer Zeitschaltuhr, die exakt nach Beendigung der Abgasprüfung endet, auf der Stirn geschrieben. (Ähnlich LG Saarbrücken, Hinweis- und Beweisbeschluss v. 23.07.2021 - 12 O 18/21- Rn. 3-5; LG Landau, U. v. 27.12.2021 - 2 O 169/21 - Rn. 33).

Soweit die Beklagte zu 2. meint, einer vorsätzlich sittenwidrigen Handlung stehe entgegen, dass der Bundesgerichtshof zum „Thermofenster“ entschieden habe, dass Abgassteuerungssysteme, die ohne Differenzierung zwischen Prüfstand und Straße arbeiten, vor der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum „Thermofenster“ vertretbar nicht als unzulässige Abschaltvorrichtungen bewertet werden konnten (vgl. BGH, B. v. 09.03.2021 – VI ZR 889/20 – Rn. 25 ff.), dringt sie damit im hier vorliegenden Fall nicht durch.

Denn es gibt einen wesentlichen Unterschied zwischen dem „Thermofenster“ und der Zeitschaltuhr. Bei dem „Thermofenster“ läuft dessen Funktionsweise während der gesamten Nutzung des Fahrzeugs gleich ab. Immer dann, wenn bestimmte Temperaturen erreicht sind, wird die Abgasreinigung verringert. So kann man den Schluss ziehen, die Vorrichtung funktioniere auf der Straße und auf dem Prüfstand gleich. Bei der Zeitschaltuhr hingegen gibt es bei der Funktionsweise der Abgasreinigung einen zeitlichen „Cut“. Bei dieser läuft die Funktionsweise nicht während der gesamten Nutzung des Fahrzeugs gleich ab. Eine Vergleichbarkeit hinsichtlich der Funktion der Abschaltvorrichtung ist dann zwischen der Situation auf der Straße und dem Prüfstand nicht gegeben, weil sich deren Arbeitsweise erst dann ändert, wenn sie sich auf den Prüfstand gar nicht mehr auswirken kann, - und dies nicht wegen äußerer Bedingungen - sondern schlicht weil auf diesem keine Prüfung mehr erfolgt.

Auch sind die Parameter der Abschaltvorrichtung bei der Zeitschaltuhr so eng bedatet, dass die Abgasreinigung faktisch nahezu ausschließlich auf dem Prüfstand erfolgt (so auch LG Landau, U. v. 27.12.2021 – 2 O 169/21) Eine derart enge Bedatung war bei dem „Thermofenster“ nicht gegeben.

Vor allem aber in Anbetracht des Umstandes, dass die Länge der Zeitschaltuhr exakt auf die Länge des Prüfstandes abgestimmt ist, und sich so der einzige Sinn und Zweck dieser Vorrichtung – die Umgehung der gesetzlichen Abgasgrenzwerte – jedermann sofort aufdrängt, ist das Gericht überzeugt davon, dass die bei der Beklagten zu 2. handelnden Personen (und spätestens seit Mitte 2016 auch der Vorstandsvorsitzende) in dem Bewusstsein waren, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und sie den darin liegenden Gesetzesverstoß mindestens billigend in Kauf nahmen (vgl. zu diesem Kriterium BGH, U. v. 09.03.2021 – VI ZR 889/20 – Rn. 28) – und um diese Frage geht letztlich es bei dem Argument „ohne Differenzierung zwischen Prüfstand und Straße“.

Der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung steht auch nicht entgegen, dass die italienischen Behörden nach Prüfung der Software zu dem Ergebnis gekommen sind, die Software sei nicht zu beanstanden, und dass das KBA an die Genehmigung nach § 26 EG-FGV gebunden ist, sodass – wie die Beklagte zu 2. meint – eine Stilllegung nicht drohe. Denn es ist durchaus möglich, dass die italienischen Behörden zukünftig rechtmäßig handeln. Angesichts der Offensichtlichkeit des Gesetzesverstoßes ist die Gefahr, dass die tatsächlich vorliegende unzulässige Abschaltvorrichtung in Zukunft zu Betriebsbeschränkungen führen könnte, latent gegeben und auch aus Sicht des Gerichts nicht bloß eine theoretische. Auch besteht die Gefahr, dass das KBA zu der

wohl vertretbaren Auffassung gelangen könnte, eine Bindungswirkung von Entscheidungen anderer Mitgliedstaaten entfalle, wenn die EU-Rechtswidrigkeit der Entscheidung offensichtlich sei (so LG Saarbrücken, Hinweis- und Beweisbeschluss v. 23.07.2021 – 12 O 18/21 – Rn. 4). Das KBA hat bislang auch nicht aufgegeben, nach rechtlichen Möglichkeiten, die Unzulässigkeiten in den betroffenen Fahrzeugen zu entfernen, zu suchen (vgl. Anlage K4, Bl. 192 d. A.). Dass die Angst der Käufer vor Betriebsbeschränkungen nicht völlig abwegig ist, zeigt auch indiziell das Schreiben des Herstellers des Wohnmobilaufbaus vom 25.05.2016 an den Verkehrsminister, in welchem der Hersteller seine Angst vor dem Widerruf der Typgenehmigungen ausdrückte (Anlagenkonvolut K3, Bl. 183 – 185 d. A.).

Dem Kläger ist durch den Kauf des mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung behafteten Wohnmobils ein Schaden entstanden (vgl. hierzu BGH, U. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19 - Rn. 44 ff.).

Der Beklagten zu 2. wird die vorsätzliche sittenwidrige Schädigung des Klägers durch ihren Vorstandsvorsitzenden nach § 31 BGB zugerechnet.

d) Rechtsfolge ist ein Anspruch des Klägers auf Rückzahlung des Kaufpreises, wobei er sich im Wege des Vorteilsausgleichs die gezogenen Nutzungen anrechnen lassen muss.

Das Gericht schätzt die dem Kläger anzurechenden Nutzungsvorteile auf 7.234,16 Euro. Dabei schließt es sich den Ausführungen des Oberlandesgerichts München zur Errechnung der Gebrauchsvorteile von Wohnmobilen in dessen Urteil vom 24.10.2012 - 3 U 297/11 - an, und stellt diesbezüglich auf die voraussichtliche Lebensdauer des Wohnmobils ab.

In Anwendung dessen ergibt sich für die Berechnung der Gebrauchsvorteile folgende Formel:

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{tatsächliche Nutzungszeit in Tagen}}{\text{Gesamtlebensdauer} - \text{Nutzungszeit bei Kauf in Tagen}}$$

Der Bruttokaufpreis betrug 50.199,00 Euro. Die tatsächliche Nutzungszeit schätzt das Gericht auf 1.315 Tage, was der Zeit zwischen der Lieferung des Fahrzeugs am 10.08.2018 und der mündlichen Verhandlung am 16.03.2022 entspricht. Zur Gesamtlebensdauer hat der Kläger unbestritten vorgetragen, dass diese bei 25 Jahren (9.125 Tage) liegt. Es handelte sich um ein Neufahrzeug.

50.199,00 x 1.315 : 9.125 ergibt eine Nutzungsentschädigung von 7.234,16 Euro.

Wird dieser Betrag von dem Kaufpreis abgezogen, verbleibt ein Rückzahlungsanspruch des Klägers in Höhe von 42.964,84 Euro.

e) Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB.

2. Soweit sich der Klageantrag zu 1. auch gegen die Beklagte zu 1. richtet, ist er unbegründet.

In Betracht kommen lediglich Ansprüche aus §§ 823 ff. BGB. Dafür ist eine Verletzungs- bzw. Schädigungshandlung, die in einem aktiven Tun oder – bei Bestehen einer Handlungspflicht – in einem Unterlassen bestehen kann, erforderlich.

Allein der Umstand, dass die Beklagte zu 1. der Mutterkonzern der Beklagten zu 2. ist, begründet eine solche Verletzungs- bzw. Schädigungshandlung nicht.

Seinen mit der Klageschrift vom 11.06.2021 erhobenen Vortrag, die Beklagte zu 1. habe das Fahrzeug hergestellt, hat der Kläger mit der Erhebung der Klageerweiterung gegen die Beklagte zu 2. und seinem darin getätigten Vortrag, die Beklagte zu 2. habe das Fahrzeug hergestellt, konkludent aufgegeben.

Soweit der Kläger vorträgt, die Beklagte zu 1. habe Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt und dies gebilligt, so reicht Kenntnis und Billigung nicht aus, um eine Verletzungs- bzw. Schädigungshandlung nach §§ 823 ff. BGB zu begründen.

Soweit der Kläger vorträgt, die Beklagte zu 1. treffe bezüglich der Verwendung von Motoren und deren Software die grundlegenden strategischen Entscheidungen bzw. segne die Entscheidungen der Tochtergesellschaft ab, hat die Beklagte dies bestritten. Einen Beweis hat der Kläger nicht angeboten. Soweit der Kläger für seinen Vortrag, es gebe ein „konzernerheitliches Risikomanagement“, einen Zeugenbeweis angeboten hat, ist nicht nachvollziehbar, inwieweit ein solches bewirkt haben soll, dass die Entscheidung über die Verwendungen von Motoren und deren Software bei der Beklagten zu 1. getroffen worden sei.

B) Der zulässige Klageantrag zu 2. ist unbegründet, und dies auch gegenüber der Beklagten zu 2. Der auf Zug-um-Zug gerichtete Klageantrag zu 1. ist zwar als wörtliches Angebot im Sinne der §§ 295, 293 BGB anzusehen. Voraussetzung für einen aus einem auf Zug-um-Zug Leistung gerichteten Klageantrag begründeten Annahmeverzug ist jedoch, dass die Beklagte zu 2. die Leistung des Klägers zuvor bestimmt und eindeutig abgelehnt hat (OLG Naumburg, U. v. 18.06.2020 – 9 U 71/19 – Rn. 70). Hierfür sind keine Anhaltspunkte ersichtlich.

C) Mangels Hauptanspruch gegen die Beklagte zu 1. besteht auch kein Anspruch gegen diese auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91, 100 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.

Eisenträger

beglaubigt:
Dessau-Roßlau, 19.04.2022

Fluhr, Justizhauptsekretärin
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

