
Datum: 03.05.2022
Gericht: Landgericht Dortmund
Spruchkörper: 3. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 O 542/20
ECLI: ECLI:DE:LGDO:2022:0503.3O542.20.00

Tenor:

1. Die Beklagte zu 2) wird verurteilt, an die Klägerin 26.942,-EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 05.11.2021 zu leisten, Zug-um-Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs Carado T 447 FIN-01 und Übertragung des der Klägerin gegenüber der A1 Bank zustehenden Anwartschaftsrechtes auf Übereignung des vorstehend bezeichneten Fahrzeugs.
2. Die Beklagte zu 2) wird weiter verurteilt, die Klägerin in Höhe der aktuell für sie noch bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der A1 Bank aus dem Darlehensvertrag mit der Vertragsnummer-01 für die Zukunft freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, der Klägerin darüber hinaus Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die ihr dadurch entstanden sind oder entstehen werden, dass in das im Klageantrag zu Ziff. 1 genannte Fahrzeug eine unzulässige Abschaltanlage eingebaut wurde.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten der Klägerin tragen die Klägerin und die Beklagte zu 2) jeweils zu 1/2. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) und die Kosten der Nebenintervention trägt die Klägerin. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 2) trägt diese selbst.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

7. Der Streitwert wird auf bis zu 65.000,-EUR festgesetzt.

Tatbestand	1
Die Parteien streiten über Schadensersatzansprüche nach dem Kauf eines Wohnmobils vom Typ Carado T 447 mit der Fahrgestellnummer-01, das vermeintlich vom sogenannten Abgasskandal betroffen ist.	2
Bei der Beklagten zu 1) handelt es sich um eine Holdinggesellschaft der B1-Gruppe, die aus einer Fusion der C1-Gruppe mit der D1-Gruppe hervorgegangen ist. Sie ist keine produzierende Gesellschaft. Im niederländischen Handelsregister ist als Gesellschaftszweck der Beklagten zu 1) mit „E1“ eingetragen.	3
Die Klägerin erwarb am 19.07.2016 bei einem am Rechtsstreit nicht beteiligten in F1 ansässigen Händler ein von der Beklagten zu 2) hergestelltes Wohnmobil des vorgenannten Typs und mit der vorgenannten Fahrgestellnummer als Neufahrzeug zu einem Kaufpreis von 58.592,-EUR. Zu den Einzelheiten wird auf die als Anlage K25 zu den Akten (SB Anlagen zur Klageschrift) gelangte Kopie der Rechnung verwiesen.	4
Die Klägerin leistete eine Anzahlung an die Verkäuferin und finanzierte (im Übrigen) den verbleibenden Kaufpreis in Höhe von 49.990,-EUR mit einem Darlehen bei der A1 Bank (Vertragsnummer-01), wobei das streitgegenständliche Fahrzeug zur Sicherheit an die A1 Bank übereignet wurde. Die erste Rate in Höhe von 471,11 EUR wurde am 01.06.2016 gezahlt; im Übrigen beträgt die Ratenhöhe 499,-EUR bei vorgesehenen 120 Raten, die die Klägerin bisher auch leistete. Einbauten, nämlich eine Solaranlage, Duo Control und ein Verdunkelungssystem zum Gesamtkaufpreis von 1.599,90 EUR zahlte die Klägerin direkt an die Verkäuferin. Sie hat somit zum 25.02.2022 insgesamt 34.902,11 EUR für das streitgegenständliche Fahrzeug aufgewendet.	5
Das Fahrzeug basiert auf einem Fiat Ducato und verfügt über einen 2.3l-Dieselmotor mit 96kw (130PS) des Typs F1AE3481D und entspricht der Abgasnorm Euro 5+. Die physischen Teile des Motors werden von der Firma G1. hergestellt. Diese werden von der Beklagten zu 2) in die Basisfahrzeuge eingebaut; die auch die verwendete Software und Programmierung verantwortet und das Fahrzeug zum weiteren Aufbau als Wohnmobil in den Verkehr gebracht.	6
Das Fahrzeug verfügt über eine Timerfunktion. Über Sensoren wird zunächst die Ansaugluft-, Kühlwasser- und Abgastemperatur festgestellt. Beträgt der Lambda-Wert 20 C, die Kühlwassertemperatur zwischen 20 und 65 C in der Startphase, die Ansauglufttemperatur zwischen 20 und 40 C und die Fahrzeuggeschwindigkeit zwischen 10 und 50 km/h wird über einen Timer ein Zeitraum von 21,83 Minuten gemessen und danach die Abgasreinigung beim Fahrzeug erheblich reduziert, sodass die gesetzlich vorgeschriebene Mindestgrenzwerte für NOx-Mengen nicht mehr eingehalten werden. Der Testlauf auf einem Abgasprüfstand (NEFZ) dauert etwa 20 Minuten.	7
Ausweislich des Schreibens des KBA vom 08.05.2020 (Anlage K 1, SB Anlagen zur Klageschrift) wurde von dort in einem vergleichbaren Motor, nämlich mit 2,3 Liter mit 96 kW und EU5 eine entsprechende Vorrichtung als illegale Abschaltvorrichtung i. S. der VO (EG) 2007/715 gewertet.	8

Das Basisfahrzeug, ein Fiat Ducato, verfügt über eine italienische Typengenehmigung. Es liegt kein Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeuges oder vergleichbarer Modelle durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) vor. Im Rahmen der Typengenehmigung wurde durch die Beklagte bzw. im Fall der Beklagten zu 1) der Rechtsvorgängerin keine Angaben zu der beschriebenen Timerfunktion gemacht.

Mit Schreiben v. 08.05.2020 (Anl. K1, SB Anlagen zur Klageschrift) teilt das KBA mit, dass bei Prüfung von Fiat-Motoren, u.a. auch von 2.3l Motoren mit 96kw und Euro 5 illegale Abschaltvorrichtungen i. S. v. der VO (EG) 715/2007 Art. 3, Art. 5 festgestellt worden seien. Die AGR-Rate bzw. die NSK-Regenerationen würden nach einer gewissen Motorlaufzeit verringert, wobei die Zeit mit einem Timer gemessen werde. Die italienische Zulassungsbehörde sei informiert worden; geplante Maßnahmen von dort seien nicht bekannt. 10

Am 28.02.2022 wies das streitgegenständliche Wohnmobil einen Kilometerstand von 40.757km auf. 11

Die Klägerin behauptet, dass die strategischen Unternehmensentscheidungen, und damit auch, ob eine Abschaltvorrichtung verwendet wird, zentral im Mutterkonzern, also bei der Beklagten zu 1) getroffen würden. Die Die Beklagte zu 1) sei insofern auch an der Validierung der Software beteiligt gewesen. Unter Darlegung verschiedener Verflechtungen personeller Verflechtungen behauptet die Klägerin weiter, dass die Beklagte zu 1) keine reine Holding-Gesellschaft sei, sondern vielmehr Hauptverantwortliche (vgl. hierzu den breiten Vortrag im Ss v. 25.05.2021, Bl. 158a ff. d. A.). Bei der Beklagten zu 1) liege die Entwicklungshoheit. Es gebe einen Konzernleitungsausschuss unter Beteiligung von Managern und Vorständen der Beklagten zu 1) und der Beklagten zu 2), die Entscheidungen über Emissionsstrategien treffe und der am tagtäglichen Geschäft beteiligt sei. 12

Neben der Timer-Funktion verfüge das streitgegenständliche Fahrzeug noch über weitere Abschaltvorrichtungen, etwa ein sog. Thermofenster und im Rahmen der On-Board-Diagnose (OBD). Das Land Italien habe zwar Kenntnis dieser Vorgänge, aber nicht reagiert, um eigene Unternehmen und eine einflussreiche Familie zu schützen. 13

Eine Nachbesserung sei physikalisch nicht möglich, es drohe die Stilllegungsanordnung. Die Klägerin beantragt, 14

festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, ihr Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs Carado T 447 FIN-01 durch die Beklagten resultieren. 15

Hilfsweise beantragt sie, 16

1. die Beklagten zu verurteilen, an sie 34.902,11 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs Carado T 447 FIN-01 und Übertragung des ihr, der Klägerin, gegenüber der A1 Bank zustehenden Anwartschaftsrechtes auf Übereignung des vorstehend bezeichneten Fahrzeugs, und Zug-um-Zug gegen Zahlung einer in das Ermessen des Gerichtes gestellten Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeugs Carado T 447 FIN-01, 17

2. die Beklagten zu verurteilen, sie von aktuell noch bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der A1 Bank aus dem Darlehensvertrag mit der Vertragsnummer-01 für die 18

Zukunft freizustellen,

3. festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, ihr darüber hinaus Schadensersatz zu leisten haben für weitere Schäden, die ihr dadurch entstanden sind oder entstehen werden, dass in das im Klageantrag zu Ziff. 1 genannte Fahrzeug eine unzulässige Abschaltanlage eingebaut wurde,

4. festzustellen, dass die Beklagten sich mit der Annahme des im Klageantrag zu Ziff. 1 genannten Fahrzeuges im Verzug befinden,

5. die Beklagten zu verurteilen, sie von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandene vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.067,82 EUR freizustellen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie behaupten, dass die Beklagte zu 1) weder Herstellerin noch Konstrukteurin des Motors und auch sonst keine produzierende Gesellschaft sei, sondern eine reine Holding der B1 Gruppe. Die Beklagte zu 2) habe keine Hard- oder Software mit dem Ziel eingesetzt, die Abgaswerte im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens zu manipulieren. Die Abgassteuerung arbeite im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens wie auch außerhalb des Verfahrens. Dass die Klägerin Eigentümerin des streitgegenständlichen Wohnmobils ist, bestreiten die Beklagten mit Nichtwissen.

Ursprünglich wurde als Beklagte zu 1) die H1 mit Sitz in Ort-01 verklagt, deren postalische Erreichbarkeit über die Nebenintervenientin angegeben wurde. Unter dem 02.02.2021 wurde die Rubrumsberichtigung auf die jetzige Beklagte zu 1) beantragt. Mit Schriftsatz vom 29.09.2021 wurde die Klage auf die jetzige Beklagte zu 2) erweitert. Der entsprechende Schriftsatz wurde dem Prozessbevollmächtigten beider Beklagten am 04.11.2021 zugestellt (Bl. 249 d. A.), wobei darauf hingewiesen wurde, dass auf die Anlage der bereits im Klageverfahren bis dahin erfolgten Schriftsätze der Klägerin verzichtet wird, weil die Prozessbevollmächtigte von diesen bereits durch Vertretung der Beklagte zu 1) Kenntnis hatte.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und begründet.

Das erkennende Gericht ist gem. Art. 7 Nr. 2 VO (EU) 2012/1215 ("Brüssel-Ia") zur Entscheidung über den streitgegenständlichen Anspruch berufen. Die (innerdeutsche) örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Dortmund folgt aus § 32 ZPO. Die Klägerin, die Rechte aus § 826 BGB in Anspruch nimmt, hat den zu Grunde liegenden Kaufvertrag im hiesigen Bezirk abgeschlossen und wohnt auch in diesem, sodass sich insoweit die örtliche Zuständigkeit aus § 32 ZPO ergibt (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 23.08.2021, 32 SA 1/21, BeckRS 2021, 45603).

Der Hauptantrag scheidet an dem fehlenden Feststellungsinteresse: Zwar kann ein Feststellungsinteresse gegeben sein, wenn die Schadensentwicklung noch nicht abgeschlossen ist, auch wenn ein Teil des Schadens schon entstanden ist (vgl. BGH NJW-RR 2022, 23 (25)). Vorliegend ist ein solches für den Hauptantrag aber nicht gegeben. Die Klägerin hat insoweit nicht erklärt, ob ein kleiner oder ein großer Schadensersatz geltend

gemacht werden soll. Soweit die Klägerin insoweit einen sog. kleinen Schadensersatz geltend machen wollte, hätte sie die Höhe des Minderwertes schätzen können; mögliche Steuernachforderungen, Schäden durch erwartendes Vorgehen der Zulassungsbehörden oder Schäden für den Fall eines Verkaufs können im Wege des sog. kleinen Schadensersatzes nicht geltend gemacht werden und folglich auch kein Feststellungsinteresse tragen (vgl. BGH NJW-RR 2022, 23 (25)). Soweit ein sog. großer Schadensersatz verfolgt werden sollte, war es ihr – wie nun auch im Rahmen des Hilfsantrages erfolgt – ohne Weiteres möglich, den Anspruch zu beziffern; mögliche Steuernachforderungen, Schäden durch erwartendes Vorgehen der Zulassungsbehörden oder Schäden für den Fall eines Verkaufs können ein Feststellungsinteresse schon deshalb nicht tragen, weil der Klägerin eine Entscheidung für einen kleinen oder großen Schadensersatz möglich gewesen wäre – das eine solche nicht erfolgt hat, hat sie selbst zu verantworten, die daraus folgende Unsicherheit kann kein Feststellungsinteresse tragen. Möglicherweise künftig entstehende Aufwendungen wären, soweit sie zu den gewöhnlichen Unterhaltskosten gehören, was bei den behaupteten „Verwendungen“ (S. 60 der Klageschrift = Bl. 60 d. A.) zu erwarten ist, unabhängig von der Einordnung als kleiner oder großer Schadensersatz nicht ersatzfähig, sodass auch insoweit kein Feststellungsinteresse bestehen kann (vgl. auch BGH Versäumnisurteil v. 6.7.2021, VI ZR 1146/20, BeckRS 2021, 25320, Rn. 12).

Zulässig ist aber der neben dem hilfsweisen Leistungsantrag auch hilfsweise gestellte Antrag auf Feststellung der Verpflichtung für weitere über § 826 BGB mögliche - nicht mit der Kaufpreisrückzahlung abgegoltene (vgl. zu dieser Voraussetzung etwa BGH, Urt. v. 30.07.2020, VI ZR 397/19, juris Rn. 29) - Schäden. Auf die Wahrscheinlichkeit der Schadenseintritte, kommt es nicht an, da ein Teilschaden bereits entstanden ist (vgl. BGH NJW-RR 2022, 23 (25)). 30

Die Nebenintervention der K1 ist zulässig. Es ist davon auszugehen, dass zumindest bei Antragstellung ein rechtliches Interesse bestand. Zwar wurde die Klage letztlich an die jetzigen Prozessbevollmächtigten der Beklagten zu 1) zugestellt, so dass es letztlich hier nicht mehr darauf ankommt, ob die Zustellung über die K1 wirksam war. Jedenfalls zum Zeitpunkt der Nebeninterventionserklärung stand die Zustellungsmöglichkeit über die K1 aber noch im Streit, sodass sich insoweit auch die Frage stellte, ob die K1 gegebenenfalls ein Organ der Beklagten zu 1) ist bzw. mit dieser in einem rechtlichen Verhältnis steht, die auch zu einer eigenen Haftung führen kann. 31

Die Klage ist hinsichtlich der Hilfsanträge zu 1-3 auch begründet, soweit sie sich gegen die Beklagte zu 2) richtet. Im Übrigen ist Klage unbegründet. 32

Auf den Sachverhalt findet gem. Art. VO (EG) 2007/864 Art. 4 Abs. 1 („Rom-II“) materielles deutsches Recht Anwendung. 33

Soweit sich die Klage gegen die Beklagte zu 1) richtet, ist sie unbegründet. 34

Die Beklagte zu 1) ist im niederländischen Handelsregister als „Finanzholding“ ausgewiesen. Sie ist weder Konstrukteurin, noch Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs und/oder des Motors. Sie hat das Fahrzeug nicht in den Verkehr gebracht und/oder vertrieben. Es ist nicht erkennbar, dass sie im Typengenehmigungsverfahren involviert gewesen wäre. Die vom Kläger vorgetragene „Indizien“ sind nicht ausreichend um die Beklagte zu 1) als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs anzusehen. Insbesondere die Personalstärke der ehemaligen H1 spricht dagegen, dass diese eigene Entscheidung bezüglich operativer Vorgänge getroffen hat. Die gegebenen Indizien sprechen 35

vielmehr dafür, dass es sich tatsächlich, wie die Beklagten auch vorbringen, um eine reine Holding gehandelt hat bzw. hinsichtlich der Beklagte zu 1) nun handelt, die keinen direkten Einfluss auf die strategischen Entscheidungen, wie die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, insbesondere in Form der streitgegenständlichen Timerfunktion, hatte. Das diesbezügliche Vorbringen des Klägers stellt schon insoweit schon keinen schlüssigen Sachvortrag dar, sodass dieser auch nicht geeignet ist, eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten zu begründen (vgl. auch LG Meiningen, Endurt. v. 21.01.2022, 1 O 425/21, BeckRS 2022, 7390, Rn. 18; LG Freiburg Urte. v. 17.06.2021, 1 O 358/20, BeckRS 2021, 14677, Rn. 31).

Soweit sich die Klage gegen die Beklagte zu 2) richtet, sind die Hilfsanträge begründet. 36

Die Kammer folgt letztlich zur Tatbestandswirkung der Typengenehmigung nicht der Rechtsprechung des Landgerichts Freiburg aus dem Urteil vom 26.02.2021 (Az.: 14 O 333/20, GRUS-RS 2021, 3264). Wenn man dem so folgen würde, wäre die Konsequenz, dass stets die italienische Typengenehmigung einer zivilrichterlichen Prüfung entgegenstünde, selbst wenn die Typengenehmigung mit Hilfe unrichtiger Angaben erwirkt worden wäre. Dies ist aber nicht der Umfang der Tatbestandswirkung. 37

Auch ist Folge der europarechtlichen Regelung nur, dass die italienische Typengenehmigung so weit wirksam ist und auch Tatbestandswirkung entfaltet, wie dies eine solche des KBA würde. Wie bereits in anderen Konstellationen obergerichtlich entschieden, entfällt die Tatbestandswirkung einer Typengenehmigung also jedenfalls dann, wenn diese arglistig oder jedenfalls mit falschen oder unrichtigen Angaben erwirkt worden ist (vgl. OLG Hamm, Urte. v. 22.06.2021, 34 U 86/20, BeckRS 2021, 29905, Rn. 54). Zwar sind verpflichtende Angaben zu Emissionsstrategien erst mit der Verordnung (EG) 2016/646 eingeführt worden; die Unzulässigkeit von Abschaltvorrichtung ergibt sich allerdings bereits aus der VO (EG) 2007/715, dort Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2, Art. 13 Abs. 2. Es hätte also keine Typengenehmigung erteilt werden dürfen, wenn der streitgegenständliche Motor eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthielt. Soweit die Beklagten also selbst darlegen, dass sie im Rahmen der Typengenehmigung keine Angaben zu der streitgegenständlichen Timerfunktion gemacht haben, die das KBA nachvollziehbar als unzulässige Abschaltvorrichtung (im Sinne von VO (EG) 2007/715) gewertet hat, hätte keine Typengenehmigung erfolgen dürfen. Inwieweit die italienische Typengenehmigungsbehörde die Angaben des KBA zu Beanstandungen bei Emissionswerten eines Fiat 500X (also einem völlig anderen Fahrzeug) für geeignet hält, eine unzulässige Abschaltvorrichtung nachzuweisen (vgl. hierzu den Vortrag der Beklagten im nachgelassenen Ss v. 19.04.2022, S. 4 = Bl. 384 d. A.), ist hierfür völlig ohne Belang. 38

Die Klägerin hat bereits in der Klageschrift substantiierte Ausführungen zu einer Abschaltvorrichtung gemacht und insoweit auch auf die nachvollziehbare Stellungnahme des KBA in dem Schriftsatz vom 08.05.2020 verwiesen (Anl. K1; Ausführungen der Klägerin hierzu in der Klageschrift insb. S. 22). Das KBA führt dabei aus, dass bei den geprüften Motoren, zu denen auch der hier verbaute 2.3l-Motor mit 96kw, Euro 5 gehört, eine Motorsteuerungssoftware festgestellt worden sei, die mit einem ab Motorstart laufenden Timer das Emissions-Kontrollsystem beeinflusste, wobei AGR-Rate bzw. die NSK-Regeneration nach einer gewissen Motorlaufzeit verringert werde und die AGR-Rate zudem umgebungstemperaturabhängig verringert werde. Gerade angesichts der entsprechenden Mitteilung des KBA zu einem vergleichbaren Motortyp, liegen erhebliche greifbare Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beklagte zu 2) eine unzulässige Abschaltvorrichtung in dem streitgegenständlichen (Basis-) Fahrzeug eingebaut hat, sodass insofern sicher keine 39

willkürlichen Behauptungen „aufs Gratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ erfolgt sind (vgl. BGH, Beschluss vom 29.09.2021, VIII ZR 226/19, juris Rn. 16). Der Klägerin war es insofern insbesondere auch nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Insofern war es auch zulässig, von ihr nur vermutete Tatsachen insbesondere dann als Behauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde keine sichere Kenntnis von entscheidungserheblichen Einzeltatsachen hat. Im weiteren Verlauf des Rechtsstreits hat die Klägerin ihren Vortrag präzisiert und dabei insbesondere auch auf ein Gutachten des Sachverständigen L1 verwiesen (Anl. SN33), nach dem bei einem Wohnmobil, das ebenfalls einen Fiat Ducato 2,3l mit 96kw, Euro 5 als Basisfahrzeug hatte, bei den im Tatbestand dargestellten Strategien der Timer in Gang gesetzt wird und zudem eine sog. Hysterese zur Anwendung kommt, also eine Verzögerung für den Fall des Auftrets von Störgrößen, die mehrfach oder für einen längeren Zeitraum auftreten müssen.

Die Beklagte hat sich mit der timer-gestützten Abschaltfunktion inhaltlich - trotz seitenmäßig umfangreicher Ausführungen - letztlich nicht substantiiert auseinander gesetzt, sondern behauptet letztlich - den Ausführungen des KBA entgegenstehend - nur dass das streitgegenständliche Fahrzeug nicht über eine Abschaltvorrichtung iSd VO (EG) 715/2007 verfüge. Das insofern erfolgte einfache Bestreiten ist nicht ausreichend substantiiert, sodass die Kammer den substantiierten Vortrag der Klägerin als zugestanden angesehen hat. 40

Mit der so vorhandenen timer-gestützten Abschaltfunktion ist nicht nur, wie auch vom KBA eingeordnet, ein Gesetzesverstoß verbunden. Die Kammer ist vielmehr davon überzeugt, dass die Software bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden (Umschaltlogik), und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielte (vgl. zu einem vergleichbaren wie hier streitgegenständlichen Motortyp etwa LG Meiningen, a.a.O., Rn. 26ff.; zu einem anderen Motortyp, aber auch einem Fiat Ducato basierten Wohnmobil etwa auch LG Landau, Urt. v. 27.12.2021, 2 O 169/21, BeckRS 2021, 44580, Rn. 29f.; zu dieser Voraussetzung für eine Haftung aus § 826 BGB grds. vgl. etwa BGH SVR 2021, 100 (102)). Anders als in der offenbar dem OLG Hamm bei seiner Entscheidung vom 07.09.2021 (Beschl. v. 07.09.2021, 34 W 14/21, juris Rn. 10) vorgetragene Konstellation, geht es hier gerade nicht um eine Abschaltung, die nach jedem Motorstart erfolgt, sondern um eine timer-gestützte Abschaltfunktion, die bei bestimmten sensorgeprüften Parametern eingreift und nur bei erfolgter Prüfstanderkennung für den erwarteten Zeitraum der Prüfung den NOx-Ausstoß so herunterregelt, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist demzufolge mit einer Motorsteuerungssoftware ausgestattet, die offensichtlich bewusst und gewollt so programmiert ist, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten werden. Ein solches Verhalten zielt gerade unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde ab und dient dazu, unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzten Fahrzeuge in den Verkehr zu bringen und dabei die damit einhergehende Belastung der Umwelt und die Gefahr, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte, in Kauf zu nehmen (vgl. BGH NJW 2020, 1962 (1963) sowie zu einem ähnlichen, wenn auch nicht direkt vergleichbaren Fahrzeugmodell wie dem streitgegenständlichen etwa 41

auch LG Landau, a.a.O., Rn. 28). Es gilt der Grundsatz, dass eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses - insbesondere unwahre Angaben über vertragswesentliche Umstände - regelmäßig die Sittenwidrigkeit begründet. Dies ist erfüllt, da die Beklagte zu 2) eine Abschaltvorrichtung entwickelt und eingesetzt hat, nach der die Abgasreinigung nur während eines Zeitfensters optimal arbeitet, welches auf den 20 minütigen Prüfzyklus des NEFZ abgestimmt ist. Grundsätzlich liegt zwar – wie dargelegt - keine sittenwidrige Manipulation vor, wenn ein Fahrzeug genauso im realen Straßenverkehr arbeitet, wie auf dem Prüfstand. Sind die Parameter einer Abschaltvorrichtung aber so eng bedatet, dass faktisch die Reduktion des NOx-Ausstoßes nur auf dem NEFZ-Prüfstand erfolgt und im realen Straßenverkehr nicht aktiviert ist, weshalb die maßgeblichen Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, ist dies grundsätzlich in gleicher Weise geeignet, einen Anspruch aus §§ 826, 31 BGB zu begründen wie die im Motor EA 189 eingebaute sog. Umschaltlogik (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 30.03.2021, 3 U 1438/20, BeckRS 2021, 9345, Rn. 23ff. zur sog. „schnellen Aufwärmstrategie“). Dies ist hier der Fall, da nach etwa 22 Minuten - und damit unmittelbar nach Ende des Prüfzyklus - die Abgasrückführung deutlich reduziert wird. Damit liegt eine derart enge Bedatung vor, die nur auf den Prüfstand abgestimmt ist. Denn es sind keine sonstigen Gründe ersichtlich, die eine derartige Abschaltvorrichtung rechtfertigen könnten. Aufgrund des Einsatzes der Software werden die gesetzlichen Grenzwerte nur im Prüfstandmodus eingehalten, im Realbetrieb aber um ein Vielfaches überschritten.

Die Manipulation ist allein mit einem bewussten Handeln aus Gewinnmaximierungsgründen erklärbar, womit der verfolgte Zweck sittenwidrig ist. 42

Nur für sich betrachtet keine Sittenwidrigkeit tragen hingegen die anderen behaupteten Abschaltvorrichtungen, nämlich ein sog. Thermofenster und die angebliche Manipulation der OBD. Insoweit ist obergerichtlich geklärt, und dem schließt sich die Kammer an, dass das Vorhandensein der artiger Umstände allein vielleicht einen Gesetzesverstoß, jedenfalls aber keine Sittenwidrigkeit i.S. des § 826 BGB trägt (vgl. OLG Hamm, a.a.O., Rn. 90; BGH SVR 2021, 100). 43

Dass die Klägerin nicht Eigentümerin des Fahrzeugs ist, sondern dieses im Rahmen der Finanzierung zur Sicherheit an die A1 Bank übereignet hat, steht einem Anspruch nicht entgegen. Auch können die Finanzierungskosten als Schaden geltend gemacht werden, da es auf der Hand liegt, dass es ohne den irrumsbedingten Fahrzeugerwerb auch nicht zur Finanzierung des Kaufpreises gekommen wäre (vgl. BGH NJW 2021, 2362 (2363)). 44

Der abzuziehende Nutzungsvorteil errechnet sich nach § 287 ZPO aus der Formel: 45

$$\text{Nutzungsvorteil} = \frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Strecke (seit Erwerb)}}{\text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}} \quad 46$$

(vgl. BGH NJW 2021, 2362 (2363)). Die Kammer legt dabei eine zu erwartende Gesamtlauflistung von 300.000 km zu Grunde, die nach allgemeiner Lebenserfahrung der tatsächlichen Nutzungsdauer moderner Dieselfahrzeuge bzw. der zu erwartenden Gesamtlauflistung eines Fahrzeugs mit entsprechender Hubraumgröße im für die Prognose maßgeblichen Durchschnitt entspricht (vgl. für einen 2,0l-Motor etwa OLG Hamm, Ur. v. 03.05.2021, 17 U 196/20, juris, Rn. 50). Eine Beweisaufnahme ist insofern nicht erforderlich, da auch die Gesamtlauflistung der Schätzung nach § 287 ZPO unterliegt (vgl. BGH NJW-RR 2021, 1386). Unstreitig wies das von der Klägerin als Neufahrzeug erworbene Wohnmobil am 28.02.2022 eine Laufleistung von 40.757 km auf. Der Bruttokaufpreis betrug 58.592,- 47

EUR. Aus diesen Werten errechnet sich ein Nutzungsvorteil von 7.960,11 EUR $((58.592 \times 40.757) / 300.000)$, der zur Bemessung des Streitwertes von dem ursprünglich eingeklagten Bruttokaufpreis abzuziehen war.

Auch der hilfsweise gestellte Antrag auf Feststellung des Schadensanspruches für zukünftige Schäden ist bei ausreichender Darlegung möglicher noch nicht bezifferbarer Schäden begründet. 48

Der auf die Feststellung des Annahmeverzugs gerichtete Klageantrag zu Ziffer 4 geht hingegen ins Leere. Es ist nicht erkennbar, dass sich die Beklagte zu 2) im Annahmeverzug befinden würde. Der Kläger hat die Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs der Beklagten zu 2) nicht in einer den Annahmeverzug begründenden Art und Weise angeboten (§ 293 BGB). 49

Der auf Ersatz außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten gerichtete Antrag zu Ziffer 5 hat ebenso keinen Erfolg. Für die Erstattungsfähigkeit der vorgerichtlichen Geschäftsgebühr nach Nr. 2300 VV RVG ist nämlich nicht nur im Falle des Anspruchs aus §§ 280, 286 BGB, sondern auch desjenigen aus § 826 BGB oder §§ 280, 281 BGB Voraussetzung, dass der Kläger seinem Prozessbevollmächtigten zunächst ein auf die außergerichtliche Tätigkeit beschränktes Mandat erteilt hat (vgl. BGH NJW-RR 2019, 1332 (1335)). Die Klägerin hat vorliegend aber schon nicht behauptet, geschweige denn ausreichend schlüssig dargetan, dass er seinem Bevollmächtigten zunächst nur ein auf die außergerichtliche Tätigkeit beschränktes Mandat erteilt hätte. Es fehlt folglich an dieser Anspruchsvoraussetzung. 50

Die Nebenentscheidungen folgen aus den §§ 91, 101, 709 ZPO. 51