

Aktenzeichen:
8 U 18/22
11 O 45/20 LG Karlsruhe



Oberlandesgericht Karlsruhe
8. ZIVILSENAT

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 131269 [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, gesetzl. vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Caemmerer Lenz**, Douglasstraße 11-15, 76133 Karlsruhe, [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Oberlandesgericht Karlsruhe - 8. Zivilsenat - durch den Richter am Landgericht Kienzler als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.01.2025 für Recht erkannt:

- I. Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom 07.12.2021, Az. 11 O 45/20, im Kostenpunkt aufgehoben und im Übrigen wie folgt abgeändert:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.500,78 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 27.08.2020 zu zahlen.
 2. Es wird festgestellt, dass der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe eines Betrags von 2.997,22 € erledigt ist.
 3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- II. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.
- III. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 88% und die Beklagte 12%.
- IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
- Die Beklagte kann die Vollstreckung des Klägers durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
- V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Der Kläger nimmt die Beklagte wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen in einem Kraftfahrzeug auf Schadensersatz in Anspruch.

Der Kläger erwarb am 15.02.2016 von einem Dritten ein neues Fahrzeug VW T6 California 2.0 TDI, 110 kW (Erstzulassung: 27.10.2016) zum Preis von 54.980 €. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor der Baureihe EA 288 mit SCR-Katalysator (Schadstoffklasse Euro 6) ausgerüstet. Die Laufleistung des Fahrzeugs beim Kauf be-

trug 100 km. Die Abgasrückführung (AGR) wird temperaturabhängig unter Einsatz eines sogenannten Thermofensters gesteuert. Zudem kam in dem Fahrzeug eine Fahrkurve zum Einsatz. Die Beklagte entwickelte ein Software-Update zur Entfernung der Fahrkurve. Das Software-Update wurde im November 2019 auf das Fahrzeug aufgespielt.

Der Kläger hat vorgetragen, in dem Fahrzeug kämen unzulässige Abschaltseinrichtungen zum Einsatz. Durch das Thermofenster werde die Abgasrückführung bei Temperaturen unter 17°C und über 30°C schrittweise reduziert und schließlich ganz abgeschaltet. Durch die Fahrkurvenerkennung werde der Prüfstand erkannt und dort die Abgasrückführung erhöht. Zudem werde auf dem Prüfstand über den SCR-Katalysator eine erhöhte Menge der Harnstofflösung „Ad-Blue“ zugeführt, wodurch die Abgasreinigung verbessert und der Stickoxidausstoß reduziert werde. Hierdurch werde der gesetzliche Grenzwert auf dem Prüfstand eingehalten. Bei Deaktivierung der Fahrkurvenerkennung im normalen Straßenbetrieb sei dies nicht der Fall. Die Implementierung der unzulässigen Abschaltseinrichtungen habe die Beklagte dem KBA im Typgenehmigungsverfahren bewusst verschwiegen und es getäuscht.

Die Beklagte hat vorgetragen, das Thermofenster stelle keine unzulässige Abschaltseinrichtung dar. Die Abgasrückführung des Fahrzeugs werde nur bei Temperaturen unterhalb von 12°C und oberhalb von 39°C reduziert. Dies sei aus Gründen des Motorschutzes erforderlich. Die Fahrkurve sei zur Einhaltung des gesetzlichen NOx-Grenzwerts nicht erforderlich. Dieser werde auch bei ihrer Deaktivierung eingehalten, sodass sie nicht grenzwertkausal sei. Die Beklagte habe das KBA bereits Anfang Oktober 2015 über die Fahrkurvenerkennung in bestimmten Motoren der Baureihe EA 288 informiert. Das KBA habe den Motor daraufhin über Jahre umfangreich geprüft. Hierbei habe es festgestellt, dass keine unzulässigen Abschaltseinrichtungen zum Einsatz kommen.

Das Landgericht hat die auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs, hilfsweise Feststellung der Schadensersatzpflicht, Feststellung des Annahmeverzugs, Feststellung der vorläufigen unerlaubten Handlung, Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten und

Feststellung der Teilerledigung gerichtete Klage abgewiesen. Wegen der tatsächlichen Feststellungen, soweit diese mit den hier getroffenen nicht in Widerspruch stehen, der erstinstanzlich gestellten Anträge und der Entscheidungsgründe wird auf das mit der Berufung angefochtene Urteil des Landgerichts Bezug genommen.

Der Kläger bringt zur Begründung der Berufung im Wesentlichen vor: Das Landgericht habe die Klage zu Unrecht abgewiesen. Bei dem Thermofenster handle es sich um eine unzulässige Abschaltseinrichtung. Bei der Fahrkurve handle es sich um eine prüfstandbezogene Abschaltseinrichtung. Der gesetzliche Stickoxidgrenzwert werde aufgrund der Fahrkurve nur im Testbetrieb im NEFZ eingehalten, wohingegen dies im normalen Fahrbetrieb nicht der Fall sein. In jedem Fall könne die Klägerin den Differenzschaden beanspruchen. Bei den § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV handle es sich um ein Schutzgesetz.

Der Kläger beantragt,

das Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom 07.12.2021, Az. 11 O 45/20 abzuändern und wie folgt zu erkennen:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 45.694,06 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 8. April 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 California 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.

hilfsweise,

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltseinrichtung i. S. v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ T6 California 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.

außerdem weiter,

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1 bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
5. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.994,04 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagte verteidigt die angefochtene Entscheidung unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vorbringens der Parteien wird auf die im Berufungsverfahren gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

II.

Die Berufung ist im Hinblick auf den Berufungsantrag zu 4 bereits unzulässig. Im Übrigen ist die Berufung zulässig, aber nur in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Soweit der Kläger mit dem Berufungsantrag zu 1 den großen Schadensersatz (Erstattung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs) beansprucht, hat die Berufung keinen Erfolg. Der Kläger hat gegen die Beklagte aber Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 2.500,78 €. Die weiteren Berufungsanträge zu 2, 3 und 5 sind unbegründet, der Antrag auf Feststellung der Teilerledigung begründet.

1. Der Berufungsantrag zu 4 ist bereits unzulässig. Insoweit genügt die Berufungsbegründung nicht den Anforderungen des § 520 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 ZPO.

Das Landgericht hat den Antrag zu 4 mit der selbstständig tragenden Begründung abgewiesen, dass die Klage insoweit unzulässig ist. Mit dieser Argumentation setzt sich die Berufungsbegründung nicht auseinander, sodass an einer ordnungsgemäßen Begründung der Berufung im Sinne des § 520 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 ZPO fehlt.

2. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Schadensersatzanspruch gemäß §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung. Ein solcher Anspruch würde voraussetzen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug VW T6 California 2.0 TDI, 110 kW (Erstzulassung: 27.10.2016) mit dem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor EA 288 und SCR-Katalysator (Schadstoffklasse Euro 6) tatsächlich über die behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen verfügt und dieser Umstand (in Ansehung einer oder mehrerer Abschaltvorrichtungen) als sittenwidrig zu qualifizieren und dem Kläger deshalb ein Schaden entstanden ist. Das ist nicht der Fall.

- a) Sittenwidrig ist 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. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. 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, Beschluss vom 19. Januar 2021 - VI ZR 433/19, NJW 2021, 921 Rn. 14).

Nach diesen Grundsätzen kann ein objektiv sittenwidriges Handeln der Beklagten nicht allein daraus abgeleitet werden, dass im Fahrzeug des Klägers Einrichtungen vorhanden sind, die die Abgasemissionen beeinflussen und möglicherweise als unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren sind (vgl. EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18, NJW 2021, 1216 Rn. 59 ff.). Der darin liegende Gesetzesverstoß wäre für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz emissionsbeeinflussender Einrichtungen im Verhältnis zum Kläger als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedürfte es vielmehr weiterer Umstände. Die Annahme von Sittenwidrigkeit setzt jedenfalls voraus, dass die verantwortlich handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der emissionsbeeinflussenden Einrichtungen in dem Bewusstsein agierten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (BGH, Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, NJW 2021, 3721 Rn. 16; Urteil vom 20. Juli 2023 - III ZR 303/20, juris Rn. 13; Urteil vom 12. Oktober 2023 - VII ZR 412/21, juris Rn. 15).

- b) Nach den oben dargelegten Grundsätzen kann eine objektive Sittenwidrigkeit der in bestimmten Fahrzeugen der Beklagten mit dem Motor EA 288 und SCR-Katalysator eingesetzten Fahrkurvenerkennung nicht festgestellt werden. Ebenso scheidet ein Schädigungsvorsatz aus.

Die Fahrkurvenerkennung bewirkt bei Fahrzeugen mit dem Motor EA 288 und SCR-Katalysator, dass bei erkanntem Rollenprüfstand die Abgasrückführungsrate nach dem Zuschalten des SCR-Katalysators - anders als im Normalbetrieb - nicht reduziert wird, sondern unverändert hoch bleibt. Sie bewirkt bei bestimmten Fahrzeugen darüber hinaus, dass bei erkanntem Rollenprüfstand der SCR-Katalysator früher als im Normalbetrieb zur Abgasreinigung hinzugeschaltet wird. Die mit der Fahrkurvenerkennung verbundene Umschaltstrategie ist nach dieser Funktionsbeschreibung eine emissionsbeeinflussende Einrichtung.

Dass diese emissionsbeeinflussende Einrichtung eine unzulässige Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung 715/2007/EG darstellt - insbesondere dann, wenn sie dazu führt, dass die Wirkung der Emissionskontrollsysteme außerhalb des Rollenprüfstands verringert ist -, genügt indes nicht für die Annahme von Sittenwidrigkeit. Wie oben dargelegt, muss hinzukommen, dass die verantwortlich handelnden Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der emissionsbeeinflussenden Einrichtung in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltseinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen.

Hiervon kann unter den gegebenen Umständen nicht ausgegangen werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bewertet die Fahrkurvenerkennung nicht als unzulässig, weil eine solche Bewertung nach der Rechtsauffassung des KBA voraussetzt, dass sich die Fahrkurvenerkennung auf die Einhaltung der Grenzwerte auswirkt, und dies nach den vom KBA vorgenommenen Untersuchungen nicht der Fall ist. Selbst wenn die Rechtsauffassung bzw. Verwaltungspraxis des KBA keine Grundlage in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat, schließt dies die Annahme eines vorsätzlich-sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten aus. Vertritt die zuständige Fachbehörde die Rechtsauffassung, die hier diskutierte Abschaltseinrichtung sei zulässig, kann das darauf bezogene Verhalten der Beklagten nicht als besonders verwerflich eingestuft werden. Für die dazu erforderliche Annahme, die Beklagte habe die Abschaltseinrichtung im Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und unter billigender Inkaufnahme des Gesetzesverstoßes implementiert, bleibt kein Raum (BGH, Urteil vom 12. Oktober 2023 - VII ZR 412/21, juris Rn. 17; BGH, Beschluss vom 21. März 2022 - VIa ZR 334/21, juris Rn. 19). Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass die Fahrkurvenerkennung von der Beklagten - entgegen ihrem Vorbringen und entgegen dem Ergebnis der Untersuchungen des KBA - in ähnlicher Weise wie die Umschaltlogik des Motors EA 189 eingesetzt wurde, um durch ein verändertes Abgasverhalten die Einhaltung des gesetzlichen NO_x-Grenzwerts auf dem Prüfstand vorzutäuschen, bestehen nicht (vgl. Senat, Urteil vom 12. März 2024 - 8 U 427/22, juris Rn. 13 ff.).

Der Rückruf des KBA bezüglich des Fahrzeugmodells VW T6 (Hersteller-Code der Rückrufaktion: 23Z7) ist ausweislich des Auszugs aus der Rückrufdatenbank (GA I 29) wegen einer Konformitätsabweichung und nicht wegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung erfolgt. Dass das Fahrzeug von einer freiwilligen Servicemaßnahme mit dem gleichlautenden Herstellercode 23Z7 betroffen war, begründet folglich keinen Anhaltspunkt für einen sittenwidrigen Einsatz der Fahrkurvenerkennung oder einer sonstigen Abschaltseinrichtung. Die Überschreitung des gesetzlichen Grenzwerts für Stickoxidemissionen im normalen Fahrbetrieb lässt keinen Rückschluss auf den Einsatz einer unzulässigen Abschaltseinrichtung oder ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten zu.

- c) Das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einem Thermofenster ist, selbst wenn dieses als unzulässige Abschaltseinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bewertet wird, nicht als sittenwidrig zu qualifizieren und steht wertungsmäßig einer arglistigen Täuschung der Käufer nicht gleich (vgl. BGH, Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, NJW 2021, 3721 Rn. 15 ff.; Senat, Urteil vom 14. Mai 2021 - 8 U 14/20, juris Rn. 42 ff.; Urteil vom 8. Oktober 2021 - 8 U 12/20, juris Rn. 27 ff.). Das gilt auch dann, wenn das Thermofenster so ausgestaltet wäre, dass die Emissionsgrenzwerte nur bei den auf dem Rollenprüfstand vorgesehenen Temperaturen zwischen 20°C und 30°C eingehalten werden.

Als sittenwidrig wäre dieser Sachverhalt nur zu bewerten, wenn weitere Umstände hinzuträten, die das Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen ließen. Dies setzt jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Applikation der temperaturabhängigen Steuerung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine (weitere) unzulässige Abschaltseinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Fehlt es hieran, ist der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit nicht erfüllt (BGH, Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 190/20, NJW 2021, 3721 Rn. 16; Beschluss vom 9. März 2021 - VI ZR 889/20, NJW 2021, 1814 Rn. 28).

Der Kläger zeigt solche weiteren Umstände nicht auf. Insbesondere kann auf der Grundlage des Vorbringens nicht angenommen werden, dass die für die Beklagte handelnden Personen bei der Implementierung des Thermofensters in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen.

2. Ein Schadensersatzanspruch des Klägers gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB kommt nach den obigen Ausführungen ebenfalls nicht in Betracht, weil ein (sittenwidriges) Verhalten der Beklagten, das einer (arglistigen) Täuschung gleichsteht, nicht vorliegt.
3. Der Kläger hat gegen die Beklagte aber gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens in Höhe von 2.500,78 €.
 - a) Die erstmalige Geltendmachung des Differenzschadens im Berufungsverfahren wegen der Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist zulässig (vgl. Senat, Urteil vom 28. November 2023 - 8 U 291/21, juris Rn. 19 ff.).
 - b) Der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs fällt - unionsrechtlich vorgegeben - in den persönlichen Schutzbereich der § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV in Verbindung mit Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 21). Das Unionsrecht verlangt indes nicht, den Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs so zu stellen, als habe er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, also das Interesse auf Rückabwicklung des Kaufvertrags in den sachlichen Schutzbereich der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV einzubeziehen, sondern nur den Ersatz des Schadens in Höhe des Betrags, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (Differenzschaden; vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, Rn. 22, 32, 40). Der Differenzschaden ist nach § 287 Abs. 1 ZPO unter

Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen. Nach den Vorgaben des Unionsrechts ist das Schätzungsermessen innerhalb einer Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, Rn. 72 f.).

- c) Die Anspruchsvoraussetzungen des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV sind erfüllt. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, weil das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalt Einrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgerüstet ist. Hierbei hat die Beklagte schuldhaft gehandelt.

aa) Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, da das Fahrzeug eine unzulässige Abschalt Einrichtung in Gestalt einer temperaturabhängigen Anpassung der Abgasrückführung (Thermofenster) aufweist. Diese bewirkt, dass die Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) jedenfalls bei Außentemperaturen unter 12°C und über 39°C reduziert wird, und verringert damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im Unionsgebiet, Art. 3 Nr. 10 Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

- (1) Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt unstreitig über ein Thermofenster. Die Beklagte hat zu dem Thermofenster im streitgegenständlichen Fahrzeug selbst ausgeführt, dass die Spanne, innerhalb derer keine aktive Veränderung der AGR-Rate in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur erfolge, bei circa 12°C bis über 39°C liege. Bei niedrigen Umgebungstemperaturen von unter circa 12° C und hohen Umgebungstemperaturen von oberhalb circa 39° C komme es zu einer graduellen Reduzierung der AGR-Rate. Erst bei Umgebungstemperaturen unterhalb von circa -15° C und oberhalb von circa 42° C werde das AGR-Ventil in einem bestimmten Betriebspunkt aus Gründen des Motorschutzes vollständig geschlossen, sodass dann keine Abgasrückführung mehr stattfinde.

Ein Thermofenster, das die Abgasrückführung bei Temperaturen unter 12°C re-

duziert, stellt eine Abschaltvorrichtung dar, die gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig ist. Der Senat hat bereits entschieden, dass auch Temperaturen von 0°C oder darunter zu den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im Unionsgebiet gehören (vgl. Senat, Urteil vom 28. November 2023 - 8 U 291/21, juris Rn. 26 ff.). Es bedarf deshalb keiner Aufklärung, ob die Reduzierung der Abgasrückführung sogar bereits bei Temperaturen unter 15°C beginnt, wie der Kläger behauptet.

- (2) Entgegen der Auffassung der Beklagten kann der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union nicht entnommen werden, dass ein Thermofenster zulässig ist, wenn die Abgasrückführung während des überwiegenden Teils eines Jahres - bezogen auf die durchschnittliche jährliche Umgebungstemperatur im Unionsgebiet - aktiv ist. Der Gerichtshof hat zwar ausgeführt, dass eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre, offensichtlich dem mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfolgten Ziel zuwiderlaufen würde (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 - C-145/20, juris Rn. 74). Damit begründet der EuGH aber lediglich die gebotene enge Auslegung des Ausnahmetatbestandes in Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Indem die Beklagte aus der Urteilsbegründung des Gerichtshofs ableitet, dass eine Abschaltvorrichtung zulässig sei, wenn sie den überwiegenden Teil des Jahres funktioniere, verkennt sie den Sinn der Ausführungen des Gerichtshofs und legt diesen einen anderen, mit den Ausführungen nicht bezweckten, Inhalt bei.

- (3) Dass die genannte Abschaltvorrichtung ausnahmsweise gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zulässig ist, vermag der Senat nicht festzustellen.

Als Anspruchsgegnerin obliegt der Beklagten die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschaltvorrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus

dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, weil die Verwendung einer Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig und nur unter den besonderen Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 54).

Die Beklagte hat nicht dargelegt, dass die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei Temperaturen unter 12°C aus Gründen des Motorschutzes und des sicheren Fahrzeugbetriebs erforderlich ist.

(a) Soweit die Beklagte die Erforderlichkeit des Thermofensters damit begründet, dass es ohne die mit dem Thermofenster verbundene Abrampung bei niedrigen Temperaturen beim Übergang von gekühlter auf ungekühlte Hochdruck-AGR, die ihrerseits der Vermeidung von Versottung und Verlackung des AGR-Systems diene, zu Löchern im Saugrohr beziehungsweise einem Saugrohrschmelzen und letztlich zu einem Fahrzeugbrand kommen könne, geht es dabei nicht um die Vermeidung von unmittelbaren Risiken, die durch die Fehlfunktion eines Bauteils des AGR-Systems entstehen, sondern um den Schutz von Bauteilen vor Verschleiß und die Verhinderung von durch Verschleiß bedingten Beschädigungen und Unfällen. Ein Hersteller darf Emissionskontrollsysteme aber nicht so konstruieren, dass ihre Bauteile ständiger Abschaltvorrichtungen bedürfen, um störungsfrei zu funktionieren (Senat, Urteil vom 15. September 2023 - 8 U 383/21, juris Rn. 53f.). Aus dem Vorbringen der Beklagten ergibt sich auch nicht, dass die von ihr beschriebenen Bauteile nicht so konstruiert werden können, dass es bei Außentemperaturen unter 12°C zu ihrem Schutz keiner Reduzierung der Abgasrückführung bedarf, und warum die von der Beklagten beschriebenen Risiken bereits bei diesen Temperaturen bestehen.

(b) Soweit die Beklagte ausführt, dass höhere Rohemissionen aufgrund einer Reduktion der AGR-Rate durch den SCR-Katalysator kompensiert werden

könnten, legt sie nicht dar, in welchem Umfang diese Kompensation erfolgt und dass sie dazu führt, dass die Verringerung der AGR-Rate überhaupt keinen negativen Einfluss auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs hat. Dass letzteres der Fall ist, kann deshalb nicht angenommen werden.

bb) Der Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV durch die Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist schuldhaft erfolgt.

Die Beklagte hat die aus der Schutzgesetzverletzung folgende Verschuldensvermutung (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 ff. Rn. 59) weder ausgeräumt noch einen unvermeidbaren Verbotsirrtum konkret dargelegt. Dazu muss der Fahrzeughersteller darlegen und beweisen, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 2023 - VIa ZR 1/23 NJW 2023, 3796 Rn. 14; Senat, Urteil vom 3. November 2023 - 8 U 104/21, juris Rn. 48 f.).

Die Beklagte hat zu einem Irrtum ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter keinen Vortrag gehalten. Da es somit schon an der konkreten Darlegung eines Verbotsirrtums fehlt, kommt es nicht mehr darauf an, ob dieser unvermeidbar gewesen wäre oder ob sich die Beklagte auf eine hypothetische Genehmigung berufen könnte (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 ff. Rn. 65). Dass sie dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) konkret dargelegt hätte, dass die Abgasrückführung bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug bereits bei Umgebungstemperaturen unter 12°C reduziert wird, legt die Beklagte zudem nicht dar. Die Beklagte trägt im Zusammenhang mit ihren Ausführungen zur hypothetischen Genehmigung nur verallgemeinernd zu einer Kenntnis des KBA von dem „in EA 288-Aggregaten“ zum Einsatz kommenden Thermofenster vor, ohne Bezug zum konkreten Fahrzeugtyp.

d) Durch den schuldhaften Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV hat der Kläger einen Vermögensschaden in Höhe von 2.500,78 € erlitten.

aa) Wie bereits ausgeführt, hat der Kläger einen Schaden in Höhe des Betrags erlitten, um den er das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat.

Zur Erwerbskausalität kann sich der Kläger nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte. Für die Anwendung eines solchen Erfahrungssatzes ist nicht von Bedeutung, ob ihm beim Erwerb des Fahrzeugs die von der Beklagten ausgegebene unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegen und ob er von deren Inhalt Kenntnis genommen hat. Auch ohne Kenntnisnahme der vom Fahrzeughersteller ausgegebenen Übereinstimmungsbescheinigung geht der Käufer typischerweise davon aus, dass der Hersteller für das erworbene Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat und dass diese die gesetzlich vorgesehene Übereinstimmung mit allen maßgebenden Rechtsakten richtig ausweist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 55 f.).

Umstände, die diesen Erfahrungssatz widerlegen, sind im Streitfall weder dargetan noch sonst ersichtlich. Insbesondere hat die Beklagte nicht dargelegt, dass sie die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf des Fahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 32). Die Beklagte vertritt im Gegenteil die Auffassung, dass die beschriebene Reduzierung der Abgasrückführung keine unzulässige Abschalteneinrichtung sei und keine Stilllegung des Fahrzeugs drohe.

bb) Der Differenzschaden beläuft sich auf 5.498 €.

(1) Der Senat schätzt die Höhe des dem Kläger entstandenen Vermögensschadens gemäß § 287 ZPO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles inner-

halb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 71 ff.) wie bei einem als unzulässige Abschaltseinrichtung zu bewertenden Thermofenster (vgl. Senats, Urteil vom 22. August 2023 - 8 U 271/21, juris Rn. 77) mit 10% des gezahlten Kaufpreises. Der Senat geht davon aus, dass der objektive Wert des Fahrzeugs durch das mit der Abschaltseinrichtung verbundene Risiko der Betriebsstilllegung in diesem Umfang gemindert ist. Die Höhe des entstandenen Differenzschadens ist einer tatrichterlichen Schätzung nach § 287 ZPO zugänglich. Unter Berücksichtigung der maßgeblichen Umstände (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO, Rn. 76 f.) handelt es sich in jeder Hinsicht, sowohl was die Art als auch was die möglichen Folgen des Verstoßes angeht, um einen mittelschweren Fall innerhalb der unionsrechtlich vorgegebenen Bandbreite von 5% bis 15%, der die Anwendung des mittleren Prozentsatzes von 10% rechtfertigt.

- (2) Die Tatsache, dass im Zeitpunkt des Erwerbs im Fahrzeug die oben beschriebene Fahrkurvenerkennung zum Einsatz kam, begründet keinen Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV auf Ersatz eines weiteren Differenzschadens. Der durch die Pflichtverletzung entstandene Schaden, der darin bestand, dass wegen der unzulässigen Abschaltseinrichtung Maßnahmen bis hin zu einer Betriebseinschränkung oder -untersagung durch die Zulassungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 FZV drohten, wurde nach der freien Überzeugung des Senats durch das im November 2019 aufgespielte Software-Update vollständig ausgeglichen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80; Senat Urteil vom 12. März 2024 - 8 U 427/22, juris Rn. 39 ff.).

cc) Auf den Differenzschaden sind im Wege der Vorteilsausgleichung die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs nach den Grundsätzen für die Berechnung des sogenannten kleinen Schadensersatzanspruchs anzurechnen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80). Danach sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs auf den Schadensersatzanspruch erst dann

und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags übersteigen (BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 - VIa ZR 100/21, NJW-RR 2022, 1033 Rn. 22).

- (1) Die Nutzungsentschädigung kann im Wege der Schätzung gemäß § 287 ZPO ermittelt werden, indem der gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 80). Der Senat legt diese lineare Berechnungsmethode seiner Schätzung in ständiger Rechtsprechung zugrunde. Die Ausführungen der Beklagten geben keine Veranlassung, von dieser gebräuchlichen Berechnungsmethode abzuweichen. Die Gesamtlaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit 2-Liter-Motor veranschlagt der Senat mit 250.000 km (Senat, Urteil vom 12. März 2024 - 8 U 397/22 juris Rn. 53).
- (2) Im Streitfall hat der Kläger das Fahrzeug als Neuwagen mit einer Laufleistung von 100 km zu einem Kaufpreis von 54.980 € erworben. Januar 2025 hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 58.158 km, sodass der Kläger insgesamt 58.058 km gefahren ist. Nach der vom Senat herangezogenen Berechnungsmethode ergibt sich damit eine Nutzungsentschädigung von 12.773,22 € (= 54.980 € geteilt durch 249.900 km [= 250.000 km minus 100 km] mal 58.058 km).
- (3) Den Restwert des Fahrzeugs veranschlagt der Senat gemäß § 287 ZPO mit 39.706 €. Der Senat legt seiner Schätzung eine eingeholte DAT-Bewertung zum 20.01.2025 zugrunde, die einen Händlerverkaufswert abzüglich eines Abschlags in Höhe von 10 % in entsprechender Höhe ergibt. Der vorgenommene Abschlag ist deshalb gerechtfertigt, weil der Händlerverkaufswert die Gewinnspanne des Händlers beinhaltet sowie die kalkulierten Kosten der von ihm geschuldeten Gewährleistung und deshalb regelmäßig über dem von einem nicht gewerblichen Verkäufer erzielbaren Kaufpreis liegt (Senat, Urteil vom 12. März 2024 - 8 U 397/22 juris Rn. 55). Die Schätzung des Restwerts entspricht auch im Wesentlichen dem vom Klä-

ger mitgeteilten aktuellen Restwert.

- (4) Den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs veranschlagt der Senat gemäß § 287 ZPO mit der Differenz aus dem gezahlten Kaufpreis von 54.980 € und dem oben ermittelten Differenzschaden von 5.498 €, die sich auf 49.482 € beläuft.
- (5) Daraus ergibt sich, dass die Summe aus den erlangten Nutzungsvorteilen und dem Restwert des Fahrzeugs den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs um 2.997,22 € übersteigt. In diesem Umfang findet eine Vorteilsanrechnung statt, sodass sich der zu leistende Schadensersatz auf 2.500,78 € reduziert.
- e) Aus dem Urteil des Gerichtshofs vom 21.03.2023 (Az.: C-100/21) ergibt sich nicht, dass dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeugs in jedem Fall ein Schadensersatzanspruch zusteht. Vielmehr setzt auch der EuGH voraus, dass dem Käufer durch die Abschaltvorrichtung ein Schaden tatsächlich entstanden ist (EuGH, Urteil vom 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 91 und 96). In Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften ist es Sache des nationalen Rechts, die Modalitäten des Schadensersatzanspruchs festzulegen (EuGH, Urteil vom 21. März 2023, aaO, Rn. 92). Die Vorteilsausgleichung ist Ausfluss des im Schadensersatzrecht geltenden Bereicherungsverbots und gilt für Schadensersatzansprüche aller Art. Sie kann die Gewährung eines Differenzschadens auch ausschließen, wenn dieser durch die erlangten Vorteile vollständig ausgeglichen ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 - VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80). Weil die Rechtslage damit hinreichend geklärt ist, besteht insoweit keine Veranlassung zur Aussetzung des Verfahrens mit Blick auf vor dem EuGH anhängige Vorabentscheidungsverfahren.

4. Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288, 291 ZPO.

Da der Streitgegenstand beim großen Schadensersatz und beim Differenzschaden bei unverändertem Lebenssachverhalt identisch ist, kann der Kläger Prozesszinsen aus

dem in der Hauptsache zugesprochenen Betrag, der den mit der Klageerhebung geltend gemachten Betrag nicht übersteigt, ab dem auf die Zustellung der Klage folgenden Tag (wie beantragt: „ab Rechtshängigkeit“) und nicht erst ab dem auf die Zustellung der Klageänderung folgenden Tag beanspruchen. Ein weitergehender Anspruch auf Verzugszinsen besteht nicht, da der Kläger vorgerichtlich eine weit überhöhte Forderung geltend gemacht hat.

5. Die weiteren Anträge zu 2, 3 und 5 sind unbegründet. Ein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB steht dem Kläger nicht zu. In Hinblick auf den Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ist für die Feststellung des Annahmeverzugs kein Raum. Darüber hinaus sind bei § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV mögliche künftige Vermögensnachteile infolge der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung bereits bei der Bemessung des Differenzschadens berücksichtigt, weshalb sie nicht gesondert ersatzfähig sind (vgl. BGH, Urteil vom 16. Oktober 2023 - VIa ZR 37/21, NJW 2024, 49 Rn. 19 mwN). Auch besteht auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens kein Anspruch auf Freistellung vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten (BGH, Urteil vom 16. Oktober 2023 - VIa ZR 14/22, MDR 2023, 1586 Rn. 13). Die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 280 Abs. 1 und 2, § 286 BGB sind weder dargelegt noch ersichtlich.
6. Soweit der Kläger den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt und die Beklagte dieser Erledigungserklärung nicht zugestimmt hat, hat die Berufung teilweise Erfolg. Nach der freien Überzeugung des Gerichts ist Hauptsacheerledigung im Umfang von 2.997,22 € eingetreten.
 - a) Die in der (Teil-)Erledigungserklärung liegende Klageänderung ist gemäß § 264 Nr. 2 ZPO ohne Einwilligung des Gegners zulässig (Musielak/Voit/Foerste, ZPO, 21. Aufl., § 264 Rn. 5). Die Feststellung der Hauptsacheerledigung setzt voraus, dass die ursprünglich zulässige und begründete Klage durch das behauptete Ereignis un-

zulässig oder unbegründet geworden ist (BGH, Urteil vom 8. Februar 1989 - IVa ZR 98/87, BGHZ 106, 359, 366 f.).

b) Das ist nach der freien Überzeugung des Gerichts im Umfang von 2.997,22 € der Fall.

aa) Wie oben dargelegt, standen dem Kläger gegen die Beklagte zwar keine Schadensersatzansprüche gemäß §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung und gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB zu. Die Klage war insoweit von vornherein unbegründet.

Der Anspruch auf den Differenzschaden in Höhe von 5.498 € bestand aber bereits bei Klageerhebung und ist nach der freien Überzeugung des Gerichts erst im Laufe des Rechtsstreits durch die weitere Nutzung des Fahrzeugs in Höhe von 2.997,22 € aufgezehrt worden. Unstreitig betrug die Laufleistung des Fahrzeugs bei Klageerhebung nur 36.600 km, sodass sich die auf den Differenzschaden anzurechnenden Nutzungsvorteile bei Klageerhebung auf lediglich 8.030,29 € beliefen. Da der Fahrzeugwert erfahrungsgemäß mit zunehmendem Alter des Fahrzeugs unabhängig von der Laufleistung nicht linear, sondern abflachend sinkt, geht das Gericht in freier Beweiswürdigung davon aus, dass der Wertverlust des Fahrzeugs bis zur letzten mündlichen Verhandlung um mindestens 2.997,22 € geringer ausgefallen ist als die bis zu diesem Zeitpunkt durch die weitere Nutzung des Fahrzeugs angefallene weitere Nutzungsentschädigung in Höhe von 4.742,93 € (= 12.773,22 € - 8.030,29 €), sodass die Summe aus Nutzungsvorteilen und Restwert bei Klageerhebung den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs noch nicht überstieg.

7. Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1, § 97 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

Kienzler
Richter am Landgericht

Verkündet am

17.02.2025



als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle