

EB



Geschäfts-Nr.:
21 O 288/20

Verkündet am:
15.10.2021

Zoppke, Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Landgericht Stendal

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]
Kläger

Prozessbevollmächtigte: Gansel Rechtsanwälte, Wallstraße 59, 10179 Berlin,
Geschäftszeichen: [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: KUTSCHER Rechtsanwälte, Joliot-Curie-Platz 1 b, 06108
Halle (Saale),
Geschäftszeichen: [REDACTED]

hat die Zivilkammer 1 des Landgerichts Stendal durch

den Richter am Landgericht Dr. Steenbuck als Einzelrichter

auf die mündliche Verhandlung vom 1. Oktober 2021 für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 14.584,94 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 9. Oktober 2020 Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Passat B8 2.0 TDI Variant mit der FIN [REDACTED] nebst 2 Fahrzeugschlüsseln, Kfz Schein und Kfz-Brief zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Zug-um-Zugleistung aus Nr. 1 im Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von Gebührenforderungen der Klägervertreter in Höhe von 1.732,64 € freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 20 % und die Beklagte 80 % zu tragen.
6. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils beizutreibenden Betrages für die Beklagte ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils beizutreibenden Betrages abwenden, wenn die Beklagte nicht zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Schadensersatz wegen des Inverkehrbringens eines PKW in Anspruch, der nicht den Emissionsvorschriften entsprechen soll.

Der Kläger kaufte am 22. Oktober 2015 für 29.670 € einen neuen VW Passat. Bis zum Tag der mündlichen Verhandlung legte er damit 127.107 km zurück. In dem Fahrzeug hatte die Beklagte einen Dieselmotor des Typs EA 288 Euro 6 verbaut. Bei Einholung der Typgenehmigung musste die Beklagte auch die Abgasgrenzwerte überprüfen lassen. Sie werden im Rahmen der Prüfung Typ 1 auf dem Teststand im "Neuen Europäischen Fahrzyklus" (NEFZ) ermittelt, welcher über eine Gesamtdauer von ca. 20 Minuten (1180 s), aufgeteilt in eine Innerortsfahrt und eine Außerortsfahrt mit kurzem Autobahnteil, auf dem Rollenprüfstand eine Geradeausfahrt von ca. 11 km Länge auf ebener Strecke bei moderater Beschleunigung, einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 33,6 km/h und einer kurzzeitigen Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h simuliert. Das Testfahrzeug wird vorkonditioniert, indem man dreimal der Außerortszyklus des NEFZ (Teil 2) auf dem Rollenprüfstand fährt. Anschließend wird das Fahrzeug für mindestens 6, längstens 36 Stunden bei 20 bis 30° Umgebungstemperatur abgestellt. Mit dem so vorkonditionierten

Fahrzeug wird die Abgasprüfung auf dem Rollenprüfstand bei einer Umgebungstemperatur zwischen 20 und 30° unter definierten Bedingungen für die Luftfeuchtigkeit und den Luftdruck durchgeführt. Beim Testlauf wird ein kompletter NEFZ gefahren und die hinsichtlich der Komponenten CO₂, CO, HC, NO_x eine Massenemission pro Kilometer (mg/km) ermittelt.

Der Motor in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verfügt über einen NO_x-Speicherkatalysator (NSK), welcher im Fahrbetrieb regelmäßig "regeneriert", d.h. unter Aufspaltung der eingelagerten Stickoxide (NO_x) in deren Komponenten Stickstoff (N₂) und Kohlendioxid (CO₂) geleert wird, wobei sich jede NSK-Regeneration ("DeNO_x-Event") auf die CO₂- und Schadstoffemissionen auswirkt. Eine weitere Regeneration gibt es für die Entschwefelung ("DeSox"). Im Straßenbetrieb erfolgt die NSK-Regeneration in bestimmten Streckenintervallen (ca. alle 5 km) oder wenn der NSK voll "beladen" ist, je nachdem, welches Ereignis zuerst eintritt. In dem Fahrzeug war eine Software verbaut, welche mittels einer sog. "Fahrkurvenerkennung" (auch "Zykluserkennung" genannt), die Vorkonditionierung ("Precon") für die Messung auf dem Teststand im NEFZ erkennt. Die Motorsoftware stellte dann sicher, dass am Ende der Vorkonditionierung eine Regeneration des NSK erfolgt, sodass dieser zu Beginn der anschließenden Messung fast leer ist. Dementsprechend wird in einem mit "Applikationsanweisung Diesel Fahrkurven EA288 NSK" überschriebenen und dem Vermerk: "PRIVILEGED & CONFIDENTIAL" versehenen internen Dokument der Beklagten vom 18.11.2015 unter "Anwendungsbeschreibung" die bis dahin erfolgte ("bisherige") Bedatung des NSK wie folgt beschrieben: "NSK: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zum Erkennen des Precon und des NEFZ, um die Abgasnachbehandlungsevents (DeNO_x-/DeSO_x-Events) nur streckengesteuert zu platzieren. Im normalen Fahrbetrieb strecken- und beladungsgesteuerte Platzierung der Events; Beladungssteuerung als führende Größe". Des Weiteren geht aus dem vorgenannten internen Dokument hervor, dass für alle Fahrzeuge mit einem Produktionsstart ab der 22. Kalenderwoche des Jahres 2016 "die Fahrkurven aus der Software entfernt" werden sollten; stattdessen sollten "Umschaltungen oder die Platzierung von Abgasnachbehandlungsevents ... auf Basis physikalischer Randbedingungen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für Roh- und Endrohremissionen erfolgen", d.h. dann, wenn ein für die Regeneration günstiges Fahrprofil gefahren wird.

Der Kläger behauptet, die Software des Motors erkenne, ob sich der Pkw auf einem Prüfstand befinde. In diesem Fall werde die Abgasreinigung abweichend vom normalen

raßenbetrieb geregelt (Umschaltlogik, auch als Akustikfunktion bezeichnet). Das unterschiedliche Emissionsverhalten auf dem Prüfstand und auf der Straße sei durch diverse Tests nachgewiesen (Deutsche Umwelthilfe, EAL, ICCT, KBA). Vor ihrer heimlichen „Ausbedatung“, also Entfernung, im Rahmen des Rückrufs 23X4 habe die Software (nur) auf dem Prüfstand folgende Maßnahmen ergriffen, um die Grenzwerte der Schadstoffklasse EU 6, namentlich für Stickstoff (80 mg/km), einzuhalten: Nach 2750 Umdrehungen sei die Abgasrückführung (AGR) auf 0 reduziert worden. Außerdem sei die AGR unter 17 °C und über 30 °C, angesichts der klimatischen Bedingungen in Mitteleuropa also der überwiegenden Zeit des Jahres, reduziert oder vollständig ausgeschaltet worden, sodass mehr Stickoxide in die Umwelt gelangt seien (sog. Thermofenster). Das OBD-System habe Überschreitungen der Grenzwerte nicht angezeigt, sodass die AU auch ohne eine Sondenmessung als bestanden gegolten habe.

Der Kläger beantragt zuletzt bei einseitiger Teilerledigungserklärung i.H.v. 947,96 €,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 17.150,74 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 9. Oktober 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Passat B8 2.0 TDI Variant mit der FIN [REDACTED] nebst 2 Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief.
2. hilfsweise zu 1: festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ Passat B8 2.0 TDI Variant mit der FIN [REDACTED] resultieren.
3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in den vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. festzustellen, dass der in Antrag zu 1 bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
5. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung i.H.v. 2.077,74 € freizustellen.

die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, die Motoren der Baureihe EA 288 hätten ursprünglich zwar eine zulässige Prüfstandserkennung gehabt, jedoch keine unzulässige Umschaltlogik (wie bei der Baureihe EA 189). Das zeigten auch die Vergleiche mit Messungen des KBA im normalen Straßenverkehr, die kaum Abweichungen zeigten. Deshalb habe es mit Ausnahme der Baureihe T6 auch keinen Rückruf gegeben. Die AGR werde zwar aus physikalischen Gründen nach Drehzahl und Motorlast angepasst, jedoch unabhängig vom Prüfstand. Innerhalb eines Thermofensters zwischen -24 °C und +70 °C sei die AGR voll aktiv, nur jenseits dieser Extremtemperaturen werde sie zum Schutz vor Verlackung und Versottung ausgeschaltet.

Wegen der Einzelheiten des Parteivortrags wird auf die Schriftsätze der Prozessbevollmächtigten sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Beklagte ist nach § 826 BGB zu Schadensersatz verpflichtet. Unter einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung im Sinne dieser Vorschrift versteht man ein Verhalten, dass nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 28.06.2016, VI ZR 536/15, NJW 2017, 250, S. 251). Es genügt im Allgemeinen hierfür 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 (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016, a.a.O., S. 251, m.w.N.; Palandt, BGB, 75. Aufl., § 826 Rz. 4). Nach der höchstrichterlichen und der weit überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung kann derjenige, der vorsätzlich einen mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Motor in Verkehr bringt, vom Erwerber eines hiervon betroffenen Fahrzeugs wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Herausgabe des Pkw in Anspruch genommen werden (BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, zitiert nach juris; OLG Köln, Urt. v. 24.03.2020, 4 U 235/19, Rn. 40 m.w.N., zitiert nach juris).

Pflichtverletzung

Die Beklagte hat potentielle Erwerber von Fahrzeugen getäuscht, indem sie mit dem Inverkehrbringen des Motors EA 288 EU 6 mit NSK-Technologie konkludent erklärt hat, dass die Fahrzeuge im Zeitpunkt des Vertragsschlusses über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügen, deren Fortbestand nicht gefährdet sei (vergleiche OLG Naumburg, Urteil vom 9. April 2021, 8 U 68/20). Diese Erklärung war unzutreffend, weil es sich bei der streitgegenständlichen Software um eine gem. Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung handelte, die den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr gefährdete, weil die zuständige Zulassungsbehörde dem Eigentümer oder Halter gem. § 5 Abs. 1 FZV eine angemessene Frist zur Mängelbeseitigung setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen konnte (vgl. zum EA 189: BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 20, 21; OLG Stuttgart, Urt. v. 28.11.2019, 14 U 89/19, Rn. 49; OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019, 13 U 37/19, Rn. 21-27; jeweils zitiert nach juris).

Nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 müssen die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sein, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (vgl. Erwägungsgrund 12 der VO 715/2007/EG) und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 der VO 715/2007/EG) erreicht wird (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2019, VIII ZR 225/17, Rn. 10, zitiert nach juris).

Folgerichtig ist gem. Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, welche die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, strikt unzulässig, sofern nicht die Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 ausdrücklich normierten Ausnahmetatbestände greifen, d.h. sofern nicht

- a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten oder
- b) die Einrichtung nicht länger arbeitet als zum Anlassen des Motors erforderlich ist oder

- .) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind, wobei lit. c) nur einschlägig ist, wenn die Abschaltseinrichtung deshalb greift, weil dies durch die Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegeben wird (BGH, Beschl. v. 08.01.2010, VIII ZR 225/17, Rn. 15, zitiert nach juris), und sämtliche Ausnahmetatbestände im Hinblick auf den in Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 ausdrücklich benannten Regelungszweck von vornherein nicht in Betracht kommen, wenn die betreffende Abschaltseinrichtung gerade dazu dient, bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen, um auf diese Weise die Einhaltung der (andernfalls nicht erreichten) Emissionsgrenzwerte sicherzustellen (vgl. BGH, Urt. v. 08.01.2019, VIII ZR 225/17, Rn. 13, zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urt. v. 05.06.2020, 8 U 1803/19, S. 10).

Dabei ist eine Abschaltseinrichtung gem. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 definiert als Konstruktionsteil, das diverse 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 Fahrbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Unter Zugrundelegung dieser rechtlichen Vorgaben ist in dem streitgegenständlichen Motor EA 288 EU 6 eine Abschaltseinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 verbaut, weil die Motorsteuerung verschiedene Betriebsmodi des Emissionskontrollsystems für den Prüfzyklus und für den normalen Fahrbetrieb vorsieht, wobei im Prüfzyklus der Ausstoß an Stickoxiden (NO_x-Werte) verringert wird (vgl. BGH, Beschl. v. 08.01.2019, VIII ZR 225/17, Rn. 12, zitiert nach juris). Nach dem eigenen Vortrag der Beklagten wird anknüpfend an eine Prüfstandserkennung in Gestalt einer Fahrkurvenerkennung (Zykluserkennung) die Funktion eines zentralen Bestandteils des Emissionskontrollsystems, nämlich des Katalysators (NSK) beeinflusst, indem dieser stets am Ende der Vorkonditionierung regeneriert wird, wohingegen die Regeneration im Normalbetrieb abhängig von anderen Parametern vorgenommen wird. Dass das Programm dabei nicht zu einer Verringerung der Emissionskontrolle im Normalbetrieb, sondern zu einer Verstärkung derselben im NEFZ führt, ist unerheblich, weil insoweit eine am oben angeführten Sinn und Zweck des Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 orientierte Auslegung zu erfolgen hat (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin in der Sache EuGH C-693/18, Nr. 119, zitiert nach juris; EUGH, DAR 2021, S. 71, 74, Nr. 97, 98; LG

Offenburg, Urt. v. 23.06.2020, 3 O 38/18, S. 6, Bl. 34 II d.A.). Auch beim Motor EA 189, bei dem nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs eine Abschalteneinrichtung vorliegt, bewirkte die Motorsteuerung keine Verringerung der Emissionskontrolle im Normalbetrieb, sondern führte anknüpfend an eine Lenkwinkelerkennung eine Emissionskontrolle (überhaupt nur) auf dem Prüfstand herbei, sog. Kippschalterlogik. Entscheidend ist letztlich allein, ob eine Standard-Emissionsstrategie verwendet wird, die beim Motorbetrieb zwischen einem genormten Prüfzyklus für die EU-Typgenehmigung und anderen Betriebsbedingungen unterscheiden kann und die zu einer geringeren Emissionsminderungsleistung führt, wenn sie nicht unter der in der EU-Typgenehmigung vorgesehenen Bedingungen arbeitet. Eine Abschalteneinrichtung liegt demnach vor, wenn die Motorsteuerungssoftware (vgl. EuGH, DAR 2021, S. 71, 72, Nr. 68) die Funktion eines Teils des Emissionskontrollsystems (hier des NSK) zum Zweck der Verbesserung der Abgaswerte auf dem Prüfstand beeinflusst (vgl. EuGH, DAR 2021, S. 71, 74, Nr. 102). Dies ist vorliegend zu bejahen. Das Testverfahren soll soweit wie möglich der künftigen normalen Nutzung des Fahrzeugs entsprechen und die tatsächlichen Fahrbedingungen widerspiegeln, mit denen das Fahrzeug bei seiner normalen Nutzung konfrontiert wird. Die NEFZ-Testmethode stellt in gewisser Weise eine theoretische Teststrecke dar, welche die Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, schematisch zusammenfasst (Schlussanträge der Generalanwältin in der Sache EuGH C-693/18, Nr. 121, 122, zitiert nach juris). Im Normalbetrieb wird der Katalysator aber nicht nur streckengesteuert, sondern (als führende Größe) auch beladungsgesteuert regeneriert. Diese beladungsgesteuerten Regenerationen sind daher auch im Teststand zu erfassen (vgl. LG Offenburg, Urt. v. 23.06.2020, 3 O 38/18, S. 7 f, Bl. 35 f II d.A.). Da der Test das Durchlaufen einer 11-km-Strecke vorsieht, müssen die Grenzwerte unabhängig davon, wann das letzte für die streckengesteuerte Regeneration maßgebliche 5-km-Intervall beendet worden ist, und unabhängig vom aktuellen Beladungszustand des NSK auf jeder 11-km-Strecke eingehalten werden. Die Leerung des NSK vor dem Test zielt mithin unmittelbar darauf ab, zusätzliche Emissionen, die im normalen Fahrbetrieb durch die (dort auch stattfindende bzw. sogar führende) beladungsgesteuerte Leerung des NSK entstehen, auf dem Prüfstand (NEFZ) durch eine (dort nur) streckengesteuerte Platzierung der Abgasnachbehandlungsevents zu vermeiden, d.h. auf dem Prüfstand im Vergleich zum Normalbetrieb letztlich die Massenemission pro Kilometer (mg/km) zu verringern. Dementsprechend heißt es in der Applikationsanweisung vom 18.11.2015 auch: "NSK: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zur Erkennung des Precon und des NEFZ, um die Abgas-

achbehandlungsevents (DeNOx-/DeSox-Events) nur streckengesteuert zu platzieren. Im normalen Fahrbetrieb strecken- und beladungsgesteuerte Platzierung der Events; Beladungssteuerung als führende Größe" (vergleiche OLG Naumburg, Urteil vom 9. April 2021, 8 U 68/20).

Die Abschalteneinrichtung ist unzulässig, weil die in Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 normierten Ausnahmetatbestände nicht vorliegen, insbesondere Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 nicht eingreift.

Die Beklagte betont zwar, dass die Emissionswerte mit und ohne Fahrkurvenerkennung identisch seien. Das mag durchaus zutreffen, wenn man die Messung im realen Fahrbetrieb auch unmittelbar nach dem letzten DeNOx-Event startet und der Katalysator nicht voll wird, bevor 5 km zurückgelegt wurden. Die von der Beklagten angeführten, vom KBA im Rahmen seiner "Felduntersuchung von Dieselfahrzeugen" in Auftrag gegebenen, neben dem NEFZ kalt durchgeführten sechs weiteren Messungen in verschiedenen NEFZ-nahen Prüfzyklen auf dem Prüfstand und im realen Fahrbetrieb belegen nicht, dass die Grenzwerte selbst dann eingehalten würden, wenn im Prüfstand nicht nur eine streckengesteuerte, sondern eine (auch) beladungsgesteuerte Regeneration des NSK erfolgen würde. Es ist nämlich weder vorgetragen noch ersichtlich, dass diese Messungen nach Deaktivierung der Fahrkurvenerkennung, d.h. ohne vorherige Leerung des NSK auf der Grundlage der für den normalen Fahrbetrieb vorgesehenen strecken- und beladungsgesteuerten Regeneration des NSK erfolgt sind; vielmehr lautete die vom KBA für maßgeblich erachtete Fragestellung von vornherein, ob "Abschalteneinrichtungen im Sinne der Vorschriften, mit denen die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, unzulässig verringert" werde, verbaut worden seien, wobei man sich dann insoweit auf die Angabe der Beklagten verlassen hat, "dass die Fahrzeuge nicht mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattet wären".

Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 ist nur dann einschlägig, wenn die Abschalteneinrichtung deshalb greift, weil dies durch die Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegeben wird (BGH, Beschl. v. 08.01.2010, VIII ZR 225/17, Rn. 15, zitiert nach juris). Dies ist hier nicht der Fall. Aus Ziff. 5.3.1.3. i.V.m. Anhang 4a der Regelung Nr. 83 (UNECE) ergibt sich nicht, dass die "während des Fahrzyklus entstehenden Emissionen zu messen sind und nicht die Emissionen, die vor dem Durchfahren des NEFZ erzeugt werden"; vielmehr wird im NEFZ schlicht gemessen,

ie viele Schadstoffe das Fahrzeug auf der zu absolvierenden 11-km-Strecke ausstößt (vgl. die Formel zur Berechnung der emittierten Massen der gasförmigen Schadstoffe, Ziff. 6.6.3. des Anhangs 4a). Wie oben bereits im Einzelnen ausgeführt, müssen die Grenzwerte unabhängig vom aktuellen Beladungszustand des NSK aber auf jeder beliebigen 11-km-Strecke eingehalten werden, sodass zu den während des Fahrzyklus zu messenden Emissionen auch diejenigen gehören, die bereits vor dem Fahrzyklus erzeugt, aber noch im NSK gespeichert sind und bei dessen (auch) beladungsgesteuerter Regeneration daher erst während des Fahrzyklus (zusätzlich) ausgestoßen werden würden. Deshalb geht auch der Vortrag der Beklagten ins Leere, der NSK müsse vor der Messung deshalb fast leer sein, weil es ansonsten im NEFZ zu drei anstatt nur zu zwei Regenerationen kommen könne, wodurch eine repräsentative und reproduzierbare Messung nicht mehr gewährleistet wäre; im Übrigen veranschaulicht die von der Beklagten hierzu vorgelegte Abbildung lediglich eine zusätzliche (phasenverschiebungsbedingte) streckengesteuerte Regeneration, wobei völlig im Dunkeln bleibt, wie oft es bei einer strecken- und beladungsgesteuerten Platzierung der Abgasnachbehandlungsevents (alle 5 km oder bei vollem NSK, je nachdem, welcher Zustand zuerst erreicht wird) zu einer beladungsgesteuerten Regeneration (bei der immer mehr Emissionen freigesetzt werden als bei einer streckengesteuerten Regeneration, weil erstere im Gegensatz zur letzteren ja gerade voraussetzt, dass der NSK voll ist) im NEFZ kommen würde bzw. im realen Fahrbetrieb tatsächlich kommt.

Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c VO (EG) Nr. 715/2007 kann auch nicht über seinen Wortlaut hinaus als Ausnahmetatbestand für eine fehlende Grenzwertkausalität angesehen werden (vgl. LG Offenburg, Urte. v. 23.06.2020, 3 O 38/18, S. 7). Die hiervon abweichende Auffassung der Beklagten, welche darauf hinausläuft, dass Manipulationen der Messungen auf dem Prüfstand beliebig möglich sein sollen, solange die Grenzwerte auch ohne diese Manipulationen eingehalten würden, führt den Sinn und Zweck des Testverfahrens, verlässliche Ergebnisse in Bezug auf die Einhaltung der Grenzwerte zu liefern, ad absurdum, weil dann nämlich nicht einmal mehr die unter Prüfbedingungen ermittelten Werte verlässlich, sondern bereits verfälscht sind, und dementsprechend die Testwerte nicht mehr den geringsten Schluss auf die Werte im Realbetrieb zulassen (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin EUGH C-693/18, Nr. 124, 125; EuGH, DAR 2021, S. 71, 74, Nr. 98; LG Offenburg, Urte. v. 23.06.2020, 3 O 38/18, S. 11). Wäre die Rechtsauffassung der Beklagten richtig, hätten es die Autohersteller in der Hand, in ihren Fahrzeugen erst einmal heimlich Abschaltvorrichtungen zu verbauen, welche die sichere

Erhaltung der Grenzwerte auf dem Prüfstand gewährleisten, um sich dann im Fall der unerwarteten Entdeckung der Abschaltvorrichtungen unter Bezugnahme auf eigene Messungen immer noch darauf berufen zu können, dass diese Abschaltvorrichtungen nicht unzulässig seien, weil auch bei ihrer Deaktivierung die Grenzwerte noch eingehalten würden, ohne dabei erklären zu können, warum sie die Abschaltvorrichtungen dann überhaupt installiert haben. Vor diesem Hintergrund stellt jede Verwendung einer Standard-Emissionsstrategie, die beim Motorbetrieb zwischen einem genormten Prüfzyklus für die EU-Typgenehmigung und anderen Betriebsbedingungen unterscheiden kann und die zu einer geringeren Emissionsminderungsleistung führt, wenn sie nicht unter der in der EU-Typgenehmigung vorgesehenen Bedingungen arbeitet, eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar (vergleiche OLG Naumburg, Urteil vom 9. April 2021, 8 U 68/20).

2. Vorsatz

Unabhängig davon, ob die Beklagte hier ihrer sekundären Darlegungslast nachgekommen ist, wie teilweise von der Rechtsprechung angenommen (vgl. Landgericht Hildesheim, Urteil vom 13.06.2017, Aktenzeichen 3 O 297/16, Landgericht Arnsberg, Urteil vom 14.06.2017, I - 1 O 25/17, Landgericht Mönchengladbach, Urteil vom 01.06.2017, Aktenzeichen 10 O 84/16, Seite 17, Landgericht Dortmund, Urteil vom 06.06.2017, 12 O 228/16, Seite 7), ist der Beklagten das sittenwidrige Inverkehrbringen der Fahrzeuge nach § 31 BGB analog zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person setzt voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28.6.2016, VI ZR 536/15 zit. n. juris). Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung zur Lehre vom Organisationsmangel wurde der Haftungsbereich von § 31 BGB erweitert. Danach ist eine juristische Person verpflichtet, den Gesamtbereich ihrer Tätigkeit so zu organisieren, dass für alle wichtigen Aufgabengebiete ein verfassungsmäßig berufener Vertreter zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Soweit ihre Organisation diesen Anforderungen nicht entspricht und soweit sie Mitarbeiter ohne Organstellung für solche wichtigen Aufgaben heranzieht, kann sich die juristische Person haftungsrechtlich von deren Verschulden nicht freizeichnen, sondern muss sich so behandeln lassen, als habe sie den Beauftragten Organstellung eingeräumt (sog. Fiktionshaftung für mangelhafte Organisation, vgl. BGH Urteil vom 08.07.1980, a.a.O., Rz. 63; Palandt, BGB, 75. Aufl., § 31 Rz. 7).

er ist davon auszugehen, dass der Einbau der Software mit Wissen und Wollen des Vorstands der Beklagten erfolgte. Jedenfalls würde aber eine etwaige mangelnde Kenntnis des Vorstandes einen derart gravierenden Organisationsmangel begründen, der dazu führt, dass diesem die Kenntnis der Ausführenden zuzurechnen ist (vgl. Landgericht Düsseldorf, Urteil vom 9. Februar 2018, 7 O 212/16 Rz. 27). Sachlogisch muss die Beklagte bereits vor Abschluss des Kaufvertrages die Entscheidung über den Einsatz der Motorsteuerungssoftware entweder auf Vorstandsebene oder auch unterhalb der Vorstandsebene getroffen haben. Bei den diesbezüglichen Entscheidung handelt es sich um solche von erheblicher wirtschaftlicher und überregionaler Bedeutung mit weitreichenden haftungsrechtlichen Folgen, für die zweifellos ein verfassungsmäßig berufener Vertreter zuständig gewesen wäre (vgl. Landgericht Saarbrücken, Urteil vom 14.06.2017, 12 O 104/16, Seite 14; Landgericht Düsseldorf, Urteil vom 9. Februar 2018, 7 O 212/16 zit.n.juris).

Zum Vorsatz gehört, dass der Schädiger spätestens im Zeitpunkt des Schadenseintritts Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen hat (kognitives Element) und er die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder mindestens zur Erreichung seines Ziels billigend in Kauf genommen hat (voluntatives Element; vgl. Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rz. 11). Dabei kann im Rahmen von § 826 BGB bereits aus der Art und Weise des sittenwidrigen Handelns, insbesondere dem Grad der Leichtfertigkeit des Schädigers die Schlussfolgerung gezogen werden, dass er mit Schädigungsvorsatz gehandelt hat (vgl. BGH Urteil vom 9. März 2010, XI ZR 93/09, zitiert nach juris). Im Einzelfall kann es beweisrechtlich auch naheliegen, dass der Schädiger einen pflichtwidrigen Erfolg gebilligt hat, wenn er sein Vorhaben trotz starker Gefährdung des betroffenen Rechtsguts durchführt, ohne auf einen glücklichen Ausgang vertrauen zu können, und es dem Zufall überlässt, ob sich die von ihm erkannte Gefahr verwirklicht oder nicht (vgl. BGH Urteil vom 13. Dezember 2001, VII ZR 305/99), wobei allerdings der Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts nicht das alleinige Kriterium dafür sein kann, ob der Handelnde mit dem Erfolg auch einverstanden war (vgl. BGH Urteil vom 11. Dezember 2001, VI ZR 350/00, zitiert nach juris). Immer ist eine umfassende Würdigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls erforderlich (vgl. BGH, Urteil vom 27. März 1984, VI ZR 246/81, zitiert nach juris; BGH, Urteil vom 9. März 2010 XI ZR 93/09; BGH Urteil vom 17. Mai 2011, XI ZR 300/08 Rz. 18, zitiert nach juris; BGH, Urteil vom 20.12.2011, VI ZR 309/10 Rz. 11, zitiert nach juris).

Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass die Manipulation im Bereich der Motorsteuerung von langer Hand geplant gewesen sein muss, wobei den handelnden

Personen nicht zuletzt aufgrund der Vorgeschichte mit dem Motor der Baureihe EA 189 klar war, dass die Käufer Verträge über Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung abschließen würden, die den gesetzlichen Anforderungen widersprachen und über Abgaswerte verfügten, die nicht in einem Einklang mit den Prüfergebnissen standen. Der Nachweis über den bedingten Vorsatz in § 826 BGB kann in der Regel durch den Nachweis eines solchen Grades an Leichtfertigkeit beim Handelnden geführt werden, dass dieser eine Schädigung der anderen Seite in Kauf genommen haben müsse (vgl. BGH, WM 1975, 559, 560; OLG Köln, VersR 1997, 1527; Staudinger, BGB (2014), § 826 Rz. 96). Da sich dem objektiven Beobachter die Gefahr einer Schädigung geradezu aufdrängt, besteht ein Anschein dafür, dass sie auch dem Täter oder Handelnden im Zweifel bekannt war (vgl. Staudinger, a.a.O., Rz. 96). Immer wenn die äußerlichen, das Sittenwidrigkeitsurteil prägenden Umstände einen allgemeinen Erfahrungssatz rechtfertigen, aufgrund dessen der Schluss auf die Vorsatzschuld möglich ist, wird der Vorsatz im Wege eines Anscheinsbeweises vermutet, mit der Konsequenz, dass der vermeintliche Handelnde diesen nur durch eigene Beweisführung erschüttern kann (vgl. Staudinger, a.a.O., Rz. 98).

3. Sittenwidrigkeit

Das Vorgehen der Beklagten ist sittenwidrig. Denn das Inverkehrbringen der Motoren unter Verschweigen der gesetzwidrigen Softwareprogrammierung stellt eine arglistige Täuschung gegenüber den Käufern dar. Die Beklagte hat in großem Umfang mit erheblichem technischem Aufwand über Jahre im Profitinteresse Umweltschutzvorschriften umgangen, ihre Kunden getäuscht und ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen. Die Sittenwidrigkeit ist gerade aus dem Verstoß gegen Artikel 5 Abs. 2, Artikel 3 Nr. 10 EG-Verordnung 715/2007 herzuleiten. Die in der Sphäre der Beklagten entwickelte und ausgeführte Softwaremanipulation war für Laien und Verbraucher, aber auch für Fachleute oder Aufsichtsbehörden nur schwer erkennbar und deren Entdeckung letztendlich vom Zufall abhängig. Sie kam in einer Vielzahl von Fahrzeugen zum Einsatz, wobei jeder einzelne Autokauf für sich genommen für den Verbraucher eine Entscheidung von nicht unerheblicher wirtschaftlicher Bedeutung darstellt. Zur Kostensenkung wurden aus der Sphäre der Beklagten rechtlich und technisch einwandfreie, aber gleichzeitige teurere Lösungen zur Abgasreinigung vermieden und mit Hilfe scheinbar umweltfreundlicher Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile angestrebt.

4. Schaden

a) unfreiwilliges Vermögensopfer

Durch das Vorgehen ist ein Schaden eingetreten. Darunter versteht man jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, die Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses oder die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rz 3). Dabei kommt es nicht darauf an, ob durch die unzulässige Abschalteneinrichtung ein messbarer Vermögensnachteil eintritt. Denn geschützt wird nicht nur das Vermögen als ökonomischer Wert, sondern auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 II ZR 402/02 zitiert nach juris, LG Bielefeld, Urteil vom 16. Oktober 2017, 6 O 149/16 Rz 26).

b) Schutzbereich

Die Haftung der Beklagten ist auch nicht nach der Lehre vom Schutzbereich der Norm einzuschränken (vgl. zum Meinungsstand nur Staudinger, BGB, 2014, § 826 Rz. 99). Zwar dient die VO (EG) Nr. 715/2007 der Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte, insbesondere der Minderung der Stickstoffoxydemission bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgründe ABl. Nr. L171S.1, Celex-Nr. 3 2007 R0515 Rz. 6). Vor diesem Hintergrund wird von einem Teil der Rechtsprechung eine Haftung der Beklagten unter Berücksichtigung des konkreten Schutzzwecks der verletzten Norm ausgeschlossen (vgl. LG Köln, Urteil vom 07.10.2016, 7 O 138/16; LG Braunschweig, Urteil vom 16. Oktober 2017, 11 O 4092/16 Rz 66). Das greift aber zu kurz. Der Umweltverstoß hat nämlich einen Reflex auf den Rechtskreis des Kunden. Auch ihm gegenüber sind behördliche Maßnahmen bis hin zur Stilllegung des Fahrzeugs zumindest möglich. Beim Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug war jedenfalls nicht vorhersehbar, wie das Kraftfahrtbundesamt nach entscheiden würde. Ferner ist der Rechtskreis der Kunden dadurch betroffen, dass eine mangelhafte Kaufsache übereignet wurde.

c) Rechtswidrigkeitszusammenhang

Der Kunde kann eine Rückabwicklung des Vertrags nach §§ 249ff BGB verlangen, weil die Softwaremanipulation ihn zum Kauf des Fahrzeugs veranlasst hat. Die Kammer geht hier von einem sog. Rechtswidrigkeitszusammenhang aus. Mit anderen Worten: Die Täuschungshandlung ist für den Vertragsschluss (mit-) ursächlich geworden. Natürlich beruht die Kaufentscheidung regelmäßig auf einem Bündel von verschiedenen Beweggründen (vgl. Oechsler, NJW 2017, 2865). Denn es ist absolut plausibel, dass ein Käufer auch schon im Zeitpunkt des Erwerbs auf die Einhaltung der Schadstoffklasse

wert gelegt hat. Spätestens seit der Diskussion um die Feinstaubbelastung im Jahr 2005 und die Einführung von Umweltzonen in den Städten besteht in der Bevölkerung ein Bewusstsein dafür, dass es bei Fahrzeugen mit hohen Emissionen zu Nutzungseinschränkungen kommen kann und ein neuer Wagen daher auf dem aktuellen Stand der Technik sein sollte. Insbesondere ist nicht davon auszugehen, dass der Kunde in Kenntnis der Manipulation das Risiko einer Stilllegung (infolge einer vom Hersteller erschlichenen Typengenehmigung) oder anderer möglicher Probleme (z.B. Fahrverbote, steuerrechtliche Neueinstufung, Aufwand einer Nachrüstung und Ungewissheit der Folgen des Softwareupdates) eingegangen wäre. Dabei ist es unerheblich, inwieweit im Verkaufsgespräch die Gesetzmäßigkeit des Fahrzeugs oder auch die Umweltverträglichkeit ausdrücklich angesprochen wurden (vgl. LG Düsseldorf, Urteil vom 9. Februar 2018, 7 O 212/16 Rz. 40 m.w.N.).

d) kein Ausschluss der Haftung

Die Haftung nach § 826 BGB ist auch nicht ausgeschlossen, da hier auch Gewährleistungsansprüche gegenüber dem Verkäufer und Vertragshändler der Beklagten in Betracht kommen. Denn es besteht freie Anspruchskonkurrenz zu anderen Schadensersatzvorschriften (vgl. nur Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rz. 2).

5. Rechtsfolgen

a) Rückabwicklung (Antrag zu 1)

Besteht der Schaden in der Eingehung eines Vertrags, richtet sich der Schadensersatz auf das negative Interesse (vgl. Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rn 15 m.w.N.). Der Kläger ist also so zu stellen, wie er ohne den damals abgeschlossenen Autokauf stünde, von dem er Abstand genommen hätte, wenn er zum Zeitpunkt des Kaufes von der Abschalteinrichtung gewusst hätte. Das heißt: Er kann die Rückzahlung Kaufpreises verlangen, der ab Eintritt des Verzuges gemäß §§ 286, 288 BGB zu verzinsen ist.

Die Beklagte muss jedoch nur Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs zahlen. Zudem kann sie dem Kläger nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die gezogenen Nutzungen entgegenhalten (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19; OLG Düsseldorf, Urteil vom 23. 10. 2006, 1 O 72/06 zitiert nach juris; OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 – 5 U 1318/18, NJW 2019, 2237; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18, Rdn. 114; OLG Köln, Beschluss vom 01. Juli 2019 – 27 U 7/19, Rdn. 33 zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 01. März 2019 – 16 U 146/18 zitiert nach juris; OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 zitiert nach juris; LG München, Urteil vom 29. März 2019 – 13 O 5153/18 zitiert nach juris; LG Stuttgart, Urteil

vom 17. Januar 2019 – 23 O 180/18, BeckRS 2019, 272; Riehm, Deliktischer Schadensersatz in den „Diesel-Abgas-Fällen“, NJW 2019, 1105; a.A.: Heese, NJW 2019, 257, 261; Bruns, Vorteilsanrechnung beim Schadensersatz für abgasmanipulierte Diesel-Fahrzeuge, NJW 2019, 801). Diese waren gem. § 287 ZPO bei Neufahrzeugen nach folgender Formel zu schätzen (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Auflage, Rn 1166):

$$\text{Gebrauchsvorteile} = \text{Kaufpreis} \times \frac{\text{zurückgelegte Fahrstrecke}}{\text{Gesamtlauflistung}}$$

Für die Variablen gilt:

Zurückgelegte Fahrstrecke: Der Kläger hat den PKW ausweislich der Kaufrechnung (Anlage K 1) mit 0 km übernommen; der aktuelle km-Stand betrug am 1. Oktober 2021 127.107 km. Diese Strecke hat er mit dem Fahrzeug also bereits zurückgelegt.

Gesamtlauflistung: Das ist die Strecke, die man mit einem Fahrzeug dieses Typs voraussichtlich während der Lebensdauer zurücklegen kann. Die Kammer schätzt die Gesamtlauflistung in Anlehnung an Entscheidungen anderer Gerichte auf 250.000 km (vgl. OLG Naumburg, Urteil vom 17. Juni 2021, 3 U 53/20).

Damit ergibt sich folgende Rechnung:

$$\text{Gebrauchsvorteile} = 29.670 \text{ €} \times \frac{127.107 \text{ km}}{250.000 \text{ km}} = 15.085,06 \text{ €}$$

Die Beklagte muss also 14.584,94 € erstatten (Kaufpreis von 29.670 € abzüglich Nutzungsersatz in Höhe von 15.085,06 €). Er ist ab dem Eintritt des Verzugs gemäß §§ 280, 286 ZPO zu verzinsen. Hinsichtlich der einseitigen Teilerledigung i.H.v. 947,96 € bedarf die Klage der Abweisung, weil sich nachträglich nicht mehr klären lässt, wie viel Kilometer der Kläger zwischen der Zustellung der Klage am 13. Januar 2021 und dem Tag der letzten mündlichen Verhandlung am 1. Oktober 2021 zurückgelegt hat, mithin in welchem Umfang der Ersatzanspruch durch die sukzessive gezogenen Nutzungen aufgezehrt wurde.

Da der Hauptantrag zu 1 Erfolg hat, muss über den Hilfsantrag zu 2 nicht mehr entschieden werden.

b) Annahmeverzug (Antrag zu 3)

Mit der Rücknahme des Fahrzeugs befindet sich die Beklagte gemäß §§ 293, 295 BGB in Annahmeverzug, weil sie auf das entsprechende wörtliche Angebot des Klägers im vorprozessualen Schreiben vom 11. September 2020 (Anlage K4) nicht reagiert hat. An der Feststellung des Annahmeverzugs hat der Kläger wegen § 756 ZPO ein berechtigtes Interesse.

c) Feststellung der deliktischen Natur (Antrag zu 4)

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Feststellung der Deliktsnatur. Die für diesen Fall vorgesehenen Privilegierung im Rahmen der Vollstreckung gelten nach §§ 850f Abs. 2 ZPO; 286, 302 Nr. 1 InsO nur gegenüber natürlichen Personen. Es ist keine Gegenforderung der Beklagten ersichtlich, die ein Interesse des Klägers an der Feststellung des Aufrechnungsverbots nach § 393 BGB begründen könnte.

d) Vorgerichtliche Anwaltskosten (Antrag zu 5)

Die Beklagte ist gemäß §§ 826, 249 BGB verpflichtet, den Kläger von den vorgerichtlichen Anwaltskosten freizustellen, die bei der Mandatierung des Klägervertreters aus dem berechtigterweise geforderten Betrag angefallen. Dieser Gegenstandswert ist aufgrund der streitigen damaligen Laufleistung rückwirkend nicht mehr ermittelbar, betrug aber mindestens 14.584,94 € (siehe oben 5a). Für nicht evident fehlerhaft festgesetzte 2,0 Geschäftsgebühren nebst Postpauschale und Umsatzsteuer fielen 1.732,64 € an.

6. Nebenentscheidungen

Die Kostentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO und der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708 ff. ZPO. Eine Erklärungsfrist zugunsten der Beklagten war nach §§ 139, 283 ZPO nicht veranlasst, weil die Entscheidung des OLG Naumburg vom 9. April 2021, 8 U 68/20, an der sich die Kammer orientiert hat, hinlänglich bekannt war.

Dr. Steenbuck

15.10.21
Dr. Steenbuck

Vorstand der Gemeinde wird dem
13.10.2021
Zur Kenntnis genommen

Stadtrat, am 20. OKT. 2021

Urkundebezug der Geschäftsstelle



Die Aufsicht über die ... wurde
am 18.10.2021 ...

Stadtrat, am 20. OKT. 2021

Urkundebezug der Geschäftsstelle

