

2 O 377/20

**Beglaubigte Abschrift**



*FA 70 13.12.2021  
FA DJ 29.12.2021  
FA J26 31.01.2022  
FA SW 30.05.2022*

**Landgericht Wuppertal  
IM NAMEN DES VOLKES**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit



Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Hahn PartG mbB Hahn  
Rechtsanwälte PartG mbB,  
Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg,

gegen

die Daimler AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den  
Vorsitzenden Ola Kälienius, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte JSW Rechtsanwälte,  
Salierring 32, 50677 Köln,

hat die 2. Zivilkammer des Landgerichts Wuppertal  
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 25.10.2021  
durch die Richterin am Landgericht Dr. Bach als Einzelrichterin

**für Recht erkannt:**

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 11.000,27  
Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über  
dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.01.2021 zu  
zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe

des Fahrzeugs Mercedes GLK 250 BLUETEC, FIN:



Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 973,66 Euro freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

#### **Tatbestand:**

Die Klägerin begehrt im Wege des Schadensersatzes von der Beklagten die Rückzahlung eines an einen Dritten gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Kaufgegenstandes an die Beklagte.

Die Beklagte ist ein weltweit bedeutender Hersteller von Kraftfahrzeugen. Sie entwickelte unter der Bezeichnung „OM 651, Euro 6“ einen Dieselmotor, in welchen sie eine Software zur Abgassteuerung bzw. Abgasreinigung implementierte. Diese Software kennt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern. In dem im Hinblick auf den Stickoxidausstoß optimierten sog. „Modus 1“, welcher beim Durchfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus (nachfolgend: NEFZ), dem für die amtliche Bestimmung der Fahrzeugemissionen maßgeblichen Prüfverfahren, automatisch aktiviert wird, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate, wodurch die gesetzlich geforderten Grenzwerte für Stickoxidemissionen eingehalten werden. Unter Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, ist der partikeloptimierte sog. „Modus 0“ aktiv. Im normalen Straßenbetrieb ist es praktisch ausgeschlossen, den NEFZ nachzufahren, weswegen sich das Fahrzeug außerhalb der NEFZ-Prüfung durchgehend im „Modus 0“ befindet.

Die Klägerin kaufte von der Autohaus Oestreich GmbH am 12.11.2018 ein Fahrzeug des Typs Mercedes GLK 250 BLUETEC, mit der FIN: [REDACTED] zu einem Kaufpreis i.H.v. 23.800,00 EUR. Es handelte sich um einen Gebrauchtwagen, der im Zeitpunkt des Erwerbs durch die Klägerin eine Laufleistung in Höhe von 56.400 km aufwies. In diesem Kraftfahrzeug ist ein Motor vom Typ OM 651 Euro 6 verbaut.

Bzgl. des im streitgegenständlichen Kraftfahrzeug verbauten Motorentyps existiert ein amtlicher Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamtes aus Februar 2020 wegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung.

Die Beklagte rief in der Folge die betroffenen Fahrzeuge zurück und führte entsprechend den beim Kraftfahrt-Bundesamt dokumentierten Maßnahmen Modifikationen auch am streitgegenständlichen Fahrzeug durch.

Die Klägerin ließ die Beklagte durch Anwaltsschriftsatz vom 15.10.2020 unter Fristsetzung bis zum 23.10.2020 zur Rückabwicklung des zwischen ihr und der Autohaus Oestreich GmbH geschlossenen Vertrages auffordern.

Zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung hatte das streitgegenständliche Fahrzeug eine Gesamtfahrleistung von 187.409 km.

Die Klägerin behauptet, dass der Vorstand der Beklagten Kenntnis von der Implementierung der unzulässigen Abschalteneinrichtung gehabt und diese zur Ermöglichung der Erreichung der Unternehmensziele mindestens gebilligt habe. Sie behauptet weiter, dass das streitgegenständliche Fahrzeug – sowie alle übrigen betroffenen Fahrzeuge auch – aufgrund der durch die Beklagten verübten Manipulation einen erheblichen Wertverlust erlitten hätten, jedenfalls, dass sich eine große Verunsicherung unter den potentiellen Kunden ausgebreitet hätte. Weiter entspräche das streitgegenständliche Fahrzeug auch nach der Modifikation durch die Beklagte nicht den gesetzlichen Anforderungen. Das Fahrzeug weise seitdem einen erhöhten Kraftstoffverbrauch auf. Schließlich sei bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine Lebenslaufleistung von 400.000 km anzunehmen.

Die Klägerin ist der Ansicht, dass sie aufgrund des Verhaltens der Beklagten im Wege des Schadensersatzes den von ihr mit einem Dritten eingegangenen Kaufvertrag mit der Beklagten „quasi“ rückabwickeln könne.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 23.800,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Mercedes GLK 250 BLUETEC, FIN: [REDACTED] unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,08106261975 Euro pro gefahrenem Kilometer seit dem 16.11.2018, die sich nach folgender Formel berechnet:  $(23.800,00 \times \text{gefahrte Kilometer}) : 350.000 \text{ km}$ ,
2. die Beklagte zu verurteilen, sie von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.003,40 Euro freizustellen,
3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkws Mercedes GLK 250 BLUETEC, FIN: [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, dass die erwartbare Gesamtlebenslaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges 200.000 - 250.000 km betrage. Sie ist der Ansicht, dass das streitgegenständliche Fahrzeug niemals mangelhaft gewesen sei, weil es unter den maßgeblichen NEFZ-Prüfbedingungen die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte eingehalten habe. Jedenfalls aber sei nach der Durchführung der im Rahmen des Rückrufs erfolgten Modifikationen ein Mangel nicht mehr gegeben, was das Kraftfahrt-Bundesamt mit bindender Wirkung festgestellt habe. Es stehe demnach auch fest, dass sich andere Parameter nicht nachteilig verändert hätten, insbesondere kein erhöhter Verschleiß oder keine erhöhten übrigen Emissions- oder Verbrauchswerte aus den vorgenommenen Änderungen resultieren würden.

Die Klage ist seit dem 14.01.2021 rechtshängig.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird ergänzend auf den Inhalt der Gerichtsakte Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe:

Die Klage hat überwiegend Erfolg.

### I.

Der mit dem Klageantrag zu Ziff. 1 als Hauptforderung geltend gemachte Anspruch besteht im tenorierten Umfang aus § 826 BGB.

Die Haftung aus § 826 BGB ist begründet, weil die Beklagte der Klägerin einen Schaden zugefügt hat – dazu unten 1) –, welcher auf sittenwidrigem – dazu unten 2) – und vorsätzlichem – dazu unten 3) – Verhalten beruht. Die Beklagte ist daher im tenorierten Umfang zum Schadensersatz verpflichtet – dazu unten 4).

#### 1)

Die Beklagte hat der Klägerin einen Schaden i.S.v. § 826 BGB zugefügt.

Ein Schaden in diesem Sinne liegt nicht nur dann vor, wenn sich bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt, sondern auch dann, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende „ungewollte“ Verpflichtung belastet ist, selbst wenn dieser eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (BGH, Urteil vom 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14 Rz. 19 mit zahlreichen w.N. = NJW-RR 2015, 275, 276; *Wagner* in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 41; *Förster* in BeckOK BGB, 43. Edition, Stand 15.06.2017, § 826 Rn. 25). Entscheidend und ausreichend ist, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGH, a.a.O., Rz. 18 m.w.N.).

Diese Voraussetzungen liegen vor.

a)

Es kann dabei dahinstehen, ob es durch das Verhalten der Beklagten zu einem messbaren Wertverlust am streitgegenständlichen Fahrzeug kam und auch, ob durch die etwaigen Nachbesserungsmaßnahmen der Beklagten der Mangel am Fahrzeug vollständig beseitigt wurde, weil die Klägerin durch das Verhalten der Beklagten einen Vertrag abgeschlossen hat, den er im Übrigen nicht geschlossen hätte und somit aus diesem gem. § 433 Abs. 2 BGB zur Kaufpreiszahlung und Abnahme des Fahrzeugs verpflichtet wurde.

Es steht außer Zweifel, dass unter normalen Umständen, d.h. etwa für den gewöhnlichen Privatgebrauch, kein verständiger Autokäufer ein Kraftfahrzeug kauft, welches zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses entscheidenden gesetzlichen Anforderungen nicht genügt und dessen Hersteller die behördenseits gleichwohl erteilte Typengenehmigung durch Täuschung erschlichen hat. Er müsste nämlich befürchten, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Typengenehmigung gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV ganz oder teilweise widerruft, was in der Folge zu einer Betriebsuntersagung durch die zuständige Zulassungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 und Abs. 2 FZV führen kann. Dies gilt jedenfalls solange, wie nicht ersichtlich ist, dass der Käufer das Risiko bewusst eingegangen ist, etwa um von einem besonderen Preisnachlass zu profitieren. Dies indes ist vorliegend nicht ersichtlich. Soweit das hypothetische Verhalten der Klägerin bei Vertragsschluss nicht bereits als offenkundig angesehen werden kann, streitet dafür, dass sie den Vertrag nicht abgeschlossen hätte, mindestens eine tatsächliche Vermutung im Sinne eines Anscheinsbeweises. Die vorliegende Sachverhaltskonstellation ist dabei im Hinblick auf die hypothetische Kausalität ohne weiteres den Fällen gleichzusetzen, für die der Bundesgerichtshof die sog. „Vermutung aufklärungsrichtigen Verhaltens“ anerkannt hat (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 08.05.2012, Az. XI ZR 262/10 Rz. 28, 33 m.w.N. = NJW 2012, 2427, 2429 f.). Die so begründete Vermutung wurde mangels substantiellem Vortrag durch die Beklagte noch nicht einmal im Ansatz erschüttert.

Das streitgegenständliche Fahrzeug entsprach weder zu dem Zeitpunkt, in dem die Klägerin den Kaufentschluss fasste, noch bei Abschluss des Kaufvertrages den gesetzlichen Anforderungen. Es steht nämlich fest, dass die verwendete Abschaltvorrichtung i.S.d. maßgeblichen Bauvorschriften unzulässig war und dass, wenn das Fahrzeug in dem sog. „Modus 0“ betrieben wird, die technischen

Anforderungen an die erteilte Betriebserlaubnis bzw. EG-Typengenehmigung nicht erfüllt werden.

Dass die Leistung, die die Klägerin im Gegenzug für die ungewollt eingegangene Verbindlichkeit erhalten hat, für ihre Zwecke nicht voll brauchbar sein darf, ist als einschränkendes Korrektiv für die weite Fassung des Vermögensschadensbegriffes zu sehen. Insoweit besteht eine Vergleichbarkeit zur strafrechtlichen Bewertung solcher Konstellationen im Rahmen des Betrugstatbestandes (vgl. nur BGH, Beschluss vom 16.08.1961, Az. 4 StR 166/61). Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt demnach voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH, Urteil vom 26.09.1997, Az. V ZR 29/96 m.w.N. = DNotZ 1998, 349, 354).

Nach diesen Maßstäben besteht kein Zweifel daran, dass zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses die Leistung für Zwecke der Käuferin nicht voll brauchbar war. Zum einen drohte – was die Eigennutzung des Fahrzeugs angeht – nicht nur theoretisch die Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung, sondern – mindestens bei einer ex ante Betrachtung – auch eine erhebliche Einschränkung der Fungibilität. Mindestens nämlich solange die abschließende Haltung des Kraftfahrt-Bundesamtes zu dem Komplex nicht bekannt war und mit den vorgenannten Folgen ernsthaft gerechnet werden musste, dürfte ein betroffenes Fahrzeug – so wie das streitgegenständliche – quasi unhandelbar gewesen sein; jedenfalls hätte die Klägerin als Verkäuferin wohl im Vergleich zum Anschaffungswert unverhältnismäßige Preisabschläge hinnehmen müssen. Ob sich die Fungibilität der betroffenen Fahrzeuge später verbesserte und ob heute gegebenenfalls sogar davon auszugehen ist, dass eine objektiv messbare Wertminderung an den betroffenen Fahrzeugen nicht mehr gegeben ist, ist ohne Relevanz.

**b)**

Das Verhalten der Beklagten ist mindestens mitursächlich für die Schädigung.

**aa)**

Dies ist nach allgemeinen Grundsätzen bereits deshalb der Fall, weil die Beklagte das Antriebsaggregat, welches die (unzulässige) Abschalt einrichtung beinhaltet, entwickelt und selbst sowie über rechtlich eigenständige Konzernunternehmen in Verkehr gebracht hat. Hätte sie ein gesetzeskonformes Produkt eingesetzt, gäbe es für den Kläger keinen Grund zu Beanstandungen und es wäre nicht von einem für ihn nachteiligen Vertrag auszugehen.

**bb)**

Die Beklagte hat die Klägerin darüber hinaus jedoch auch arglistig getäuscht und damit den nachteiligen Vertragsschluss kausal herbeigeführt.

Arglistig täuscht, wer einen anderen zum Zwecke der Erregung oder Aufrechterhaltung eines Irrtums bewusst über einen erheblichen Umstand täuscht, wobei die Täuschung sowohl durch positives Tun als auch Unterlassen begangen werden kann (vgl. nur *Ellenberger* in Palandt, BGB, 77. Aufl. 2018, § 123 Rn. 2 m.w.N.). Das Verschweigen von Tatsachen stellt allerdings nur dann eine Täuschung dar, wenn hinsichtlich der verschwiegenen Tatsachen eine Aufklärungspflicht besteht. Eine solche Aufklärungspflicht kann sich aus § 242 BGB ergeben, wenn der andere Teil nach Treu und Glauben und unter Berücksichtigung der Verkehrsanschauung redlicherweise entsprechende Aufklärung erwarten durfte (BGH, Urteil vom 25.10.2017, Az. VII ZR 205/06 Rz. 20 m.w.N. = NJW-RR 2008, 258, 259).

**(1)**

Nach diesen Maßstäben traf die Beklagte eine Aufklärungspflicht. Als diejenige, die das in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte und mit der unzulässigen Abschalt einrichtung versehene Antriebsaggregat entwickelt und selbst in den Verkehr gebracht hat, trifft in erster Linie sie aufgrund ihrer umfassenden Kenntnis ihres eigenen Produktes die Verantwortlichkeit für deren Ordnungsgemäßheit. Ist eine solche von vornherein nicht gegeben oder bestehen jedenfalls Zweifel daran, ist sie als deren Schöpfer nach Treu und Glauben verpflichtet, potentielle Käufer zu

unterrichten, jedenfalls dann, wenn aus der Nichtordnungsgemäßheit für den potentiellen Kunden erhebliche tatsächliche und wirtschaftliche Risiken folgen und es sich somit um einen Umstand handelt, der für die Willensbildung in besonderem Maße von ausschlaggebender Bedeutung ist. Dass unter Beachtung der Verkehrsanschauung eine derartige Aufklärungspflicht der Beklagten anzunehmen ist, folgt auch aus dem Umstand, dass die Beklagte eine der weltweit größten und bedeutendsten Hersteller von PKW ist, die für sich in Anspruch nimmt, hochentwickelte und umweltfreundliche Motoren zu entwickeln, herzustellen und in eigenen Modellen einzusetzen und als solche ein besonderes Vertrauen in die Integrität des Unternehmens beim Bevölkerungsdurchschnitt genoss.

Diese Aufklärungspflicht hat die Beklagte unstreitig nicht erfüllt.

Durch die Verletzung der Aufklärungspflicht wurde die Klägerin getäuscht. Sie hat sich nämlich vorgestellt, ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes Fahrzeug zu erwerben.

## (2)

Infolge der Täuschung schloss die Klägerin den Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug. Wäre ihr bekannt gewesen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht, hätte sie den Vertrag nämlich nicht abgeschlossen.

## (3)

Arglistig zu handeln bedeutet, vorsätzlich zu handeln. Im Vergleich zum Vorsatz im Hinblick auf die Täuschungshandlung und die Erregung eines kausalen Irrtums bei dem Getäuschten hat der Arglistbegriff keine weitergehende eigenständige Bedeutung (*Armbrüster* in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2015, § 123 Rn. 17 m.w.N.). Absichtliches Verhalten ist nicht erforderlich, es genügt vielmehr ein lediglich bedingter Vorsatz (vgl. nur, BGH, Urteil vom 13.06.2007, Az. VIII ZR 236/06 Rz. 29 m.w.N. = NJW 2007, 3057, 3059). Bei einer – wie vorliegend – Täuschung durch Verschweigen bedeutet dies, dass vorsätzlich handelt, wer eine offenlegungspflichtige Fehlvorstellung zumindest für möglich hält, gleichzeitig weiß

oder damit rechnet und billigend in Kauf nimmt, dass der Vertragsgegner den Fehler nicht kennt und bei Offenlegung den Vertrag nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte (BGH Urteil vom 28. 2. 2007, Az. IV ZR 331/05 Rz. 8 m.w.N. = VersR 2007, 785).

Nach diesen Maßstäben liegt arglistiges Verhalten der Beklagten vor. Es ist nämlich davon auszugehen, dass die Beklagte gewusst hat, dass sie ein nicht gesetzeskonformes Produkt entwickelt und in den Umlauf gebracht hat und durch die unterlassene Aufklärung der Klägerin hierüber diese dazu veranlasst hat, einen Vertrag zu schließen, den sie bei Offenlegung nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte. Wegen der Einzelheiten wird auf die umfassende Begründung des Vorsatzes unter Ziff. 3) (nachfolgend) Bezug genommen.

## 2)

Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu werten.

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 (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 15.10.2013, Az. VI ZR 124/12 Rz. 8 mit zahlreichen w.N. = NJW 2014, 1380). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, a.a.O.).

Diese Voraussetzungen liegen vor.

Zwar hat die Beklagte sich zu den Gründen ihres Verhaltens nicht – jedenfalls nicht in plausibler Art und Weise – erklärt, doch liegt es auf der Hand, dass das im Rahmen des sog. Dieselskandals zu Tage getretene Verhalten einzig und allein dazu diente, sich auf rechtswidrigem Wege Wettbewerbsvorteile zu verschaffen und dadurch die Unternehmensgewinne in nicht unerheblicher Art und Weise zu steigern. Freilich ist es völlig unbedenklich, wenn ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen derartige Ziele verfolgt, indem es sich durch überdurchschnittliche Leistung,

besondere Qualität, technische Überlegenheit, herausragenden Service oder ähnliches von der Konkurrenz abhebt. Es ist auch nicht verwerflich, wenn das Unternehmen nicht nur im Verhältnis zu den Wettbewerbern, sondern auch im Verhältnis zu den Kunden die eigenen wirtschaftlichen Interessen voranstellt. Soweit nicht eine marktbeherrschende Stellung dieses entscheidend behindert, ist der Erfolg solchen Verhaltens letztlich abhängig vom Verhandlungsgeschick und damit Ausfluss der Privatautonomie, die zentraler Eckpfeiler des deutschen Zivilrechtssystems ist.

Die Grenze wird jedoch dort überschritten, wo die an sich legalen Ziele mit verwerflichen Mitteln zu erreichen versucht werden. Von einer solchen Grenzüberschreitung ist bei einer Gesamtwürdigung aller bekannten Einzelumstände im vorliegenden Fall auszugehen, wobei die nachfolgenden Aspekte für das Gericht von entscheidender Bedeutung waren.

Die Beklagte verfügte über einen erheblichen und entscheidenden Wissensvorsprung. Sie war nicht nur diejenige, die originäre Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung an sich, sondern auch von dem Umstand hatte, dass diese Abschaltvorrichtung bzw. deren genaue Funktion den maßgeblichen Behörden bei Erteilung der EG-Typengenehmigung nicht angezeigt wurde, mit der Folge, dass die zuständige Behörde im Falle der Aufdeckung dieses Umstandes Prüfungen anordnen, Nebenbestimmungen erlassen oder die EG-Typengenehmigung gänzlich zurücknehmen oder widerrufen könnte.

Insbesondere ist es so, was der Beklagten bekannt war und diese zur Überzeugung des Gerichts bewusst ausgenutzt hat, dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen eines gewöhnlichen Genehmigungsverfahrens diese Umstände nicht von sich aus aufdecken würde, weil bei dem Verfahren weitestgehend die Produktdokumentation der Beklagten zugrunde gelegt wurde.

Bei den zurückgehaltenen Informationen handelt es sich nicht lediglich um solche, die gewöhnliche Schwachstellen, Ineffizienzen oder hinter den erwarteten Ansprüchen zurückbleibende Qualitätsmerkmale offenbart hätten, sondern um solche, welche für den Wert des Fahrzeugs abstrakt von essenzieller Bedeutung sind. Zu bedenken ist nämlich, dass vor dem Hintergrund des Ausmaßes der Täuschung gegenüber den Genehmigungsbehörden, der damit verbundene Vertrauensverlust sowie die allenfalls mäßige Kooperation der Beklagten mit den Genehmigungsbehörden bei der Aufklärung des Sachverhalts realistischweise

durchaus dazu hätte führen können, dass das Kraftfahrt-Bundesamt anders reagiert, indem es etwa gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV die Typengenehmigung widerruft oder zurücknimmt. Dies hätte dazu geführt, dass auch dem streitgegenständlichen Fahrzeug mit hoher Wahrscheinlichkeit gemäß § 5 Abs. 1 und Abs. 2 FZV die Betriebserlaubnis entzogen worden und dieses stillgesetzt worden wäre. Dass das Kraftfahrt-Bundesamt sein ihm zustehendes Ermessen tatsächlich anders ausgeübt hat, ändert daran nichts, weil dies ein Umstand ist, der sich erst im Nachhinein herausgestellt hat und der aus den vorgenannten Gründen nicht ohne weiteres zu erwarten war. Dass das Kraftfahrt-Bundesamt sein Ermessen überhaupt dergestalt ausgeübt hat, dürfte, nach allem was dem Gericht im Konkreten oder Allgemeinen bekannt ist, erheblich stärker von politisch geleitetem ministeriellem Einfluss gesteuert gewesen sein als von einer reinen Sachabwägung, wobei die durch das Kraftfahrt-Bundesamt getroffene Entscheidung hier im Ergebnis nicht infrage gestellt wird. Es zeigt aus Sicht des Gerichts nur einmal mehr, dass es sich insoweit um einen einzigartigen Fall handelt, dessen Ausgang für die Beklagte völlig unabsehbar war, weswegen sie für den Fall der Aufdeckung mit dem Schlimmsten rechnen musste.

Um der Täuschung zum Erfolg zu verhelfen, hat die Beklagte bewusst das ihr entgegengebrachte Vertrauen in der Bevölkerung im Allgemeinen und unter den potentiellen Autokäufern im Besonderen, eingesetzt. Die Beklagte verfügt über ein über viele Jahre gewachsenes überdurchschnittliches Vertrauen, welches auf einer in der Vergangenheit erfolgreichen Unternehmenspolitik sowie einem Qualitätsanspruch beruhte, von dem der Durchschnittsbürger annahm, dass die Beklagte ihm überwiegend gerecht wird. Dieses hat sie insofern genutzt, als dass sie in der jüngeren Vergangenheit mit der besonderen Umweltverträglichkeit der von ihr entwickelten Dieselmotoren geworben hat. Potentielle Autokäufer haben die dort angepriesenen technischen Merkmale und aufgezeigten Grenzwerte insbesondere auch deshalb nicht infrage gestellt oder angezweifelt, weil die Beklagte insofern als glaubwürdig galt. Tatsächlich erfüllten die beworbenen Motoren nicht einmal die gesetzlichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist als verwerflich einzuordnen. Das Gericht verkennt dabei nicht, dass es nicht schon verwerflich sein kann, wenn ein Unternehmen seinen eigenen Ansprüchen oder denjenigen, die die Bevölkerung an es stellt, nicht genügt. Dies würde in nicht zu rechtfertigender Art und Weise ambitionierte Unternehmen im Vergleich zu solchen, welche von vornherein weniger Sorgfalt an den Tag legen, benachteiligen. Das Gericht hat auch nicht übersehen,

dass sich die Beklagte das Vertrauen selbstständig aufgebaut hat und diesen Kredit einsetzen kann und darf. Es ist nämlich grundsätzlich nicht zu beanstanden, dass das Unternehmen sich unter Inkaufnahme eines Vertrauensverlustes zeitweilig auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruht. Diese unternehmerische Freiheit findet ihre Grenze jedoch dort, wo – wie vorliegend – das besondere Vertrauen unter Inkaufnahme einer essentiellen Schädigung der potentiellen Kunden geschieht, deren Vertrauen in Anspruch genommen wurde. Diese Grenze ist im vorliegenden Fall bei weitem überschritten.

Die Beklagte hat jedoch nicht nur originäres Vertrauen zur Täuschung genutzt, sondern in besonderem Maße auch solches, welches aus der EG-Typengenehmigung resultiert. Die Bevölkerung und potentielle Autokunden vertrauen darauf, dass solche Fahrzeuge, welche über eine EG-Typengenehmigung verfügen, gesetzeskonform sind. Sie gehen dabei berechtigterweise davon aus, dass insbesondere die immer wichtiger werdenden Emissionsgrenzwerte eingehalten werden. Das besondere Vertrauen der Allgemeinheit in dieses Verfahren fußt darauf, dass unter hoheitlicher Überprüfung, nach gesetzlich vorgegebenen Verfahren und Maßstäben neue Fahrzeugtypen geprüft und im Erfolgsfall genehmigt werden. Die Bevölkerung setzt mit Recht voraus, dass die entsprechende hoheitliche Stelle solchen Fahrzeugtypen die Genehmigung verweigert oder mindestens zur Herstellung der Ordnungsgemäßheit erforderliche Auflagen macht, die den gesetzlichen Anforderungen nicht (von vorneherein) genügen. Dieses besondere Vertrauen hat die Beklagte bewusst genutzt, um die Täuschung der potentiellen Kunden zu erleichtern. Besonders verwerflich ist dies deshalb, weil sie fremdes Vertrauen nutzt, welches letztlich auf essentielle verfassungsrechtliche Grundsätze, wie etwa die Gesetzmäßigkeit der Verwaltung, zurückzuführen ist.

Besonders verwerflich ist es auch deshalb, weil der Beklagten klar gewesen sein musste, dass sie durch entsprechende Manipulation der Typendokumentation die Grundlage für die Täuschung in einem Bereich legen würde, den die Behörde nicht durch eigene Untersuchung überprüfen würde.

### 3)

Die Beklagte handelte im Hinblick auf die Schadenszufügung auch vorsätzlich.

a)

Nach im Zivil- wie Strafrecht allgemeiner Ansicht muss sich der Vorsatz auf die Tatsachen beziehen, die den konkreten Tatbestand ausmachen, vgl. § 16 StGB. Bei § 826 BGB ist somit zu fordern, dass der Täter Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hat (vgl. nur *Wagner* in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 25). Es reicht dabei aus, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken konnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (BGH, Urteil vom 20.11.1990, Az. VI ZR 6/90 = NJW 1991, 634, 636).

Daran, dass die mit der Entwicklung bzw. Implementierung der unzulässigen Abschaltvorrichtung betrauten Mitarbeiter der Beklagten bezüglich der vorgenannten Punkte vorsätzlich handelten, bestehen keine Zweifel. Solche werden auch nicht in substantieller Art und Weise durch die Beklagte selbst erhoben.

Zunächst steht außer Frage, dass die unzulässige Abschaltvorrichtung willentlich entwickelt und eingesetzt wurde; sie war keineswegs die Folge eines „Fehlers“ oder gar zufälliger Natur. Etwas Gegenteiliges wird auch von der Beklagten nicht behauptet. Unter gebotener lebensnaher Betrachtung und Bewertung der Gesamtumstände schließt das Gericht aus, dass die unzulässige Abschaltvorrichtung aus anderen Gründen entwickelt und eingesetzt wurde, als sich einen Wettbewerbs- und Kostenvorteil zu verschaffen. Entweder war der Druck auf die Entwickler bzw. die Beklagte als Unternehmen deshalb so groß, weil sie jedenfalls damals technisch nicht in der Lage waren, die Anforderungen zu erfüllen, die an sie von Gesetzeseite gestellt wurden oder die Erfüllung der notwendigen Vorgaben war im Hinblick auf den notwendigen Erfolg im Wettbewerb mit anderen Kraftfahrzeugherstellern unwirtschaftlich, d.h. die Entwicklung und bzw. oder Umsetzung einer gesetzesentsprechenden Technologie zu teuer.

Welche dieser Varianten tatsächlich der maßgebliche Antrieb der Verantwortlichen waren, kann dahinstehen, weil diesen in beiden Fällen jedenfalls klar sein musste, dass aufgrund der Täuschung gegenüber der Genehmigungsbehörde im schlimmsten Fall Rücknahme oder Widerruf der gesamten EG-Typengenehmigung droht, mit allen bereits zuvor erörterten essentiellen wirtschaftlichen Risiken der Fahrzeugkäufer.

Weil die Verantwortlichen im Bewusstsein dessen die Täuschung dennoch vornahmen, ist davon auszugehen, dass sie mindestens billigend in Kauf nahmen, dass ihre eigenen Kunden in erheblicher Weise wirtschaftlich durch das Verhalten geschädigt werden. Es besteht schließlich auch nicht der geringste Zweifel daran, dass den Verantwortlichen bewusst war, dass das eigene Verhalten nicht nur unredlich im Verhältnis zu den potentiellen Kunden sondern nach der Verkehrsanschauung auch als besonders verwerflich einzuordnen ist.

Schließlich war den Verantwortlichen bewusst, dass das Verschweigen dieser maßgeblichen Eigenschaften des streitgegenständlichen Fahrzeugs für den Kläger als Käufer desselben entscheidungserheblich war. Bei lebensnaher Betrachtung ist nämlich kaum davon auszugehen, dass diese selbst an seiner Stelle zum damaligen Zeitpunkt in Kenntnis der arglistig verschwiegenen Umstände das streitgegenständliche Fahrzeug gekauft hätten.

**b)**

Ist der im Rahmen des § 826 BGB in Anspruch genommene eine juristische Person, so hat sie gemäß § 31 BGB für den Schaden einzustehen, den ihr "verfassungsmäßig berufener Vertreter" (zur weiten Auslegung dieses Begriffs vgl. BGH, Urteil vom 30.10.1967, Az. VII ZR 82/65 = NJW 1968, 391 ff.) durch eine unerlaubte Handlung einem Dritten zugefügt hat. Im Rahmen des § 826 BGB ist somit Voraussetzung, dass ein solcher Vertreter auch den subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht hat (BGH, Urteil vom 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15 Rz. 13 m.w.N. = NJW 2017, 250, 251).

Dass maßgebliche Mitarbeiter der Beklagten, bis in die Vorstandsebene, bei denen es sich zweifelsfrei um verfassungsmäßig berufene Vertreter handelt, Kenntnis von allen maßgeblichen haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen hatten und vollumfänglich im Sinne der vorgenannten Erläuterungen vorsätzlich handelten, ist anzunehmen. Der entsprechende klägerische Vortrag ist gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen, da er nicht hinreichend substantiiert bestritten wurde.

Die Beklagte traf – worauf sie durch die Gegenseite hingewiesen wurde – bezüglich der vorstehenden Behauptung nämlich eine sekundäre Darlegungslast.

Eine sekundäre Darlegungslast trifft die nicht primär darlegungs- und beweisbelastete Partei ausnahmsweise dann, wenn die eigentlich darlegungs- und beweisbelastete Partei für einen hinreichend substantiierten Vortrag, Umstände darzutun hätte, die ihr unbekannt sind, die aber in den Wahrnehmungsbereich der Gegenpartei fallen und die Darlegung der entsprechenden Verhältnisse der Gegenpartei zumutbar ist.

Die sekundäre Darlegungslast entsteht dabei allerdings erst, wenn die primär darlegungs- und beweisbelastete Partei Anknüpfungstatsachen schlüssig vorgetragen hat und sich daraus eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit ihres Vortrags ergibt (vgl. BGH, Urteil vom 17.12.2014, Az. IV ZR 90/13, Rz. 21).

Diese Voraussetzungen liegen vor.

Im Rahmen der Prüfung eines etwaigen Schadensersatzanspruches der Klägerseite gegen die Beklagte aus § 826 BGB hat die Klägerseite nach allgemeinen Grundsätzen darzulegen und zu beweisen, dass die Beklagte bzw. diejenigen Organe oder Vertreter deren Verhalten und Kenntnisse sie sich zuzurechnen lassen hat, mit Schädigungsvorsatz gehandelt haben. Indizielle Anknüpfungstatsache hierfür ist, ob Personen aus dem vorbezeichneten Personenkreis von der Entwicklung einer irregulären Software sowie deren massenhafter Implementierung in von der Beklagten in Verkehr gebrachten Motor- bzw. Abgassystemen Kenntnis hatten. Zur entsprechenden Darlegung und sachgerechtem Beweisantritt ist die Klägerseite nicht in der Lage, weil es ihr an entscheidender Kenntnis über die internen Betriebsabläufe der Beklagten, insbesondere die Abgrenzung von Verantwortlichkeiten sowie die Berichtspflichten und Berichtswege mangelt. Diese Umstände gehören aber zum unmittelbaren Wahrnehmungsbereich der Beklagten und ihre Offenbarung ist der Beklagten ohne weiteres zuzumuten. Es kann dabei dahinstehen, ob es allgemein als zumutbar anzusehen ist, wenn die Beklagte intern zeit- und kostenintensive Maßnahmen ergreifen muss, um die im Rahmen der sekundären Darlegungslast vorzutragenden Umstände zusammenzutragen und geordnet darzustellen, weil davon ausgegangen werden kann, dass sie dies unabhängig vom hier geführten Rechtsstreit bereits getan hat und damit jedenfalls heute der zur Erfüllung der sekundären Darlegungslast erforderliche Aufwand nicht mehr unverhältnismäßig ist.

Die sekundäre Darlegungslast wurde durch den hinreichend substantiierten Primärvortrag der Klägerseite auch ausgelöst. Diese trägt nämlich vor, dass die

Verantwortung bezüglich der Entwicklung und des Einsatzes einer Software, welche später Verwendung in zig tausend Fahrzeugen findet, bei der Beklagten einem organschaftlich zuständigen Vertreter zugeordnet sein müsse. Dieser für sich genommen knappe Vortrag genügt vor dem Hintergrund der folgenden Erwägungen. Zum einen entspricht die geäußerte Behauptung, dass ein organschaftlich Verantwortlicher mit diesem Themenkreis befasst war, dem bei einem Großkonzern wie der Beklagten Erwartbaren. Es kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Beklagte ihre Betriebs- und Verwaltungsorganisation an den gesetzlichen Vorgaben ausrichtet und daher gem. § 91 Abs. 2 AktG ein Überwachungssystem eingerichtet hat, um Entwicklungen früh zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden. Zu bestandsgefährdenden Entwicklungen in diesem Sinne gehören auch Verstöße von Organmitgliedern und Unternehmensangehörigen gegen gesetzliche Vorschriften (vgl. *Spindler* in Münchner Kommentar zum AktG, 4. Aufl. 2014, § 91 Rn. 52 unter Verweis auf die Begründung RegE BT-Drucks. 13/9712 S. 15). Gerade wenn es wie vorliegend, um Produkte geht, welche einer behördlichen Prüfung und Zulassung unterzogen werden müssen und welche zig tausendfach in den Verkehr gebracht werden, kann weder angenommen werden, dass es objektiv entbehrlich ist, ein Überwachungssystem zur Vorbeugung gegen bzw. der Aufdeckung von bereits erfolgten Gesetzesverstößen einzurichten, noch dass der verantwortliche Vorstand der Beklagten dies subjektiv anders eingeschätzt hätte. Wenn die Beklagte aber derartige Überwachungssysteme eingerichtet hat, liegt es nahe anzunehmen, dass die damit verbundenen Prüf- und Genehmigungspflichten ebenso wie die korrespondierenden Berichtspflichten bis in die Führungsebene der Beklagten reichen. Der Annahme einer sekundären Darlegungslast steht schließlich nicht entgegen, dass möglicherweise einzelnen Vertretern der Beklagten deshalb ein Schweigerecht zusteht, weil sie sich ggfs. durch die Erteilung entsprechender Auskünfte der Gefahr der Strafverfolgung aussetzen würden. Der Beklagten als eigenständiger juristischer Person steht ein solches Schweigerecht nicht zu. Der Schutz vor strafrechtlicher Verfolgung ihrer Vertreter obliegt ihr nicht und gehört nicht zu ihren schützenswerten Interessen.

Im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast hat die Beklagte jedenfalls bezogen auf die Entwicklung und Implementierung der streitgegenständlichen irregulären Motor- bzw. Abgassteuerungssoftware ihre interne Organisationsstruktur einschließlich Genehmigungs-, Budget- und

Complianceverantwortlichkeiten wiederum einschließlich zugehöriger Berichtspflichten und Berichtswege darzustellen.

Dem ist sie nicht nachgekommen.

4)

Die Klägerin hat einen Anspruch auf Ersatz aller kausal aus der vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung resultierenden Schäden. Gemäß § 249 Abs. 1 BGB hat die Beklagte mithin den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.

Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass die Klägerin von der ungewollt eingegangenen Verbindlichkeit, nämlich dem Vertrag über den Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeuges, zu befreien ist. Hätte die Klägerin den Vertrag nicht abgeschlossen, wäre sie zur Kaufpreiszahlung nicht verpflichtet gewesen, weswegen ihr von der Beklagten grundsätzlich der Kaufpreis für das streitgegenständliche Fahrzeug i.H.v. 23.800,00 EUR zu erstatten ist.

Auf diesen Ersatzbetrag hat die Klägerin sich jedoch die von ihr während der Besitzzeit gezogenen Nutzungen i.H.v. 12.799,73 Euro anrechnen zu lassen, weil im Übrigen eine vom Schadensrecht nicht gedeckte Überkompensation stattfinden würde. Letztlich entspricht dies auch dem Rechtsgedanken des § 346 Abs. 1 BGB, weswegen es aus Sicht des Gerichts naheliegt, die zu den dortigen Fällen entwickelten Berechnungsmodi auch im vorliegenden Fall anzuwenden. Unter Berücksichtigung einer vom Gericht gemäß § 287 ZPO geschätzten Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges von max. 300.000 km, errechnet sich unter Berücksichtigung der Laufleistung zum Kaufzeitpunkt von 56.400 km eine Restlaufleistung von 243.600 km. Hiervon hat die Klägerin das Fahrzeug im Umfang von 131.009 km (= Laufleistung zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung – 56.400 km) genutzt. Unter weiterer Berücksichtigung des Kaufpreises i.H.v. 23.800,00 EUR errechnet sich die Nutzungsentschädigung wie folgt:

$$23.800,00 \times \frac{131.009}{243.600} = 12.799,73 .$$

Unbeachtlich für die Schadensberechnung hingegen ist der Umstand, dass die Beklagte zwischenzeitlich technische Maßnahmen anbietet, die die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen sollen, ohne dass sich dadurch andere – gegebenenfalls kaufrelevante – Kriterien (wie z.B. Treibstoffverbrauch, Motorabnutzung etc.) nachteilig verändern. Zu beachten ist insoweit nämlich, dass vorliegend von einer Schädigung der Entschlussfreiheit der Klägerin und nicht einer unmittelbaren Substanz- oder Vermögensschädigung im klassischen Sinne auszugehen ist, weswegen eine Schadensausgleichung auf Grundlage der Aufwertung des Kaufgegenstandes nicht erreicht werden kann. Die durch arglistige Täuschung herbeigeführte, auf Abschluss des Vertrages gerichtete, Willenserklärung der Klägerin lässt sich im primären Wege nicht anders beseitigen, als durch Freistellung von sämtlichen vertraglichen Verpflichtungen.

Es liegt jedoch auch nahe, dass – selbst, wenn man die von der Beklagten behauptete und vom Kraftfahrtbundesamt dem Grunde nach bestätigte Wirksamkeit der technischen Nachbesserungsmaßnahmen anerkennt – es bei einem Vermögensschaden bleibt. Es ist nämlich aus Sicht des Gerichts mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auch zum heutigen Zeitpunkt – in Kenntnis oder nach Durchführung der Nachbesserungsarbeiten – von einer nicht nur unerheblichen Wertminderung des streitgegenständlichen Fahrzeuges auszugehen. Eine solche lässt sich freilich schwer zuverlässig beziffern, weil es – dies ist offenkundig – an geeigneten Vergleichsmaßstäben fehlt. Zu bedenken ist nämlich, dass nicht nur einzelne Fahrzeuge oder eine Gruppe von Fahrzeugen aus einer Produktionsserie mangelhaft waren bzw. sind – in einem solchen Fall könnte die Wertentwicklung der betroffenen Fahrzeuge mit den nicht betroffenen, im Übrigen identischen Fahrzeugen verglichen werden –, sondern alle Fahrzeuge der gesamten Serie sowie teilweise auch Vergleichsfahrzeuge anderer (Konzern-)Serien. Losgelöst von der Frage, wie sich eine solche Wertminderung in Zahlen bemisst, erscheint es dem Gericht aber sehr naheliegend, dass sich der Makel, der dem streitgegenständlichen wie auch allen anderen von dem Dieselskandal betroffenen Fahrzeugen anhaftet, ähnlich wie bei einem Unfallgeschehen, sich selbst durch eine ordnungsgemäße Reparatur nicht beseitigen lässt und zu einer dauerhaften Wertminderung führt. Hierzu trägt nicht zuletzt bei, dass aufgrund der Vielzahl der zu dem Sachverhalt ergangenen Entscheidungen der Zivilgerichte die Rechtslage als bislang nicht abschließend geklärt anzusehen ist. Diese Wertminderung erscheint dem Gericht auch nicht nur unerheblich, wozu das Verhalten der Beklagten bei der Aufklärung des

Gesamtsachverhaltes sowie im Umgang mit den betroffenen Kunden einen entscheidenden Beitrag geleistet haben dürfte.

5)

Der als Nebenforderung geltend gemachte Anspruch auf Zahlung von Zinsen folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

Das mit dem Klageantrag zu Ziff. 3 verfolgte Feststellungsbegehren ist zulässig, aber unbegründet. Die Beklagte befindet sich nicht im Annahmeverzug.

II.

Der als Nebenforderung geltend gemachte, auf Erstattung außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten gerichtete, Klageantrag zu Ziff. 2 besteht dem Grunde nach aus § 826 BGB, der Höhe nach jedoch nur im tenorierten Umfang.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 S. 1, S. 2 ZPO.

Der Streitwert wird auf bis 12.500,00 EUR festgesetzt.

Dr. Bach

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Wuppertal



Verkündet am 15.11.2021

Czekala, Justizbeschäftigte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle