

Thüringer Oberlandesgericht

Az.: 4 U 890/21
10 O 1006/20 LG Erfurt



IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]
- Klägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel**, Wallstraße 59, 10179 Berlin, Gz.: 125594 [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstandsvorsitzenden Dr. Herbert Diess, Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Kutscher**, Joliot-Curie-Platz 1 b, 06108 Halle (Saale), Gz.: [REDACTED]

wegen Pkw Kauf

hat der 4. Zivilsenat des Thüringer Oberlandesgerichts in Jena durch

Richter am Landgericht Kubis

als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 15.04.2026

für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Landgerichts Erfurt vom 09.07.2021, Az. 10 O 1006/20, abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag in Höhe von 1.287,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszins seit dem 18.09.2020 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.
3. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Von der Abfassung des Tatbestandes wird gem. § 313a Abs. 1 S. 1 ZPO abgesehen.

II.

Die Berufung ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden, §§ 517, 519, 520 ZPO. In der Sache hat das Rechtsmittel, soweit es noch aufrecht erhalten wurde, nur teilweise Erfolg.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz in Gestalt des Differenzschadens in Höhe von 1.287,50 € aus §§ 823 Abs. 2 BGB, 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV. Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

1.

Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte auf der Grundlage des § 826 BGB scheiden vorliegend aus, da insoweit nicht feststeht, dass deren Verhalten im Zusammenhang mit der Erteilung der EG-Typengenehmigung für das betroffene Fahrzeug als sittenwidrig anzusehen ist.

Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit lässt sich insbesondere nicht durch die Implementierung eines Thermofensters in die Steuerungssoftware der Motoren herleiten. Hierzu hat der Bundesgerichtshof mehrfach entschieden, dass auch dann, wenn es sich bei einem eingebauten Thermofenster um eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. VO (EG) Nr. 715/2007 handeln würde, die Ausstattung eines Fahrzeugs damit für sich gesehen kein sittenwidriges Verhalten darstellt, selbst wenn die Beklagte mit der Entwicklung und dem Einsatz dieser Steuerung eine Kostensenkung und die Erzielung von Gewinn erstrebt hat (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 12.10.2023 – VII ZR 412/21, Urteil vom 19.01.2021 - VI ZR 433/19, Urteil vom 09.03.2021 - VI ZR 889/20 und Urteil vom 23.11.2021 - VI ZR 839/20, jeweils juris). Zwar kann beim Hinzutreten weiterer Umstände, insbesondere dann, wenn festgestellt werden kann, dass die Beklagte im Typengenehmigungsverfahren bezüglich der Abgasrückführung unrichtige Angaben getätigt hat, dennoch ein sittenwidriges Verhalten vorliegen. Es ist vorliegend aber weder ersichtlich noch erfolgte hierzu konkretes Vorbringen, dass die Beklagte bei der Erteilung der EG-Typengenehmigung im Hinblick auf das Thermofenster in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug wissentliche Falschangaben getätigt hat. Die Annahme von Sittenwidrigkeit würde voraussetzen, dass die für die Beklagte handelnden Personen bei der Entwicklung und/ oder Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung in dem Bewusstsein handelten, eine solche zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Hierzu hat der Kläger keine hinreichend substantiierten Anhaltspunkte vorgetragen. Dem Senat ist zudem aus einer Vielzahl von Verfahren die positive Kenntnis des KBA von der Verwendung des Thermofensters in den hier betroffenen Fahrzeugen bekannt.

Im Ergebnis nichts anderes gilt für die Verwendung einer Fahrkurvenerkennung und die damit in Verbindung stehende unterschiedliche Regenerationsstrategie des NSK. Hierin liegt jedenfalls keine sittenwidrige Täuschung der Genehmigungsbehörde (BGH, Urteil vom 06.11.2023, VIa ZR 535/21, beck-online Rn. 11). Es ist vorliegend schließlich weder ersichtlich noch erfolgte hierzu konkretes Vorbringen, dass die Beklagte gegenüber dem KBA bei der Erteilung der EG-Typengenehmigung im Hinblick auf die Fahrkurvenerkennung in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug wissentliche Falschangaben getätigt hat. Die Annahme von Sittenwidrigkeit würde voraussetzen, dass die für die Beklagte handelnden Personen bei der Entwicklung und/ oder Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung in dem Bewusstsein handelten, eine solche zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Der insoweit darlegungsbelastete Kläger zeigt dafür keine Anhaltspunkte auf, insbesondere ist nicht eine Vergleichbarkeit zur Umschaltlogik beim EA 189 dargetan, bei dem die Einhaltung der Grenzwerte unstreitig ausschließlich auf dem Prüfstand gewährleistet wurde und das KBA durch die Motor-

steuerungssoftware über eben diesen Sachverhalt getäuscht worden war.

Die Behauptung des Klägers, das Fahrzeug halte die Grenzwerte nur auf dem Prüfstand, nicht aber im Realbetrieb ein, kann der Senat als wahr unterstellen. Bei der Grenzwertermittlung kommt es von vornherein nur auf die Bedingungen auf dem Prüfstand an; keineswegs kann aus Messungen im realen Fahrbetrieb auf eine unzulässige Abschalteneinrichtung geschlossen werden. Die Abweichung der Messwerte im Realbetrieb von den Messwerten nach NEFZ ist als Indiz für eine Abschalteneinrichtung, noch dazu für eine Manipulationssoftware, die die Voraussetzungen des § 826 BGB erfüllen könnte, angesichts der unstrittigen gravierenden Unterschiede der Bedingungen, unter denen die Messung erfolgt, ungeeignet (BGH, Hinweisbeschluss vom 15.09.2021 - VII ZR 2/21- juris Rn. 30).

Soweit der Kläger behauptet, die Beklagte habe das OBD-Diagnosegerät manipuliert, stellt dies schon keinen Vortrag zum Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteneinrichtung dar, da hierdurch kein Einfluss auf das Abgasverhalten des Fahrzeug genommen wird.

Soweit der Kläger behauptet, dass die Abgasrückführung in Höhenlagen ab 1000 Metern reduziert werde, stellt dies ebenfalls kein sittenwidriges Verhalten dar. Insoweit ist ein ausschließlicher Prüfstandbezug nicht ersichtlich (OLG Stuttgart, Urteil vom 03.07.2025, Az.: 16a U 216/25, juris Rn. 27).

2.

Es besteht allerdings ein mit dem Hilfsantrag verfolgter Anspruch auf Zahlung eines Differenzschadensersatzes.

Nach inzwischen gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl. BGH, Urteile vom 26.06.2023, Az.: VIa ZR 335/21; vom 20.07.2023, Az.: III ZR 267/20; vom 24.10.2023, Az.: VI ZR 493/20; vom 26.10.2023, Az.: VII ZR 306/21; jeweils zitiert nach juris) haftet die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeuges gem. § 823 Abs. 2 BGB, soweit sie schuldhaft eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt und damit gegen § 6 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen hat.

Der Umstand, dass in dem Fahrzeug ab Erreichen von Höhenlagen von über 1000 Metern unstrittig eine Reduzierung der Abgasrückführung vorgenommen wird, begründet das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung in dem Fahrzeug.

a)

Bei der Reduzierung der Abgasrückführung ab einer Höhe von 1.000 m handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert und deshalb gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässig ist (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 29.10. 2024, Az.: I-13 U 236/22; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 11.10. 2024, Az.: 2 U 155/21; OLG Karlsruhe, Urteil vom 07.05. 2024, Az.: 8 U 8/22; OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.04. 2024, Az.: 8 U 377/22; zitiert nach juris). Soweit das OLG Stuttgart entgegen der ganz überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung in einem Beschluss vom 01.10.2025, Az.: 16a U 295/25 unter Übernahme des Rechtsstandpunkts des Herstellers die Auffassung vertreten hat, es handele sich bei der Reduzierung der Abgasrückführung bei niedrigem Umgebungsdruck nicht um eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der genannten Verordnung, überzeugt dies aus den unten dargelegten Gründen nicht.

Aus Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 folgt, dass eine Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen kann, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. In diesem Zusammenhang bedarf es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet (vgl. BGH, Urteil vom 26. 06.2023, Az.: VIa ZR 335/21; zitiert nach juris).

Da die Abgasrückführung gerade die Verminderung der NO_x-Emissionen bezweckt, liegt es auf der Hand, dass eine Reduzierung der Abgasrückführungsrate ab einer Höhe von 1.000 m die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems beeinflusst und in Folge zu einer Erhöhung des NO_x-Ausstoßes führt.

b)

Die vorbenannte Abschaltvorrichtung ist auch nicht ausnahmsweise zulässig.

Der Beklagten obliegt 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 26.06. 2023, Az.: VIa ZR 335/21; zitiert nach juris).

Die Beklagte hat nicht ausreichend dargelegt, dass die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit vom Umgebungsdruck aus Gründen des Motorschutzes und des sicheren Fahrzeugbetriebs erforderlich ist. Ihr Vortrag zur ausnahmsweisen Zulässigkeit der Reduzierung der Abgasrückführung aus Motorschutzgründen, hier konkret zum Schutz des Turboladers vor Materialüberlastung, überzeugt nicht. Denn die Beklagte unterstellt eine Notwendigkeit, stets die gleiche Sollaftmasse für die Verbrennung zur Verfügung stellen zu müssen, weshalb der Turbolader bei geringerer Frischluftzufuhr eine höhere, seine Pumpgrenze überschreitende Verdichtung leisten müsste. Soweit dieser Aspekt teilweise dahingehend aufgegriffen wird, dass der Motor bei unveränderter Abgasrückführung trotz niedrigeren Umgebungsdrucks nicht mehr die abgefragte Leistung garantieren könnte, was im Ernstfall - etwa bei einem Überholvorgang - sicherheitsrelevant sei, ist der Vortrag jedenfalls zu unspezifisch, um unter die eng auszulegenden Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 subsumiert werden zu können. Denn es ist nicht ersichtlich, dass die Beibehaltung der Abgasrückführung die Bereitstellung ausreichender Motorleistung in einem Maße negativ beeinflusst, dass Überholvorgänge nicht mehr sicher bewerkstelligt werden können (vgl. auch: Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, Urteil vom 11.10 2024, aaO). Ferner ist eine Abschaltvorrichtung zum Motorschutz zudem nur dann notwendig, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typengenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung zur Verfügung gestanden hat, um unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall abzuwenden, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (EuGH, Urteile vom 14.07.2022, Az.: C-128/20 und Az.: C-134/20, aaO). Auch hierfür fehlt hinreichendes Vorbringen der Beklagten.

Darüber hinaus spricht gegen den Ausnahmetatbestand auch, dass die Abschaltvorrichtung in den Gebieten der europäischen Union, welche in einem Bereich von über 1.000 Höhenmetern liegen dauerhaft aktiv wäre (vgl. OVG Schleswig Urte. v. 25.9.2025 – 4 LB 36/23, BeckRS 2025, 24987 Rn. 151, beck-online).

c)

Der klägerische Vortrag zur vorbenannten Abschaltvorrichtung war auch nicht nach §§ 529 Abs. 1 Satz 2, 531 Abs. 2 ZPO präkludiert. Zwar hat die Klägerin diesen Vortrag erstmals im Laufe des Berufungsverfahrens gehalten. Allerdings sind die zugrundeliegenden Tatsachen unstrittig zwischen den Parteien, was eine Präklusion ausschließt. Die Beklagte hat nicht in Abrede gestellt, dass eine Reduzierung der Abgasreinigung in Höhenlagen über 1.000 m stattfindet, zieht daraus aber andere rechtliche Schlüsse.

d)

Die Beklagte hat schuldhaft gegen die Vorschriften der § 823 Abs. 2 BGB iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verstoßen.

Das Verschulden des Fahrzeugherstellers wird innerhalb des § 823 Abs. 2 BGB im Fall des objektiven Verstoßes gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV vermutet. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, im Fall der Inanspruchnahme nach § 823 Abs. 2 BGB Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten zum maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufs des Fahrzeugs durch den Kläger ausnahmsweise nicht als zumindest fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 59, 61 mwN). Berufet sich der Fahrzeughersteller auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, muss er sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums darlegen und erforderlichenfalls beweisen (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 13).

Das setzt zunächst die Darlegung und erforderlichenfalls den Nachweis eines Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers voraus. Der Fahrzeughersteller muss 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 Abschaltvorrichtung 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 genügen (BGH, Urteil vom 25. September 2023 – VIa ZR 1/23, juris Rn. 14 mwN).

Nach diesen Maßstäben vermag der Vortrag der Beklagten das vermutete Verschulden nicht zu widerlegen. Die Beklagte hat insoweit vorgetragen, dass der Zeuge Köhne als Leiter der für die Entwicklung des streitgegenständlichen Motors zuständigen Abteilung bzw. dessen Nachfolger im Amt davon ausgegangen seien, dass aufgrund des Verhaltens der Typenzulassungsbehörde sowohl die Verwendung des Thermofensters als auch die Funktion der Abgasreduzierung in Höhenlagen ab 1000 Metern zulässig seien und insbesondere keine unzulässigen Abschaltanlagen darstellen würden. Diese Ansicht habe er auch den maßgeblichen Vorstandsmitgliedern der Beklagten mitgeteilt, die daraufhin der gleichen Überzeugung gewesen seien. Aus diesem Vorbringen lässt sich nicht herleiten, dass die Vorstandsmitglieder bzw. die maßgeblichen Repräsentanten ohne Fahrlässigkeit einem Verbotsirrtum im Hinblick auf die Verwendung der genannten Abschaltanlagen unterlegen sind. Bei der Frage der Zulässigkeit von Abschaltanlagen gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO EG Nr. 715/2007 handelt es sich um eine komplexe rechtliche Materie, bei der neben technischen Kenntnissen insbesondere ein Kenntnis der einschlägigen europarechtlichen Normen sowie der europarechtlichen Rechtsprechung des BGH und des EuGH eine erhebliche Rolle spielen. Insoweit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Vorstandsmitglieder auf die bloße Mitteilung der Auffassung des Zeugen Köhne ohne Fahrlässigkeit davon ausgehen durften, dass es sich jeweils um zulässige technische Maßnahmen gehandelt hat. Der Zeuge Köhne verfügt unstreitig über keine juristische Ausbildung, so dass die Vorstandsmitglieder dessen rechtliche Einschätzung nicht ohne weitere Prüfung, sei es durch die Einholung externen Rechtsrats, sei es durch eine Begutachtung durch die eigene Rechtsabteilung, ohne Annahme fahrlässigen Verhaltens übernehmen konnten. Dass derartiges geschehen ist, hat die Beklagte nicht vorgetragen.

e)

Die Klägerin hat danach einen Anspruch auf Zahlung eines Differenzschadens in Höhe von 5 bis 15 % des gezahlten Kaufpreises. Bei der Schätzung des Schadens innerhalb eines Rahmens zwischen 5 % und 15 % hat der Tatrichter bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltanlage verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen (vgl. BGHZ 230, 224 Rn. 24 = NJW 2021, 3041). Weiter hat er den Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist

dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung (BGH NJW 2023, 2259 Rn. 76, beck-online).

Danach war der Schaden hier mit 5 % des Bruttokaufpreises zu bemessen. Insbesondere ist das Risiko einer Stilllegung des Fahrzeugs durch behördliche Maßnahmen als gering einzustufen, da das KBA auch in Kenntnis der Abschaltvorrichtung keine diesbezüglichen Maßnahmen erlassen hat.

Soweit im Fahrzeug darüber hinaus eine Fahrkurvenerkennung zum Einsatz kommt, rechtfertigt dieser Umstand im Ergebnis keinen höheren Differenzschaden. Zwar stellt die bei EA 288-Fahrzeugen der Emissionsklasse EU 6 mit NSK eingesetzte Fahrkurvenerkennung eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dar, weil sie mit Funktionen verbunden ist, die die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im normalen Fahrbetrieb gegenüber dem NEFZ verringern. Für das Fahrzeug ist aber nach unstreitigen Vortrag ein Software-Update vorhanden, wodurch die hinterlegte Fahrkurvenerkennung entfernt werden könnte.

f)

Dem steht auch das mit der Anlage BE 25/26 vorgelegte Urteil des 3. Senats nicht entgegen. Gegenstand dort war die Frage des Thermofensters, auf welche es vorliegend aber wegen des Vorliegens einer anderweitigen Abschaltvorrichtung schon nicht ankommt.

g)

Da die Summe von Nutzungsvorteilen und Restwert den Fahrzeugwert bei Kauf nicht übersteigt, findet eine Vorteilsanrechnung nicht statt (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris, Rn. 80).

Das Fahrzeug weist einen Kilometerstand von 70.622 km auf. Ausgehend von einer Gesamtfahrleistung von 250.000 km ist für jeden gefahrenen Kilometer ein Nutzungsvorteil von 0,10 € anzusetzen. Dies ergibt einen Nutzungsvorteil von 7.062,20 €. Addiert man hierzu den klägerseits behaupteten Restwert von 11.000,00 € wird in der Summe nicht der reduzierte Kaufpreis erreicht. Dagegen ist für den Restwert nicht auf die Anlage B22 abzustellen, da danach der für die Klägerin nicht zu erzielende Händlerverkaufspreis abgebildet wird. Ohnehin ist dieses Angebot angesichts des Zeitablaufes nicht mehr zu erzielen.

h)

Der Anspruch auf Prozesszinsen folgt aus § 291 BGB.

3.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 92 ZPO.

4.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.


5.

Die Revision wird nicht zugelassen. Weder hat die Sache grundsätzliche Bedeutung, noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts, § 543 Abs. 2 ZPO. Vielmehr folgt die Entscheidung den höchstrichterlich aufgestellten Grundsätzen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris).

gez.


Kubis
Richter am Landgericht

Verkündet am 13.05.2026


als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Beglaubigt
Jena, 13.05.2026


Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle