

Aktenzeichen:
2 O 310/19

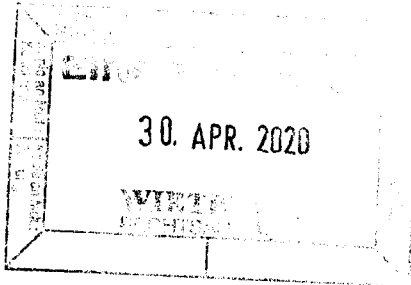
Termin notiert



1. Hauptverhandlung: 30.5.2020
2. Ber.-Beschlussverfahren: 30.6.2020

Termin notiert

Landgericht Tübingen



Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

1) ,
- Klägerin -

2)
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte zu 1 und 2:

Rechtsanwälte **Wietbrok Rechtsanwälte**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.:
VW-51/19-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Gz.: FIN WVGZZZ1TZDW023701
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Deliktischer Schadensersatz im VW Abgasskandal

hat das Landgericht Tübingen - 2. Zivilkammer - durch die Richterin / als Einzelrichterin
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 03.03.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klägerpartei 11.803,95 € nebst Zinsen i.H.v. 5

Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 12.10.2019 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw VW Touran 1,6 I TDI FIN WVGZZZ

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Z. 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 958,19 € freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Kosten des Rechtsstreits werden gegeneinander aufgehoben.
6. Das Urteil ist für die Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert wird auf bis zu 13.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger begehrt Schadenersatz von der Beklagten als Herstellerin des Motors und Fahrzeug des von der Klägerin gekauften PKW der Marke VW.

Der Kläger erwarb den streitgegenständlichen Pkw - VW Touran 1,6 I TDI Comfortline - am 22.01.2014 zu einem Kaufpreis von **19.353 €** (vgl. Anlage K1). Es handelte sich um einen Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand von **11.500 km** zum Zeitpunkt der Übergabe. Zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von **104.532 km**.

Der Kläger hatte sich der Musterfeststellungsklage nicht angeschlossen.

Die Beklagte ist Entwicklerin des in dem Fahrzeug verbauten Dieselmotors EA189 und des Fahrzeugs.

Gemäß Art. 4 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge müssen Neufahrzeuge über eine Typgenehmigung gemäß der Verordnung verfügen. Eine solche Typgenehmigung setzt voraus, dass die in

der Verordnung vorgesehenen Abgasgrenzwerte eingehalten werden. Die Werte wurden zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs gemäß der zugehörigen Durchführungsverordnung unter Laborbedingungen in dem sogenannten „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) ermittelt.

In dem von der Klagepartei erworbenen Fahrzeug war seit der Herstellung eine Software verbaut, die den NEFZ erkennt und in diesem Fall das Abgasrückführungssystem in den „Modus 1“ schaltet. In diesem Modus kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate und somit zu einem geringen Schadstoffausstoß. Im Normalbetrieb wird das Abgasrückführungssystem demgegenüber im „Modus 0“ betrieben, so dass es zu einem höheren Schadstoffausstoß kommt.

Durch Bescheid des Kraftfahrtbundesamts wurde die Beklagte verpflichtet, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Motor EA 189 die aus Sicht des Bundesamts vorliegende unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen.

Die Beklagte bietet den Besitzern der betroffenen Fahrzeuge ein kostenloses Software-Update an, mit welchem aus ihrer Sicht den Anforderungen des Kraftfahrtbundesamts genügt wird.

Die Klagepartei behauptet, der Vorstand der Beklagten sei darüber informiert gewesen, dass die Motoren des Typs EA 189 mit der Software versehen waren. Bei der Software handele es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Die Beklagte sei aufgrund der Inverkehrbringung des Motors mit der unzulässigen Software zum Schadensersatz verpflichtet.

Der Kläger meint, dass der Anspruch auch nicht verjährt sei. Der Klägerin sei der Inhalt der Ad-Hoc-Mitteilung nicht bekannt gewesen. Ebenso seien ihr die anderen anspruchsbegründenden - insb. subjektiven - Umstände unbekannt gewesen. Auch aus der Medienberichterstattung könne nicht gefolgert werden, dass die Klägerin von der Betroffenheit informiert gewesen sei.

Die Klagepartei beantragt, zu erkennen:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klägerpartei 19.353,00 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22.1.2014 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw VW Touran 1,6 I TDI FIN WVGZZZ.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Z. 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 2054,65 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt:

Klagabweisung.

Sie verweist darauf, dass die Aufklärung der Frage, welcher Mitarbeiter der Beklagten zu welchem Zeitpunkt über die Verwendung der Software informiert gewesen sei, noch andauere. Es handle sich nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Der geltend gemachte Anspruch bestehe nicht, weil die Software den Gebrauch des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt und das Fahrzeug trotz der Software keine überhöhten Abgas-Emissionen aufweise. Durch die Aufspielung des kostenlos angebotenen Software-Update sei das Problem behoben. Die Beklagte ist der Ansicht, der Anspruch der Klägerin sei verjährt. Nach §§ 195, 199 BGB beginne die Verjährung bereits nach Bekanntwerden im Jahr 2015.

Wegen weiterer Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die eingereichten Schriftsätze der Parteien samt Anlagen und auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und teilweise begründet.

I.

Die Klage ist zulässig; insbesondere ist das angerufene LG Tübingen sachlich und örtlich zuständig.

Unabhängig vom Handlungsort für die von Klägerseite als rechtswidrig gerügten Verhaltensweisen der Beklagten begründet § 32 ZPO nach Wahl des Geschädigten eine örtliche Zuständigkeit jedenfalls an dem Ort, an dem der Eingriff in das geschützte Rechtsgut erfolgt ist. Hierfür kommt der Ort in Betracht, an dem das Vermögen des Geschädigten belegen ist (BGH NJW-RR 2011, 197 Rn. 20). Daneben kommt als Ort des Eintritts des Primärschadens auch der Ort in Betracht, an dem die Entscheidung zu dem aus der Sicht des Geschädigten nachteiligen Vertragsabschluss getroffen wurde, jedenfalls sofern damit bereits ein über § 249 BGB zu ersetzender Vermögensschaden verbunden ist (OLG Stuttgart, Beschluss vom 28.9.2017, 1 AR 4/17).

Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus § 32 ZPO, da der Kläger in i ohnt.

II.

Die Beklagte ist gem. § 826 BGB schadensersatzpflichtig, die Klage ist daher überwiegend begründet.

1.

Der geltend gemachte Schadensersatzanspruch ergibt sich aus §§ 826 i.V.m. 31 bzw. 831 BGB.

a. Die Klagepartei hat durch ein Verhalten der Beklagten, nämlich durch das Inverkehrbringen des mit einer unzulässigen Software versehenen streitgegenständlichen Pkw-Motors, einen Schaden erlitten.

§ 826 BGB stellt hinsichtlich des Schadens begrifflich nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter ab: Schaden ist danach nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH NJW 2004, 2971; NJW 2009, 2127; Förster in: BeckOK-BGB, § 826 BGB, Stand 1.11.2017 Rn. 25). Es genügt jede Schadenszufügung im weitesten Sinne, also jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage in ihrer Gesamtheit. Nach dem subjektbezogenen Schadensbegriff stellt auch der Abschluss eines Geschäfts, welches nicht den Zielen des Geschädigten entspricht, einen Schaden im Rahmen des § 826 BGB dar, ohne dass es darauf ankäme, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der Gegenleistung zurückbleibt (LG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2018 – 2 O 102/18 –, juris)

aa. Die Handlung, durch die die Klagepartei geschädigt wurde, war das Inverkehrbringen - unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung - von Fahrzeugen mit Dieselmotoren zum Zweck des Weiterverkaufs, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte.

Die streitgegenständliche Programmierung der Motorsteuerungssoftware ist gesetzeswidrig. In der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, liegt ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr.10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20.6.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge. Bei verständiger Auslegung muss die von der Bekl. Ziff. 2 installierte Programmierung als Abschaltvorrichtung angesehen werden. Denn sie setzt die zu einem geringeren Stickoxidausstoß führende, ausschließlich für den Prüfstand bestimmte Programmierung der

Motorsteuerung im Modus 1 für den Fahrbetrieb auf der Straße außer Kraft mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb auf der Straße höher ist als auf dem Prüfstand. Umgekehrt wird die im normalen Fahrbetrieb wirksame Programmierung etwa für die Abgasrückführung auf dem Prüfstand außer Kraft gesetzt, indem die Motorsteuerung den sogenannten Modus 0, nämlich den Betriebszustand für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße, zu Gunsten eines ausschließlich für den Prüfstandbetrieb bestimmten Modus abschaltet. Dies gilt unabhängig davon, ob tatsächlich eine Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem vorhanden ist oder aber lediglich eine Einwirkung auf einen innermotorischen Vorgang erfolgt. Schon die Testzykluserkennung in Verbindung mit einer ausschließlich im Testzyklus erfolgenden Einwirkung auf die Abgasrückführung ist ein Verstoß gegen das Verbot von Abschaltvorrichtungen. Zudem liegt auf der Hand, dass auch eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand nur sinnvoll ist und einen Vergleich von Fahrzeugen verschiedener Hersteller ermöglicht, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch - unter unterstellten optimalen, also nicht vom jeweiligen Fahrverhalten abhängigen Bedingungen - auf der Straße gegeben ist, da ansonsten Tricks und Manipulationen jedweder Art Tür und Tor geöffnet würden und eine Vergleichbarkeit selbst unter den dem realen Fahrbetrieb fernem, genormten Prüfstandbedingungen nicht mehr herzustellen wäre. Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung kann deshalb nur als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften angesehen werden. Auch wenn die Beklagte dies bestreitet, hat sie diese Einschätzung des Kraftfahrtbundesamtes jedenfalls akzeptiert, in dem sie dessen Vorgabe, die Fahrzeuge nachzurüsten, akzeptiert hat und - jedenfalls nach ihrem Vorbringen - auch umsetzt.

bb. Die Klagepartei hat in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware das Fahrzeug erworben, welches nicht ihren Vorstellungen entsprach und dadurch einen ihr - aus ihrer maßgeblichen subjektiven Sicht - wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob es der Klagepartei darauf ankam, ein „umweltfreundliches Fahrzeug“ zu erwerben.

Denn es ist offensichtlich, dass kein verständiger Kunde ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben würde, wenn die Beklagte vor dem Kauf offengelegt hätte, dass die Software nicht gesetzeskonform ist und der Käufer deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das Kraftfahrtbundesamt bis hin zu einer Betriebsuntersagung rechnen müsse. Dass aufgrund dieser Software in letzter Konsequenz auch eine Stilllegungsverfügung der zuständigen Behörde drohen kann ergibt sich aus der verwaltungsgerichtlichen Instanzrechtsprechung zu Anordnungen zuständiger Behörden an Fahrzeughalter, die das Update nicht aufspielen wollen (vgl. nur VG Stuttgart, Beschluss vom 27.4.2018 – 8 K 1962/18 – juris; VG Köln, Beschluss vom 29. Mai 2018 – 18 L 854/18 –, juris).

Jeder Kunde geht davon aus, dass er ein Fahrzeug erwirbt, dass seitens des Herstellers den einschlägigen Vorschriften entspricht. Ist dies nicht der Fall, hat er nicht das bekommen, was er erwartet hat, nämlich ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug. Der Erwerb eines Fahrzeugs, das schon im Zeitpunkt der Inverkehrbringung nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht, führt daher zu einer Verschlechterung der Vermögenslage des Käufers, was einen Schaden i.S.d. § 826 BGB begründet.

cc. Ob der Nachteil, den die Klagepartei durch den Erwerb des mit einer verbotenen Abschalteneinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs erlitten hat, durch die Aufspielung eines Software-Updates beseitigt wurde, kann dahinstehen, da im Rahmen der Schadensbetrachtung vertragliche Ansprüche, insbesondere aus Gewährleistung, außer Betracht zu bleiben haben.

b. Das schädigende Verhalten der Beklagten ist auch als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu beurteilen

aa. Objektiv sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH NJW 2017, 250, juris Rn. 16). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen (BGH NJW 2017, 250, juris Rn. 16). Abzustellen ist auf die in der Gemeinschaft oder in der beteiligten Gruppe anerkannten moralischen Anschauungen. Dabei ist ein durchschnittlicher Maßstab von Redlichkeit und Anstand anzulegen (BGHZ 10, 228, 232, juris Rn. 8). In subjektiver Hinsicht ist nicht das Bewusstsein der Sittenwidrigkeit erforderlich, es genügt bereits die Kenntnis der sie begründenden Umstände (BGH WM 2009, 1073, juris Rn. 20; Palandt-Sprau, 76. Aufl., § 826 BGB Rn. 8).

In subjektiver Hinsicht ist nicht das Bewusstsein der Sittenwidrigkeit erforderlich, es genügt bereits die Kenntnis der sie begründenden Umstände (BGH WM 2009, 1073, juris Rn. 20; Palandt-Sprau, 76. Aufl., § 826 BGB Rn. 8).

bb. Unter Anwendung dieser Grundsätze ist das Verhalten der Beklagten als sittenwidrig einzustufen.

Denn die Beklagte hat in großem Umfang und mit erheblichem technischen Aufwand vorsätzlich

gesetzliche Umweltschutzvorschriften ausgehebelt und zugleich ihre Kunden getäuscht und geschädigt (LG Köln vom 3. Mai 2018, 36 O 57/17). Sie hat dabei nicht nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der Abschaltvorrichtung zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen, welches sich insgesamt als sittenwidriges Verhalten darstellt (LG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2018 – 2 O 102/18 –, juris Rn. 18).

Der Einbau der manipulierten Software durch die Mitarbeiter der Beklagten kann - andere Motive sind weder dargelegt noch sonst ersichtlich – allein dem Zweck dienen, zur Kostensenkung und / oder Umgehung technischer Probleme bei der Entwicklung einer rechtlich und technisch einwandfreien, aber teureren Lösung der Abgasreinigung formal die Voraussetzungen für die Typgenehmigung zu erfüllen und mit Hilfe dieser Manipulation vermeintlich umweltfreundliche Prüfvermerke veröffentlichen zu können, um dadurch entsprechende Wettbewerbsvorteile zu erlangen. Schon dieses Gewinnstreben - sei es zur Erlangung eigener Vorteile durch die Mitarbeiter oder zugunsten der Beklagten als Arbeitgeber - um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung von Behörden einerseits und Kunden andererseits gibt dem Handeln der Mitarbeiter der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit. Hinzu tritt, dass durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware ein Teil des Motors beeinflusst wurde, den ein technischer Laie keinesfalls und selbst ein Fachmann nur mit Mühe durchschauen kann, so dass die Entdeckung der Manipulation mehr oder weniger vom Zufall abhing und darauf gehofft werden konnte, dass die Manipulation niemals entdeckt würde. Ein solches zumindest auch die Verbraucher täuschendes Verhalten ist auch bei Anwendung eines durchschnittlichen, nicht übermäßig strengen Maßstabs als sittenwidrig anzusehen und verwerflich, da nicht nur die Aufsichts- und Prüfbehörden getäuscht wurden, sondern beim weiteren Inverkehrbringen der Fahrzeuge auch die Ahnungslosigkeit der Verbraucher bewusst zum eigenen Vorteil ausgenutzt wurde. Es ist offensichtlich, dass Be- bzw. Erstellung der Software und Einbau nicht durch Mitarbeiter der Bekl. Ziff. 2 auf unterster Ebene veranlasst worden sein kann, sondern durch Personen, denen die Tragweite der Täuschung der zuständigen Behörden und die damit verbundenen möglichen Konsequenzen für den einzelnen Erwerber bewusst gewesen sein müssen. Damit liegen nicht nur die objektiven Voraussetzungen der Sittenwidrigkeit, sondern auch die Kenntnis der sie begründenden Tatumstände vor. Denn jedem Mitarbeiter eines Kraftfahrzeugherstellers ist bewusst, dass die Fahrzeuge dazu hergestellt werden, an Kunden verkauft und im öffentlichen Straßenverkehr bewegt zu werden.

c. Die verantwortlichen Mitarbeiter der Beklagten haben der Klagepartei den Schaden vorsätzlich zugefügt.

Der gemäß § 826 BGB erforderliche Vorsatz enthält ein Wissens- und ein Wollenselement. Der Handelnde muss die Schädigung des Anspruchstellers gekannt bzw. vorausgesehen und in sei-

nen Willen aufgenommen, jedenfalls aber für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen haben. Es genügt nicht, wenn die relevanten Tatumstände lediglich objektiv erkennbar waren und der Handelnde sie hätte kennen können oder kennen müssen oder sie sich ihm sogar hätten aufdrängen müssen; in einer solchen Situation ist lediglich ein Fahrlässigkeitsvorwurf gerechtfertigt (BGH NJW 2017, 250, juris Rn. 25). Der Schädiger braucht jedoch nicht im Einzelnen zu wissen, wer der durch sein Verhalten Geschädigte sein wird. Er muss nur die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte, und die Art des möglichen Schadens vorausgesehen und gebilligt haben (BGH NJW 2004, 376, juris Rn. 47). Dass § 826 BGB Vorsatz des Schädigers hinsichtlich des Schadens voraussetzt, bedeutet nicht, dass der Täter den Schadens Eintritt beabsichtigt haben muss (BGH NJW 2004, 3706, 3710; Förster in: BeckOK BGB, Stand 1.11.2017, § 826 BGB Rn. 32), sondern es genügt nach allgemeiner Ansicht, dass er mit bedingtem Vorsatz (*dolus eventualis*) gehandelt hat. Dafür muss ihm bewusst gewesen sein, dass sein Handeln gewisse Schadensfolgen nach sich ziehen kann, die er auch billigend in Kauf genommen hat (BGH NJW-RR 2009, 1207 Rn. 24).

Wie bereits ausgeführt (oben bb.b.), kann der Einbau der Software in die zu verkaufenden Fahrzeuge nur von Mitarbeitern der Beklagten verursacht worden sein, denen die Tragweite des Einbaus einer verbotenen Abschaltvorrichtung bewusst war. Das Gericht geht daher davon aus, dass den verantwortlichen Mitarbeitern bewusst war, dass die Käufer ein Fahrzeug in Kenntnis der eingebauten verbotenen Software nicht gekauft hätten und sie damit mit dem Erwerb der Fahrzeuge wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen. Das Gericht hat weiter keine Zweifel daran, dass die verantwortlichen Mitarbeiter auch mit der Möglichkeit eines Weiterverkaufs des Fahrzeugs durch den Ersterwerber rechneten (da bekanntermaßen nur die wenigsten fabrikneu erworbene Fahrzeuge bis zu ihrer Verschrottung durch den Ersterwerber gefahren werden) und ihnen somit auch die Möglichkeit der Schädigung eines späteren Gebrauchtwagenkäufer bewusst war.

Damit liegt das Wissenselement vor. Zugleich ist auch das Wollenselement gegeben, da die Veröffentlichung derartiger Motoren in Kenntnis der Manipulation zwingend eine zumindest billigende Inkaufnahme einschließt.

d. Die Beklagte haftet für die Entscheidung ihrer Mitarbeiter, die Software einzubauen, unabhängig davon, ob diese Entscheidung durch Vorstandsmitglieder oder durch ihnen nachgeordnete Mitarbeiter getroffen worden.

aa. Sofern – was naheliegt und schon nicht substantiiert bestritten wurde – die Entscheidung durch Vorstandsmitglieder oder leitende Angestellte getroffen wurde, ist deren Verhalten der Beklagten gem. § 31 BGB zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB setzt

voraus, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28.6.2016, Az. VI ZR 536/15, juris Rn. 13). Dabei zählen zu den verfassungsmäßig berufenen Vertretern einer Gesellschaft im Sinne des § 31 BGB nicht nur die satzungs- oder gesetzmäßigen Organe einer juristischen Person, sondern alle Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Personen zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind und die die juristische Person insoweit repräsentieren. Der personelle Anwendungsbereich des § 31 BGB deckt sich damit in etwa mit dem Begriff des leitenden Angestellten im arbeitsrechtlichen Sinne (Palandt/Ellenberger, BGB, 77. Auflage, § 31 Rn. 6).

Die Entwicklung eines Motortyps, der in Millionen von Fahrzeugen weltweit eingesetzt werden soll, ist zeit- und kostenaufwendig. Eine Vielzahl hochqualifizierter Mitarbeiter ist hierin eingebunden. Ein Entwicklungsauftrag dieser Größenordnung bedarf einer besonders engmaschigen Projektsteuerung einschließlich festgelegter Berichtspflichten, um in einem betriebswirtschaftlich vertretbaren Zeit- und Kostenrahmen zu bleiben. Es wäre daher lebensfern anzunehmen, sowohl der Vorstand der Beklagten als auch die leitenden Angestellten in der Motorenentwicklung hätten nachgeordneten Mitarbeitern freie Hand gelassen und sich über die Fortschritte oder auch Nicht-Fortschritte des Entwicklungsauftrags nicht regelmäßig unterrichtet. Wie es möglich gewesen sein soll, dass über einen langen Zeitraum eine Vielzahl von Diesel-Pkw mit manipulierter Motorsteuerung gebaut und in mehrere Staaten mit verschiedenen nationalen Abgasanforderungen ausgeliefert wurden, ohne diesen tatsächlich zu genügen, und ohne dass dies von einer verantwortungsvollen Produktausgangskontrolle und mindestens einem Vorstandsmitglied oder leitenden Angestellten bemerkt wurde, ist nicht ersichtlich (LG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2018 – 2 O 102/18 –, juris).

Die Beklagte trägt dergleichen auch nicht vor, sondern hat zu den Einzelheiten der Durchführung ihres Entwicklungsauftrags 189 keine Angaben gemacht.

bb. Sofern hingegen davon auszugehen wäre, dass die Entscheidung über den Einbau der Software von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen wurde, ergäbe sich eine Haftung der Beklagten gem. §§ 831, 826 BGB.

Die angestellten Mitarbeiter und Ingenieure der Beklagten im Bereich der Motorenentwicklung sind als Verrichtungsgehilfen der Beklagten i.S.d. § 831 BGB anzusehen. Für die Begründung einer Haftung nach dieser Norm ist es nicht erforderlich, dass der Geschädigte den konkret verantwortlichen Verrichtungsgehilfen im Unternehmen des Anspruchsgegners individualisiert, es genügt, dass er eine Sorgfaltspflichtverletzung des Unternehmens darlegt und nachweist (*Wagner* in:

MüKo-BGB, § 831 BGB Rn. 51 m.w.N.).

Der bzw. die Mitarbeiter, die die Entscheidung über den Einbau der Software in die von der Beklagten hergestellten Motoren getroffen und damit das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit dieser Software verursacht haben, haben die objektiven und subjektiven Voraussetzungen des § 826 BGB erfüllt (siehe oben b., c.).

Zu den Voraussetzungen einer Exculpation gem. § 831 Abs. 1 S. 2 BGB hat die hierfür darlegungsbelastete Beklagte nichts vorgetragen.

e. Das Verhalten der verantwortlichen Mitarbeiter der Beklagten war für den Erwerb des Fahrzeugs und damit den Abschluss des wirtschaftlich nachteiligen Vertrages kausal.

aa. Die verbotene Abschaltvorrichtung führt zu erheblichen Nachteilen für den Kunden. Zum einen entsprechen die Abgaswerte nicht jenen, die er aufgrund der Fahrzeugbeschreibung und der gesetzlichen Grenzwerte erwarten durfte. Zwar muss der Kunde davon ausgehen, dass die bekanntermaßen unter Laborbedingungen ermittelten Werte im Alltagsbetrieb regelmäßig nicht erreicht werden können. Er erwartet jedoch nicht, dass diese „normale“ Abweichung durch den Einsatz einer verbotenen Software vergrößert wird. Vor allem aber besteht für den Kunden das rechtliche Risiko, dass die zuständigen Behörden aufgrund des Einsatzes einer verbotenen Abschaltvorrichtung gegen den Betrieb des Fahrzeugs vorgehen könnten.

bb. Es ist in diesem Zusammenhang nicht entscheidend, ob es der Klagepartei auf ein „umweltfreundliches“ Auto ankam. Entscheidend ist, dass das Fahrzeug aufgrund der verbotenen Abschaltvorrichtung nicht den berechtigten Erwartungen der Klagepartei entsprach. Das Vorbringen der Klagepartei, sie hätte das Fahrzeug bei Kenntnis der Softwaremanipulation nicht gekauft, ist nachvollziehbar und überzeugend.

f. Dass der Schaden hier nicht nur beim Ersterwerber, sondern auch der Klagepartei als späterem Gebrauchtwagenkäufer eintrat, steht der Zurechnung nicht entgegen. Es ist allgemein bekannt, dass nur die wenigsten Neufahrzeuge vom Ersterwerber bis zur Verschrottung gefahren werden, weshalb das Inverkehrbringen der mit der verbotenen Abschalteinrichtung versehenen Fahrzeuge gleichermaßen geeignet ist, spätere Gebrauchtwagenkäufer zu schädigen.

2.

Da alle Anspruchsmerkmale des § 826 BGB verwirklicht sind, hat die Klagepartei gegen die Beklagte aus dieser Norm in Verbindung mit § 249 BGB einen Anspruch auf Ersatz des ihr entstandenen Schadens. Besteht der Schaden in der sittenwidrigen Herbeiführung eines Vertrags, richtet

sich der Anspruch auf das negative Interesse (Palandt, 77. A., § 826 BGB Rn. 15). Der auf das „negative Interesse“ gerichtete Anspruch geht auf Herstellung des Zustandes, wie er ohne Abschluss des Kaufvertrages bestehen würde. Der Käufer kann somit den von ihm gezahlten Kaufpreis zurückverlangen und muss dafür seinerseits die Kaufsache zurückgeben, sowie die ihm durch den Besitz und Gebrauch der Kaufsache zugeflossenen Vorteile ausgleichen (vgl. BGH NJW 1972, 36).

a. Da der § 826 BGB zu Grunde liegende Schaden im Erwerb des Fahrzeugs liegt und die Klagepartei das Fahrzeug in Kenntnis der Softwaremanipulation nicht erworben hätte (siehe oben 1.e.), hat die Klagepartei einen Anspruch auf Erstattung des gezahlten Kaufpreises.

b. Jedoch muss sich die Klagepartei die Vorteile anrechnen lassen, die sie durch den Gebrauch des Fahrzeugs hatte. Bei der Bewertung dieses Gebrauchsvorteils legt das Gericht eine üblicherweise zu erwartende Gesamtfahrleistung von 250.000 km zu Grunde (§ 287 ZPO). Unter Berücksichtigung von Laufleistung bei Kauf und aktuellem Kilometerstand ergibt sich ein anzurechnender Nutzungsvorteil von **7.549,05 €**

c. Aus der Differenz zwischen Kaufpreis und Nutzungsvorteil ergibt sich eine der Klagepartei zustehende Schadensersatzforderung von **11.803,95 €**.

3.

Der Anspruch der Klägerin ist auch nicht gemäß §§ 195, 199 BGB verjährt. Die Einrede der Verjährung greift bei der im Jahr 2019 erhobenen Klage nicht durch. Dies ergibt sich zum einen durch die Verjährungshemmung hinsichtlich der Anmeldung zur Musterfeststellungsklage, da die Abmeldung zum 27.09.2019 erfolgt ist. Unabhängig hiervon ist der Anspruch indes nicht nach §§ 195, 199 BGB verjährt.

Nach der Vorschrift verjährt der Anspruch innerhalb von 3 Jahren mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den diesen Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste. Grobe Fahrlässigkeit schadet dem Gläubiger dann, wenn sich ihm die Umstände derart aufdrängen mussten, dass jedermann diese hätte wahrnehmen müssen. Die Darlegungs- und Beweislast der Kenntnis bzw. grob fahrlässige Unkenntnis des Gläubigers liegt beim Schuldner (vgl. Palandt/Ellenberger, 78. Aufl. 2019, § 199 BGB Rn. 50)

Der Anspruch nach § 826 BGB entsteht bereits mit dem Kaufvertragsschluss, da dem Geschädigten zu diesem Zeitpunkt erstmalig ein Schaden entstanden ist.

Die weitere Voraussetzung der Kenntnisnahme bzw. Möglichkeit der Kenntnisnahme ist nach Auffassung des Gerichts erst dann erfüllt, wenn der Geschädigte erstmalig von der individuellen Betroffenheit des Fahrzeugs erfährt - d.h. spätestens ab dem Zeitpunkt, in dem er von der Beklagten oder dem Fahrzeughersteller über die Betroffenheit individuell informiert wird und auf das Software-Update hingewiesen wird - oder hätte erfahren können und der Kenntnismöglichkeit des ihm vorsätzlich zugefügten Schadens seitens der Beklagten. Im Einzelnen:

a.

Die Verjährung beginnt nicht ab dem Zeitpunkt, in dem eine bundeseinheitliche Entscheidung über die Thematik getroffen wird. Das LG Trier (Urt. vom 19.09.2019 - 5 O 417/18 = BeckRS 2019, 24472) knüpfte in seiner Entscheidung daran an, ob es sich um eine komplizierte Sachlage handelt oder nicht und wann eine zutreffende Einschätzung der Rechtslage möglich sei. Es stellte dann lediglich fest, dass es an einer bundeseinheitlichen Entscheidung fehle - es meinte damit aber erkennbar nicht, dass die Verjährung erst ab dem Zeitpunkt beginne, wenn eine bundeseinheitliche Entscheidung ergehen sollte. Eine solche Auslegung hätte zur Folge, dass sämtliche Ansprüche - auch solche außerhalb der VW-Thematik - erst dann der Verjährung unterlägen, soweit hierüber gerichtlich entschieden worden wäre. Es ist aber erkennbar nicht Sinn und Zweck der Verjährungsvorschriften, dass eine Entscheidung der Judikative über einen Anspruch die Verjährung für ähnliche Ansprüche in Gang setzt. Eine Ausnahme gilt bei Anwaltsregressen, denn hier erlangt der Mandant erst regelmäßig Kenntnis von der Pflichtverletzung des Anwalts mit einem Urteil. Dies gilt hier aber gerade in Verfahren mit VW-Thematik nicht, denn es kommt hier darauf an, ob für den Gläubiger die Umstände der Tatbestandsvoraussetzungen (hier vorsätzliche, sittenwidrige Schädigung der Beklagten) positiv erkennbar waren oder sich ihm derart aufdrängen mussten, dass er hätte hiervon Kenntnis erlangen können. Hierbei muss der Gläubiger nicht einzeln die Tatbestandsvoraussetzungen subsumieren, sondern nur die Umstände für die Anspruchsbegründung erkennen.

b.

Nicht ausreichend ist nach Auffassung des Gerichts, dass der Geschädigte bloß erkennen konnte, dass das Fahrzeug mangelhaft - bzw. individuell betroffen - ist; denn dies ist für die Verjährung bei kaufrechtlicher Rückabwicklung relevant. Für die kaufrechtliche Rückabwicklung genügt die Kenntnis des Käufers vom erheblichen Mangel der Kaufsache - für die deliktische Rückabwicklung muss für den Geschädigten noch zumindest die Kenntnis oder Möglichkeit der Kenntnis von dem ihm vorsätzlich und sittenwidrig zugefügten Schaden durch die Beklagte hinzutreten. Diese

Voraussetzungen sind aber erst in dem Zeitpunkt erfüllt, wenn der Geschädigte weiß oder hätte wissen können, dass ihr Fahrzeug individuell betroffen ist und dass sie von der Beklagten in einer vorsätzlichen Weise sittenwidrig geschädigt wurde - und ihr mithin deshalb ein deliktischer Schadensersatzanspruch zusteht.

Diesbezüglich ist zunächst zu sehen, dass bei gesetzlichen Ansprüchen, wie im vorliegenden Fall, die Voraussetzungen für die Annahme einer grob fahrlässigen Unkenntnis grundsätzlich höher anzusetzen sind als bei vertraglichen Ansprüchen (vgl. MüKoBGB/Grothe, 8. Aufl. 2018, § 199 Rn. 31). Im Falle einer bewussten vertraglichen Bindung wird man vom Gläubiger eher erwarten können, sich um hinreichende Informationen in seinen eigenen Angelegenheiten zu bemühen. In diesem Zusammenhang ist schließlich auch das Verhalten der Beklagten nach Bekanntwerden der Vorwürfe zu sehen. So führt die Beklagte in ihrer Pressemitteilung vom 22.09.2015 unter anderem aus, dass die Steuersoftware bei der Mehrheit der betroffenen Motoren keinerlei Auswirkungen habe. In einer weiteren Pressemitteilung vom 29.09.2015 teilte die Beklagte mit, dass an einer Umrüstung gearbeitet werde und die betroffenen Kunden in den nächsten Wochen und Monaten informiert würden. Die Beklagte verfolgte mithin eine Strategie, bei der die vorgenommenen Manipulationen am Abgasrückführungssystem verharmlost und gleichzeitig eine enge Einbindung der betroffenen Fahrzeugbesitzer in Aussicht gestellt wurde. Unter diesen Umständen drängte sich für den Inhaber eines Fahrzeugs aus dem Volkswagenkonzern aber keinesfalls auf, dass er nun seinerseits tätig werden musste, um seine Rechte zu wahren.

Von der individuellen Betroffenheit ist spätestens auszugehen in dem Zeitpunkt, in dem der Käufer ein schriftlicher Hinweis von der individuellen Betroffenheit durch die Beklagte oder den Fahrzeughersteller erteilt wird. Die von der Beklagten vorgetragene mediale Berichterstattung ist nicht geeignet, bei dem Käufer schon frühzeitig im Jahr 2015 eine Kenntnis von seiner individuellen Betroffenheit auszulösen. Dass es die mediale Berichterstattung gegeben hat, ist unstrittig. Aber hieraus folgt nur der Hinweis, dass Fahrzeuge mit dem Motor EA189 und bestimmte Marken bzw. Baureihen betroffen sind. Dem Käufer ist zwar zuzumuten, dass er einen solchen Mangelverdacht bei einer breiten Berichterstattung hinterfragt und Maßnahmen ergreift. Doch die Beklagte hielt die Käufer dahingehend an ein Software-Update aufzuspielen, ohne ihre eigene sittenwidrige und vorsätzliche Schädigung der Käufer anzuerkennen.

Zusätzlich müsste die Klägerin aber auch gewusst haben oder hätte wissen können, dass die Organe und das Führungspersonal des Herstellers für den Einsatz der Software verantwortlich gemacht werden können und sich die Beklagte dies zurechnen lassen muss. Die Beklagte bestreitet bis heute nur, dass die Vorstandsebene die Entwicklung und den Einsatz der Software zu ver-

antworten habe - ohne konkret darzulegen, wer genau bei der Beklagten den Einsatz und die Entwicklung der Motorsteuerungssoftware entschieden hat. Dies ist bis heute der Öffentlichkeit nicht bekannt - da die internen Ermittlungen der Beklagten auch noch andauern. Dass dennoch mit Erfolg Schadensersatzansprüche gegen den Hersteller geltend gemacht werden könnten, hat sich erst später, nach dem Jahr 2015, herauskristallisiert (vgl. LG Osnabrück, Urteil vom 03.09.2019 - 6 O 918/19 = becklink 2014435).

Für den vorliegenden Fall nimmt das Gericht eine Kenntnis des Klägers von der Ersatzpflicht der Beklagten erst im Jahr 2016 an. Die Klagepartei hatte persönlich angehört in der mündlichen Verhandlung angegeben, dass man zwar von dem Abgasskandal im Allgemeinen mitbekommen habe. Von der individuellen Betroffenheit habe man erst mit dem Schreiben im Jahr 2016 zur Rückrufaktion „Software-Update“ Kenntnis genommen. Zudem wusste die Klagepartei erst im Jahr 2016 über den Vorsatz des Vorstandes Bescheid. Hierfür spricht auch ein Presseartikel der WeltN24 datierend vom 03.03.2016 über eine Kenntnis des Vorstandes Winterkorn. Ein „Schummel“ suggeriert noch keine Kenntnis vom Schädigungsvorsatz des Vorstandes. Denn eine „Schummelei“ kann sich auch darauf beziehen, dass die geschuldete Beschaffenheit durch das Vorhandensein der Abschaltvorrichtung nicht eingehalten wurde.

4.

a. Vorgerichtlich entstandene Anwaltskosten sind grundsätzlich vom ersatzfähigen Schaden umfasst.

Allerdings ist lediglich eine 1,3-Gebühr aus einem Streitwert von bis zu 13.000,00 € und damit in Höhe von **958,19 €** ersatzfähig, da Anwaltskosten, die mit einem über die Mittelgebühr von 1,3 hinausgehenden Gebührensatz berechnet wurden, nicht ersatzfähig sind. Zwar kann angesichts des Umstandes, dass die streitentscheidenden Fragen obergerichtlich nicht geklärt sind und verschiedene Anspruchsgrundlagen in Betracht kommen, nicht in Abrede gestellt werden, dass die Sache als überdurchschnittlich schwierig anzusehen ist. Dem steht jedoch entgegen, dass es sich um Massenverfahren handelt, die – so auch vorliegend – weitgehend vergleichbar bearbeitet werden, was sich auch daran zeigt, dass sich der auf den konkreten Sachverhalt der Klagepartei bezogene Sachverhalt sich trotz eines Aktenumfangs von hunderten von Seiten auf wenige Sätze reduziert. Vor diesem Hintergrund ist der „Umfang“ der vorgerichtlichen anwaltlichen Tätigkeit als weit unterdurchschnittlich anzusehen mit der Folge, dass nur eine 1,3-Gebühr ersatzfähig ist.

b. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286, 291 BGB.

Der seit Zahlung des Kaufpreises geltend gemachte Zinsanspruch aus § 849 BGB besteht nicht. Diese Vorschrift setzt voraus, dass der Wert einer Sache wegen Entziehung zu ersetzen ist. Mit dieser von der gesetzlichen Regelung vorausgesetzten Konstellation ist der vorliegende Fall nicht vergleichbar. Denn die Klagepartei hat ein Fahrzeug erworben, das sie bis heute uneingeschränkt nutzen konnte. Die vorliegende vorsätzliche sittenwidrige Schädigung hat zwar das Vermögen in rechtlich relevanter Weise beeinträchtigt mit der Folge des streitgegenständlichen Schadensersatzanspruchs, mit einer Entziehung der Sache (die eine fühlbare Einschränkung bzw. Entzug der Nutzungsmöglichkeit zur Folge hat) ist dies jedoch nicht vergleichbar. Ein solcher Zinsanspruch kann hier auch nicht mit der Erwägung begründet werden, der Klagepartei sei der Kaufpreis durch eine deliktische Handlung entzogen worden (vgl. BGH NJW 2008, 1084). Denn der Klagepartei konnte das Fahrzeug bis zum jetzigen Zeitpunkt ohne jede Beeinträchtigung nutzen, weshalb die Zuerkennung des geltend gemachten Zinsanspruchs seit Kaufpreiszahlung mit dem im Schadensersatzrecht geltenden Bereicherungsverbot (vgl. BGH NJW 2009, 3022, juris Rn. 11) nicht zu vereinbaren wäre.

5.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs ist im Hinblick auf §§ 756, 765 Nr. 1 ZPO zulässig und auch begründet: Die Beklagte befindet sich seit dem 15.11.2019 in Verzug gemäß §§ 293, 294 BGB. In dem Aufforderungsschreiben der Klägerin steckte zugleich ihr Angebot auf Herausgabe und Übereignung der Zug um Zug zu erbringenden Gegenleistung - spätestens liegt dies in der Klageerhebung (BGH NJW 1997, 581). Die Beklagte hat dieses Angebot nicht angenommen.

III.

1.

Der Streitwert war auf bis zu 13.000,00 € festzusetzen, da sich die Klagepartei von vornherein einen Nutzungsvorteil anrechnen ließ. Die auf der Grundlage von § 849 BGB gemachten Zinsen stellen eine Nebenforderung i.S.d. §§ 43 Abs. 1 GKG, 4 Abs. 1 HS. 2 ZPO dar (OLG München NJW-RR 2013, 1088, juris Rn. 13), die den Streitwert nicht erhöht. Dies gilt auch, soweit Zinsen nach dieser Vorschrift aus einem höheren Betrag (=Kaufpreis) geltend gemacht werden, als dem mit dem Hauptantrag geltend gemachten Rückzahlungsanspruch (=Kaufpreisanspruch abzgl. Nutzungsvorteil), da dies nichts daran ändert, dass die Zinsen als von der Hauptforderung abhängige Nebenforderung geltend gemacht werden.

2.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO, wobei zu berücksichtigen war, dass die Klagepartei nicht nur hinsichtlich eines Teils der Hauptforderung unterliegt, sondern auch hinsichtlich der Anwaltskosten teilweise und hinsichtlich des auf § 849 BGB gestützten Zinsanspruchs. Dabei handelt es sich zwar um eine Nebenforderung, was aber nichts daran ändert, dass das diesbezügliche Unterliegen bei der Kostenentscheidung zu berücksichtigen sein kann (Zöller, § 92 ZPO Rn. 3; BGH, Urteil vom 28. April 1988 – IX ZR 127/87 –, BGHZ 104, 240, juris).

3.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung kann das Rechtsmittel der Berufung eingelegt werden. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 600 Euro übersteigt oder das Gericht des ersten Rechtszuges die Berufung im Urteil zugelassen hat.

Die Berufung ist binnen einer Notfrist von **einem Monat** bei dem

Oberlandesgericht Stuttgart
Olgastraße 2
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung, spätestens mit Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung der Entscheidung.

Die Berufung muss mit Schriftsatz durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung und die Erklärung enthalten, dass Berufung eingelegt werde.

Die Berufung muss binnen zwei Monaten mit Anwaltsschriftsatz begründet werden. Auch diese Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung.

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Tübingen
Doblerstraße 14
72074 Tübingen

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen

Erlidigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Richterin

Verkündet am 24.04.2020

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Tübingen, 24.04.2020



Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig