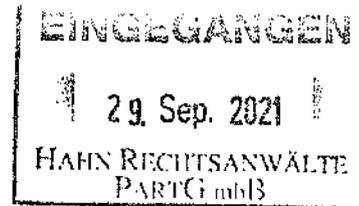


Aktenzeichen:
20 O 441/20



Landgericht Stuttgart

FA TB 19.10.2021

FA BS 29.10.2021

FA BB 29.11.2021

FA SW 29.05.2022

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg, Gz.:
Ma/kt

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorsitzenden,
Herrn Ola Källenius, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 20. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Häberlein
als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 29.07.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt,

Zug um Zug gegen Übertragung der Rechte an dem Fahrzeug Mercedes C 250 d 4Matic, Fahrzeugidentifikationsnummer und Herausgabe desselben nebst Fahrzeugschlüssel

den Kläger von den Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Mercedes-Benz Bank AG vom 22.08.2017 zur Darlehens-Nr. _____ in Höhe von derzeit 25.181,66 € freizustellen mit Ausnahme eines Darlehensbetrags von 2.892,77 €, den der Kläger selbst zu tragen hat.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 31 % und die Beklagte 69 %.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf 32.127,77 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche im Zusammenhang mit einem Fahrzeugkauf geltend.

Er kaufte am 13.12.2018 das streitgegenständliche Fahrzeug Mercedes C 250 d 4Matic für 32.990,00 €. Damals betrug der Kilometerstand 14.811 km. Am 28.07.2021 betrug er 109.437 km. Das Fahrzeug unterliegt der Euro-6-Norm. In ihm ist ein Motor des Typs OM 651 verbaut.

Zur Finanzierung des Kaufpreises schloss der Kläger einen Verbraucherdarlehensvertrag mit der Mercedes-Benz Bank AG über einen Nettodarlehensbetrag von 33.857,00 €. Der Kläger hat bisher Darlehensraten in Höhe von insgesamt 12.138,24 € bezahlt.

In Ziffer II.3 der Darlehensbedingungen der Mercedes-Benz Bank AG (Anl. B3) heißt es unter anderem:

„Abtretung von sonstigen Ansprüchen

Der Darlehensnehmer tritt ferner hiermit folgende - gegenwärtige und zukünftige - Ansprüche an den Darlehensgeber ab, die diese Abtretung annimmt:

- gegen den Schädiger und den Halter des schadenverursachenden Fahrzeuges sowie deren Haftpflichtversicherer auf Ausgleich für Beschädigung oder Zerstörung des Finanzierungsobjektes.

- gegen den Kaskoversicherer auf Ausgleich für Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommen des Finanzierungsobjektes.

- gegen den Verkäufer für den Fall einer Rückgängigmachung des finanzierten Vertrages oder Herabsetzung der Vergütung.

- gegen die Daimler AG, Mercedes-Benz Leasing GmbH, Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH oder einen Vertreter der Daimler AG, gleich aus welchem Rechtsgrund. Ausgenommen von dieser Abtretung sind Gewährleistungsansprüche aus Kaufvertrag des Darlehensnehmers gegen die Daimler AG oder einen Vertreter der Daimler AG. Der Darlehensnehmer hat dem Darlehensgeber auf Anforderung jederzeit die Namen und Anschriften der Drittschuldner mitzutteilen.“

Der Kläger beanstandet, dass das streitgegenständliche Fahrzeug den Grenzwert für Stickoxide von 80 mg/km im realen Straßenverkehr unter normalen Betriebsbedingungen nicht einhalte.

Außerdem behauptet er, dass in allen Motoren der Beklagten mit der Bezeichnung OM 651 und der Bezeichnung OM 642 eine Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung verbaut sei, die den Kühlmittelkreislauf künstlich kühler halte, die Aufwärmung des Motoröls verzögere und so dafür Sorge, dass beim gesetzlichen Prüfzyklus der Grenzwert für Stickoxide eingehalten werde. Im Straßenbetrieb werde die Funktion dagegen deaktiviert und der Grenzwert deutlich überschritten.

Weiter sei in dem Fahrzeug u.a. ein Thermofenster verbaut. Danach werde beim streitgegenständlichen Fahrzeug die Rate der Abgasrückführung abhängig von der Umgebungstemperatur zurückgefahren. Bei einer Umgebungstemperatur von zum Beispiel 7° C oder darunter sei die Abgasrückführung um bis zu 48 % niedriger als bei höheren Temperaturen. Beim Unterschreiten

einer bestimmten Temperatur werde die Abgasrückführung ganz abgeschaltet.

Die Beklagte habe auch vorsätzlich gehandelt. Dem Vorstand der Beklagten sei bekannt gewesen, dass die Fahrzeuge die zulässigen EU-Grenzwerte (Euronorm 5 und 6) im realen Straßenverkehr nicht einhalten. Von daher sei dem Vorstand bekannt gewesen, dass die „Einhaltung“ der Grenzwerte nur auf anderem Weg, indem die Einhaltung derselben auf dem Prüfstand vorgetäuscht werde, vordergründig sichergestellt werden könne. Jedenfalls dem Entwicklungsvorstand Dr. Weber sei über die technischen Details fortlaufend berichtet worden. Dr. Weber sei zum Beispiel auch über den „Einbau“ der Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung durch entsprechende Softwarekalibrierung in den Fahrzeugen informiert gewesen.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 12.138,24 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung von 0,0586462 € pro gefahrenem Kilometer seit dem 28.12.2018, die sich nach folgender Formel berechnet: (32.990,00 € x gefahrene Kilometer) : 385.189 km;

2. die Beklagte weiter zu verurteilen, den Kläger von den Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Mercedes-Benz Bank AG vom 22.08.2017 zur Darlehensnummer [redacted] in Höhe von derzeit 25.181,66 € freizustellen;

1. und 2. jeweils Zug um Zug gegen Übertragung der Rechte an dem Fahrzeug Mercedes C 250 d 4Matic, Fahrzeugidentifikationsnummer [redacted] und Herausgabe desselben nebst Fahrzeugschlüssel;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkw des Klägers, Mercedes C 250d 4Matic, Fahrzeugidentifikationsnummer [redacted], in Annahmeverzug, befindet;

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Mercedes C 250d 4Matic, Fahrzeugidentifikationsnummer [redacted], mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

Die Beklagte beantragt

Klagabweisung.

Sie beruft sich darauf, dass das streitgegenständliche Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhält. Welche Stickoxidemissionen das Fahrzeug außerhalb dieser Tests aufweise, sei rechtlich unbeachtlich und dahingehende Werte könnten nicht als Indiz für eine unzulässige Abschaltvorrichtung dienen. Die Stickoxidgrenzwerte der einschlägigen Euro-Normen seien untrennbar mit den detailliert normierten Prüfbedingungen verknüpft. Mit den Prüfstandstests unter einheitlichen Bedingungen würden europaweit faire Wettbewerbsbedingungen für die europäische Automobilindustrie und zugleich die Vergleichbarkeit der Herstellerangaben für die Verbraucher im Binnenmarkt gewährleistet. Es solle keine Rolle spielen, ob ein Fahrzeugmodell in Schweden oder am Mittelmeer geprüft und genehmigt werde. Eine Veränderung der gesetzlich vorgegebenen Prüfbedingungen (beispielsweise Geschwindigkeit, Widerstand, Umgebungstemperatur, Luftdruck, Kalt-/Warmstart, Nebenverbraucher wie Klimaanlage oder Fahrzeugelektronik) wirke sich selbstverständlich auf das Verbrauchs- und Emissionsverhalten des Fahrzeugs aus.

Im vorliegenden Fahrzeug sei keine manipulative Umschaltlogik verbaut, die den Prüfstand erkenne und als Folge auf dem Prüfstand ein anderes Emissionsverhalten erzeuge als auf der Straße. Mit Blick auf den Vorwurf, unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut zu haben, führt die Beklagte darüber hinaus unter anderem aus, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen von technisch verursachten Veränderungen der Emissionskontrollsysteme abzugrenzen seien. Die Feinsteuerung (Kalibrierung) von Emissionskontrollsystemen solle gerade nicht Gegenstand von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sein.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei ein geregeltes Kühlmittelthermostat nicht aktiv. Ungeachtet dessen läge mit Blick auf die Kühlmittelsolltemperaturregelung entgegen der Annahme des Klägers keine Regelung vor, aufgrund derer auf dem „Prüfstand“ eine andere Abgasreinigungsstrategie bzw. Emissionskontrollstrategie angewendet würde als im realen Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen. Es liege also kein Mechanismus und keine Softwarelogik vor, der oder die „erkennen“ würde, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im Straßenbetrieb befindet und in Abhängigkeit davon irgendetwas schalten oder regeln würde. Die Kühlmittelsolltemperaturregelung sei vielmehr in beiden Fallgruppen, also auch im Straßenbetrieb und nicht nur auf dem Prüfstand, aktiviert.

Das Abgasrückführungssystem in dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei ganzjährig und selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv. Die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung sei bei Herstellung des Fahrzeugs bekannter Industriestandard gewesen. Die Außentemperatur sei eine technisch zwingend notwendige und daher in Fachkreisen (wie dem Kraftfahrtbundesamt) allgemein bekannte Führungsgröße der Abgasrückführung.

Der Kläger sei zudem nicht aktivlegitimiert, da er etwaige Ansprüche auf die Mercedes-Benz Bank AG abgetreten habe.

Weiter könne der Kläger angesichts der breitflächigen Berichterstattung der Beklagten und der Medien nicht mit der Behauptung gehört werden, er sei beim Fahrzeugwerb arglos gewesen. Seit dem Geschäftsbericht 2016 vom 14.02.2017 weise die Beklagte im Rahmen ihrer Regelberichte explizit darauf hin, dass nicht auszuschließen sei, dass die Behörden zum Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen Funktionalitäten enthalten sein könnten, die möglicherweise als unzulässig zu qualifizieren seien.

Überdies erhebt die Beklagte die Einrede der Verjährung.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 29.07.2021 verwiesen.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Zahlungsanspruch in der tenorierten Höhe gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Der Kläger ist aktivlegitimiert (1.). Der Kläger hat einen Schaden in Form der Belastung mit ungewollten Verpflichtungen - dem Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Mercedes-Benz C 250 d 4Matic und dem Finanzierungsvertrag - erlitten (2.). Dieser Schaden ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (3.). Dieses Verhalten war jedenfalls fahrlässig (3.). Bei den genannten Bestimmungen handelt es sich um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (5.). Aufgrund dessen hat der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz, gerichtet auf Zah-

lung, wobei sich der Kläger die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile in Höhe von 15.031,01 € (für vom Kläger gefahrene Kilometer) anrechnen lassen muss (6.). Dieser Anspruch ist nicht verjährt (7.). Die Beklagte befindet sich nicht im Annahmeverzug (8.). Der Feststellungsantrag des Klägers ist unzulässig (9.).

1. Der Kläger ist aktivlegitimiert.

Zwar sind die streitgegenständlichen Ansprüche von II.3, Spiegelstrich 4 der Darlehensbedingungen der Mercedes-Benz Bank AG erfasst. Diese Klausel ist aber gemäß § 305c Abs. 1 BGB nicht Vertragsbestandteil.

aa) Die sich zu Lasten des Klauselverwenders auswirkende Unklarheitenregel des § 305c Abs. 2 BGB kommt zur Anwendung, sofern nach Ausschöpfung aller in Betracht kommender Auslegungsmöglichkeiten Zweifel verbleiben und zumindest zwei Auslegungsergebnisse rechtlich vertretbar sind. Hierbei bleiben allerdings Verständnismöglichkeiten unberücksichtigt, die zwar theoretisch denkbar, praktisch aber fernliegend sind und für die an solchen Geschäften typischerweise Beteiligten nicht ernsthaft in Betracht kommen. Ausnahmsweise ist demzufolge eine geltungserhaltende Auslegung möglich, wenn eine generell gefasste Klausel ihrem Wortlaut nach völlig außergewöhnliche Sachverhalte erfasst, deren formularmäßige Regelung unwirksam wäre. Diese Ausnahme lässt sich deshalb rechtfertigen, weil anderenfalls der Verwender jede noch so ungewöhnliche Eventualität berücksichtigen müsste, was letztlich zur Intransparenz jeder Klausel führte. Bei der Beurteilung, ob der nach dem weiten Wortlaut der Klausel umfasste Sachverhalt tatsächlich untypisch ist, ist aber äußerste Zurückhaltung geboten.

bb) Dem vorstehend dargelegten Maßstab folgend ist vorliegend zumindest offen, ob die Klausel II.3, Spiegelstrich 4 der Darlehensbedingungen isoliert auszulegen oder einheitlich mit der Gesamregelung zu betrachten ist. Nur im zweiten Fall könnte - entsprechend der Einschränkungen bei den ersten beiden Spiegelstrichen, bei denen die abgetretenen Ansprüche auf solche begrenzt werden, die auf Ausgleich für Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommen des Finanzierungsobjektes gerichtet sind - die Auslegung dazu führen, dass lediglich sämtliche Ansprüche im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug abgetreten werden. Legt man die Klausel II.3, Spiegelstrich 4 in den Darlehensbedingungen aber isoliert aus, so werden von ihr entsprechend ihrem Wortlaut auch Ansprüche erfasst, die nicht im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug stehen. Es gibt vorliegend nicht ausreichend klare Anhaltspunkte dafür, dass nur das erstgenannte Verständnis in Betracht kommt. Insbesondere kann nicht argumentiert werden, wegen des mit der Sicherungsabrede verfolgten Zwecks zur Sicherung „aller

gegenwärtigen und bis zur Rückzahlung des Darlehens noch entstehenden sowie bedingten und befristeten Ansprüche des Darlehensgebers aus der Geschäftsverbindung“ (vgl. der einleitende Satz von Ziffer II. der Darlehensbedingungen) komme nur das erstgenannte Verständnis in Betracht. Aus dem verfolgten Sicherungszweck kann nicht ausreichend belastbar auf die dazu nach dem Willen der Parteien vereinbarten Sicherungsmittel geschlossen werden. Deswegen kann die Beklagte auch nicht durchdringen, soweit sie auf S. 6 Abs. 3 des Schriftsatzes vom 09.09.2021 ausführt, dass Bestimmungen zu Sicherheiten in Banken-AGB selbst ohne ausdrückliche Bestimmung regelmäßig dahingehend auszulegen seien, dass sich die Sicherheit nur auf Forderungen aus der bankmäßigen Geschäftsbeziehung beziehe. Diese Ausführungen haben die Frage zum Gegenstand, auf welche Forderungen sich eine Sicherheit bezieht. Vorliegend geht es aber um die Frage, welche Sicherheiten der Sicherung einer Forderung dienen sollen. Bei Zugrundelegung des oben dargestellten zweitgenannten Verständnisses wäre die Klausel für den anderen Teil zumindest überraschend i.S.v. § 305c Abs. 1 BGB.

2. Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Der Schaden liegt in der unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises bzw. der Kreditraten, vorliegend in Höhe von insgesamt 37.319,90 €. Ein Schaden kann auch in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder in der Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts bestehen (vgl. Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., Einf. v. § 823 Rn. 24). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt. Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft (und das zugehörige Darlehensgeschäft) ist bei ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten.

a) Das Fahrzeug entsprach nicht den Vorgaben von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach dieses bei normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten darf.

aa) Die Beklagte beruft sich darauf, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhalte. Sie reklamiert nicht, dass das Fahrzeug die Stickoxidgrenzwerte im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen generell einhalte.

bb) Nach der zutreffenden höchstrichterlichen Rechtsprechung sind die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (EuG, Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 und 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10; OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 - 8 U 68/20, S. 7; vgl. auch zutreffend Schlussanträge der Generalanwältin Eleanor Sharpston vom 30.04.2020 in der Rechtssache des EuGH C-693/18, juris Rn. 126 und Schlussanträge des Generalanwalts M. Bobeck vom 10.06.2021 in der Rechtssache des EuGH C-177/19, juris Rn. 127 ff.; LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2021 - 29 O 674/20, S. 9 ff.; LG Köln, Urteil vom 16.06.2021 - 28 O 118/20, BeckRS 2021, 18983, Rn. 23 und LG Itzehoe, Urteil vom 24.06.2021 - 6 O 281/20, BeckRS 2021, 18982, Rn. 19).

(1) Für die Richtigkeit dieser Auslegung spricht zunächst der unmissverständliche Wortlaut der Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Insbesondere hat nach Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten, dass es unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung, zu welcher insbesondere auch deren Anhang I mit näher festgelegten Grenzwerten gehört, entspricht. Insbesondere nehmen diese Normen als unmittelbar geltendes Unionsrecht die Hersteller direkt in die Pflicht. So ist Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht so formuliert, dass

„die Europäische Kommission durch Durchführungsmaßnahmen sicherstellt, dass die Hersteller das Fahrzeug so ausrüsten, dass ... das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften entspricht“,

sondern die Vorschrift ist so formuliert, dass

„(d)er Hersteller das Fahrzeug so aus(rüstet), dass ... das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsvorschriften entspricht“.

(2) Zutreffend hat das Landgericht Stuttgart hervorgehoben, dass ein anderes Verständnis insbesondere dem in Erwägungsgrund 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angelegten Verständnis der späteren Verordnung (EG) Nr. 692/2008 als Durchführungsverordnung widerspräche (LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2019 - 29 O 674/20). Nach Erwägungsgrund 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sollen in dieser (sic!) Verordnung grundlegende Vorschriften zu Fahrzeugemissionen festgelegt werden, während die technischen Spezifikationen in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden sollen. Vor diesem Hintergrund würde mit der Ansicht, es käme mit Blick auf die Einhaltung der Grenzwerte für Fahrzeugemissionen (lediglich) auf die Durchführungsverordnung und nicht auf die grundlegende Verordnung an, das vom Ordnungsgeber

festgelegte Regelungskonzept missachtet. Es kommt noch hinzu, dass der europäische Verordnungsgeber nicht zulassen wollte, dass die in Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 normierte Pflicht der Hersteller zur Einhaltung der Grenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen durch Durchführungsvorschriften überhaupt nur ansatzweise relativiert wird. Denn der europäische Verordnungsgeber hat zwar - wie sich dies aus Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt - besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen im Blick gehabt, solche besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen aber gerade nicht mit Blick auf Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen, sondern lediglich mit Blick auf Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung (vgl. der Wortlaut in Art. 5 Abs. 3: „... zur Umsetzung des Absatzes 2 ...“) und mit Blick auf Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung (vgl. der Wortlaut in Art. 5 Abs. 3: „... nach diesem Absatz ...“).

(3) Ergänzend spricht für die hier vorgenommene Auslegung der Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der die Befugnisse der nationalen Behörden bei der Gewährung einer Typgenehmigung regelt und dabei ausdrücklich nicht nur auf die Durchführungsmaßnahmen der Verordnung abstellt, sondern auch auf die Verordnung selbst. In dieser Bestimmung hat der europäische Verordnungsgeber ausdrücklich die in Anhang I Tabelle 1 aufgeführten Euro-5-Grenzwerte und die in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerte in Bezug genommen und damit wie bereits Art. 4 und Art. 5 der Verordnung die besondere Bedeutung dieser Grenzwerte unterstrichen. Dieser herausragenden Bedeutung, die der europäische Verordnungsgeber bei Erlass der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 den in deren Anhang I festgelegten Grenzwerten beigemessen hat, liefe ein Verständnis entgegen, wonach sich ein Hersteller mit Verweis auf ggf. weniger strenge Durchführungsvorschriften der Pflicht zur Einhaltung der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Grenzwerte bei normalen Betriebsbedingungen entziehen könnte.

(4) Dabei kann nicht angenommen werden, dass mit der Erwähnung von „normalen Betriebsbedingungen“ in Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 lediglich auf die Bedingungen eines Prüfstandsbetriebs Bezug genommen werden soll. Wäre dies zutreffend, wären auch Abschalt-einrichtungen nur im Prüfstandsbetrieb unzulässig, nachdem in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 der Begriff der Abschalt-einrichtung unter anderem dahingehend definiert wird, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

cc) Anhaltspunkte für einen der vorstehenden Auslegung widersprechenden gesetzgeberischen Willen sind nicht erkennbar.

(1) Zunächst ergibt sich aus den Erwägungsgründen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kein Anhaltspunkt für die von der Beklagten vorgenommene Auslegung.

(a) Erwägungsgrund 12 der Verordnung stützt die Ansicht der Beklagten nicht. Danach sollten weitere Anstrengungen unternommen werden, um strikere Emissionsgrenzwerte einzuführen, einschließlich der Senkung von Kohlendioxidemissionen, und um sicherzustellen, dass sich die Grenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen. Diesen Erwägungsgrund hat der europäische Gesetzgeber folgerichtig in Gestalt von Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung sowie in Gestalt der Grenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung umgesetzt.

(b) Auf Erwägungsgrund 14 der Verordnung kann sich die Beklagte ebenfalls nicht berufen. Dieser bezieht sich auf den Erwägungsgrund 13, in welchem es um die Partikelmasse bzw. Partikelzahl geht. Ein Bezug konkret zu Stickoxidemissionen ist nicht erkennbar.

(c) Auch Erwägungsgrund 15 der Verordnung stützt die Rechtsansicht der Beklagten nicht. Im Gegenteil: Nach Satz 3 dieses Erwägungsgrundes können Überprüfungen (gemeint: der Europäischen Kommission) erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Damit hat der hier in Gestalt des Europäischen Parlamentes und des Rates sprechende europäische Gesetzgeber einen Auftrag an die Europäische Kommission dahingehend erteilt, dass die Prüfandsituation die Situationen außerhalb des Prüfstands im realen Fahrbetrieb angemessen abbildet. Damit hat der europäische Gesetzgeber die Wertungen in Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung unterstrichen, wonach bei normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte laut Anhang I der Verordnung eingehalten werden müssen.

(d) Eine Befugnis der Kommission, diesen Maßstab zugunsten eines anderen Maßstabs abzuändern, ist auch Erwägungsgrund 26 nicht zu entnehmen.

(2) Soweit die Europäische Kommission in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ein Prüfverfahren bestimmt hat, welches ggf. weniger strenge Anforderungen an die Emissionsbegrenzung stellt als die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ändert dies nichts daran, dass daneben die Bestimmungen der zuletzt genannten Verordnung einzuhalten waren. Aus dem Wortlaut von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2, Art. 5 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt sich ausdrücklich, dass ein Fahrzeug nicht nur den Durchführungsmaßnahmen der Verordnung entsprechen muss, sondern auch der Verordnung und ihrem Anhang I selbst. Daraus erhellt, dass ein Fahrzeug nicht allein deswegen gesetzeskonform ist, weil für den betreffenden

Fahrzeugtyp ein offizieller Emissionstest auf dem Prüfstand erfolgreich durchlaufen wurde.

(3) Weiter kann sich die Beklagte nicht darauf berufen, dass nach der Verordnung (EU) 2016/427 die Grenzwerte bei den RDE-Messungen (Real-Driving-Emissions-Messungen) um das 2,1-fache überschritten werden dürfen. Die diese Verordnung erlassende Europäische Kommission hat mit der betreffenden Bestimmung unter Verkennung der Anordnungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Grenzen ihrer Befugnis nicht beachtet (Gericht der Europäischen Union - Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 137).

b) Das Nichteinhalten der genannten Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 begründete die konkrete Gefahr, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge drohten dem Kläger in Bezug auf sein Fahrzeug Nutzungsbeschränkungen und ein Wertverlust.

3. Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit eine adäquate Verursachung, welche vorliegt, wenn die Befolgung des Schutzgesetzes größere Sicherheit gegen den Schadenseintritt geboten hätte (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 59).

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs produziert und in Verkehr gebracht. In diesem Zusammenhang hat sie eine EG-Typgenehmigung erlangt, ohne dass die erforderliche Voraussetzung, dass die Stickoxidemissionen im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten, vorgelegen hätte. Der Fortbestand der EG-Typgenehmigung hing aber wesentlich an der Einhaltung dieser Voraussetzung. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrtbundesamt und einem Erlöschen der Betriebserlaubnis drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden des Überschreitens der gesetzlich vorgegebenen Grenze für Stickoxidemissionen bedroht. Denn ein Fahrzeug, das im öffentlichen Straßenraum nicht fahren darf, ist seines Hauptzwecks beraubt. Üblicherweise werden die Fahrzeuge vom Ersterwerber häufig weiterveräußert an Zweit- und Folgerwerber. Jeder Erwerber verknüpft unabhängig von der Person des Verkäufers mit dem Fahrzeug die Erwartung, dass er das Fahrzeug dauerhaft und ohne Gefahr der Stilllegung aufgrund eines Erlöschens der allgemeinen Betriebserlaubnis nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer von

dem Erwerb eines Fahrzeugs von einem Gebrauchtwagenverkäufer absieht, wenn er weiß, dass die Zulassung widerrufen werden kann. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts.

Die Beklagte kann die Kausalität nicht mit ihrem auf den Geschäftsbericht 2016 vom 14.02.2017 gestützten Vorbringen in Zweifel ziehen. Die dortigen Ausführungen sind allgemein gehalten und zeigen nicht auf, dass konkret mit dem streitgegenständlichen Fahrzeugtyp etwas nicht in Ordnung sein könnte.

4. Das Verhalten der Beklagten war zumindest fahrlässig.

a) Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 42 i.V.m. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 276 Rn. 12). Nach den Verkehrsgepflogenheiten wäre angesichts der Bedeutung der Verordnung für das Funktionieren des Binnenmarkts im Sinne harmonisierter Rechtsvorschriften und ein hohes Umweltschutzniveau (Erwägungsgrund 1 der Verordnung), aber auch für die korrekte Information von Verbrauchern und Anwendern (Erwägungsgrund 17 der Verordnung), eine eingehende Befassung der Beklagten mit den oben erörterten Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrem rechtlichen Rahmen erforderlich gewesen. Nicht diesem hohen Sorgfaltsmaßstab genügend war, dass sich die Beklagte auf die Überlegung zurückzieht, dass es genüge, die Prüfstandtests zu bestehen. Für die Richtigkeit dieser Überlegung liefert die genannte Verordnung und ihr rechtlicher Rahmen wie dargestellt keine Anhaltspunkte.

b) Nicht genügend ist zwar, dass allgemein ein gesetzlicher oder gewillkürter Vertreter der Beklagten gehandelt hat, erforderlich ist vielmehr, dass ein verfassungsmäßiger Vertreter gehandelt hat (Palandt/Sprau, BGH, 80. Aufl., § 823 Rn. 77). Vom Handeln eines verfassungsmäßigen Vertreters - hier in Gestalt der Verkennung der Vorgaben der Verordnung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 - ist aber zwingend auszugehen, nachdem die Vorgaben so bedeutsam sind, dass diejenige Person oder diejenigen Personen, die bei der Beklagten mit der Erfüllung der Vorgaben betraut ist bzw. sind, als verfassungsmäßiger Vertreter anzusehen ist bzw. sind (vgl. Palandt/Ellenberger, BGB, 80. Aufl., § 31 Rn. 6). Unerheblich ist, ob ihr oder ihnen rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht eingeräumt worden ist (Palandt/Ellenberger, aaO).

5. Bei Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt es sich um Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB.

Eine Norm ist nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung dann Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll,

den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits soll der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb reicht es nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann, er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Zudem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstößenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 13.12.2011 - XI ZR 51/10, juris Rn. 21).

Diese Vorgaben sind vorliegend erfüllt.

a) Dies ergibt sich zunächst aus Erwägungsgrund 17 der Verordnung, wonach die Verbraucher objektive und genaue Informationen über den Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxidemissionen erhalten sollen. Unerheblich ist, dass in dem Erwägungsgrund sowie in dem damit korrespondierenden Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Stickoxidemissionen nicht genannt sind. Es liegt fern, dass der Normgeber zwar sicherstellen wollte, dass Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu Kohlendioxidemissionen erhalten, aber zugleich zulassen wollte, dass ihnen die Nichteinhaltung der Grenzwerte der Verordnung für Stickoxidemissionen verborgen bleiben darf. Der Individualschutz liegt damit im Aufgabenbereich der Normen zur Begrenzung der Stickoxidemissionen und erweist sich nicht lediglich als deren Reflex.

b) Weiter erhellt aus der Bezugnahme gleich in Erwägungsgrund 1 der Verordnung auf den Binnenmarkt, dass ein Rechtsschutz einzelner Personen, konkret von Verbrauchern wie vorliegend dem Kläger, mit der Verordnung bezweckt werden soll. Erwägungsgrund 1 der Verordnung lautet wie folgt:

„Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 06.02.1970 zur Angleichung der Rechts-

vorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ... ein umfassendes System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen."

Nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Erwägungsgrund 1 gehört zum Schutzzweck der Verordnung also auch derjenige eines Binnenmarkts ohne Binnengrenzen, in welchem unter anderem der freie Warenverkehr gewährleistet wird (vgl. auch Art. 26 AEUV). Dieses Ziel soll offensichtlich durch die Harmonisierung der Emissionswerte erreicht werden, denn eine Vielzahl unterschiedlicher - nationaler - Vorschriften würde den freien, grenzenlosen Warenverkehr behindern und folglich dem Binnenmarkt, der ein Raum ohne Binnengrenzen ist, widersprechen. Begünstigte dieses Raums ohne Binnengrenzen sind unter anderem diejenigen, die von der Möglichkeit des grenzenlosen Warenverkehrs Gebrauch machen wollen. Dies können unzweifelhaft auch Verbraucher wie vorliegend der Kläger sein, der ein Interesse daran haben kann, Waren wie vorliegend das streitgegenständliche Fahrzeug später grenzüberschreitend an einen Dritten zu verkaufen, ohne diesbezüglich wegen Nichteinhaltung der Emissionsgrenzwerte durch das streitgegenständliche Fahrzeug daran gehindert zu sein. Zutreffend hat das Landgericht Ravensburg (EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 82) in diesem Zusammenhang hervorgehoben, dass die Europäische Union ausweislich Art. 114 Abs. 1 und Abs. 3 i.V.m. Art. 26 AEUV bei der Verwirklichung des Binnenmarkts von einem hohen Verbraucherschutzniveau ausgeht.

c) Da es sich bei Art. 4 Abs. 1 Unterabsatz 2, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um unmittelbar geltendes Unionsrecht mit wie aufgezeigt individualrechtsschützender Wirkung handelt, gebietet es der Grundsatz der effizienten Durchsetzung des Unionsrechts (effet utile), dass die genannten Vorschriften als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB angesehen werden (vgl. EuGH, Urteil vom 17.09.2002 - C-253/00, juris Rn. 27 ff.; W. Schroeder in Streinz, EUV/AEUV, 3. Auflage, AEUV Art. 288 Rn. 41; vgl. auch LG Ravensburg, EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 83 f.). Dabei fügt sich die Annahme eines deliktsrechtlich vermittelten Individualschutzes insbesondere in den von der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgegebenen Haftungsrahmen, insbesondere deren Art. 13, ein. Danach müssen die Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung verhältnismäßig sein. Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt, nachdem sich der klagende Verbraucher seine gezogenen Nutzungen anrechnen lassen muss, also keine über seinen Vermögensschaden hinausgehenden Ansprüche geltend machen kann. Nach Art. 13 der Verordnung müssen die Sanktionen zugleich

wirksam und abschreckend sein. Auch dieser gesetzgeberischen Intention wird die Verleihung eines deliktsrechtlich vermittelten Individualrechtsschutzes für Autokäufer gerecht.

6. Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen.

Er hat einen Anspruch so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung nicht hätte erteilt werden dürfen und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden. Dabei ist unerheblich, dass das Kraftfahrtbundesamt bisher die Zulassung nicht widerrufen hat. Der Kläger kann daher die Rückgängigmachung des ihm in der Form des Abschlusses eines unvoreilhaften Vertrages entstandenen Schadens verlangen. Konkret hat der Kläger gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung des zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Kaufpreises (und der gezahlten Kreditzinsen). Im Wege des Vorteilsausgleichs hat der Kläger sich die von ihm gezogenen Nutzungen (auf der Basis einer vom Gericht nach § 287 ZPO geschätzten Gesamtleistung des Fahrzeugs von 250.000 km) anrechnen zu lassen.

Dabei hat das Gericht geschätzt, dass der Kläger zwischen dem 28.07.2021 und dem 29.07.2021 mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug rund 99 km zurückgelegt hat.

Bei der Berechnung des Nutzungersatzes war entgegen der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 13.04.2021 - VI ZR 274/20, juris Rn. 18 ff.) nicht lediglich der Kaufpreis zugrunde zu legen, sondern die Summe aus Kaufpreis und Finanzierungskosten. Zwar trifft es im Ausgangspunkt (wie vom BGH, a.a.O., Rn. 20, hervorgehoben) zu, dass der Finanzierungsaufwand dem Kläger keinen zusätzlichen Liquiditätsvorteil verschafft hat. Der Finanzierungsaufwand hat aber ungeachtet dessen dem Kläger dazu verholfen, dass er überhaupt in diejenige Position gelangte, die ihm die Nutzung des Fahrzeugs ermöglichte. Mit anderen Worten: Für die Nutzungsmöglichkeit am streitgegenständlichen Fahrzeug hat der Kläger nicht nur den Kaufpreis gezahlt, sondern auch die begleitenden Finanzierungskosten mit der Folge, dass dann auch der daraus resultierende Nutzungersatz aus der Summe des Kaufpreises einerseits und der begleitenden Finanzierungskosten andererseits zu berechnen ist. Alles andere liefe auf eine Überkompensation des Klägers hinaus.

7. Die klägerischen Ansprüche sind auch nicht verjährt. Dass der Kläger von den streitgegenständlichen Mängeln bereits so rechtzeitig Kenntnis erlangt hat, dass die kenntnisabhängige

3-jährige Verjährungsfrist gemäß §§ 195, 199 Abs. 1 BGB bei der Klagerhebung im Jahr 2020 bereits abgelaufen war, hat die Beklagte weder vorgetragen noch sind Hinweise für eine solche Kenntnis ersichtlich. Angesichts des Kaufs des Fahrzeugs im Jahr 2018 ist auch die kenntnisunabhängige 10-jährige Verjährungsfrist des § 199 Abs. 3 Nr. 1 BGB bei Klagerhebung im Jahr 2020 noch nicht abgelaufen gewesen.

8. Der auf Feststellung des Annahmeverzugs gerichtete Antrag bleibt angesichts der bis zuletzt aufrecht erhaltenen Zuverlässigkeit des Klägers, der von einer Gesamtleistung des Fahrzeugs von mehr als 250.000 km statt von - zutreffend - 250.000 km ausgeht, ohne Erfolg (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 298 Rn. 2).

9. Auch der weitere Feststellungsantrag ist unzulässig, da er nicht gemäß der Vorgabe des § 253 Abs. 2 Nr. 2 (dort am Ende) hinreichend bestimmt ist. Der Begriff der in dem Feststellungsantrag verwendeten „unzulässigen Abschaltvorrichtung“ ist zu vage. Es wäre angesichts der zahlreichen vom Kläger beanstandeten Abschaltvorrichtungen Sache des Klägers, diese in seinen Anträgen präzise zu benennen.

II.

Die Nebenentscheidungen folgen aus § 92 Abs. 1, § 709 ZPO. Bei der Streitwertfestsetzung wurden § 3 ZPO und § 48 Abs. 1 GKG herangezogen (Klagantrag 1: 4.025,40 €; Klagantrag 2: 25.181,66 €; Klagantrag 3: 2.920,71 € = 10 % der Summe der Streitwerte von Klaganträgen 1 und 2).

Rechtsbehelfsbelehrung:

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 Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

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

ten 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.

Dr. Häberlein
Richter am Landgericht

Verkündet am 23.09.2021

Krugel, JFAng'e
Urkundsbeamt'ın der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, 23.09.2021



Krugel
Urkundsbeamt'ın der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig