

Landgericht Hamburg

Az.: 328 O 345/20

Verkündet am 19.10.2021

Dornbrack, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Alter Steinweg 1-3, 20459 Hamburg, Gz.:
T/Ha/He

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herrn Dr. Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 28 - durch die Richterin Eckhoff als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 21.09.2021 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 18.372,08 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26.11.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges VW Caddy 1,6 l TDI, mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziff. 1 bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

5. Der Streitwert wird auf 19.935,06 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger begehrt von der Beklagten die Rückabwicklung eines Fahrzeugkaufes und macht deliktische Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem sog. „Abgasskandal“ geltend.

Am 13.09.2013 erwarb der Kläger bei der Autohaus Kornkoog GmbH & Co. KG in 25899 Niebüll den streitgegenständlichen Pkw VW Caddy 1,6 l TDI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer , Schadstoffklasse Euro 5, als Neuwagen zu einem Kaufpreis von 23.140,- € (Anlage K1a, K1b). Das Fahrzeug wurde am 02.01.2014 auf den Kläger erstzugelassen und befindet sich seitdem in dessen Eigentum. Zum Übergabezeitpunkt wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 9 km auf. Am 21.09.2021, dem Schluss der mündlichen Verhandlung, wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 70.040 km auf.

Das von der Beklagten hergestellte Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Baureihe EA 189 ausgestattet. Es war eine Motorsteuerungssoftware installiert, die anhand des Fahrverhaltens erkannte, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand im Labor befand. Dann wurde ein „Modus 1“ aktiviert. Nur in diesem besonderen Modus auf dem Prüfstand wurden die für die Erteilung der Typengenehmigung vorgegebenen Grenzwerte für Stickoxid (NOx) aufgrund der dann aktiven Abgasrückführung eingehalten. Im realen Fahrbetrieb war der „Modus 0“ mit geringerer Abgasrückführung aktiv, in dem die NOx-Emissionen erheblich höher waren als auf dem Prüfstand.

Diese Software in dem genannten Motortyp mit der von der Beklagten sog. „Umschaltlogik“ wurde im Konzern der Beklagten systematisch, langjährig und in großem Umfang u. a. in die von ihr selbst hergestellten Fahrzeuge eingebaut, um im Labor die Vorgaben an den Schadstoffausstoß mit kostengünstigen Maßnahmen einzuhalten.

Die Verwendung der Software wurde ab September 2015 durch die Medien öffentlich bekannt. Am 22.09.2015 veröffentlichte die Beklagte eine Ad-hoc-Mitteilung, in der sie über die Tatsache, dass in VW-Konzernfahrzeugen mit einem EA189-Dieselmotor eine Software eingebaut ist, die zu auffälligen Abweichungen der Abgaswerte zwischen Prüfstand und realem Fahrbetrieb führt.

In der Folgezeit wurde in den Medien hierüber weiter berichtet.

Das von der Beklagten in der Folgezeit entwickelte Software-Update wurde auf das streitgegenständliche Fahrzeug aufgespielt.

Der Kläger war an dem Musterfeststellungsklageverfahren beim Oberlandesgericht Braunschweig zum Az. 4 MK 1/18 beteiligt. Das Musterverfahren endete am 30.04.2020 mit Rücknahme des Antrages.

Nach Beendigung des Musterfeststellungsklageverfahrens traten die Parteien im Mai 2020 in Vergleichsverhandlungen ein, im Rahmen derer die Beklagte an den Kläger eine Vergleichssumme in Höhe von 3.426,- € auszahlte. Der Kläger widerrief diesen Vergleich fristgemäß und zahlte die erhaltene Vergleichssumme unter dem 11.11.2020 an die Beklagte zurück.

Der Kläger begehrt mit seiner Klage neben der Rückabwicklung des Kaufvertrages auch die Erstattung von Reparaturkosten. Am 15.02.2019 und 29.04.2020 musste der Kläger an dem streitgegenständlichen Fahrzeug notwendige Reparaturen vornehmen lassen und zahlte hierfür 597,30 € und 1.117,08 €. Hinsichtlich des jeweiligen Rechnungsinhaltes wird auf die Anlagen K1e und K1f Bezug genommen.

Der Kläger meint, die Beklagte als Hersteller des Fahrzeugs sei ihm zum Schadensersatz verpflichtet. Die Beklagte habe ihn unter anderem vorsätzlich sittenwidrig geschädigt, indem sie das Fahrzeug mit der zu Manipulationszwecken eingebauten Software auf den Markt gebracht und ihn zum Abschluss eines Kaufvertrages veranlasst habe. Die Beklagte habe bewusst getäuscht. Es sei davon auszugehen, dass zumindest ein Teil des Vorstandes in Kenntnis der Entwicklung und des Einbaus der Software gewesen sei und seine Zustimmung erteilt habe. Der Kläger behauptet weiter, dass das Fahrzeug nicht von ihm erworben worden wäre, wenn er alle Umstände gekannt hätte.

Der Kläger hat zunächst beantragt,

1. Die Beklagte zu verurteilen, an ihn 24.854,38 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz p. a. seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges VW Caddy 1,6 l TDI, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) _____, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,07713564 € pro gefahrenem Kilometer seit dem 03.01.2014 (km-Stand bei Übergabe: 9 km),
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziff. 1 genannten Fahrzeuges im Annahmeverzug befindet

Im Termin vom 21.09.2021 hat der Kläger den Klageantrag zu Ziff. 1) mit der Maßgabe gestellt, dass für die von dem Zahlbetrag in Abzug zu bringende Nutzungsentschädigung der aktuelle Tachostand von 70.040 km zugrunde zu legen ist.

Die Beklagte hat vorsorglich – soweit die Erklärung des Klägers als solche verstanden werden sollte – einer teilweisen Erledigungserklärung widersprochen und beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte erhebt die Einrede der Verjährung.

Sie behauptet, der Kläger habe bereits im September 2015 Kenntnis von der Betroffenheit des Fahrzeugs von dem „Abgasskandal“ und dem Einsatz der Software gehabt. Verjährung sei damit ab Ende 2018, jedenfalls aber ab Ende 2019 eingetreten, denn spätestens im Jahr 2016 habe der Kläger aufgrund eines Informationsschreibens der Beklagten an alle Fahrzeughalter positive Kenntnis von der individuellen Betroffenheit seines Fahrzeugs gehabt.

Darüber hinaus gehend trägt die Beklagte vor, dass ein vorsätzliches Handeln der Beklagten nicht erkennbar sei. Die Voraussetzungen einer Zurechnung des Verhaltens eines Vertreters der Beklagten gemäß § 31 BGB lägen nicht vor. Nach den Erkenntnissen der Beklagten habe kein Vorstand Kenntnis von den maßgeblichen Umständen im Zusammenhang mit der Entwicklung und dem Einbau der Software gehabt. Im Übrigen habe der Kläger nicht substantiiert dargelegt und

unter Beweis gestellt, dass er vom Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs am 13.09.2013 Abstand genommen hätte, wenn er im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses von der streitgegenständlichen Umschaltlogik gewusst hätte. Eine individuelle Kausalität zwischen dem Schädigungsvorwurf und der Kaufentscheidung des Klägers sei damit nicht gegeben. Es sei auch fraglich, ob dem Kläger ein Schaden entstanden sei. Es bestehe kein (kausal) abweichender Restwert im Vergleich zu nicht betroffenen Fahrzeugen. Eine Verschiebung der Nachfrage von Diesel- zu Benzinfahrzeugen beruhe auf anderen Ursachen, insbesondere der Dieseleinfahrverbote in einigen Städten aufgrund der allgemeinen Belastung mit Schadstoffen, der politischen Diskussion und der intensivierten Berichterstattung hierüber. Das Softwareupdate habe auch keine nachteiligen Folgen, führe nicht zur Abnahme der Leistung, zu Kraftstoffmeherverbrauch oder erhöhtem Verschleiß.

Die Klageschrift ist der Beklagten am 25.11.2020 zugestellt worden.

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze samt Anlagen sowie das Protokoll zur mündlichen Verhandlung vom 21.09.2021 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und begründet.

I.

Das Landgericht Hamburg ist örtlich zuständig, § 32 ZPO. Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte gemäß § 826 BGB schlüssig dargelegt (siehe zu II.). Der Schaden hat sich auch in Hamburg verwirklicht, denn hier begründet der Wohnsitz des Klägers als Ort, an dem der behauptete Vermögensschaden eingetreten ist, die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts. Durch die Eingehung einer Verbindlichkeit, die der Kläger nach seinem schlüssigen Vorbringen in Kenntnis des Vorliegens einer Abschaltvorrichtung nicht eingegangen wäre und die deshalb „ungewollt“ war, hat er sich mit seinem gesamten Vermögen insgesamt dem Anspruch des Verkäufers auf Kaufpreiszahlung ausgesetzt. In diesem Fall liegt der Ort, an dem in das Vermögen als geschütztes Rechtsgut eingegriffen wurde, regelmäßig am (Wohn-)Sitz des Geschädigten (vgl. BayObLG, Beschluss vom 18. Juli 2019, 1 AR 23/19, juris Rn. 24 ff. m. w. N.).

II.

Der Kläger hat gegen die Beklagte Anspruch auf Zahlung eines Betrages in Höhe von 18.372,08 €, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs gemäß §§ 826, 31, 249 BGB.

1.

Der Kläger ist durch die Beklagte i. S. v. § 826 BGB vorsätzlich sittenwidrig geschädigt worden.

Die Beklagte hat sich bei der Herstellung ihrer Fahrzeuge mit der streitgegenständlichen Software die EG-Typgenehmigung durch Manipulation des Schadstoffausstoßes im Prüfstand erschlichen. Es liegt eine unzulässige Abschaltvorrichtung vor. Wie in der mündlichen Verhandlung erörtert, ist dies zwischenzeitlich durch die Rechtsprechung geklärt.

Die Software bewirkte, dass beim Verbrennungsprozess bis zur Emission nur unter Prüfbedingungen die geforderten Grenzwerte für Abgase (hier NOx) eingehalten wurden, während im realen Fahrbetrieb in der Umwelt durch einen veränderten Prozess zwingend ein Vielfaches an diesem schädlichen Abgas entsteht.

Die Einführung von Vorgaben, die nur unter Laborbedingungen eingehalten werden müssen, dient zur Vereinfachung der Prüfung und deren Bewertung. Auch wenn danach unter realen Bedingungen abweichende Ergebnisse nicht zu beanstanden sind, widerspricht es doch ersichtlich dem Sinn und Zweck der Vorgaben, einen – verborgenen - gesonderten Betriebsmodus zu installieren, der dafür sorgt, dass im Labor der Verbrennungsprozess völlig anders abläuft als unter Realbedingungen und nur aufgrund dieses gesonderten Betriebsmodus, der nur für das Labor bestimmt ist, die (Labor-) Grenzwerte eingehalten werden. Sinn und Zweck der Vorgabe von Abgasgrenzwerten ist ersichtlich die Schonung der Umwelt. Wenn die Vorgaben ausschließlich im Labor eingehalten werden können und die dort erreichten Werte mit denen, die unter realen Bedingungen erreicht werden, aber auch gar nichts zu tun haben, sondern aufgrund eines abweichenden Verbrennungsprozesses (hier ohne bzw. ohne nennenswerte Abgasrückführung) exorbitant höher sind, liegt ersichtlich zumindest eine Umgehung der Vorschriften über die Vorgaben von Grenzwerten vor.

Dementsprechend ist es auch die Erwartung des Käufers an die übliche Beschaffenheit eines Fahrzeugs, dass diese rechtlich vorgegebene Grenzwerte für Abgase dort – annähernd – einhält, wo er es nutzt und wo sich die Abgase schädlich auswirken, also auf der Straße und nicht im Labor, wo es niemals zum Einsatz durch den Käufer kommt. Der Käufer rechnet nicht damit, dass für die Prüfung im Labor ein – verborgener – gesonderter Betriebsmodus verwendet wird, der allein dort für die Einhaltung der Grenzwerte sorgt, und diese im realen Fahrbetrieb nicht einmal dann eingehalten werden, wenn zufällig gleiche Bedingungen gegeben sind wie im Labor.

Aufgrund der Verwendung der Software bestand zudem die Gefahr, dass dem Fahrzeug die Zulassung entzogen würde, es also nicht mehr nutzbar gewesen wäre.

Der Kläger wurde infolge der verborgenen Software schon deshalb geschädigt, weil er den Kaufvertrag über das Fahrzeug abgeschlossen hat. Das Gericht ist davon überzeugt, dass er den Vertrag nicht abgeschlossen hätte, wenn ihm gesagt worden wäre, dass das Fahrzeug vorgeschriebene Schadstoff-Grenzwerte allein im Labor aufgrund einer verheimlichten Software einhalten kann und deshalb die Gefahr besteht, dass seine Zulassung erlöschen könnte.

Das schädigende Verhalten war sittenwidrig. Die Verwendung der verborgenen Software bedeutet eine bewusste Täuschung, die die Zulassung des Fahrzeugs und dessen Vermarktung erst ermöglichen sollte, also auf den Abschluss von Verträgen unter Wirkung dieser Täuschung gerichtet war. Das Gericht teilt die Auffassung, wonach das Verhalten der Beklagten sowohl

wegen seines Zwecks als auch wegen des angewandten Mittels mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung als verwerflich anzusehen ist. Wegen der Einzelheiten kann insoweit auf die Entscheidung des BGH vom 25.05.2020 verwiesen werden (VI ZR 252/19).

Der Schaden des Klägers ist nicht dadurch nachträglich entfallen, dass das Fahrzeug mit einem Software-Update versehen wurde. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass der Kläger dadurch so stünde, wie er stehen würde, wenn es das schädigende Verhalten nicht gegeben hätte. Dabei kann dahinstehen, ob das Update mit den befürchteten Nachteilen verbunden ist oder nicht. Allein die Möglichkeit und die öffentliche Diskussion darum wie um den sog. „Dieselskandal“ überhaupt haften dem Fahrzeug weiter als Makel an, den es ohne das schädigende Verhalten nicht aufwiese. Dieser Makel wirkt sich wertmindernd aus, und zudem ist der Geltungswert des Fahrzeugs beeinträchtigt. Dieser spielt bei der Entscheidung für oder gegen den Kauf eines bestimmten Fahrzeugs keine geringe Rolle, wie schon ein flüchtiger Blick auf Kfz-Werbung offenbart.

Die Beklagte handelte auch vorsätzlich.

Erforderlich ist, dass der Schädiger Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hat. Eine genaue Vorstellung von der Person des Geschädigten ist nicht erforderlich. Es reicht aus, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken konnte, billigend in Kauf genommen hat (MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 826 Rn. 25).

Danach handelte die Beklagte vorsätzlich. Der Einbau der Abschaltvorrichtung und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs kann nur mit Wissen und Willen der Beklagten vonstatten gegangen sein. Der Beklagten war bekannt, dass die Endkunden das Fahrzeug in Unkenntnis des Mangels erwerben würden und eine andere Entscheidung bei Aufklärung über die unzulässige Abschaltvorrichtung und deren mögliche Folgen getroffen hätten. Sie hat bewusst auf eine Aufklärung der für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörde sowie ihrer Händler und Endkunden verzichtet.

Die Beklagte hat sich das Verhalten ihres Vorstandes und ihrer Repräsentanten gemäß § 31 BGB bzw. analog § 31 BGB zurechnen zu lassen. Zwar trägt der Kläger nicht konkret vor, welcher Vorstand bzw. welcher eigenverantwortlich tätige Repräsentant der Beklagten welche konkrete Handlung vorgenommen hat. Jedoch hat das Gericht in Anbetracht des vorliegenden Sachverhalts davon auszugehen, dass in dem Unternehmen der Beklagten solche weitreichenden, sich millionenfach auswirkenden Entscheidungen nur unter Einbindung des Vorstandes oder eines eigenverantwortlich tätigen Repräsentanten getroffen werden (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020, VI ZR 252/19). Das pauschale Bestreiten der Beklagten zu diesem Punkt ist nicht wirksam. Ihr Vortrag reicht nicht aus, um ihrer prozessualen Darlegungslast nachzukommen. Sie hat qualifiziert zu bestreiten. Die Beklagte ermittelt seit vielen Jahren in ihrem Unternehmen hierzu. Diese Ermittlungsergebnisse legt die Beklagte nicht offen. Sie trägt nicht vor, welcher ihrer Mitarbeiter die maßgeblichen Entscheidungen getroffen und umgesetzt hat. Das wäre ihr jedoch ohne weiteres möglich. Sie ist zudem auch gemäß § 138 Abs. 1 ZPO gehalten, vollständig vorzutragen (vgl. zur „sekundären Darlegungslast“ BGH, Urteil vom 25. Mai 2020, VI ZR 252/19).

Gemäß § 249 BGB hat die Beklagte den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der

zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Wie ausgeführt, hätte der Kläger dann das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Die Beklagte hat ihm daher den gezahlten Kaufpreis in Höhe von € 23.140,- € zu erstatten und erhält dafür (Zug um Zug) das Fahrzeug.

Anzurechnen ist, wie mit der Klage bereits berücksichtigt, im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsentschädigung für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs (vgl. auch BGH, a. a. O.).

Bis zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung ist der Kläger mit dem Fahrzeug 70.031 km gefahren (Laufleistung Stand 21.09.2021 abzüglich der Laufleistung bei Übergabe von 9 km). Das Gericht geht von einer zu erwartenden Gesamtlaufleistung von insgesamt 250.000 km aus.

Ausgehend hiervon ergibt sich ein Nutzungsvorteil in Höhe von 6.482,30 € (Kaufpreis von 23.140,- € x 70.031 km : 250.000 km – 9 km). Um diesen Betrag ist der Rückzahlungsanspruch des Klägers zu kürzen, sodass sich grundsätzlich ein berechtigter Rückzahlungsbetrag in Höhe von 16.657,70 € ergibt (23.140,- € - 6.482,30 €).

Darüber hinaus gehend kann der Kläger den für notwendige Reparaturkosten geltend gemachten Betrag in Höhe von 1.714,38 € ebenfalls nach §§ 826, 249 BGB verlangen.

Im Ergebnis verbleibt damit ein dem Kläger zu ersetzender Schaden in Höhe von 18.372,08 €.

2.

Der Anspruch des Klägers ist auch durchsetzbar. Die Beklagte erhebt ohne Erfolg die Einrede der Verjährung, § 214 BGB.

Wenngleich das Gericht davon ausgeht, dass die dreijährige Verjährungsfrist erst am 31.12.2016 zu laufen begann, da für eine Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis des Klägers von der Betroffenheit seines Fahrzeugs von dem sog. „Abgasskandal“ bereits im Jahr 2015 nichts ersichtlich ist, kommt es hierauf im Ergebnis nicht an.

Denn selbst unterstellt, die dreijährige Verjährungsfrist des streitgegenständlichen Schadensersatzanspruchs begann, wie die Beklagte meint, bereits am 31. Dezember 2015 zu laufen (§§ 195, 199 Abs. 1 BGB), so war die Verjährung aufgrund der von dem Kläger unstreitig vorgenommenen wirksamen Anmeldung seines Anspruchs zum Klageregister der vor dem OLG Braunschweig unter dem Aktenzeichen 4 MK 1/18 anhängigen Musterfeststellungsklage gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB gehemmt. Die Hemmung wirkt bei wirksamer Anmeldung zeitlich zurück auf den Zeitpunkt der Erhebung der Musterfeststellungsklage zum 26.11.2018 (vgl. BeckOGK/Meller-Hannich, Stand 1.6.2020, BGB § 204 Rn. 116, 117; Palandt, BGB, 78. Aufl. 2019, § 204 Rn. 16a). Die Verjährung war damit – unter Berücksichtigung der 6-Monatsfrist des § 204 Abs. 2 BGB – nach Rücknahme des Antrages am 30.04.2020 bis einschließlich zum Ablauf des 30.10.2020 gehemmt.

Da sich nach § 209 BGB die bis zum Eintritt der Hemmung noch nicht abgelaufene Verjährungsfrist an das Ende der Hemmung anschließt, die sich hier bei Annahme eines selbst unterstellten Verjährungsbeginns am 31.12.2018 auf einen Monat und 5 Tage beläuft (Zeitraum 26.11.2018 bis zum 31.12.2018), erfolgte die Zustellung der Klage am 25.11.2020 in noch

unverjährter Zeit.

3.

Der geltend gemachte Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 BGB.

4.

Die Beklagte befindet sich darüber hinaus in Verzug mit der Annahme der Übergabe des streitgegenständlichen Pkw.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO. Eine Kostenquote war zulasten des Klägers nicht festzusetzen. Er hatte von Anfang an mit dem Antrag deutlich gemacht, die Nutzungsentschädigung vom Klagebetrag absetzen zu wollen und hat dies auch erneut in der mündlichen Verhandlung vom 21.09.2021 erklärt. Eine Berechnung dieser war jedoch erst zum Schluss der mündlichen Verhandlung sinnvollerweise möglich.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 3 ZPO, 48 GKG.

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 Hamburg
Sievekingplatz 1
20355 Hamburg

einzu legen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung 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** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

Eckhoff
Richterin



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 22.10.2021

Dornbrack, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dokument unterschrieben
von: Dornbrack, Justiz der Freien und Hansesta
Hamburg
am: 22.10.2021 10:47

