

Aktenzeichen:  
3 O 39/19



Landgericht Ulm



## Im Namen des Volkes

### Endurteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte Partnerschaft**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:  
24925-18/Cw

gegen

- 1) **Audi AG**, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch d. Vorsitzenden Abraham Schot, Auto-Union-Str. 1, 85045 Ingolstadt  
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Freshfields Bruckhaus Deringer**, Bockenheimer Anlage 44, 60322 Frankfurt, Gz.: DR-00348/RSCHM/lr

- 2) **Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG**, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch d. Vorsitzenden Oliver Blume, Im Birkenwald 24, 70435 Stuttgart  
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hogan Lovells International LLP**, Karl-Scharnagl-Ring 5, 80539 München, Gz.: 2807054

wegen Schadensersatzes, ungerechtfertigter Bereicherung, Sachmängelgewährleistung

hat das Landgericht Ulm - 3. Zivilkammer - durch den Richter Konstandt als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 31.05.2019 für Recht erkannt:

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klagepartei 17.159,83 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 14.03.2019 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 21 % und die Beklagten 79 % zu tragen.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leisten.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 21.555,90 € festgesetzt.

## Tatbestand

Die Klagepartei begehrt Schadensersatz nach deliktsrechtlichen Vorschriften wegen des Einsatzes einer Software in den Dieselmotor des Fahrzeugs Porsche Macan, 3,0 Liter-V6-Diesel (Euro 6).

Die damals und heute in 73102 Birenbach wohnhafte Klagepartei schloss am 08.09.2015 mit der Firma Hahn Sportwagen Göppingen GmbH einen Kaufvertrag über einen Porsche Macan S Diesel. Der Kaufpreis betrug 70.150,00 €. Hinsichtlich der Einzelheiten des Kaufvertrages wird auf die Anl. K 1a (Bl. 36 f. d.A.) verwiesen. Es handelte sich um einen Neuwagen.

Am 23.08.2018 veräußerte die Klagepartei das o.g. Fahrzeug zu einem Preis von 42.000,00 € an die Autohaus G. Gross GmbH, Heinkelstraße 37, 73230 Kirchheim (vgl. Auftragsbestätigung Anl.

K 1b, Bl. 38 d.A.), welche das Fahrzeug i.R.d. Veräußerung in Zahlung nahm. In diesem Zusammenhang kaufte der Kläger bei der Autohaus G. Gross GmbH einen Volvo XC 40. Zu diesem Zeitpunkt betrug die Laufleistung des Porsche Macan lt. Auftragsbestätigung ca. 47.000 km.

Die Beklagte Ziff. 1 ist Herstellerin des Motors, welcher in das streitgegenständliche Fahrzeug eingebaut ist. Die Beklagte Ziff. 2 ist Herstellerin des Fahrzeugs.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist ein 3.0 l V6 Dieselmotor verbaut. Der Fahrzeugtyp verfügt über eine nach wie vor wirksame EG-Typgenehmigung nach der EU6-Norm.

Nach Bekanntwerden der Dieseldiagnostik stellte eine Untersuchungskommission u.a. für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp fest, dass sich im NEFZ warm-Test die Nox-Emissionen beim Motoren der streitgegenständlichen Art verdoppeln. Durch die geringe Motorlast im „Schwachlastzyklus“ NEFZ würden die für die Effektivität des SCR-Katalysators notwendigen Abgastemperaturen erst spät erreicht werden. Im NEFZ 10°C-Test würden sich NOx-Werte in Höhe des 3-fachen des Grenzwertes zeigen, was nach der Vorschrift als eine Veränderung des Emissionsverhaltens des Abgassystems gesehen werden könne.

Mit rechtskräftigem Bescheid ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt den Rückruf der Fahrzeuge der Marke Porsche Cayenne und Macan Euro 6 u.a. mit dem streitgegenständlichen Motortyp an und verpflichtete die Hersteller im Wege einer nachträglichen Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung, bei allen betroffenen Fahrzeugen die als „*unzulässige Abschaltvorrichtungen*“ beurteilten Elemente zu beseitigen (vgl. u.a. Anl. K 11, Bl. 49 d. A., K 26, Bl. 249 d.A.). Der VW-Konzern hat hiernach im Zusammenhang mit der Anordnung des KBA ein sog. Software-Update entwickelt. Dieses hat das KBA freigegeben.

**Die Klagepartei trägt vor**, im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeuges sei jedenfalls von der Beklagten Ziff. 1 mit Kenntnis der Beklagten Ziff. 2 eine illegale Abschaltvorrichtung verwendet worden, um die geltenden Abgasnormen zu umgehen. Die Manipulationen hätten zur Folge, dass die für die Zulassung des Fahrzeugs einzuhaltenen Schadstoffwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten würden. Die tatsächlichen Schadstoffwerte ihres Fahrzeuges im normalen Fahrbetrieb lägen erheblich oberhalb der gesetzlichen Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 für eine Zulassung. Der von ihr erworbene PKW habe wegen der manipulierten Software bereits zum Zeitpunkt der Übergabe nicht ihren Vorstellungen entsprochen. Sie sei von den Beklagten getäuscht worden. In Kenntnis dieser täuschungsrelevanten Umstände hätte sie das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben.

Hochrangige Führungspersönlichkeiten der Beklagten hätten von der Manipulation gewusst, diese angewiesen und gebilligt. Hieran war nicht nur der Vorstand der Beklagten, sondern auch zahlreiche ihrer Mitarbeiter beteiligt. Es sei zwischen den einzelnen Vorständen der Konzerngesellschaften, d.h. der VW AG und derjenigen der Beklagten, besprochen worden, dass die manipulierten Motoren und Motorsteuergeräte auch für die Fahrzeuge der Beklagten Ziff. 2 verwendet werden sollten.

Eine folgenlose Nachbesserung der Problematik sei nicht möglich. Nach Aufspielen des im VW-Konzern entwickelten Software-Updates lägen erhebliche negative Veränderungen am Fahrzeug vor.

Sie meint, ihr stünde ein Anspruch gegenüber den Beklagten jedenfalls aus § 826 BGB zu.

**Die Klagepartei beantragt zuletzt:**

1.

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klagepartei 21.555,90 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

2.

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4 % aus 70.150,00 EUR vom 08.09.2015 bis Rechtshängigkeit zu zahlen.

**Die Beklagten beantragen übereinstimmend:**

Die Klage wird abgewiesen.

**Die Beklagten tragen vor,** das Fahrzeug verfüge über keine Umschaltlogik des EA 189 (EU5)-Motors. Mit der im September 2015 bekannt gewordenen Dieseldiagnostik habe der vorliegende Fall nichts zu tun. In dem streitgegenständlichen Fahrzeug würden ein SCR-Katalysator sowie eine Abgasrückführung zur Reduktion des Stickoxidausstoßes eingesetzt. Anders als bei Fahrzeugen mit EA 189 (EU5) Motor müsse kein neuer Betriebsmodus für den Motor entwickelt werden, sondern lediglich die Konditionierung des SCR-Katalysators geändert werden.

Die Beklagte Ziff. 2 trägt überdies vor, da sie den streitgegenständlichen Motor nicht hergestellt habe, könne sie vorliegend auch nicht in Anspruch genommen werden.

Sie hätten die Klagepartei nicht sittenwidrig geschädigt, sie hätten insbesondere nicht getäuscht. Das Fahrzeug sei sicher und uneingeschränkt nutzbar. Im Übrigen müsse die Klagepartei für einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB den Nachweis erbringen, dass ein Vorstandsmitglied der Beklagten im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses einen entsprechenden Schädigungsvorsatz aufgewiesen habe. Ein Vorsatz einer den Beklagten zurechenbaren Person sei nicht dargelegt. Selbst wenn jedoch ein Anspruch der Klagepartei auf Rückzahlung des Kaufpreises bestünde, müsse er sich jedenfalls die gezogenen Nutzungen des Fahrzeugs anrechnen lassen.

**Zur Ergänzung des Tatbestands wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen und sonstiger Aktenbestandteile sowie auf das Verhandlungsprotokoll Bezug genommen.**

## Entscheidungsgründe

Die zulässigen Klagen (A.) haben großteils Erfolg, weil sie überwiegend begründet sind (B.).

### A.

Die Klagen sind insgesamt zulässig.

Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Ulm folgt aus § 32 ZPO.

Die Prüfung der örtlichen Zuständigkeit hat auf der Grundlage des klägerischen Sachvortrages zu erfolgen (vgl. BGH, Urteil vom 25.11.1993 – IX ZR 32/93 –, juris Rn. 16; *Toussaint* in: BeckOK ZPO, Stand 01.12.2017, § 12 Rn. 13).

Die Klagepartei hat u. a. einen Anspruch aus § 826 BGB schlüssig vorgetragen. Da bei § 826 BGB der Eintritt eines Schadens zum Tatbestand gehört (vgl. *Reichold* in: Herberger/Martinek/Rüßmann u. a., jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, § 826 Rn. 7) ist auch der Ort des Schadenseintritts Begehungsort im Sinne des § 32 ZPO (vgl. *Toussaint*, a.a.O., § 32 Rn. 13).

Ort des Schadenseintritts ist der Wohnort der Klagepartei als Geschädigter (vgl. *Toussaint*, a.a.O., § 32 Rn. 12.1) zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses sowie der Ort des Vertragsschlusses selbst. Jedenfalls einer dieser Anknüpfungsorte befand sich laut Kaufvertrag im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses im Bezirk des Landgerichts Ulm.

### B.

Der Klagepartei steht dem Grunde nach ein Anspruch gegen die Beklagte Ziff. 1 (I.) und gegen die Bekl. Ziff. 2 (II.) aus § 826 BGB zu. Der Höhe nach steht ihr ein Gesamtanspruch von 17.159,83 € zu (III.). Ein Anspruch auf 4 % Deliktzinsen steht der Klagepartei nicht zu (IV.).

#### I.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte Ziff. 1 einen Anspruch auf Schadloshaltung gemäß §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung. Die Klägerin hat einen Schaden erlitten, der durch ein vorsätzliches Verhalten der Beklagten entstanden ist, welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist. Aufgrund dessen steht der Klägerin Schadensersatz zu.

1.

Die Klagepartei hat durch den Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug einen Schaden erlitten.

a) Da § 826 BGB hinsichtlich des Schadens begrifflich nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter abstellt, ist ein Schaden im Sinne von § 826 BGB nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, die bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Vielmehr stellt darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung einen Schaden dar (vgl. BGH, Urteil vom 19. Juli 2004 – II ZR 217/03 –, juris Rn. 41; BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 –, juris Rn. 19), unabhängig davon, ob der Abschluss für das Opfer wirtschaftlich nachteilig ist oder nicht (Oechsler in Staudinger, BGB (2014), § 826 Rn. 118). Denn das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts (Wagner in Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 42). Bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit kommt es daher maßgeblich auf den Zeitpunkt Vertragsabschlusses an und nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt (vgl. Wagner in Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 43 m.w.N.).

b) Die Klagepartei hat einen Schaden erlitten, indem sie einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen hat, das nicht ihren Vorstellungen entsprach, weil es formal über eine EG-Typgenehmigung verfügte, tatsächlich indes aufgrund der im Motor eingebauten Abschaltvorrichtung die Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht erfüllte, und damit die Gefahr bestand, dass die Zulassung widerrufen wird, was Nutzungsbeschränkungen und einen Wertverlust nach sich gezogen hätte.

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 EG-VO 715/2007. Dass in dem streitgegenständlichen Motortyp eine solche unzulässige Abschaltvorrichtung implementiert ist, steht aufgrund der bindenden Tatbestandswirkung des Bescheids des KBA fest, in welchem die Beklagte zur Durchführung einer Rückrufaktion und Beseitigung der unzulässigen Abschaltvorrichtungen aufgefordert wird. Dieser Bescheid ist nicht angefochten worden, mithin bestandskräftig.

Hierauf hat das Gericht auch bereits im Termin vom 31.05.2019 hingewiesen:

*Nach einer ausführlichen Erörterung der Sach- und Rechtslage weist das Gericht sodann darauf hin, dass es grundsätzlich davon ausgeht, dass ein Anspruch aus § 826 BGB besteht und die Klage deshalb überwiegend gegenüber beiden Beklagten begründet erscheint. Die Beklagte Ziffer 1 ist Herstellerin des eingebauten Motors. Die Beklagte Ziffer 2 ist Herstellerin des Fahrzeugs und als solche obliegt ihr hinsichtlich einer Konzernzurechnung die sekundäre Darlegungslast.*

*Das Gericht geht weiter davon aus, dass der Kraftfahrtbundesamtbescheid vom 16.05.2018, der das hier streitgegenständliche Fahrzeug betrifft, Tatbestandswirkung im Hinblick auf das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung entfaltet. Dieser Bescheid könnte auch im Verwaltungsverfahren nicht mehr angegriffen werden.*

Hiergegen wurde nichts mehr Relevantes erinnert, sodass es freilich bei der angekündigten Entscheidung bleibt.

Von Ausnahmen im Bereich der Amtshaftung abgesehen, in denen die Amtspflichtverletzung im Erlass eines rechtswidrigen Verwaltungsakts bestehen soll, entfalten solche unanfechtbaren Verwaltungsakte eine sogenannte Tatbestandswirkung dahingehend, dass auch Zivilgerichte nicht nur die Tatsache des Erlasses des Verwaltungsakts als solche, sondern auch die Feststellung und/oder die Regelung, die mit dem Verwaltungsakt verbunden ist, als für sie bindend anzunehmen haben. Die Gerichte haben solche Verwaltungsakte, auch wenn sie fehlerhaft sind, grundsätzlich zu beachten, solange sie nicht durch die zuständige Behörde oder durch ein zuständiges Gericht aufgehoben worden sind. Die in dem Bescheid getroffenen Regelungen oder Feststellungen sind unbesehen, ohne eigenständige Prüfung der Rechtmäßigkeit des Verwaltungsakts zugrunde zu legen (OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019 - 7 U 134/17; LG Braunschweig 3. Zivilkammer, Urteil vom 31.08.2017, 3 O 21/17 (055); LG Hamburg, Urteil vom 13.4.2018 – 308 O 507/16).

Aufgrund der Installation der unzulässigen Abschaltvorrichtung wäre das Kraftfahrt-Bundesamt zum Widerruf der Typgenehmigung berechtigt gewesen, weil es von der Beklagten über das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen getäuscht wurde. Im für die Feststellung eines Schadens maßgebenden Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses bestand damit die Gefahr des Bekanntwerdens der Manipulation und des sofortigen Widerrufs der Zulassung ohne Auflagen. Gleichgültig für den Schadenseintritt ist die spätere Vorgehensweise des Kraftfahrt-Bundesamtes, die dazu geführt hat, dass die Typgenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug aktu-

ell noch fortbesteht. Auf die Bewertung eines latenten Schadens in dem Sinne, dass möglicherweise durch Nachbesserungsarbeiten eine Leistungsminderung oder andere Nachteile verursacht werden, kommt es ebenso wenig an.

Aufgrund der aufgeführten Nachteile entsprach das Fahrzeug nicht den Vorstellungen der Klagepartei. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung ist davon auszugehen, dass der Käufer eines Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages davon ausgeht, dass das erworbene Fahrzeug mangelfrei ist, den gesetzlichen Vorschriften genügt und ohne Einschränkungen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf und, dass diese Vorstellungen für seinen Kaufentschluss von Bedeutung sind (vgl. BGH, Urteil vom 12. Mai 1995 – V ZR 34/94 –, juris Rn. 17; LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017 – 6 O 119/16 –, juris Rn. 36). Da die Typgenehmigung nur durch den Einbau einer verbotenen und verschwiegenen Abschaltvorrichtung erreicht wurde und ohne diese Einrichtung bzw. bei Kenntnis der zuständigen Behörden vom Vorhandensein der Abschaltvorrichtung die Typgenehmigung nicht erteilt worden wäre, war die Vorstellung der Klägerin bei Kaufvertragsabschluss falsch und der Erwerb des Fahrzeuges begründet bereits aus diesem Grund einen Schaden

c) Für die Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es allein auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an. Unerheblich ist es daher, ob die Klagepartei das Update aufgespielt hat oder nicht. Die technische Überarbeitung mittels Update wäre im Übrigen rechtlich lediglich als Angebot der Schadenswiedergutmachung zu bewerten (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019 - 13 U 142/18). Der Schaden trat also durch Abschluss eines ungewollten bzw. so nicht gewollten Kaufvertrages ein und kann nachträglich nicht mehr beseitigt werden (Irrelevanz des Updates).

d) Der Schaden ist auch nicht durch Weitergabe des Fahrzeugs durch erfolgte Inzahlungnahme entfallen, da die Wirkung des ungewollten Kaufvertragsabschlusses weiter fort besteht.

## 2.

Die Klagepartei hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten Ziff. 1 als Herstellerin des streitgegenständlichen Motors erlitten.

Das haftungsbegründende Verhalten der Beklagten besteht in dem Inverkehrbringen des gesetzeswidrigen Motors welcher - was freilich gerichtsbekannt ist - die Bezeichnung EA 897 trägt und welcher mit einer gezielt programmierten Motorsteuerungssoftware mit einem nur für den Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) entwickelten Fahrmodus zur Einhaltung der für

die EG-Typgenehmigung erforderlichen Emissionswerte ausgestattet ist.

a) Zwischen diesem Verhalten der Beklagten und dem Abschluss des streitgegenständlichen Kaufvertrages durch die Klagepartei besteht der für eine Haftung der Beklagten gem. § 826 BGB erforderliche adäquate Zusammenhang (vgl. Wagner, a.a.O., § 826 Rn. 45; BGH, Urteil vom 03. März 2008 – II ZR 310/06 –, juris Rn. 15).

Grundsätzlich ist ein adäquater Zusammenhang gegeben, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war (Grüneberg in Palandt, BGB, 77. Auflage 2018, Vorb. v. § 249 Rn. 26; BGH, Urteil vom 19. Oktober 2016 – IV ZR 521/14 –, juris Rn. 15 m.w.N.). Wie bereits ausgeführt wurde, kann nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon ausgegangen werden, dass der Käufer einen für den eigenen Gebrauch vorgesehenen Pkw nur dann erwirbt, wenn dieser mangelfrei ist. Jedenfalls wird ein Käufer ohne weiteres davon ausgehen, der Hersteller werde nicht systematisch und planmäßig Fahrzeuge konstruieren und produzieren, die nicht die Voraussetzungen für die Zulassungsfähigkeit bieten. Da es sich hierbei um eine grundlegende und berechnete Käufererwartung handelt, kann sie nach der Lebenserfahrung ohne weiteres als gegeben unterstellt werden, ohne dass der Käufer deren Relevanz für seinen konkreten Kaufentschluss bewiesen hat.

b) Auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm ist eine Zurechnung nicht zu verneinen. Hierbei kommt es nicht allein auf die Frage an, welchem Zweck die EG-VO 715/2007 dient. Denn der Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB folgt nicht unmittelbar aus dem Verstoß gegen die Verordnung, sondern aus der arglistigen Täuschung über deren Einhaltung bzw. aus dem Inverkehrbringen eines gesetzwidrigen Fahrzeugs (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017 – 6 O 119/16 –, juris Rn. 40).

Zudem ist die EG-Typgenehmigung eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit des Fahrzeuges. Das Prüfverfahren dient dem Nachweis, dass das Fahrzeug den allgemeinen Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Emissions- und Verbrauchswerte entspricht und hat den Zweck, Verbrauchswerte nach einem geregelten Verfahren zu ermitteln und dem Verbraucher objektive und genaue Informationen zu bieten (vgl. LG Stuttgart, a.a.O. Rn. 37). Ein Verstoß gegen die Regelungen der EG-VO 715/2017 ist daher für den Rechtskreis des Kunden eindeutig von Bedeutung (vgl. LG Offenburg, a.a.O., Rn. 40 ff.; LG Bielefeld, Urteil vom 16. Oktober 2017 - 6 O 149/16 -, juris Rn. 44).

**3.**

Der Beklagten Ziff. 1 sind die Handlungen ihrer Mitarbeiter, welche die Entwicklung bzw. den systematischen Einbau der Manipulationssoftware angeordnet oder zugelassen haben, nach § 31 ZPO zuzurechnen.

a) Bei der Beklagten Ziff.1 handelt es sich um eine juristische Person, die gemäß § 31 BGB grundsätzlich für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter haftet. Im Rahmen des § 826 BGB beschränkt sich die Zurechnung nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn, sondern eine juristische Person trifft über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus eine Repräsentantenhaftung für solche Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Da es der juristischen Person nicht frei steht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften möchte, kommt es nicht entscheidend darauf an, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft geregelt ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (vgl. BGH, Urteil vom 14. März 2013 – III ZR 296/11 –, juris Rn. 12 m. w. N.). Die Repräsentantenhaftung gilt auch nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung (Arnold in Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2015, § 31 Rn. 30).

Bei der Beklagten Ziff.1 hat auch zwangsläufig Kenntnis über die Software vorgelegen, da sie den Motor hergestellt hat.

b) Der Klagepartei hat hinreichend substantiiert behauptet, dass der Einbau der Software mit Wissen und Wollen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten Ziff.1 erfolgt und somit der Beklagten zuzurechnen sei. Da die Klagepartei keinen Einblick in die inneren Abläufe der Beklagten hat, sondern ihre Informationsquellen auf Medien und Vermutungen begrenzt sind, er deswegen dazu nicht im Einzelnen vortragen kann, ist ihr ein weitergehender Sachvortrag nicht zuzumuten. Die Beklagte hat demgegenüber die Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen und so der Klagepartei zu ermöglichen, ihrerseits die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können. Der Beklagten ist daher ein weiterer Sachvortrag hinsichtlich der Frage, welche ihrer Repräsentanten den Einbau der Manipulationssoftware und das Inverkehrbringen der hiermit ausgestatteten Fahrzeuge veranlasst hat, zuzumuten und es obliegt ihr aus diesem Grund die

sekundäre Darlegungslast (vgl. BGH, Urteil vom 07. Dezember 1998 – II ZR 266/97 –, juris Rn. 11; LG Stuttgart, a.a.O., Rn. 44 ff.; LG Heilbronn, a.a.O., Rn. 28 ff.). Ihrer sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nicht nachgekommen. Aufgrund der unzureichenden Angaben der Beklagten zu ihren internen Vorgängen war der Vortrag der Klagepartei, ein oder mehrere Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten von dem gesamten Sachverhalt Kenntnis gehabt, gem. § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu werten.

#### 4.

Das haftungsbegründende Verhalten der Beklagten war auch sittenwidrig.

Als sittenwidrig zu bewerten 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 zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, juris Rn. 16 m. w. N.). Betrifft die potentiell sittenwidrige Handlung nur einen begrenzten Personen- oder Verkehrskreis, so kommt es nur auf die dort herrschenden Moralvorstellungen an (vgl. Förster in BeckOK BGB, Stand 01.11.2017, § 826 Rn. 14 m. w. N.; BGH, Urteil vom 12. Juni 1989 – II ZR 334/87-, Rn. 30 m. w. N.).

Die berechtigten Verkehrserwartungen von Fahrzeugkäufern gehen dahin, dass ein Autohersteller sich gewissenhaft an diejenigen Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt, um nicht der Gefahr eines Widerrufs der Zulassung und einer Stilllegung des Fahrzeuges ausgesetzt zu sein. Tatsächlich hat die Beklagte in großem Umfang und mit erheblichem technischen Aufwand zentrale gesetzliche Vorschriften ausgehebelt und zugleich Behörden und Kunden hierüber getäuscht. Sie hat für das Zulassungsverfahren einen Betriebsmodus entwickelt und eingebaut, dessen alleiniger Zweck in der Manipulation des Genehmigungsverfahrens bestand. Zwar hat sich der Gesetzgeber dafür entschieden, dass es für die EG-Typgenehmigung auf die Laborwerte ankommt. Es ist auch allgemein bekannt, dass die Emissionsangaben der Hersteller unter Laborbedingungen gemessen werden. Hiervon dürfte auch ein durchschnittlicher Fahrzeugkäufer Kenntnis haben. Vorliegend wurden indes im Labor nicht nur deshalb andere Messwerte erzielt als im Normalbetrieb, weil die äußeren Rahmenbedingungen nicht dem normalen Fahrbetrieb entsprachen, sondern weil die Beklagte in das Fahrzeug eine Software eingebaut hatte, wel-

che die Prüfsituation erkannte und zum Zwecke der Manipulation in einen anderen Betriebsmodus schaltete, was nicht nur dem Verbraucher, sondern auch der Behörde bewusst verschwiegen wurde.

Die darüber hinaus für § 826 BGB erforderliche besondere Verwerflichkeit des Verhaltens ergibt sich aus dem Umstand, dass die Beklagte die Manipulation systematisch bei einer in großen Stückzahlen produzierten Fahrzeuggruppe vorgenommen hat, wodurch das Vertrauen einer Vielzahl von Kunden in die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen untergraben wurde und sie mit illegalen Mitteln, nämlich mit Manipulation und Täuschung das für sich gesehen nicht zu beanstandende Ziel der Gewinnmaximierung verfolgt hat (vgl. LG Stuttgart, a.a.O. Rn. 38 ff.; LG Offenburg, a.a.O. Rn. 45 ff.; LG Heilbronn a.a.O. Rn. 21 ff.; OLG Karlsruhe, a.a.O.).

## 5.

Die Beklagte handelte auch vorsätzlich.

Hierfür ist im Rahmen von § 826 BGB die Kenntnis des Schädigers von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände erforderlich. Eine genaue Vorstellung von dem zu erwartenden Kausalverlauf sowie von der Person des Geschädigten wird nicht verlangt. Vielmehr genügt es, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (vgl. Wagner a.a.O., § 826 Rn. 25 m. w. N.; BGH, Urteil vom 26. Juni 1989 – II ZR 289/88 –, juris Rn. 13).

Die Beklagte Ziff.1 muss sich das Wissen und Verhalten derjenigen Mitarbeiter, die die Entwicklung und den systematischen Einbau der Manipulationssoftware veranlasst haben, im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB zurechnen lassen. Da hier die streitgegenständliche Motorsteuerungssoftware alleine mit dem Ziel eingebaut wurde, das Genehmigungsverfahren zum Vorteil der Beklagten unzulässig zu beeinflussen und potentielle Käufer hierüber in Unkenntnis zu lassen, ist der Vorsatz der Beklagten hinsichtlich der für den Tatbestand des § 826 BGB relevanten objektiven Tatsachen zu bejahen.

## 6.

Die Beklagte Ziff.1 hat der Klagepartei somit gem. §§ 826, 249 BGB sämtliche durch die Manipulation des Fahrzeugs entstandenen Schäden, die über die mit Klageantrag Ziff. 1 geltend gemachte Rückabwicklung hinausgehen, zu ersetzen. Der Käufer ist so zu stellen, wie er stünde, wenn

er den ungewollten Kaufvertrag nicht geschlossen hätte.

## II.

Die Klagepartei hat gegen die Beklagte Ziff. 2 einen Anspruch auf Schadloshaltung gemäß §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung. Die Klagepartei hat einen Schaden erlitten der durch ein vorsätzliches Verhalten der Beklagten entstanden ist, welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist. Aufgrund dessen steht der Klagepartei Schadensersatz zu.

### 1.

Die Klägerin hat durch den Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug einen Schaden erlitten, vgl. oben.

### 2.

Das haftungsbegründende Verhalten der Beklagten besteht in dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit dem gesetzeswidrigen Motor mit der gerichtsbekanntem Bezeichnung EA 897, welcher mit einer gezielt programmierten Motorsteuerungssoftware mit einem nur für den Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) entwickelten Fahrmodus zur Einhaltung der für die EG-Typgenehmigung erforderlichen Emissionswerte ausgestattet ist.

a) Zwischen diesem Verhalten der Beklagten und dem Abschluss des streitgegenständlichen Kaufvertrages durch die Klägerin besteht der für eine Haftung der Beklagten gem. § 826 BGB erforderliche adäquate Zusammenhang (vgl. Wagner, a.a.O., § 826 Rn. 45; BGH, Urteil vom 03. März 2008 – II ZR 310/06 –, juris Rn. 15), vgl. oben.

b) Auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm ist eine Zurechnung nicht zu verneinen. Hierbei kommt es nicht allein auf die Frage an, welchem Zweck die EG-VO 715/2007 dient. Denn der Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB folgt nicht unmittelbar aus dem Verstoß gegen die Verordnung, sondern aus der arglistigen Täuschung über deren Einhaltung bzw. aus dem Inverkehrbringen eines gesetzeswidrigen Fahrzeugs (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017 – 6 O 119/16 –, juris Rn. 40), vgl. im Übrigen obige Ausführungen.

### 3.

Der Beklagten sind die Handlungen ihrer Mitarbeiter, welche die Entwicklung bzw. den systematischen Einbau der Manipulationssoftware angeordnet oder zugelassen haben, nach § 31 ZPO zu-

zurechnen.

a) Bei der Beklagten handelt es sich um eine juristische Person, die gemäß § 31 BGB grundsätzlich für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter haftet. Im Rahmen des § 826 BGB beschränkt sich die Zurechnung nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn, sondern eine juristische Person trifft über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus eine Repräsentantenhaftung für solche Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Da es der juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften möchte, kommt es nicht entscheidend darauf an, ob die Stellung des „*Vertreters*“ in der Satzung der Körperschaft geregelt ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (vgl. BGH, Urteil vom 14. März 2013 – III ZR 296/11 –, juris Rn. 12 m. w. N.). Die Repräsentantenhaftung gilt auch nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung (Arnold in Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2015, § 31 Rn. 30).

b) Der Kläger hat hinreichend substantiiert behauptet, dass der Einbau der Software mit Wissen und Willen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten erfolgt und somit der Beklagten zuzurechnen sei. Da der Kläger keinen Einblick in die inneren Abläufe der Beklagten hat, sondern seine Informationsquellen auf Medien und Vermutungen begrenzt sind, er deswegen dazu nicht im Einzelnen vortragen kann, ist ihm ein weitergehender Sachvortrag nicht zuzumuten. Die Beklagte hat demgegenüber die Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen und so dem Kläger zu ermöglichen, ihrerseits die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können. Der Beklagten ist daher ein weiterer Sachvortrag hinsichtlich der Frage, welche ihrer Repräsentanten den Einbau der Manipulationssoftware und das Inverkehrbringen der hiermit ausgestatteten Fahrzeuge veranlasst hat, zuzumuten und es obliegt ihr aus diesem Grund die sekundäre Darlegungslast (vgl. BGH, Urteil vom 07. Dezember 1998 – II ZR 266/97 –, juris Rn. 11; LG Stuttgart, a.a.O., Rn. 44 ff.; LG Heilbronn, a.a.O., Rn. 28 ff.).

Dem steht auch nicht entgegen, dass die Beklagte den streitgegenständlichen Motor nicht entwickelt hat. Die Beklagte ist als Konzernschwester gesellschaftsrechtlich derart eng mit der den Motor herstellenden Audi AG (Bekl. Ziff. 1) verwoben und hat zudem das Fahrzeug selbst herge-

stellt, sodass ihr auferlegt werden muss, dem Vortrag der Klägerin zur Kenntnis ihres Vorstands von der Softwaremanipulation entgegenzutreten. Ihrer sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nicht nachgekommen. Aufgrund der unzureichenden Angaben der Beklagten zu ihren internen Vorgängen war der Vortrag der Klägerin, ein oder mehrere Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten von dem gesamten Sachverhalt Kenntnis gehabt, gem. § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu werten. Dieses Ergebnis ergibt sich auch aus der Fallgruppe der sog. Konzernzurechnung. Zumindest hätte es der Beklagten Ziff. 2 oblegen dezidiert und ausreichend substantiiert zum konzerninternen Informationsaustausch vorzutragen. Hierauf hat das Gericht auch im Termin ausdrücklich hingewiesen, vgl. o.g. Hinweis aus dem Termin vom 31.05.2019. Gegen diese Auffassung wurde nichts mehr Relevantes erinnert, sodass es hierbei bleibt (vgl. im Übrigen zur vergleichbaren Konstellation u.v.a. auch LG Ulm, Urteil vom 29.03.2019 - 3 O 157/18)

#### 4.

Das haftungsbegründende Verhalten der Beklagten war auch sittenwidrig, vgl. oben.

#### 5.

Die Beklagte handelte auch vorsätzlich.

Hierfür ist im Rahmen von § 826 BGB die Kenntnis des Schädigers von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände erforderlich. Eine genaue Vorstellung von dem zu erwartenden Kausalverlauf sowie von der Person des Geschädigten wird nicht verlangt. Vielmehr genügt es, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (vgl. Wagner a.a.O., § 826 Rn. 25 m. w. N.; BGH, Urteil vom 26. Juni 1989 – II ZR 289/88 –, juris Rn. 13).

Die Beklagte muss sich das Wissen und Verhalten derjenigen Mitarbeiter, die die Entwicklung und den systematischen Einbau der Manipulationssoftware veranlasst haben, im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB zurechnen lassen. Da hier die streitgegenständliche Motorsteuerungssoftware alleine mit dem Ziel eingebaut wurde, das Genehmigungsverfahren zum Vorteil der Beklagten unzulässig zu beeinflussen und potentielle Käufer hierüber in Unkenntnis zu lassen, ist der Vorsatz der Beklagten hinsichtlich der für den Tatbestand des § 826 BGB relevanten objektiven Tatsachen zu bejahen.

## III.

Die Beklagten haben als Gesamtschuldner der Klagepartei i.R.d. Rechtsfolge gem. §§ 826, 249 BGB sämtliche durch die Manipulation des Fahrzeugs entstandenen Schäden zu ersetzen.

Hier muss sich die Klagepartei im Wege der Vorteilsausgleichung diejenigen Vorteile anrechnen lassen, die sie durch die Nutzung des Fahrzeugs sowie einen etwaigen Weiterverkauf des Selbigen erzielt hat. Anderenfalls wäre sie durch das schädigende Ereignis bessergestellt als ohne die Schädigung.

Der Wert der von der Klagepartei gezogenen Nutzungen wird gem. § 287 ZPO auf **52.990,16 €** (10.990,16 € + 42.000,00 € - vgl. folgende Berechnung) geschätzt.

Der Wert der Nutzung eines Fahrzeuges durch den Käufer ist anhand des Bruttokaufpreises, der Fahrstrecke und der zu erwartenden Gesamtlauflistung auf der Grundlage linearer Wertminderung bei **Gebrauchtwägen** nach folgender Formel zu errechnen (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Auflage Rn. 3564):

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}}{\text{Gesamtlauflistung in km} - \text{Tachostand bei Kauf}}$$

Bei **Neufahrzeugen** wird die Nutzungsentschädigung wie folgt berechnet:

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}}{\text{Gesamtlauflistung in km}}$$

Der Kaufpreis betrug im vorliegenden Fall laut Kaufvertrag/Rechnung 70.150,00 €. Der Kilometerstand betrug bei Weiterverkauf des Fahrzeugs laut Auftragsbestätigung bei 47.000 km. Es handelte sich bei Kauf um ein Neufahrzeug. Da es sich beim streitgegenständlichen Kfz um ein Dieselfahrzeug mit einem 3,0 l Motor handelt, schätzt die erkennende Kammer dessen Gesamtlauflistung gem. § 287 ZPO auf 300.000 km.

Es ergibt sich folgende Berechnung:

$$\frac{70.150,00 \text{ €} \times 47.000 \text{ km}}{300.000 \text{ km}}$$

Es verbleibt vom Kaufpreis ein Restbetrag von 59.159,83 € (70.150,00 € - 10.990,16 € (=oben errechneter Nutzungsersatz)).

Ein mangelbedingter Abschlag von der Nutzungsvergütung kommt vorliegend nicht in Betracht. Denn der Kaufpreis ist für die Berechnung des Nutzungsersatzes nur dann zu mindern, soweit der Mangel die Gebrauchstauglichkeit und damit die Nutzung der Kaufsache einschränkt (vgl. Kaiser in: Staudinger, BGB, Neubearbeitung 2012, § 346 Rn. 258).

Hierfür ist vorliegend nichts ersichtlich. Nachteile im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs sind im Rahmen der Gebrauchstauglichkeit jedenfalls nicht greifbar und können daher einen mangelbedingten Abschlag bei der Bemessung des Nutzungsersatzes nicht rechtfertigen (vgl. LG Essen, Urteil vom 19.10.2017 - 9 O 33/17 -, juris Rn. 30).

Vom verbleibenden Kaufpreis i.H.v. 59.159,83 € ist überdies der erlangte Vorteil i.R.d. Inzahlunggabe des Fahrzeugs abzuziehen, welcher laut Auftragsbestätigung 42.000,00 € betrug. Es ergibt sich folgende Berechnung: 59.159,83 € - 42.000,00 € = **17.159,83 €**.

Anhaltspunkte, welche dafür sprechen könnten, dass das Fahrzeug zu einem für die Beklagte besonders ungünstigen Preis hergegeben wurde, sind nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen.

#### IV.

Im Übrigen hat die Klagepartei keinen Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises nach §§ 849, 246 BGB in Höhe von 4 % p.a. ab Kaufvertragsschluss. Zwar erfasst § 849 BGB jeden Sachverlust durch ein Delikt; dem Begriff der Sache im Sinne des § 849 BGB unterfällt auch Geld, wobei unerheblich ist, ob dieses in bar oder auf andere Art und Weise bezahlt wird (vgl. BGH, Versäumnisurteil vom 26. 11. 2007 - II ZR 167/06). Allerdings hat die Klagepartei durch den Erwerb des Fahrzeuges eine wirtschaftlich gleichwertige Gegenleistung, die uneingeschränkte Möglichkeit das Fahrzeug zu nutzen, erhalten. Der als Kaufpreis hingeebene Geldbetrag ist daher nicht ersatzlos weggefallen, sodass ein Nutzungsausfall diesbezüglich nicht zu entschädigen ist. Erwirbt der Kläger - wie hier - einen faktisch nutzbaren Ersatz für sein Geld besteht kein Raum für § 849 BGB. Dieses Ergebnis lässt sich auch über die schadensrechtliche Differenzhypothese begründen: Wäre der Kunde nicht über das Vorliegen der Abschalteneinrichtung getäuscht worden, hätte er ein anderes Fahrzeug erworben; den Kaufpreis hätte er gleichwohl nicht behalten, so dass er diesen auch nicht hätte nutzen oder verzinsen können (Riehm, NJW 2019, 1105, 1109).

Die Hauptsacheforderung ist gem. §§ 288 Abs. 1, 286, 291 BGB ab Rechtshängigkeit bzw. ab Verzugseintritt mit fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen.

**C.**

Die Kostenentscheidung hat ihre Grundlage in § 92 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708, 711 bzw. 709 ZPO.

Der Streitwert war in Höhe des klägerischen Leistungsbegehrens festzusetzen, wobei Zinsen den Selbigen freilich nicht erhöhen.

**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 Ulm  
Olgastraße 106  
89073 Ulm

einzulegen.

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 eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf [www.ejustice-bw.de](http://www.ejustice-bw.de) beschrieben.

Konstandt  
Richter

Verkündet am 23.10.2019

Jakob, JAng'e  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Ulm, 23.10.2019



Jakob  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle  
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt  
- ohne Unterschrift gültig