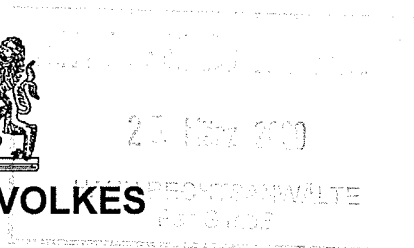


## Landgericht Nürnberg-Fürth

Az.: 4 O 3058/19



IM NAMEN DES VOLKES



In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.: 25584-19

gegen

**Audi AG**, vertreten durch d. Vorstandsvorsitzenden Dr. Herbert Diess, Auto-Union-Straße 1, 85045 Ingolstadt

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Noerr LLP**, Paul-Schwarze-Straße 2, 01097 Dresden, Gz.: ASL/POE/TRU/MLN

wegen Abgassoftware

erlässt das Landgericht Nürnberg-Fürth - 4. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Staschik als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 03.12.2019 folgendes

### Endurteil

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 40.420,18 Euro nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.06.2019 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi A6 Avant 3.0 TDI Euro 6, FIN:
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des vorbezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei sämtliche weiteren Schäden zu ersetzen, die aus der Ausstattung des vorbezeichneten Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.
4. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.822,96 Euro freizustellen.
5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
6. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klagepartei 35 % und die Beklagte 65 % zu tragen.
7. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 71.792,34 Euro festgesetzt.

## Tatbestand

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte als Herstellerin Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Fahrzeugs wegen dort angeblich verbauter unzulässiger Abschalteinrichtungen geltend.

Die Klagepartei erwarb am 14.10.2014 (Anlage K1a) von einem nicht am Rechtsstreit beteiligten Händler den streitgegenständlichen Audi A6 Avant 3.0 TDI, der von der Beklagten entwickelt und hergestellt wurde, als Neuwagen (Kilometerstand 0, Anlage K1a) zu einem Kaufpreis von 65.265,76 Euro. Das Fahrzeug ist mit einem 3.0 Liter V6-Turbodieselmotor ausgestattet, welcher ebenfalls von der Beklagten hergestellt wurde. Am 16.04.2015 wurde das Fahrzeug an die Klagepartei ausgeliefert und der Kaufpreis in Rechnung gestellt. Zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung am 03.12.2019 betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 114.205 km. Für das Fahrzeug wurde eine EG-Typengenehmigung für die Emissionsklasse EU 6 plus ausgestellt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes über einen SCR-Katalysator, der mit AdBlue betrieben wird. Hinsichtlich des Katalysators wird bei dem Fahr-

zeug ein sog. Warmlaufmodus eingesetzt.

Die Schaltungsteuerung im Automatikgetriebe des streitgegenständlichen Fahrzeugs erfolgt im realen Straßenverkehr durch das sog. dynamische Schaltprogramm (DSP), wohingegen im Testbetrieb innerhalb des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) die Schaltungsteuerung durch ein sog. Warmlauf-Schaltprogramm erfolgt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von einem Rückruf durch das Kraftfahrtbundesamt betroffen, welcher zumindest den sog. Warmlaufmodus beanstandet. Das Kraftfahrtbundesamt hat insoweit ausgeführt (Anlage K4), dass unzulässige Abschaltvorrichtungen dahingehend nachgewiesen wurden, dass die schadstoffmindernde, sog. schnelle Motoraufwärmfunktion nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ anspringt, im realen Verkehr diese NOx-Schadstoffminderung aber unterbleibe. Auf Anordnung des Kraftfahrtbundesamtes bietet die Beklagte ein Softwareupdate zur Aktualisierung der Motorsoftware an. Dieses Update hat die Klagepartei am 07.03.2019 aufspielen lassen.

Mit Schreiben ihrer Anwälte vom 13.05.2019 (Anlage K3) fordert die Klagepartei die Beklagte zur Schadensersatzleistung auf.

Die Klagepartei trägt vor, dass das Fahrzeug unzulässige Motorsteuerungssoftware enthalte, durch welches die Stickoxidwerte im Vergleich zwischen Prüfstand und realem Fahrbetrieb verschlechtert würden. Durch die Verwendung der unzulässigen Motorsteuerungssoftware im Sinne einer Umschaltlogik würden die zulässigen Stickoxid-Grenzwerte im Fahrzeug überschritten. Dies umfasse zum einen die sog. schnelle Motoraufwärmfunktion. Zum anderen bestünden bei der Einspritzung von AdBlue zwei unterschiedliche Betriebsmodi (Speicher- und Onlinebetrieb). Lediglich auf dem Prüfstand werde ausreichend viel AdBlue verwendet, um die Grenzwerte einzuhalten. Im Straßenverkehr werde die Verwendung von AdBlue dagegen reduziert, um das Nachfüllen im Rahmen der Serviceintervalle zu ermöglichen. Das Fahrzeug verfüge nicht über die Voraussetzungen für die EG-Typengenehmigung und sei nicht zulassungsfähig. Die Betriebs-erlaubnis des Fahrzeugs sei gefährdet und auch die ausgestellte Übereinstimmungserklärung hätte nicht erteilt werden dürfen. Hätte die Klagepartei gewusst, dass in dem Fahrzeug eine verbotene Abschaltvorrichtung verwendet wird, hätte sie den Kaufvertrag nicht abgeschlossen. Der Vorstand der Beklagten bzw. verfassungsmäßige Vertreter hätten Kenntnis von dem Einsatz der unzulässigen Software gehabt und vorsätzlich getäuscht. Der Mangel könne durch ein Update nicht beseitigt werden. Dies sei technisch unmöglich und durch das Aufspielen seien Folgeschä-

den konkret zu befürchten. Der Klagepartei seien außergerichtliche Kosten in Höhe von 2.085,95 Euro entstanden.

Die Klagepartei ist der Ansicht, dass das Fahrzeug unzulässige Abschaltvorrichtungen i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO-EG 715/2007 enthalte. Unter anderem die sog. Motoraufwärmfunktion stelle eine solche dar, da diese nahezu ausschließlich im NEFZ wirke. Es liege eine sittenwidrige Schädigung vor, so dass die Beklagte nach § 826 BGB bzw. § 831 BGB hafte.

Die Klagepartei beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 65.265,76 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi A6 Avant 3.0 TDI Euro 6, FIN: abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 16.04.2015, die sich nach folgender Formel berechnet:

$(65.265,76 \text{ EUR} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 500.000 \text{ km}$

zu zahlen.

2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.085,95 EUR freizustellen.

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs der Klagepartei, Audi A6 Avant 3.0 TDI Euro 6, FIN: in Annahmeverzug befindet.

4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Audi A6 Avant 3.0 TDI Euro 6, FIN: mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

5. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4 % aus 65.265,76 EUR vom 16.04.2015 bis Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte erwidert, dass es auf dem Prüfstand nicht zu einer Erhöhung der AdBlue-Einspritzung gegenüber dem normalen Straßenbetrieb komme. Die Schaltpunktsteuerung durch das DSP führe auf dem Prüfstand zu Verfälschungen der Messergebnisse. Daher sei das DSP nur im realen Fahrbetrieb aktiv und auf dem Prüfstand das Warmlauf-Schaltprogramm. Dieses sei jedoch in Bezug auf die Schaltpunkte so ähnlich, dass es zu keinem relevanten Unterschied komme. Bei der AdBlue-Einspritzung könne der sog. Speichermodus aufgrund der hohen Abgastemperatur bei bestimmten Geschwindigkeitsbereichen nicht mehr angewandt werden, da es sonst zu Ablagerungen und langfristig zu Versottungen im Bereich des SCR-Katalysators komme. Daher sei der AdBlue-Verbrauch allein abhängig von der Fahrweise und unterscheide nicht zwischen Realbetrieb und Testbetrieb. Das Kraftfahrtbundesamt habe diesbezüglich nicht festgestellt, dass es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handle. Hinsichtlich des Rückrufs durch das Kraftfahrtbundesamt verweist die Beklagte darauf, dass der SCR-Katalysator für die Umwandlung von Stickoxiden eine ausreichende Betriebstemperatur benötige. Diesem Problem setzten Fahrzeuge des Typs Audi A6 den sog. Warmlaufmodus entgegen, welcher nichts mit dem Regelbetrieb des Fahrzeugs zu tun habe und bei dem es sich nicht um einen dauerhaften alternativen Betriebsmodus handle. Die Konditionierung des Warmlaufmodus im Straßenbetrieb sei nach Auffassung des Kraftfahrtbundesamts nicht ausreichend, weswegen eine Anpassung der Software erfolge. Zusätzlich würden auf freiwilliger Basis weitere Eigenschaften der Motorsteuerungssoftware angepasst und der NOx-Sensor ausgetauscht. Das vom Kraftfahrtbundesamt freigegebene Softwareupdate habe keine negativen Auswirkungen auf das Fahrzeug, außer einem leicht erhöhten AdBlue-Verbrauch, der durch Gutscheine ausgeglichen sei. Außerdem dauere das Update kürzer als eine Stunde und koste die Beklagte weniger als 100 Euro. Das Fahrzeug sei jederzeit technisch sicher und fahrbereit und verfüge wirksam über alle erforderlichen Genehmigungen, insbesondere die EG-Typengenehmigung der Schadstoffklasse EU6 plus.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass ein vorsätzliches, sittenwidriges Handeln fernliege. Weder eine unzulässige Abschaltvorrichtung, noch ein Schädigungsvorsatz würden substantiiert dargelegt.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das wechselseitige schriftsätzliche Vorbringen der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

Das Gericht hat am 03.12.2019 mündlich verhandelt (Bl. 140 ff. d.A.).

## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

I.

Die Klage ist insgesamt zulässig.

1. Der Klageantrag Ziffer 1. ist trotz der dortigen Bezugnahme auf eine noch auszurechnende Nutzungsentschädigung hinreichend bestimmt. Da zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung ein Kilometerstand von 114.205 km vorgelegen hat, ist der zuletzt gestellte Klageantrag dahingehend auszulegen, dass die Klagepartei Zahlung von 65.265,76 Euro abzüglich 14.907,35 Euro Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs begehrt.

2. Auch der Feststellungsantrag Ziffer 4. ist zulässig. Soweit der Einzelrichter im Verfahren 4 O 4071/19 eine gegenteilige Auffassung vertreten hat, wird diese nicht mehr aufrechterhalten.

a) Für den Feststellungsantrag besteht das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche besondere Feststellungsinteresse. Die Klagepartei hat ein schutzwürdiges Interesse an der Feststellung etwaiger Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte, da diese gerade bestritten werden (vgl. Greger in Zöller ZPO, 32. Auflage 2018, § 256 Rn 7). Durch das Bestreiten liegt eine Unsicherheit für etwaige Ansprüche der Klagepartei vor. Das erstrebte Urteil ist geeignet, diese Unsicherheit zu beseitigen.

b) Das Feststellungsinteresse entfällt auch nicht wegen des Vorrangs der Leistungsklage. Zwar scheidet eine Feststellungsklage aus, wenn die Klagepartei ihr Leistungsziel genau benennen und deshalb auf Leistung klagen kann. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn zum Zeitpunkt der Klageerhebung der anspruchsbegründende Sachverhalt bzw. die Schadensentwicklung noch nicht abgeschlossen ist und mit (weiteren) Schäden zu rechnen ist (BGH NJW-RR 2010, 750; 2008, 1520). Es kommt daher maßgeblich darauf an, ob die Klagepartei die Schadenshöhe bereits insgesamt endgültig beziffern kann. Zwar wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt der Schaden der Klagepartei im Rahmen der begehrten Rückabwicklung beziffert. Es erscheint allerdings hinreichend wahrscheinlich, dass über die bereits bezifferbaren Schäden hinausgehend noch unbezifferbare Schäden entstehen können (ebenso etwa OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris Rn. 23; LG Krefeld, Urteil vom 15. Januar 2020 – 2 O 470/18 –, juris Rn. 35; LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 73 f.). Es besteht insbesondere

die Gefahr, dass sich an dem Fahrzeug vor der tatsächlichen Rückabwicklung weitere Schäden realisieren. So kann nicht abschließend beurteilt werden, ob es zukünftig zu einem beweisbaren merkantilen Minderwert der betroffenen Fahrzeuge kommen kann. Zudem ist zu sehen, dass die Klagepartei bis zur tatsächlichen Rückabwicklung unter Umständen noch Aufwendungen auf das Fahrzeug tätigen muss (Service- oder Reparaturmaßnahmen), die von einem etwaigen Schadensersatzanspruch umfasst sein könnten. Die Möglichkeit eines weiteren Schadenseintritts auch bei Rückabwicklung des Kaufvertrags ist daher hinreichend dargelegt.

3. Der Antrag Ziffer 3. ist ebenfalls als Feststellungsklage zulässig. Das Feststellungsinteresse ergibt sich insoweit aus dem Interesse an einer einfacheren Zwangsvollstreckung im Hinblick auf die Regelung der §§ 756, 765 ZPO.

## II.

Die gegen die Beklagte gerichteten Anträge sind im tenorierten Umfang begründet. Der Klagepartei steht gegen die Beklagte ein Rückzahlungsanspruch Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs abzüglich eines Nutzungsersatzes zu (1.). Ein Anspruch auf deliktische Zinsen nach § 849 BGB scheidet dagegen aus (2.). Die beiden Feststellungsanträge sind begründet (3. und 4.). Der Freistellungsanspruch hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten besteht in gewisser Höhe (5.).

1. Die Klagepartei hat gegen die Beklagte aus § 826 BGB einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs wegen Verwendung der manipulierenden Motorsoftware (ebenso OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris; LG Krefeld, Urteil vom 15. Januar 2020 – 2 O 470/18 –, juris Rn. 37 ff.; LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 76 ff.).

Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. So liegt der Fall hier.

a) Die schädigende Handlung der Beklagten liegt in dem arglistigen Inverkehrbringen des mangelhaften Fahrzeugs unter Geheimhaltung der bewusst eingebauten Abschaltvorrichtung zur Beeinflussung der Emissionswerte auf dem Prüfstand (vgl. LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 79 ff.).

In das Fahrzeug der Klagepartei war zum Zeitpunkt des Verkaufs und der Auslieferung eine unzu-

lässige Abschaltvorrichtung eingebaut, wodurch es sich nicht für die gewöhnliche Verwendung eignet.

Das Fahrzeug ist unstrittig Gegenstand eines Rückrufs des Kraftfahrtbundesamtes (Rückruf 23X6). Dieser bezieht sich auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Emissionskontrollsystem. In ihrem Schreiben aus Januar 2019 an die Klagepartei (Anlage K1b) gibt die Beklagte an, dass Hintergrund des Rückrufs sei, dass Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware der Fahrzeuge im Hinblick auf die Funktionsweise des Emissionsminderungssystems festgestellt worden seien. Diesbezüglich hat die Beklagte im Rahmen des Klageverfahrens weiter ausgeführt, dass der SCR-Katalysator für die Umwandlung von Stickoxiden eine ausreichende Betriebstemperatur benötige, weswegen das Fahrzeug einen sog. Warmlaufmodus aufweise, welcher nichts mit dem Regelbetrieb des Fahrzeugs zu tun habe, und dass die Konditionierung des Warmlaufmodus im Straßenbetrieb nach Auffassung des Kraftfahrtbundesamtes nicht ausreichend sei. In der Rückrufmitteilung des Kraftfahrtbundesamtes vom 23.01.2018 (Anlage K4) ist angegeben, dass bei den Fahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen dahingehend nachgewiesen wurden, dass die schadstoffmindernde, sog. schnelle Motoraufwärmfunktion nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ anspringe, im realen Verkehr diese NOx-Schadstoffminderung aber unterbleibe. Diese technische Manipulation im Rahmen des sog. Warmlaufmodus wird von der Beklagten nicht - jedenfalls nicht hinreichend substantiiert - bestritten. Vielmehr werden der Rückruf seitens des Kraftfahrtbundesamtes hinsichtlich des sog. Warmlaufmodus und die dementsprechend verpflichtende Aktualisierung der Motorsoftware eingeräumt. Dies gilt auch, soweit die Klagepartei hinsichtlich des sog. Warmlaufmodus weiter konkret darlegt, dass dieser nach dem KBA-Bescheid nur bei Vorliegen bestimmter Initialisierungsparameter verwendet werde, die so eng seien, dass die Aufheizstrategie nahezu ausschließlich im NEFZ und den dort definierten Prüfbedingungen wirke.

Legt man diese unstrittigen Umstände zugrunde, ist von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung des Emissionskontrollsystems gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG auszugehen. Laut Kraftfahrtbundesamt schaltet die Software durch eine nahezu ausschließlich auf dem Prüfstand einsetzende Programmierung der Motorsteuerung in einen sog. Aufwärmmodus mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Straßenbetrieb höher ist als auf dem Prüfstand. Insofern ist zu berücksichtigen, dass eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand nur sinnvoll ist, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch auf der Straße gegeben ist. Der Prüfstandmodus muss zwar nicht exakt den realen Fahrbetrieb abbilden, die Motorsteuerung muss aber jedenfalls im Wesentlichen identisch wie dort funktionieren (LG Mönchengladbach, Urteil vom 22. Februar 2019 – 11 O 197/18 –, juris Rn. 38; LG Krefeld,



Urteil vom 15. Januar 2020 – 2 O 470/18 –, juris Rn. 70). Dies ist hier gerade nicht der Fall, so dass von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auszugehen ist.

Aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtung weist das Fahrzeug einen erheblichen Mangel auf. Unerheblich ist hierbei, dass die Beklagte angibt, dass das Fahrzeug die Vorgaben der Euro-6-Norm erfüllen würde. Aus dem Umstand, dass das Kraftfahrtbundesamt die Nachbesserung für verpflichtend erklärt hat, kann ohne weiteres geschlossen werden, dass das Fahrzeug ohne Update nicht zulassungsfähig ist, weil es den einschlägigen Abgasnormen nicht entspricht (LG Mönchengladbach, Urteil vom 22. Februar 2019 – 11 O 197/18 –, juris Rn. 42). Die Rückrufaktion der Beklagten ist nicht freiwillig erfolgt oder eine bloße Kulanzmaßnahme, sondern notwendig um den Anforderungen des Kraftfahrtbundesamtes zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu genügen. Den Fahrzeughaltern ist es nicht freigestellt, das Update durchführen zu lassen oder nicht. Da bei Fahrzeugen, die entgegen zwingender unionsrechtlicher Vorschriften installierte Abschaltvorrichtungen aufweisen, zur Herstellung ihrer Vorschriftsmäßigkeit eine entsprechende Nachrüstung erforderlich ist, sieht sich der Halter eines solchen Fahrzeugs, solange eine ordnungsgemäße Nachrüstung nicht durchgeführt worden ist, einer drohenden Betriebsbeschränkung oder -untersagung nach § 5 Abs. 1 FZV ausgesetzt. Aufgrund der gesetzeswidrigen Manipulation besteht daher zumindest die latente Gefahr, dass im Falle einer noch nicht erfolgten Nachrüstung die EG-Typengenehmigung und die daraus folgende Betriebszulassung widerrufen werden. Diese Gefahr hat aus kaufrechtlicher Sicht zur Folge, dass bei den betroffenen Fahrzeugen die Eignung für die gewöhnliche Verwendung fehlt und damit ein Sachmangel vorliegt. Denn der Käufer eines solchen Fahrzeugs muss damit rechnen, es aufgrund behördlicher Anordnung nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr nutzen zu dürfen. Dies gilt unabhängig davon, ob dem Fahrzeug derzeit eine entsprechende Zulassung entzogen wurde oder ob eine solche zunächst unterblieben ist (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, juris Rn. 17 ff.; OLG Nürnberg, Urteil vom 24. April 2018 – 6 U 409/17 –, juris Rn. 38).

Da die unstreitig vorhandene Warmlaufmodus eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt und eine schädigende Handlung der Beklagten begründet, kann im Ergebnis offenbleiben, ob die von der Klagepartei geltend gemachten weiteren Abschaltvorrichtungen (unterschiedliche Betriebsmodi bei der Einspritzung von AdBlue) vorliegen.

b) Die schädigende Handlung der Beklagten erfolgte sittenwidrig und die Klagepartei ist als Neuwagenkäufer auch vom Schutzbereich des § 826 BGB umfasst.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden

verstößt, wobei dies aufgrund einer umfassenden Würdigung von Inhalt, Zweck und Beweggründen des Handelns zu beurteilen ist. Diese Voraussetzungen sind nicht bei jedem Pflichtverstoß zu bejahen, sondern es muss eine besondere Verwerflichkeit hinzukommen, die im Falle einer Pflichtverletzung durch Unterlassung erfordert, dass das geforderte Handeln einem sittlichen Gebot entsprechen muss. Hierbei ist die Ersatzpflicht eines Schädigers – wie bei allen deliktsrechtlichen Ansprüchen – auf solche Schäden beschränkt, die in den Schutzbereich des verletzten Gebots oder Verbots fallen. Auf eine derartige Eingrenzung kann, um das Haftungsrisiko in angemessenen und zumutbaren Grenzen zu halten, auch im Rahmen des § 826 BGB nicht verzichtet werden. Ein Verhalten kann daher hinsichtlich bestimmter Personen und Schadensfolgen als sittlich anstößig zu qualifizieren sein, während diese Bewertung für andere ebenfalls adäquat verursachte Schadensfolgen ausscheidet. Die Ersatzpflicht beschränkt sich auf diejenigen Schäden, die dem in sittlich anstößiger Weise geschaffenen Gefahrenbereich entstammen. Geht man von diesen Grundsätzen aus, haftet die Beklagte gegenüber der Klagepartei als Neuwagenkäufer nach § 826 BGB.

Allein der Einbau der entsprechenden Software bzw. das Inverkehrbringen mit der Software verstößt dabei noch nicht gegen die guten Sitten. Denn etwaige Schäden, die der Klagepartei im Zusammenhang mit dem Gefahrenbereich „EG-Übereinstimmungsbescheinigung“ entstanden sein könnten, sind aus der Haftung nach § 826 BGB auszunehmen. Der Schutzzweck der betreffenden gesetzlichen Regelungen des europäischen und des nationalen Rechts umfasst nicht den von der Klagepartei geltend gemachten Schaden. Es mag sein, dass verfassungsmäßige Vertreter der Beklagten beim Einbau der entsprechenden Software im Verhältnis zur Umwelt, also in Bezug auf Belange des Umweltschutzes, sittenwidrig gehandelt haben. Dass aber daneben auch Sittenwidrigkeit im Verhältnis zu den Endkunden der Beklagten und damit vorliegend der Klagepartei vorliegt, kann insoweit nicht angenommen werden. Der geltend gemachte Schaden in Form des Abschlusses des ungewollten Kaufvertrags liegt außerhalb des Schutzbereichs des Gebots, Fahrzeuge nicht ohne gültige EG-Übereinstimmungsbescheinigung in den Verkehr zu bringen.

Anders als beim Gebrauchtwagenkäufer (diesbezüglich scheidet eine Haftung aus, vgl. das Urteil des Einzelrichters im Verfahren 4 O 6613/18) liegt bei einem Neuwagenkäufer ein Verstoß gegen die guten Sitten aber dahingehend vor, als Kaufinteressenten durch eine bewusste Täuschung zum konkreten Kauf bewegt werden (allgemein LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 86 f.). Wer bewusst täuscht, um einen anderen zum Vertragsschluss zu bewegen, handelt in der Regel sittenwidrig (Sprau, in: Palandt, 79. Auflage 2020, § 826 BGB Rn. 20). Der Fahrzeughersteller täuscht beim Direktverkauf oder beim Verkauf von Neuwagen durch

Händler die Erstkäufer vorsätzlich, wenn er die bewusst eingebaute unzulässige Abschalteneinrichtung nicht offenlegt. Die unzulässige Abschalteneinrichtung wurde von der Beklagten bewusst eingesetzt, eine fahrlässige Programmierung der Software scheidet aus. Dem Fahrzeughersteller ist ohne weiteres ersichtlich, dass für die Kaufentscheidung eines verständigen Erwerbers der Umstand von zentraler Bedeutung ist, ein den gesetzlichen Vorgaben entsprechendes Fahrzeug zu erwerben. Durch das vorsätzliche Verschweigen der unzulässigen Abschalteneinrichtung hat der Fahrzeughersteller über diesen zentralen Umstand getäuscht. Das betrügerische Verhalten erweist sich im Verhältnis zum Neuwagenkunden auch als sittenwidrig. Denn Zweck der Konstruktion war es, die Fahrzeuge für umweltbewusste Käufer interessant zu machen, dadurch eine größere Anzahl von Fahrzeugen zu verkaufen und höhere Gewinne zu generieren. Ein anderes Motiv für den bewussten Einsatz von unzulässigen Abschalteneinrichtungen, die ansonsten keinerlei legitimen Zweck hatten, ist nicht ersichtlich und wurde von der insoweit sekundär darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten auch nicht aufgezeigt. Die Sittenwidrigkeit im Verhältnis zu einem Neuwagenkäufer ist dahingehend begründet, dass die Beklagte hier einen unmittelbaren Vorteil aus der Täuschung zieht und der Neuwagenverkauf für sie – im Gegensatz zu weiteren Gebrauchtwagengeschäften – ohne weiteres nachvollziehbar ist. Die Täuschung bezieht sich aus Sicht des Fahrzeugherstellers vor diesem Hintergrund gerade darauf, Neuwagenkunden zum Kauf der Fahrzeuge zu bewegen. Zugleich musste den handelnden Personen auch bewusst sein, dass durch diese Vorgehensweise zumindest die Möglichkeit eines beträchtlichen Schadens für die Neuwagenkäufer bestand. Denn es besteht zumindest die latente Gefahr, dass die Betriebszulassung aufgrund der Abschalteneinrichtung entzogen wird. Diese mögliche Folge wurde offensichtlich von den handelnden Personen billigend in Kauf genommen, um weitere Gewinne erzielen zu können. Die Beklagte hat daher nicht nur gegen Vorschriften zum Umweltschutz verstoßen, sondern auch gegenüber Verbrauchern planmäßig das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung verschleiert, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, und so aus Gewinnstreben gegenüber Neuwagenkäufern sittenwidrig gehandelt. Ein solches Handeln verstößt ersichtlich gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden und erfüllt damit die Tatbestandsvoraussetzungen des § 826 BGB.

c) Die Beklagte hat durch Personen gehandelt, für deren sittenwidrige Schädigung sie gemäß § 31 BGB einzustehen hat. Ein verfassungsmäßige Vertreter der Beklagten hat den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht.

Zwar trifft hierfür grundsätzlich die Klagepartei die Darlegungs- und Beweislast. Allerdings ist es vorliegend der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zu ermöglichen, weil sie im Gegensatz zu dem au-

ßerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs stehenden Kläger die wesentlichen Tatsachen kennt ( LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 89).

Der Vorstand der Beklagten kann sich das Wissen verschaffen, wer die Entscheidung getroffen hat, die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entwickeln und einzusetzen. Die Klagepartei behauptet, Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten hiervon Kenntnis gehabt. Dies ist nachvollziehbar und lebensnah. Bei dem Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei einem ganzen Fahrzeugtyp handelt sich um eine weitreichende unternehmerische Entscheidung, die von untergeordneten Mitarbeitern grundsätzlich nicht ohne Einbeziehung von Entscheidungsträgern getroffen wird. Auch ist im Hinblick auf die gesetzlichen Vorgaben davon auszugehen, dass bei der Beklagten Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand für alle wesentlichen Entscheidungen eingerichtet sind und deren Einhaltung durch Kontrollmaßnahmen auch gewährleistet waren. Hier muss davon ausgegangen werden, dass der Vorstand eines Fahrzeugherstellers sich hinreichende Kenntnis davon verschafft, ob der eingesetzte Motor den gesetzlichen Vorgaben gerecht wird. Der Vortrag der Klagepartei ist somit als hinreichend substantiiert anzusehen. Vor diesem Hintergrund oblag es der Beklagten im Einzelnen darzulegen, welche Entscheidungsträger wann und in welchem Umfang von dem Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung Kenntnis erlangten und aufgrund welcher Umstände sie gegebenenfalls davon hätten ausgehen können, dass es sich nicht um eine solche handelt. Die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen, so dass die betreffende Behauptung der Klagepartei, dass Vorstandsmitglieder Kenntnis von dem Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung und diesen gebilligt hätten, als zugestanden im Sinne von § 138 Abs. 3 ZPO gilt.

Der Annahme einer sekundären Darlegungslast steht hierbei nicht entgegen, dass möglicherweise einzelnen Vertreter der Beklagten ein Schweigerecht im Hinblick auf die Gefahr einer Strafverfolgung zustehen könnte. Der Beklagten als eigenständige juristische Person steht ein solches Schweigerecht jedenfalls nicht zu (OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris, Rn. 45).

d) Der Klagepartei ist ferner durch das Handeln der betreffenden Personen der Beklagten ein kausaler Schaden entstanden.

Im Rahmen der Haftung nach § 826 BGB liegt ein Schaden auch dann vor, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende „ungewollte“ Verpflichtung belastet ist, selbst wenn dieser eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (vgl. nur BGH NJW-RR 2015, 275, 276). Entscheidend und ausreichend ist, dass der Geschädigte durch ein

haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist.

Diese Voraussetzungen liegen vor (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris Rn. 26 ff.).

aa) Es steht außer Zweifel, dass unter normalen Umständen kein verständiger Autokäufer ein Kraftfahrzeug kauft, welches zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses entscheidenden gesetzlichen Anforderungen nicht genügt und dessen Hersteller die behördlicherseits gleichwohl erteilte Typengenehmigung durch Manipulationen erschlichen hat. Denn es besteht zumindest die latente Gefahr, dass das Kraftfahrtbundesamt eine Betriebsuntersagung ausspricht, wodurch das Fahrzeug zur gewöhnlichen Verwendung überhaupt nicht mehr geeignet wäre. Dass der Käufer das Risiko bewusst eingegangen wäre, ist vorliegend nicht ersichtlich. Soweit das hypothetische Verhalten der Klagepartei bei Vertragsschluss nicht bereits als offenkundig angesehen werden kann, streitet nach der allgemeinen Lebenserfahrung zumindest eine tatsächliche Vermutung im Sinne eines Anscheinsbeweises dafür, dass er den Vertrag nicht abgeschlossen hätte (vgl. auch OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 38). Die so begründete Vermutung wurde seitens der Beklagten noch nicht einmal im Ansatz erschüttert.

bb) Zudem besteht kein Zweifel daran, dass im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses die Leistung für Zwecke der Klagepartei nicht voll brauchbar war. Dies ist bei einer ungewollt eingegangenen Verbindlichkeit als einschränkendes Korrektiv für die weite Fassung des Vermögensschadensbegriffs zu sehen. Die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung darf nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen werden, sondern auch die Verkehrsanschauung muss bei Berücksichtigung der Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansehen (BGH DNotZ 1998, 349, 354). Zumindest ex ante bestand die nicht nur theoretische Gefahr einer Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung. Da hiermit der hauptsächliche Verwendungszweck (allgemeine Nutzung im Straßenverkehr) gefährdet ist, begründet bereits dies nach der Verkehrsanschauung eine Nachteiligkeit des Vertrags (vgl. OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 32 f.).

cc) Dem Schaden der Klagepartei steht auch nicht entgegen, dass an seinem Fahrzeug auf Kosten der Beklagten das Softwareupdate durchgeführt wurde. Das Update kann nicht im Nachhinein den bereits entstandenen Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB beseitigen, selbst wenn hierdurch die Mängel beseitigt sein sollten. Maßgeblich ist vielmehr der Zeitpunkt des Vertrags-

schlusses (ebenso OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 34).

e) Die verantwortlichen verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten handelten auch vorsätzlich. Für § 826 BGB ist zu fordern, dass der Täter Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände, des Schadenseintritts und der Kausalität hat. Hierbei reicht das Bewusstsein aus, dass die Schädigung im Bereich des Möglichen liegt und das Schädigungsrisiko billigend in Kauf genommen wird (vgl. Wagner, in: Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2017, § 826 BGB Rn. 25 ff.). Für die verantwortlichen Personen der Beklagten war ohne weiteres ersichtlich, dass aufgrund der unzulässigen Abschaltanlage zumindest die latente Gefahr eines Widerrufs der Betriebszulassung bestand und die Kunden ihrer Kaufentscheidung zugrunde legen, dass das Fahrzeug den gesetzlichen Zulassungsvorgaben entspricht. Auch war ihnen der Zweck des Einbaus der Abschaltanlage bewusst. Die betreffenden verfassungsmäßig berufenen Vertreter hatten daher Kenntnis von allen maßgeblichen haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen und handelten vorsätzlich. Auch insoweit würde zudem eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten zum Tragen kommen, der diese nicht nachgekommen ist (vgl. auch OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 46 ff.).

f) Nach §§ 249 ff. BGB kann die Klagepartei eine Rückgängigmachung der Folgen des Vertrags und damit eine Rückzahlung des von ihr aufgewendeten Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des erworbenen Fahrzeugs verlangen. Hierbei muss sich die Klagepartei nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihr gezogenen Nutzungen anrechnen lassen (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5. März 2019 - 13 U 142/18 - juris Rn. 112 ff.; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 04. März 2020 – 4 U 65/19 –, juris Rn. 50 ff.; OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 63 ff.).

Dem steht nicht entgegen, dass das Fahrzeug von der Beklagten gesetzeswidrig manipuliert wurde und sie wegen sittenwidriger Schädigung haftet. Bei dem Schadensausgleich im Rahmen des § 826 BGB kommt es darauf an, den Schaden auszugleichen, welcher durch den Vertrag entstanden ist. Der Schaden ist bei der Klagepartei aber nicht in der vollen Höhe des Kaufpreises eingetreten, da dieser dafür die Nutzungsmöglichkeit eines Fahrzeugs erlangte. Tatsächlich konnte die Klagepartei das Fahrzeug ohne Einschränkungen nutzen, so dass sie sich jedenfalls Aufwendungen für eine anderweitige Fortbewegungsmöglichkeit ersparte. Wäre eine Nutzungsschädigung vorliegend nicht zu berücksichtigen, würde dies zu einer Besserstellung des Käufers führen und gegen das Bereicherungsverbot verstoßen. Im deutschen Recht ist lediglich ein Schadensausgleich, nicht jedoch ein Strafschadensersatz vorgesehen (vgl. insgesamt OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5. März 2019 - 13 U 142/18 - juris Rn. 112 ff.).

Auf den zurückzuerstattenden Kaufpreis in Höhe von 65.265,76 Euro hat sich die Klagepartei daher eine Nutzungsentschädigung anrechnen zu lassen. Da der Wertersatz für die gezogenen Nutzungen auf den Zeitpunkt des Leistungsaustausches zu bemessen ist, ist er über die Laufleistung abstrakt zu bestimmen. Bei Übergabe hatte das streitgegenständliche Fahrzeug unbestritten einen Kilometerstand von 0 km. Zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand 114.205 km. Das Gericht schätzt die Gesamtlauflistung des Fahrzeugs gemäß § 287 ZPO auf 300.000 km (ebenso OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris Rn. 50).

Der Nutzungsersatz bestimmt sich nach der Formel: Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer : Restnutzungsdauer. Hiernach ergibt sich ein Betrag von 24.845,58 Euro (65.265,76 Euro x 114.205 km : 300.000 km), so dass der Zahlungsanspruch in Höhe von 40.420,18 Euro besteht.

2. Der tenorierte Zinsanspruch folgt aus §§ 288 Abs. 1, 291 BGB. Der Klagepartei stehen Prozesszinsen ab Rechtshängigkeit zu.

Ein darüber hinausgehender Zinsanspruch gemäß § 849 BGB besteht dagegen nicht. Der Normzweck des § 849 BGB besteht darin, dass der Zinsanspruch den endgültig verbleibenden Verlust an Nutzbarkeit der Sache ausgleichen soll, der durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann. Dieser Schutzzweck ist hier nicht betroffen, da die Klagepartei im Austausch für den gezahlten Kaufpreis das Fahrzeug nutzen konnte (OLG Hamm, Urteil vom 11. Februar 2020 – 13 U 20/19 –, juris Rn. 88; OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 72 ff.).

Ein weitergehender Zinsanspruch der Klagepartei folgt auch nicht aus § 286 BGB. Denn die Zahlungsaufforderung vom 13.05.2019 stellt keine wirksame Mahnung im Sinne des § 286 Abs. 1 BGB dar. Das Schreiben ist nicht geeignet, die Beklagte in Verzug zu setzen. Es fehlt jedenfalls an einem Verschulden, wenn der Schuldner die wirklich geschuldete Forderung nicht allein berechnen kann, weil sie von ihm unbekanntem internen Daten des Gläubigers abhängt. Das ist vorliegend der Fall. Die Klagepartei hat den Abzug einer Nutzungsentschädigung nicht angeboten. Tatsächlich hätte die Klagepartei im Rahmen des Vorteilsausgleichs den Nutzungsersatz von der als Schadensersatz geforderten Erstattung des Kaufpreises abziehen müssen. Schon das Unterlassen, den für die Berechnung des eigentlich geschuldeten Schadensersatzes wesentlichen Sachstand mitzuteilen, hindert den Verzugseintritt.

3. Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten. Diese war wegen der (jedenfalls konkludent) verweigerten Entgegennahme des streitgegenständli-

chen Fahrzeugs gemäß §§ 298, 293 BGB in Verzug. Die Klagepartei hat der Beklagten mit Schreiben vom 13.05.2019 unter Fristsetzung bis zum 27.05.2019 das Fahrzeug ordnungsgemäß abholbereit angeboten. Die Frist verstrich fruchtlos. Zudem liegt ein hinreichendes wörtliches Angebot der Klagepartei auch in der Klageerhebung, mit welcher eine Zug um Zug Leistung abzüglich Nutzungsersatz geltend gemacht wird.

4. Der Feststellungsantrag der Klagepartei im Hinblick auf die Ersatzpflicht der Beklagten für weitere Schäden, die der Klagepartei aufgrund der unzulässigen Abschalt einrichtung entstehen können, ist aus den unter II.1. ausgeführten Gründen begründet. Der Anspruch der Klagepartei folgt aus § 826 BGB.

5. Die Klagepartei hat einen Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Dieser Anspruch folgt bereits aus §§ 826, 249 BGB, ohne dass es eines gesonderten Zahlungsverzugs der Beklagten bedurfte. Die vorgerichtliche Tätigkeit der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei in vorliegender Sache ist unstreitig.

Jedoch war der Anspruch der Höhe nach auf einen Betrag von 1.822,96 Euro zu beschränken. Dieser Betrag errechnet sich aus einer 1,3 Geschäftsgebühr ausgehend von einem Streitwert in Höhe von 46.946,76 Euro zuzüglich Auslagenpauschale und Mehrwertsteuer. Der Streitwert ist für die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten allein in der berechtigten Höhe anzusetzen. Hinsichtlich des Leistungsantrags ist der zugesprochene Betrag von 40.420,18 Euro anzusetzen. Hinzu kommt der Feststellungsantrag bezüglich der weiteren Schäden, der mit 6.526,58 Euro (10 % des Kaufpreises) zu beziffern ist. Mehr als die mittlere Gebühr steht den Prozessbevollmächtigten angesichts der hochgradig technisierten Bearbeitung in dem vorliegenden Massenverfahren nicht zu (ebenso OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris Rn. 52; OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 79 ff.). Maßgeblich ist insbesondere, dass die diskutierten Rechtsfragen Gegenstand unzähliger Rechtsstreitigkeiten und Gerichtsentscheidungen sind und dass die Beteiligten standardisierte Schreiben und Textbausteine formularmäßig in einer Vielzahl von Fällen verwenden.

6. Ob weitere Anspruchsgrundlagen durchgreifen, kann offen bleiben, weil sich aus ihnen jedenfalls kein weitergehender Anspruch ergibt.

### III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 ZPO. Bei der Kostenentscheidung geht das Gericht von einem Obsiegen der Klagepartei in Höhe von 46.946,76 Euro (40.420,18 Euro Leistungsantrag,



6.526,58 Euro Feststellungsantrag bezüglich weiterer Schäden) aus. Der Gesamtstreitwert wird auf 71.792,34 Euro beziffert. Der Streitwert des Leistungsantrags ist in Höhe von 65.265,76 Euro anzusetzen, da in der Klage die bisher gefahrenen Kilometer nicht angegeben sind und daher die auch aus Sicht der Klagepartei abzuziehende Nutzungsentschädigung nicht beziffert werden konnte, obwohl dies ohne weiteres möglich wäre. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ergibt sich die errechnete Kostenquote.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in § 709 ZPO.

gez.

Staschik  
Richter am Landgericht

Verkündet am 24.03.2020

gez.  
Mandl, JHSin  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle