



30. APR 2021

## Landgericht Bremen

8 O 1791/20

Verkündet am:

09.04.2021

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

**Im Namen des Volkes!**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED]

Kläger

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Axel Marschhausen, Obernstr. 63, 28832 Achim,  
Geschäftszeichen: [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG vertr.d.d. Vorstand, ds.vertr.d.d. Vorsitzenden Dr. Herbert Diess,  
Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: [REDACTED]

Geschäftszeichen: [REDACTED]

wegen Schadensersatz

hat die 8. Zivilkammer des Landgerichts Bremen auf die mündliche Verhandlung vom  
12.03.2021 durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht [REDACTED] als Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 9.158,37 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30.11.2020 Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des PKW der Marke Skoda Fabia Combi Greenline 1.2 I TDI, FIN: TMBJK65J4D3122478, zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs der Marke Skoda Fabia Combi Greenline 1.2 I TDI, FIN: TMBJK65J4D3122478, seit dem 30.11.2020 in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf einen Betrag bis zu 10.000 € festgesetzt.

\*\*\*\*\*

### Tatbestand

Die Parteien streiten über Ansprüche im Zusammenhang mit dem sogenannten VW-Abgasskandal.

Der Kläger kaufte am 11.2.2013 bei der Firma [REDACTED] in Mühlhausen einen PKW der Marke Skoda Fabia, 1,2 l TDI, Diesel, der ihm mit 15.140,16 € in Rechnung gestellt wurde. Der neue Pkw, der damals eine Laufleistung von 9 km aufwies, ist mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor des Typs EA 189 ausgerüstet. Das gekaufte Auto ist in der Schadstoffgrenzwertklasse Euro 5 zugelassen. Im September 2015 wurde bekannt, dass die Beklagte als Herstellerin des Motors für die Dieselmotoren dieses Typs eine Motorsteuerungssoftware verwendet hatte, die dazu führt, dass eine Abgasrückführung verstärkt wird, sobald der Wagen sich auf dem Prüfstand befindet. Die verwendete Software erkennt den Betrieb auf dem Prüfstand und schaltet sodann in den Betriebsmodus 1, der bewirkt, dass der Ausstoß von Stickoxiden optimiert, also reduziert wird. Während des Normalbetriebs im Straßenverkehr schaltet die Software auf den sogenannten Betriebsmodus 0, sodass keine höhere Abgasrückführung bewirkt wird.

Mit Bescheid vom 15.10.2015 hat das Kraftfahrtbundesamt (im Folgenden: KBA) gegenüber der VW AG den Rückruf der betroffenen Kfz angeordnet. Auf der Internetseite des KBA ([www.kba.de](http://www.kba.de)) heißt es in der diesbezüglichen Pressemitteilung:

„Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat dem Hersteller VW gegenüber mit Schreiben vom 15. Oktober 2015 den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Markenfahrzeugen angeordnet.

Das Kraftfahrt-Bundesamt vertritt die Auffassung, dass es sich bei der in diesen Fahrzeugen verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt. VW wird in dem Bescheid vom Kraftfahrt-Bundesamt auferlegt, die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Dies ist durch entsprechende Nachweise zu belegen.

„Wir befinden uns hier auf dem Gebiet europäischen Genehmigungsrechts“ so KBA-Präsident Ekhard Zinke. „Die Anordnung basiert auf § 25 Abs. 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, der die Beseitigung von Mängeln bei bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen per Anordnung vorsieht. Durch die Anordnung hat das KBA die Möglichkeit den Rückruf zu steuern und zu überwachen“, so Zinke weiter. Der am 7. Oktober 2015 durch VW vorgelegte Maßnahmenplan findet in der Anordnung Berücksichtigung. Die getroffene Anordnung erstreckt sich auf alle 2,4 Millionen Fahrzeuge der Marke VW. Betroffen sind Fahrzeuge mit EURO 5 Dieselmotoren der Größe 2 Liter, 1,6 Liter und 1,2 Liter Hubraum. Die angeordnete Rückrufaktion beginnt Anfang 2016. Der Zeitplan des Rückrufs ist abhängig von den technischen Maßnahmen, die VW dem KBA noch vorlegen wird.“

Am 30.6.2017 wurde der Kläger von der Beklagten aufgefordert, ein Software-update an seinem PKW durchführen zu lassen. Dies lehnte der Kläger ab und meldete den PKW am 17.4.2018 ab bei einem Kilometerstand von 98.779 km. Am 28.11.2018 meldete der Kläger seine Schadensersatzansprüche bei dem Register für Musterfeststellungsklagen vor dem OLG Braunschweig zum Az. 4 MK 1/18 an. Am



17.12.2018 nahm er nochmal eine Anmeldung zum Klageregister vor. Mit Schreiben vom 20.12.2018 bestätigte ihm das Bundesamt für Justiz die Eintragung ins Klageregister. Am 19.3.2020 teilte die Beklagte dem Kläger mit, dass sich die Parteien des Musterfeststellungsverfahrens auf einen Vergleich verständigt hätten, bei dem der Kläger eine Einmalzahlung von 2.405 € erhalten hätte. Der Kläger hat den Vergleich nicht abgeschlossen. Mit Schreiben vom 12.10.2020 machte der Kläger gegenüber der Beklagten einen Schadensersatzanspruch aufgrund sittenwidriger Schädigung und Betrug geltend und forderte sie unter Überreichung des Klageentwurfs zu entsprechender Zahlung bis zum 26.10.202 auf.

Die Klage ist am 27.10.2020 beim Landgericht Bremen eingegangen und der Beklagten am 30.11.2020 zugestellt worden.

Der Kläger behauptet, er sei von der Beklagten über die Umweltfreundlichkeit des von ihm erworbenen Pkw arglistig getäuscht worden. Hätte er von der illegalen Abschaltvorrichtung in seinem PKW Kenntnis gehabt, hätte er das Fahrzeug nicht erworben. Unabhängig davon, dass die Folgen einer Beseitigung der Manipulationssoftware derzeit nicht absehbar seien, habe das Fahrzeug auch für den Fall der Durchführung des Software-Updates allein aufgrund des Betroffenseins von dem „Abgasskandal“ einen erheblichen Wertverlust erlitten, also sei ein Schaden eingetreten. Die Beklagte habe auch vorsätzlich gehandelt. Ihr sei die Verwendung der manipulierenden Software bekannt gewesen. Es sei bei lebensnaher Betrachtung nicht davon auszugehen, dass die gesamte Entwicklung der Software und deren Einbau in Massenproduktion ohne Kenntnis des Vorstands möglich gewesen sei. Es sei Sache der Beklagten, sich zu entlasten, jedenfalls im Rahmen der sekundären Darlegungslast die Kenntnis substantiiert zu bestreiten. Der Kläger ist der Ansicht, dass ihm gegen die Beklagte aus § 826 BGB bzw. gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 27 EG-FGV etc. ein Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises unter Abzug einer Nutzungsentschädigung zusteht; letztere berechnet er aufgrund einer Annahme einer Gesamtleistung von 300.000 km.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger Schadensersatz in Höhe von 9.158,37 € nebst Zinsen in Höhe von jährlich 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug um Zug gegen Übereignung

des Fahrzeugs der Marke Skoda Fabia Combi Greenline 1.2 I TDI, FIN: TMBJK65J4D3122478, zu zahlen,

2. festzustellen, dass sich die Beklagte seit Rechtshängigkeit in Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte erhebt die Einrede der Verjährung. Der Kläger habe bereits in 2015 Kenntnis vom sog. Dieselskandal gehabt, weshalb die dreijährige Verjährungsfrist bereits am 31.12.2015 zu laufen begonnen habe. Eventuelle Ansprüche gegen die Beklagte seien daher seit dem 1.1.2019 verjährt. Auf die Anmeldung des Klägers zum Register der Musterfeststellungsklage und seine verjährungshemmende Wirkung geht die Beklagte in ihren Schriftsätzen nicht ein. Die Beklagte bestreitet außerdem das Vorliegen eines Schadens beim Kläger. Bei der eingebauten Software handele es sich nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung, wie das KBA meint. Die Beklagte bestreitet, der Kläger getäuscht zu haben. Sie habe nichts mit dem Vertragsschluss zu tun gehabt. Bei ihr sei auch kein Irrtum erregt worden durch falsche Angaben. Diese seien vielmehr alle richtig, zumal die Schadstoffwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden müssten. Alle Zulassungen und Genehmigungen für das Auto seien vorhanden und würden auch künftig nicht widerrufen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Am Tag der mündlichen Verhandlung hat der Kläger den aktuellen Kilometerstand seines PKWs mit 98.779 km durch ein Foto vom Tachometer des Wagens nachgewiesen.

### Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig, insbesondere ergibt sich die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Bremen aus § 32 ZPO.



Die Klage ist auch begründet. Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 249 BGB zu (hierzu unter Ziff. I.). Die Verjährungseinrede der Beklagten greift nicht durch (hierzu unter Ziff. II.).

I.

Die Anspruchsvoraussetzungen aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB (analog) sind im vorliegenden Fall erfüllt. Der Kläger hat einen Schaden erlitten (hierzu unter Ziff. I.1.), der durch ein Verhalten der Beklagten entstanden ist (hierzu unter Ziff. I.2.). Dieses Verhalten ist als sittenwidrig zu qualifizieren (hierzu unter Ziff. I.3.). Die Beklagte hat zudem vorsätzlich gehandelt (hierzu unter Ziff. I.4.). Dem Kläger steht daher ein Anspruch auf Schadenersatz zu (hierzu unter Ziff. I.5.).

1.

Der Kläger hat durch den Erwerb des Fahrzeuges einen Schaden erlitten. Ein Schaden in diesem Sinne liegt nicht nur dann vor, wenn sich bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt, sondern auch dann, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende „ungewollte“ Verpflichtung belastet ist, selbst wenn dieser eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (BGH, Urt. v. 25.5.2020, Az. VI ZR 252/19; Urt. v. 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14 Rz. 19 mit zahlreichen w.N. = NJW-RR 2015, 275, 276; Wagner in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 41; Förster in BeckOK BGB, 43. Edition, Stand 15.06.2017, § 826 Rn. 25). Entscheidend und ausreichend ist, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGH, a.a.O., Rn. 46 f. m.w.N.; LG Wuppertal, Urt. v. 16.1.2018, Az. 4 O 295/17, Rn. 28, juris).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Das Fahrzeug verfügte über eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007, die einer Zulassung entgegenstand. Dadurch bestand die Gefahr, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte.



Gemäß Art. 10 Abs. 1 EG-VO 715/2007 erteilt die nationale Zulassungsbehörde die Typgenehmigung, wenn das betreffende Fahrzeug den Vorschriften der Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen entspricht. Gemäß § 4 Abs. 4 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) darf eine EG-Typgenehmigung nur erteilt werden, wenn die erforderlichen Prüfverfahren ordnungsgemäß und mit zufriedenstellendem Ergebnis durchgeführt wurden. Nach Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 hat der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Gemäß Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Nach Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 ist eine „Abschaltvorrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte über eine derartige unzulässige Abschaltvorrichtung, so dass das Prüfverfahren und somit die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen. Nach dem Vortrag der Beklagten erfolgte eine unterschiedliche Emissionsbehandlung je nachdem, ob sich das Fahrzeug im NEFZ im Modus 1 befand oder im Modus 0 für den Normalbetrieb. Im Prüfbetrieb kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate (in den Verbrennungsprozessen), wohingegen unter realen Fahrbedingungen im Straßenverkehr eine geringere Abgasrückführung erfolgt. Eine solche Steuerung ist Teil eines Emissionskontrollsystems im Sinne von Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007. Die Emissionen werden kontrolliert und gesteuert: Die Motorsteuerung, die anhand der Parameter den Prüfzyklus erkennt, schaltet im Normalbetrieb die Abgasrückführung ab, die der Kontrolle der Emissionen und der Reduzierung des Schadstoffausstoßes dient. Ein solcher Mechanismus widerspricht offensichtlich dem Zweck der Verordnung, wonach das Testverfahren möglichst das Verhalten des Fahrzeugs unter normalen



Betriebsbedingungen widerspiegeln soll. Das ergibt sich bereits aus der vorerwähnten Regelung des Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007, aber auch aus Erwägungsgrund 15 der Verordnung. Dieser weist auf das Ziel hin, dass die bei den Typgenehmigungsprüfungen gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen sollen (vgl. LG Stuttgart, Urt. v. 8.2.2018, Az: 19 O 68/17, Rn. 24, juris sowie KBA-Bescheid vom 15.10.2015).

Unter normalen Umständen, d.h. etwa für den gewöhnlichen Privatgebrauch, hätte kein verständiger Autokäufer ein Kraftfahrzeug gekauft, welches zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses den entscheidenden gesetzlichen Anforderungen nicht genügt und dessen Hersteller die behördlicherseits gleichwohl erteilte Typgenehmigung durch Täuschung erschlichen hat. Er müsste nämlich befürchten, dass das KBA die Typgenehmigung gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV ganz oder teilweise widerruft, was in der Folge zu einer Betriebsuntersagung durch die zuständige Zulassungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 und Abs. 2 FZV führen kann. Soweit das hypothetische Verhalten des Klägers bei Vertragsschluss nicht bereits als offenkundig angesehen werden kann, streitet dafür, dass er den Vertrag nicht abgeschlossen hätte, mindestens eine tatsächliche Vermutung im Sinne eines Anscheinsbeweises. Die vorliegende Sachverhaltskonstellation ist dabei im Hinblick auf die hypothetische Kausalität mit den Fällen vergleichbar, für die der BGH die sog. „Vermutung aufklärungsrichtigen Verhaltens“ anerkannt hat (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urt. v. 8.5.2012, Az. XI ZR 262/10 Rz. 28, 33 m.w.N. = NJW 2012, 2427, 2429 f.).

Die Leistung in Form des Fahrzeuges war für den Kläger auch nicht voll brauchbar. Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH, Urt. v. 26.9.1997, Az. V ZR 29/96 m.w.N. = DNotZ 1998, 349, 354). Nach diesen Maßstäben besteht kein Zweifel daran, dass zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses die Leistung für Zwecke des Klägers nicht voll brauchbar war. Zum einen drohte - was die Eigennutzung des Fahrzeugs angeht - nicht nur theoretisch die Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung, sondern - mindestens bei einer ex ante Betrachtung - auch eine erhebliche Einschränkung der Fungibilität bzw. eines



Weiterverkaufs. Zumindest solange die abschließende Haltung des KBA zu dem Komplex nicht bekannt war und mit den vorgenannten Folgen, die sich im Übrigen auch dem KBA-Bescheid vom 15.10.2015 entnehmen lassen, ernsthaft gerechnet werden musste, dürfte ein betroffenes Fahrzeug - so wie das streitgegenständliche - quasi unhandelbar gewesen sein; jedenfalls hätte der Kläger als Verkäufer wohl im Vergleich zum Anschaffungswert unverhältnismäßige Preisabschläge hinnehmen müssen. Ob sich die Fungibilität der betroffenen Fahrzeuge später verbesserte und ob heute gegebenenfalls sogar davon auszugehen ist, dass eine objektiv messbare Wertminderung an den betroffenen Fahrzeugen nicht mehr gegeben ist, ist irrelevant (vgl. LG Wuppertal, Urt. v. 16.1.2018, Az.: 4 O 295/17, Rn. 30, juris).

Weiter war zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses 2013 nicht damit zu rechnen, dass die Beklagte in der Lage sein würde, innerhalb kurzer Frist ein Software-Update ausliefern zu können, das ohne nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Fahrzeuges die Abschaltvorrichtung deaktiviert und gleichzeitig zu zulässigen Emissionswerten führt. Das Bekanntwerden der unzulässigen Abschaltvorrichtung und der Gefährdung der EG-Typgenehmigung hätte angesichts der Ungewissheit über die Nachbesserungsfähigkeit durch die Beklagte sofort zu einem Wertverlust geführt. Dass nunmehr auf dem Gebrauchtwagenmarkt die mit einem Software-Update ausgestatteten Fahrzeuge ohne Preisabschlag gehandelt werden, wie die Beklagte behaupten, ändert nichts daran, dass zum maßgeblichen Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages diese Kenntnisse noch nicht vorlagen und daher wegen der Unsicherheit des Widerrufs der EG-Typgenehmigung und der Gefahr der Stilllegung mit erheblichen Preisabschlägen zu rechnen war (LG Stuttgart, Urt. v. 8.2.2018, Az.: 19 O 68/17, Rn. 31, juris; OLG Nürnberg, Urt. v. 24.4.2018, Az.: 6 U 409/17, juris).

2.

Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, Urt. v. 3.3.2008, Az. II ZR 310/06, Rn. 15, juris; MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 45 ff.). Ein adäquater Zusammenhang besteht, 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 (LG Stuttgart, Urt. v. 8.2.2018, Az. 19 O 68/17, Rn. 33, juris).

So liegt der Fall hier: Die Beklagte hat die Fahrzeuge, insbesondere die Motoren mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung, entwickelt, produziert und in Verkehr gebracht. Der Fortbestand der allgemeinen Betriebserlaubnis auf der Grundlage der EG-Typgenehmigung hing wesentlich an den Eigenschaften des Motors und seiner Steuerung sowie der Rechtmäßigkeit des Zulassungsverfahrens. Bei einem Widerruf der Typgenehmigung durch das KBA und einer Untersagung des Betriebs drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden der Täuschungen bei der Typgenehmigungsprüfung bedroht (vgl. LG Wuppertal, Urt. v. 16.1.2018, Az. 4 O 295/17, Rn. 36, juris). Jeder Erwerber knüpft unabhängig von der Person des Verkäufers an das Fahrzeug die Erwartung, dass er dieses dauerhaft und ohne Gefahr des Widerrufs der Typgenehmigung und der Stilllegung nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar. Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Autokäufer wie der Kläger von dem Erwerb eines Fahrzeugs mit dem von der Beklagten hergestellten Motorentyp absieht, wenn er weiß, dass das Zulassungsverfahren nicht ordnungsgemäß betrieben wurde. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlustes und die Ungewissheit, ob es der Beklagten gelingen wird, technische Maßnahme o.ä. zu entwickeln, mit denen die Voraussetzungen des Zulassungsverfahrens erfüllt werden, ohne dass die Eigenschaften des Fahrzeugs nachteilig verändert werden. Das Inverkehrbringen eines derart mangelbehafteten Fahrzeugs, dessen Mangel nicht erkennbar ist, beeinträchtigt im Übrigen die Dispositionsfreiheit sämtlicher Erwerber, gleichgültig ob Erst- oder Folgerwerber, und begründet somit einen Vermögensschaden durch den Abschluss eines ungünstigen Vertrages.

Eine Zurechnung ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm zu verneinen. Die EG-Typgenehmigung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit eines Fahrzeugs. Das Prüfverfahren dient dem Nachweis, dass das Fahrzeug den allgemeinen Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Emissions- und Verbrauchswerte entspricht. Gleichzeitig hat es den Zweck, Verbrauchswerte (Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch) nach einem geregelten Verfahren zu



ermitteln und dem Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu geben (Art. 1 Abs. 2, Art. 4 Abs. 3, 4, Erwägungsgrund Nr. 17 EG-VO 715/2007). Derartige Informationen sind sowohl bei der Erstanschaffung als auch bei einem Folgearwerb von Gebrauchtfahrzeugen von Bedeutung (LG Stuttgart, Urt. v. 8.2.2018, Az. 19 O 68/17, Rn. 37, juris). Es ist auch kein Wertungswiderspruch zum Vertragsrecht, weil die Software nach Auffassung der Beklagten für den Kläger keine negativen Auswirkungen zeige und daher ein Rücktrittsrecht ausgeschlossen sei. Zum einen schließt das Bestehen oder nicht Bestehen von kaufrechtlichen Ansprüchen gegen den Verkäufer deliktische Ansprüche gegen einen Dritten nicht aus. Zum anderen liegt hier nach Auffassung der Kammer ohnehin durch die verwendete Software ein erheblicher Mangel i.S. des § 323 Abs. 5 S. 2 BGB vor. Bereits der Umstand, dass ein Software-Update notwendig ist, um nicht den Verlust der Zulassung zu riskieren, indiziert die Erheblichkeit des Mangels.

3.

Die Beklagte hat auch sittenwidrig gehandelt. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urt. v. 28.6.2016, Az. VI ZR 536/15, Rn. 16, juris). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (Staudinger/Oechsler BGB [2014] § 826, Rn. 31; LG Stuttgart, Urt. v. 8.2.2018, Az. 19 O 68/17, Rn. 38, juris).

Die berechtigten Verkehrserwartungen gehen dahin, dass ein Autohersteller sich gewissenhaft an die Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt, und sich nicht durch falsche Angaben zu wichtigen zulassungsrelevanten Eigenschaften eine Typgenehmigung erschleicht. Dabei wird eine sehr hohe Sorgfalt



erwartet, wenn das Handeln von einer großen Tragweite ist und Verstöße zu hohen Schäden führen können. Dies ist in der Automobilindustrie, die in zigtausendfacher Stückzahl hochwertige Güter mit langer Lebensdauer herstellt, die für die Mobilität der Kunden von großer Bedeutung sind, der Fall. In der Automobilindustrie spielt zudem die Einhaltung von Umweltstandards eine große Rolle, da systematische Abweichungen bei in großer Stückzahl produzierten Fahrzeugen eine entsprechend hohe Auswirkung auf die Umweltbelastung haben. Den europäischen Normen entsprechend erwartet der Verbraucher objektive und genaue, und somit wahrheitsgemäße Informationen. Verbrauchs- und Emissionswerte haben allgemein eine hohe Bedeutung bei den Anschaffungsentscheidungen. Die allgemeine Verkehrserwartung geht auch dahin, dass sich ein Hersteller nicht durch falsche Angaben oder durch Manipulationen im Rahmen des Prüfverfahrens mit nicht vergleichbaren Werten Wettbewerbsvorteile verschafft. An die Redlichkeit werden besonders hohe Erwartungen gestellt, da der Verbraucher auf die Richtigkeit der Angaben durch den Hersteller angewiesen ist, weil er zu einer eigenen Überprüfung nicht in der Lage ist.

Gegen diese berechnete Verkehrserwartung hat die Beklagte in einem erheblichen Maße verstoßen. Die Installation einer Abschaltvorrichtung widersprach den Vorgaben der EG-VO 715/2007. Ein Fahr- und Emissionsverhalten, das durch eine spezielle Steuerungssoftware allein auf das Prüfverfahren abgestimmt war und somit - wie die Beklagte selbst vorträgt - keine Rückschlüsse auf die tatsächlichen Eigenschaften im Normalbetrieb erlaubt, widersprach dem erkennbaren Zweck der Vorschrift und erfüllte die Zulassungsvoraussetzungen nicht.

Bei der Beurteilung der Verwerflichkeit des Handelns ist der hohe Schaden, den die Beklagte verursacht hat, sowie das hohe Risiko für die zahlreichen Fahrzeugkäufer zu berücksichtigen, das die Beklagte in Kauf genommen hat. Der Beklagten war bewusst, dass sie die Anforderungen der Abgasnormen nicht ohne die unzulässige Abschaltvorrichtung erfüllen konnte. Dies folgt bereits aus der Installation der Software, die speziell eine Motorsteuerung für den Prüfzyklus vorsah und somit gezielt für die Prüfung geeignete Emissionswerte erzeugte. Als Automobilhersteller war ihr weiter bekannt, dass sie keine rechtsbeständige EG-Typgenehmigung durch eine Täuschung im Prüfverfahren erhalten kann und somit die Gefahr des Widerrufs der EG-Typgenehmigung und der Allgemeinen Betriebserlaubnis für die Fahrzeuge bestand. Der dadurch drohende Schaden war angesichts der hohen Stückzahl der produzierten



Motoren enorm. Die Inkaufnahme eines derartigen Schadens zum Zwecke des Gewinnstrebens enthält ein hohes Maß an Skrupellosigkeit. Gleichzeitig hat sich die Beklagte gegenüber ihren Mitbewerbern, die auf ordnungsgemäße Weise die Einhaltung der Anforderungen der EG-VO 715/2007 nachgewiesen haben, einen unerlaubten Wettbewerbsvorteil verschafft. Sie hat sich die Kosten der Entwicklung einer Technik gespart, die den Anforderungen der Vorschriften gerecht geworden wäre (LG Stuttgart, Ur. v. 8.2.2018, Az. 19 O 68/17, Rn. 41, juris).

4.

Die Beklagte hat nach Überzeugung des Gerichts bei der sittenwidrigen Schädigung des Klägers zumindest mit bedingtem Vorsatz gehandelt.

Im Rahmen des § 826 BGB ist zu fordern, dass der Täter Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hat (vgl. Wagner in: Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 25). Es reicht dabei aus, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken konnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (BGH, Ur. v. 20.11.1990, Az. VI ZR 6/90 = NJW 1991, 634, 636).

Daran, dass die mit der Entwicklung bzw. Implementierung der unzulässigen Abschaltvorrichtung betrauten Mitarbeiter der Beklagten bezüglich der vorgenannten Punkte vorsätzlich handelten, bestehen keine Zweifel. Solche werden auch nicht in substantieller Art und Weise durch die Beklagte selbst erhoben (vgl. auch LG Wuppertal, Ur. v. 16.1.2018, Az. 4 O 295/17, Rn. 59, juris). Es steht außer Frage, dass die unzulässige Abschaltvorrichtung willentlich entwickelt und eingesetzt wurde; sie war keineswegs die Folge eines „Fehlers“ oder gar zufälliger Natur. Etwas Gegenteiliges wird auch von der Beklagten nicht behauptet. Unter gebotener lebensnaher Betrachtung und Bewertung der Gesamtumstände ist auszuschließen, dass die unzulässige Abschaltvorrichtung aus anderen Gründen entwickelt und eingesetzt wurde, als sich einen Wettbewerbs- und Kostenvorteil zu verschaffen. Weil die Verantwortlichen im Bewusstsein dessen die Täuschung dennoch vornahmen, ist davon auszugehen, dass sie mindestens billigend in Kauf nahmen, dass ihre eigenen Kunden in erheblicher Weise wirtschaftlich durch das Verhalten geschädigt werden. Es besteht



schließlich auch kein Zweifel daran, dass den Verantwortlichen bewusst war, dass das eigene Verhalten nicht nur unredlich im Verhältnis zu den potentiellen Kunden, sondern nach der Verkehrsanschauung auch als besonders verwerflich einzuordnen ist. Schließlich war den Verantwortlichen bewusst, dass das Verschweigen dieser maßgeblichen Eigenschaften des streitgegenständlichen Fahrzeugs für den Kläger als Käufer desselben entscheidungserheblich war. Bei lebensnaher Betrachtung ist nämlich nicht davon auszugehen, dass diese selbst an seiner Stelle zum damaligen Zeitpunkt in Kenntnis der Umstände das streitgegenständliche Fahrzeug gekauft hätten (LG Wuppertal, Urt. v. 16.1.2018, Az. 4 O 295/17, Rn. 63, juris).

Ist der im Rahmen des § 826 BGB in Anspruch genommene - wie hier - eine juristische Person, so hat sie gemäß § 31 BGB für den Schaden einzustehen, den ihr „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ (vgl. BGH, Urt. v. 30.10.1967, Az. VII ZR 82/65 = NJW 1968, 391 ff.) durch eine unerlaubte Handlung einem Dritten zugefügt hat. Im Rahmen des § 826 BGB ist somit Voraussetzung, dass ein solcher Vertreter auch den subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht hat (BGH, Urt. v. 28.6.2016, Az. VI ZR 536/15 Rz. 13 m.w.N. = NJW 2017, 250, 251). Dass maßgebliche Mitarbeiter der Beklagten bis in die Vorstandsebene, bei denen es sich zweifelsfrei um verfassungsmäßig berufene Vertreter handelt, Kenntnis von allen maßgeblichen haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen hatten und vollumfänglich im Sinne der vorgenannten Erläuterungen vorsätzlich handelten, ist anzunehmen. Dafür spricht insbesondere auch, dass die Beklagte das gegen sie verhängte Bußgeld in Höhe von einer Milliarde Euro akzeptiert hat. Der entsprechende klägerische Vortrag ist damit gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen, da er nicht hinreichend substantiiert bestritten wurde.

Die Beklagte trifft hier eine sekundäre Darlegungslast. Eine sekundäre Darlegungslast besteht auf Seiten der nicht primär darlegungs- und beweisbelasteten Partei ausnahmsweise dann, wenn die eigentlich darlegungs- und beweisbelastete Partei für einen hinreichend substantiierten Vortrag, Umstände darzutun hätte, die ihr unbekannt sind, die aber in den Wahrnehmungsbereich der Gegenpartei fallen und der die Darlegung der entsprechenden Verhältnisse zumutbar ist. Die sekundäre Darlegungslast entsteht dabei allerdings erst, wenn die primär darlegungs- und beweisbelastete Partei Anknüpfungstatsachen schlüssig vorgetragen hat und sich daraus eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit ihres Vortrags ergibt (vgl.



BGH, Urt. v. 17.12.2014, Az. IV ZR 90/13, Rz. 21). Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Im Rahmen der Prüfung eines etwaigen Schadensersatzanspruches der Klägerseite gegen die Beklagte aus § 826 BGB hat die Klägerseite nach allgemeinen Grundsätzen darzulegen und zu beweisen, dass die Beklagte bzw. diejenigen Organe oder Vertreter, deren Verhalten und Kenntnisse sie sich zuzurechnen lassen hat, mit Schädigungsvorsatz gehandelt haben. Indizielle Anknüpfungstatsache hierfür ist, ob Personen aus dem vorbezeichneten Personenkreis von der Entwicklung einer irregulären Software sowie deren massenhafter Implementierung in von der Beklagten in Verkehr gebrachten Motor- bzw. Abgassystemen Kenntnis hatten. Zur entsprechenden Darlegung und sachgerechtem Beweisantritt ist die Klägerseite nicht in der Lage, weil es ihr an entscheidender Kenntnis über die internen Betriebsabläufe der Beklagten, insbesondere die Abgrenzung von Verantwortlichkeiten sowie die Berichtspflichten und Berichtswege mangelt. Diese Umstände gehören aber zum unmittelbaren Wahrnehmungsbereich der Beklagten. Ihre Offenbarung ist der Beklagten auch zuzumuten. Es kann dabei dahinstehen, ob es allgemein als zumutbar anzusehen ist, wenn die Beklagte intern zeit- und kostenintensive Maßnahmen ergreifen muss, um die im Rahmen der sekundären Darlegungslast vorzutragenden Umstände zusammenzutragen und geordnet darzustellen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie dies unabhängig vom hier geführten Rechtsstreit bereits getan hat und damit jedenfalls heute der zur Erfüllung der sekundären Darlegungslast erforderliche Aufwand nicht mehr unverhältnismäßig ist (LG Wuppertal, Urt. v. 16.1.2018, Az. 4 O 295/17, Rn. 70, juris). Die Beklagte dürfte (soweit zutreffend) insbesondere ohne weiteres darlegen können, wie es zur Planung und zum Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstandes gekommen ist (LG Düsseldorf, Urt. v. 9.2.2018, Az. 7 O 212/16, Rn. 32, juris).

Die sekundäre Darlegungslast wurde durch den hinreichend substantiierten Vortrag der Klägerseite auch ausgelöst. Dieser genügt vor dem Hintergrund der folgenden Erwägungen: Die geäußerte Behauptung, dass ein organschaftlich Verantwortlicher mit diesem Themenkreis befasst war, entspricht bereits dem bei einem Großkonzern wie der Beklagten Erwartbaren. Es kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Beklagte ihre Betriebs- und Verwaltungsorganisation an den gesetzlichen Vorgaben ausrichtet und daher gem. § 91 Abs. 2 AktG ein



Überwachungssystem eingerichtet hat, um Entwicklungen früh zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden. Zu bestandsgefährdenden Entwicklungen in diesem Sinne gehören auch Verstöße von Organmitgliedern und Unternehmensangehörigen gegen gesetzliche Vorschriften (vgl. Spindler in Münchner Kommentar zum AktG, 4. Aufl. 2014, § 91 Rn. 52 unter Verweis auf die Begründung RegE BT-Drucks. 13/9712 S. 15). Gerade wenn es - wie vorliegend - um Produkte geht, welche einer behördlichen Prüfung und Zulassung unterzogen werden müssen und tausendfach in den Verkehr gebracht werden, kann weder angenommen werden, dass es objektiv entbehrlich ist, ein Überwachungssystem zur Vorbeugung gegen bzw. der Aufdeckung von bereits erfolgten Gesetzesverstößen einzurichten, noch dass der verantwortliche Vorstand der Beklagten dies subjektiv anders eingeschätzt hätte. Wenn die Beklagte aber derartige Überwachungssysteme eingerichtet hat, liegt es nahe anzunehmen, dass die damit verbundenen Prüf- und Genehmigungspflichten ebenso wie die korrespondierenden Berichtspflichten bis in die Führungsebene der Beklagten reichen. An den klägerseitigen Primärvortrag sind auch deshalb keine zu hohen Anforderungen zu stellen, weil allgemein und aus parallelen Gerichtsverfahren gegen die Beklagte bekannt ist, dass die Beklagte gegenüber den US-amerikanischen Behörden bzw. Gerichten die eigene Verantwortlichkeit verbindlich eingeräumt hat. Im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast müsste die Beklagte bezogen auf die Entwicklung und Implementierung der streitgegenständlichen irregulären Motor- bzw. Abgassteuerungssoftware ihre interne Organisationsstruktur einschließlich Genehmigungs-, Budget- und Compliance-Verantwortlichkeiten wiederum einschließlich zugehöriger Berichtspflichten und Berichtswegen darstellen (LG Wuppertal, Ur. v. 16.1.2018, Az. 4 O 295/17, Rn. 74, juris). Dies hat sie nicht getan. Entgegen der Auffassung der Beklagten ist sie auch nicht deshalb von einer sekundären Darlegungslast befreit, weil es sich bei dem Bestreiten der Kenntnis um eine negative Tatsache handelt. Denn die Beklagte könnte zumindest darlegen, wie die interne Kommunikation verlaufen ist und dass die Information nicht die Repräsentanten der Beklagten erreicht haben. Insofern war sie zu einem positiven Vortrag in der Lage. Dieser Vortrag war ihr auch zuzumuten, da angesichts der Bedeutung des Vorganges ein Exzess von nicht führenden Mitarbeitern der Beklagten als unwahrscheinlich erscheint (vgl. LG Stuttgart, Ur. v. 8.2.2018, Az. 19 O 68/17, Rn. 58, juris).



Angesichts der Begründetheit der Klage aus §§ 826, 31 BGB kann dahinstehen, ob sich ein Anspruch des Klägers gegen die Beklagte auch aus den anderen Normen ergeben würde.

5.

Da dem Kläger somit gegenüber der Beklagten ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB zusteht, hat die Beklagte ihm Ersatz für alle kausal aus der vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung resultierenden Schäden zu leisten.

Dabei ist für den Schaden der Umstand unbeachtlich, dass die Beklagte zwischenzeitlich „technische Maßnahmen“ anbietet, die die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen sollen, ohne dass sich dadurch andere - gegebenenfalls kaufrelevante - Kriterien (wie z.B. Treibstoffverbrauch, Motorabnutzung etc.) nachteilig verändern. Ebenso unbeachtlich ist, dass der Kläger diese „technische Maßnahme“ an dem streitgegenständlichen Pkw nicht hat ausführen lassen. Denn zu beachten ist insoweit, dass vorliegend von einer Schädigung der Entschlussfreiheit des Klägers im Zeitpunkt des Autokaufs und nicht einer unmittelbaren Substanz- oder Vermögensschädigung im klassischen Sinne auszugehen ist, weswegen eine Schadensausgleichung auf Grundlage der Aufwertung des Kaufgegenstandes nicht erreicht werden kann (vgl. LG Bremen, Urt. v. 30.11.2018, Az. 1 O 1361/17; LG Wuppertal, Urt. v. 16.1.2018, Az. 4 O 295/17).

a. Gemäß § 249 Abs. 1 BGB hat die Beklagte also den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass der Kläger von der ungewollt eingegangenen Verbindlichkeit, also dem Kaufvertrag über das streitgegenständliche Auto, zu befreien ist. Hätte er diesen nicht abgeschlossen, wäre er nicht zur Kaufpreiszahlung verpflichtet gewesen, weshalb ihm von der Beklagten grds. der Kaufpreis von 15.140,16 € zu erstatten ist. Der Kläger hat sich aber auf den Ersatzbetrag die von ihm während der Besitzzeit gezogenen Nutzungen anrechnen zu lassen, weil ansonsten eine vom Schadensrecht nicht vorgesehene Überkompensation erfolgen würde. Der Rechtsgedanke des § 346 Abs. 1 BGB ist auch hier samt der hierzu anerkannten

Berechnungsmodi anzuwenden. Der Kläger kann daher von der Beklagten nur einen Betrag von 9.158,37 € fordern, was auch seinem Klageantrag zu Ziff. 1 entspricht. Den Wertersatz für gezogene Nutzungen hat er ebenfalls zutreffend errechnet aus der Multiplikation des Kaufpreises (15.140,16 €) mit der tatsächlichen Laufleistung seit Kauf von 98.770 km, wobei der aktuelle Kilometerstand nachgewiesen wurde durch das Foto des Tachometers, geteilt durch die gemäß § 287 ZPO geschätzte Gesamtlauflistung von 300.000 km, wie von dem Kläger ebenfalls selbst angenommen. Dies ergibt einen Betrag von 5.981,79 €, so dass sich der Zahlungsanspruch auf 9.158,37 € beläuft.

Der Kläger kann die Verzinsung des Zahlungsbetrages seit dem Rechtshängigkeit von der Beklagten verlangen (§§ 288, 291 BGB).

b. Der Klageantrag zu Ziff. 2, gerichtet auf Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten, ist begründet. Die Beklagte befindet sich seit Zustellung der Klageschrift an sie im Verzug der Annahme, weil durch die Klageschrift das Fahrzeug Zug um Zug gegen Zahlung der zutreffenden Schadensersatzsumme konkret angeboten wurde.

II.

Die von der Beklagten gem. § 214 Abs. 1 BGB erhobene Verjährungseinrede greift nicht durch. Der mit der Klage verfolgte Zahlungsanspruch ist nicht verjährt.

Wenn man davon ausgeht, dass die gem. § 195 BGB dreijährige Verjährungsfrist am 31.12.2015 zu laufen begonnen hat und somit am 31.12.2018 ablief, ist der Verjährungsfristenlauf gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB durch die wirksame Anmeldung des Klägers zum Register für die Musterfeststellungsklage vor dem OLG Braunschweig gehemmt worden. Die Anmeldung ist am 28.11.2018 und somit 32 Tage vor Verjährungseintritt erfolgt. Der Kläger hat sich auch nicht vom Musterfeststellungsverfahren wieder abgemeldet. Er hat den ihm von der Beklagten mit Schreiben vom 19.3.2020 angebotenen Vergleich nicht angenommen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzvb) hat die Musterfeststellungsklage am 30.4.2020 zurückgenommen, wodurch das Musterfeststellungsverfahren seine bis dahin gemäß § 610 Abs. 3 ZPO bestehende Sperrwirkung für eine Individualklage des Klägers verlor. Durch diese Verfahrensbeendigung wurde die Frist des § 204 Abs. 2 BGB in Lauf gesetzt, so dass der Kläger bis zum 30.10.2020 in noch unverjährter Zeit



gegen die Beklagten Klage erheben konnte. Dies ist durch die Klageeinreichung am 27.10.2020 auch geschehen, zumal diese gemäß § 167 ZPO demnächst, nämlich bereits am 30.11.2020, an die Beklagte zugestellt worden ist.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

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



**Ausgefertigt:**

\_\_\_\_\_, Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts