

Aktenzeichen:
20 O 147/21



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dr. Stoll & Sauer Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, Einsteinallee 1/1, 77933
Lahr, Gz.: 6658/20 ST / GR

gegen

- 1) **Stellantis N.V.**, vertreten durch den Vorstand John Philip Elkann, Singaporestraat 92, 1175
RA Lijnden, Niederlande
- Beklagte -
- 2) **FCA Italy S.p.A.**, vertreten durch d. Vorstand, Corso Giovanni Agnelli 200, 10135 Turin, Italien
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte zu 1 und 2:

wegen Forderung aus Abgasskandal

hat das Landgericht Stuttgart - 20. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Häberlein
als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 10.02.2022 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte zu 2 wird verurteilt, an den Kläger 37.936,07 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 04.11.2021 zu zahlen Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs Modell Ayers Rock des Herstellers Hymer mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 2 mit der Annahme des vorbezeichneten Fahrzeugs im Verzug ist.
3. Die Beklagte zu 2 wird verurteilt, den Kläger von durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.751,80 € freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 62 % und die Beklagte zu 2 38 %.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird auf 49.809,09 € (Klaganträge 1 und 2: 45.280,99 €; Klagantrag 3: 4.528,10 €) festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagten Ansprüche im Zusammenhang mit dem Kauf eines Wohnmobils geltend.

Er kaufte am 11.04.2018 das streitgegenständliche Wohnmobil, dessen Basisfahrzeughersteller die Beklagte zu 2, eine 100%-Tochter der Beklagten zu 1, ist, für 44.500,00 €. Damals betrug der Kilometerstand 8.400 km. Am 09.02.2022 betrug er nach dem von den Beklagten bestrittenen Angaben des Klägers 44.012 km. In dem Wohnmobil ist ein von der FPT Industrial S.p.A hergestellter Fiat Ducato 2,3l Multijet, 96 kW Dieselmotor verbaut.

Der Kläger behauptet, dass das Fahrzeug mit verschiedenen Manipulationen ausgestattet sei, die dafür sorgen würden, dass die Grenzwerte lediglich auf dem Prüfstand, nicht aber im Straßenver-

kehr eingehalten werden. Unter anderem sei minderwertige Hardware verbaut worden, die nicht geeignet sei, die Dauerhaltbarkeit im Sinne des Art. 4 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 zu gewährleisten. Dies sei nur durch eine Manipulation mittels einer Software möglich gewesen. Ohne die Software wäre die Dauerhaltbarkeit von 100.000 km bzw. von 5 Jahren für das Fahrzeug und 160.000 km für die emissionsmindernden Einrichtungen nicht einzuhalten. Da die Beklagtenseite nach der Verordnung entsprechende Tests vor der Zulassung durchzuführen und den Behörden nachzuweisen habe, sei ihr positiv bekannt gewesen, dass die von ihrer verwendeten minderwertigen Hardware nicht in der Lage sei, die Vorgaben des Art. 4 Abs. 2 einzuhalten. Dennoch habe sie sich entschlossen, um Kosten einzusparen und die Gewinne zu maximieren, dafür die minderwertige Hardware in Serie zu verbauen und dies mit einer illegalen Software auszugleichen.

Die AGR-Rate bzw. die NSK-Regeneration werde nach einer gewissen Motorlaufzeit verringert/deaktiviert. Die Motorsteuerungssoftware enthalte einen Timer, der ab dem Motorstart laufe und bei Erreichen eines kalibrierten Wertes das Emissionskontrollsystem beeinflusse. In dieser Form sei auch das streitgegenständliche Fahrzeug manipuliert.

Es sei ein unzulässiges Thermofenster verbaut, wonach es auf dem temperierten Prüfstand (dort sei die Umgebungstemperatur vorgeschrieben) immer zu einer vollständigen Abgasreinigung komme; im Realbetrieb finde die Abgasrückführung jedoch nur in einem sehr reduzierten Rahmen statt.

Die strategische Entscheidung sei jedenfalls von der produzierenden Gesellschaft, d.h. von der Beklagten zu 2 als formaler Herstellerin des Basisfahrzeugs, getroffen worden. Tatsächlich sei die strategische Entscheidung über die Implementierung der Software von dem personengleichen Vorstand der beiden Beklagten getroffen und umgesetzt worden.

Die Beklagte zu 2 finde sich als formeller Hersteller des Basisfahrzeugs in den Typengenehmigungsunterlagen wieder. Sie sei eine 100%ige Tochtergesellschaft der Beklagten zu 1 und werde von dieser kontrolliert. Die Beklagte zu 2 sei dermaßen eng mit der Beklagten zu 1 verbunden, dass man von einer faktischen Eingliederung sprechen könne. Die Beklagte zu 1 sei keine reine Finanzholding, sondern erfülle strategische und operative Aufgaben.

Der Kläger beantragt:

1. Es wird festgestellt, dass die Beklagten verpflichtet sind, der Klägerpartei Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagten in dem Fahr-

zeug des Modells Ayers Rock des Herstellers Hymer mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)

a) unzulässige Abschaltvorrichtungen wie zum Beispiel

- in Gestalt einer Funktion, welche durch Bestimmung der Außentemperatur die Parameter der Abgasrückführung so verändert, dass die Abgasrückführung nur innerhalb eines Temperaturrahmens zwischen 20°C und 30°C und nur auf dem Prüfstand optimal funktioniert, während unterhalb 20°C bis 5°C sowie außerhalb der NEFZ-Prüfsituation eine stufenweise Abrampung der Abgasrückführungsrate bis hin zur kompletten Reduktion auf Null erfolgt (sog. Thermofenster),

- in Gestalt einer Abschaltlogik, welche die Abgasrückführungsrate nach 22 Minuten nach dem Motorstart und dem Beginn des NEFZ-Modus auf Null reduziert,

- in Gestalt einer Hysterese, welche alle 10 Sekunden nach dem Auftreten einer oder mehrerer der nachfolgenden Störgrößen sucht, sodass gegebenenfalls nach 15 Sekunden oder nach einer Häufigkeit von 5 Mal oder mehr die Abgasreinigung eingestellt wird, wobei es sich bei diesen Störgrößen um

- einen Lenkwinkel größer als 30°,

- eine Geschwindigkeit an der Hinterachse größer als 3,9 km/h,

- eine Gaspedal-Stellung größer als 80,00049 % handelt

oder

- in Gestalt eines weiteren Timers, welcher nach 4 Minuten nach Auftreten einer oder mehrerer der nachfolgenden Störgrößen die Abgasreinigung einstellt, wobei es sich bei diesen Störgrößen um

- ein Drehmoment über 34 kW (höher als 300/340 Nm),

- eine Geschwindigkeit, welche die für den NEFZ-Zyklus typische Geschwindigkeit überschreitet und auf ein Verlassen der Prüfsituation hindeutet,

- einen Bremsvorgang, welcher öfter als 20 Mal erfolgt, handelt,

- in Gestalt noch zusätzlicher Timer-Strategien, welche durch das Einbringen von Zeitpuf-

fer sicherstellen sollen, dass die Abgasreinigung nicht vorschnell trotz andauernder Prüfsituation abgeschaltet wird,

- in Gestalt eines AGR-Kennfeldes, welches sicherstellen soll, dass die Abgasreinigung im Straßenverkehr auch innerhalb des o.g. Thermofensters ausgeschaltet wird,

verbaut haben, mit ihrer Billigung oder auf ihre Anweisung hin verbaut wurden und hierdurch die Emissionswerte auf dem Rollenprüfstand, welcher stets 1180 Sekunden dauert, innerhalb eines Temperaturrahmens zwischen 20°C und 30°C stattfindet, mit einer vorgeschriebenen Standzeit von 25% und einer Antriebsleistung von maximal 34 kW bzw. einer Geschwindigkeit bis maximal 120 km/h erfolgt, reduziert werden.

b) ein On-Board-Diagnosesystem einsetzen, welches dahingehend programmiert war, die Erhöhung der Emissionswerte infolge der Abschaltung der Abgasrückführungsrate entgegen der bestehenden gesetzlichen Überwachungspflicht in Bezug auf die abgasbeeinflussenden Systeme nicht anzuzeigen.

hilfsweise für den Fall, dass die Feststellungsanträge unzulässig sein sollten:

2. Die Beklagten werden verurteilt, an die Klägerpartei € 51.844,92 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen, abzüglich einer in das Ermessen des Gerichts gestellten Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeugs des Modells Ayers Rock des Herstellers Hymer mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübergang des vorgenannten Fahrzeuges.

3. Es wird festgestellt, dass die Beklagten verpflichtet sind, der Klägerpartei darüber hinaus Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die der Klagepartei dadurch entstanden sind oder entstehen werden, dass in das in Klageantrag Ziff. 1 genannte Fahrzeug eine unzulässige Abschalteinrichtung eingebaut wurde.

4. Es wird festgestellt, dass die Beklagten sich mit der Annahme des in Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs im Verzug befinden.

5. Die Beklagten werden verurteilt, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerpartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 2.875,04 freizustellen.

Klagantrag 1 stellt der Kläger hilfsweise auch ohne die Wörter „zum Beispiel“.

Die Beklagten beantragen

Klagabweisung.

Die Beklagte zu 1 beruft sich darauf, dass sie weder Konstrukteurin noch Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist und dieses Fahrzeug auch nicht vertrieben, insbesondere nicht an den Kläger verkauft hat. Sie behauptet, dass sie bis zu einer kürzlich erfolgten Umstrukturierung die (reine) Holdinggesellschaft der FCA-Gruppe (FCA: Fiat Chrysler Automobiles) gewesen sei, nunmehr sei sie die (reine) Holdinggesellschaft der Stellantis-Gruppe, die aus der Fusion der FCA-Gruppe mit der PSA-Gruppe hervorgegangen sei. Weder habe die Beklagte zu 1 selbst die Entscheidung getroffen noch habe sie Anteil daran gehabt, welche Motoren und Abgasrückführungssysteme in einem bestimmten Fahrzeug installiert werden. Derartige Entscheidungen würden in der FCA-Gruppe die jeweiligen produzierenden Gesellschaften treffen.

Die Beklagten sind der Ansicht, dass keine der jeweils maßgeblichen europäischen Regelungen Abgassteuerungssysteme verboten habe, soweit diese nicht darauf ausgelegt seien, Emissionswerte gezielt für Prüfzyklen zu verändern. Ohne eine Abgassteuerung könnten Motoren nicht funktionieren. Die Abgassteuerung in den Fahrzeugen der FCA-Gruppe (FCA: Fiat Chrysler Automobiles) arbeite im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens nicht anders als außerhalb dieses Verfahrens. Das streitgegenständliche Fahrzeug halte den relevanten NO_x-Grenzwert ein. Der relevante NO_x-Grenzwert betrage 280 mg/km. Dies ergebe sich aus Art. 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang I Tabelle 1 der Verordnung (EG) 715/2007, die diesen Euro 5-StickoxidEmissionsgrenzwert für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Fahrzeugklasse N1, Gruppe III / N2 - wie das streitgegenständliche Fahrzeug - festlege. Welche Testergebnisse unter anderen als den nach der Durchführungsverordnung (EG) 692/2008 festgelegten Bedingungen und im Rahmen anderer Prüfverfahren gewonnen werden, könne für die Entscheidung des Rechtsstreits dahinstehen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 10.02.2022 verwiesen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist teilweise unzulässig. Soweit sie zulässig ist, ist sie teilweise begründet.

1. Der Klagantrag 1 ist bereits unzulässig.

Es fehlt das Feststellungsinteresse. Der Kläger ist wegen des Vorrangs der Leistungsklage auf diese zu verweisen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 22.02.2022 - 17 U 553/19, juris Rn. 101 ff.). Soweit der Kläger vorträgt, er könne mit Steuernachzahlungen konfrontiert werden, da die Beklagte sich die Typengenehmigung zusammen mit der Euro-Norm lediglich erschlichen habe, ist dies zu vage. Der ausreichend wahrscheinliche Eintritt eines Schadens ist damit nicht eingetreten. Soweit der Kläger ausführt, dass dann, wenn ein Softwareupdate durchgeführt werde, Folgeschäden drohen würden und es bei solchen an dem Kläger liegen werde, nachzuweisen, dass diese eine unmittelbare Folge des Softwareupdates sei und dieser Nachweis kaum zu führen sei, führt der Kläger im Ergebnis selbst aus, dass ihm dann ein Feststellungstitel nichts bringen wird.

2. Klagantrag 2 ist mit Blick auf die Beklagte zu 1 unbegründet und mit Blick auf die Beklagte zu 2 teilweise begründet.

a) Mit Blick auf die Beklagte zu 1 ist nicht ausreichend klar, inwieweit über ein Handeln der Beklagten zu 2 bei der Frage der Erlangung der Typgenehmigung und der Frage des Verkaufs des Fahrzeugs hinaus ein Handeln der Beklagten zu 1 zu erblicken ist. Der Kläger trägt zwar vor, es bestehe ein personenidentisches Geflecht aus Beklagter zu 1 und Beklagter zu 2. Damit ist aber nicht ausreichend deutlich, inwieweit die für die Beklagte zu 2 handelnden Personen auch zugleich für die Beklagte zu 1 gehandelt haben. Es ist gerade nicht ersichtlich, dass die betreffenden Personen, soweit sie für die Beklagte zu 2 über die Verwendung der streitgegenständlichen Hardware und Software entschieden haben, dies nicht aufgrund eigener Entschließungskraft getan haben sollen, sondern lediglich in Umsetzung der von ihnen im Rahmen ihres Handelns für die Beklagten zu 1 gefassten Entschlüsse. Über das Handeln der Beklagten zu 2 hinaus ist damit ein auf die Verwendung der streitgegenständlichen Hardware und Software ausgerichtetes kausales Verhalten von der Beklagten zu 1 gemäß § 31 BGB zuzurechnenden Personen nicht ausreichend ersichtlich.

b) Dagegen ist Klagantrag 2 mit Blick auf die Beklagte zu 2 teilweise begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2 einen Zahlungsanspruch in der tenorierten Höhe gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Der Kläger hat einen Schaden in Form der Belastung mit ungewollten Verpflichtungen - dem Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug - erlitten (aa). Dieser Schaden ist durch ein Verhalten der Beklagten zu 2 entstanden (bb). Dieses Verhalten war jedenfalls fahrlässig (cc). Bei den genannten Bestimmungen handelt es sich um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (dd). Aufgrund dessen hat der Kläger gegen die Beklagte zu 2 einen Anspruch auf Schadensersatz, gerichtet auf Zahlung, wobei sich der Kläger die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile in Höhe von 6.563,93 € für vom Kläger gefahrene Kilometer) anrechnen lassen muss (ee).

aa) Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Der Schaden liegt in der unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises, vorliegend in Höhe von 44.500,00 €.

Ein Schaden kann auch in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder in der Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts bestehen (vgl. Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., Einf. v. § 823 Rn. 24). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt. Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft ist bei ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten.

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

(a) Die Beklagtenseite beruft sich darauf, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide der einschlägigen Euro-Norm im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Tests einhalte. Sie reklamiert nicht, dass das Fahrzeug die Stickoxidgrenzwerte im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen generell einhalte. Auf Nachfrage hat sich die Beklagtenseite nicht dazu positioniert, ob ihre Angabe, wonach das streitgegenständliche Fahrzeug den relevanten Stickoxidgrenzwert einhalte, auch mit Blick auf den realen Straßenverkehr gilt.

(b) Nach der zutreffenden höchstrichterlichen Rechtsprechung sind die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (EuG, Urteil vom 13.12.2018 - T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 und 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10; OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021 - 8 U 68/20, S. 7; vgl. auch zutreffend Schlussanträge der Generalanwältin Eleanor Sharpston vom 30.04.2020 in der Rechtssache des EuGH C-693/18, juris Rn. 126; Schlussanträge des Generalanwalts M. Bobeck vom 10.06.2021 in der Rechtssache des EuGH C-177/19, juris Rn. 127 ff.; Schlussanträge des Generalanwalts Rantos vom 23.09.2021 in den Rechtssachen C-128/20, C-134/20 und C-145/20, juris Rn. 92 ff.; LG Stuttgart, Urteil vom 09.04.2021 - 29 O 674/20, S. 9 ff.; LG Köln, Urteil vom 16.06.2021 - 28 O 118/20, BeckRS 2021, 18983, Rn. 23; LG Itzehoe, Urteil vom 24.06.2021 - 6 O 281/20, BeckRS 2021, 18982, Rn. 19; LG Erfurt, Beschluss vom 15.11.2021 - 8 O 610/21, juris Rn. 49 f.).

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

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

sondern die Vorschrift ist so formuliert, dass

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(bb) Soweit die Europäische Kommission in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ein Prüfverfahren bestimmt hat, welches ggf. weniger strenge Anforderungen an die Emissionsbegrenzung stellt als die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ändert dies nichts daran, dass daneben die Bestimmungen der zuletzt genannten Verordnung einzuhalten waren. Aus dem Wortlaut von Art. 4 Abs. 1, Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2, Art. 5 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 er-

gibt sich ausdrücklich, dass ein Fahrzeug nicht nur den Durchführungsmaßnahmen der Verordnung entsprechen muss, sondern auch der Verordnung und ihrem Anhang I selbst. Daraus erhellt, dass ein Fahrzeug nicht allein deswegen gesetzeskonform ist, weil für den betreffenden Fahrzeugtyp ein offizieller Emissionstest auf dem Prüfstand erfolgreich durchlaufen wurde.

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

(dd) Schließlich kann die Beklagtenseite die Grenzwertüberschreitung im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen nicht unter Berufung auf Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit Gründen des Motorschutzes rechtfertigen. Dies ergibt sich aus Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, wonach die vom Hersteller ergriffenen technischen Maßnahmen sicherstellen müssen, dass die Auspuff- und Verdunstungsemissionen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen entsprechend dieser Verordnung wirkungsvoll begrenzt werden. Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 liefe leer, wenn Art. 5 Abs. 2 der Verordnung so ausgelegt werden würde, dass bereits der allgemeine Verschleiß des Motors und nicht ausschließlich ein plötzliches und unerwartetes (mit anderen Worten: ganz selten vorkommendes) Ereignis eine zur Grenzwertüberschreitung führende Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems rechtfertigen würde. Ein solches Leerlaufen des Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wäre nicht mit dem bei der Auslegung des Unionsrechts zu beachtenden Grundsatz des „*effet utile*“ vereinbar.

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

b) Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten zu 2 erlitten. Erforderlich ist insoweit eine adäquate Verursachung, welche vorliegt, wenn die Befolgung des Schutzgesetzes größere Sicherheit gegen den Schadenseintritt geboten hätte (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 59).

So liegt der Fall hier. Die Beklagte zu 2 hat Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs produziert und in Verkehr gebracht. In diesem Zusammenhang hat sie eine EG-Typgenehmigung erlangt, ohne dass die erforderliche Voraussetzung, dass die Stickoxidemissionen im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen die Grenzwerte nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht überschreiten, vorgelegen hätte. Der Fortbestand der EG-Typgenehmigung hing aber wesentlich an der Einhaltung dieser Voraussetzung. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrtbundesamt und einem Erlöschen der Betriebserlaubnis drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden des Überschreitens der gesetzlich vorgegebenen Grenze für Stickoxidemissionen bedroht. Denn ein Fahrzeug, das im öffentlichen Straßenraum nicht fahren darf, ist seines Hauptzwecks beraubt. Üblicherweise werden die Fahrzeuge vom Ersterwerber häufig weiterveräußert an Zweit- und Folgeerwerber. Jeder Erwerber verknüpft unabhängig von der Person des Verkäufers mit dem Fahrzeug die Erwartung, dass er das Fahrzeug dauerhaft und ohne Gefahr der Stilllegung aufgrund eines Erlöschens der allgemeinen Betriebserlaubnis nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer von dem Erwerb eines Fahrzeugs von einem Gebrauchtwagenverkäufer absieht, wenn er weiß, dass die Zulassung widerrufen werden kann. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts.

c) Das Verhalten der Beklagten zu 2 war zumindest fahrlässig.

aa) Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (Palandt/Sprau, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn. 42 i.V.m. Palandt/Grüneberg, BGB, 80. Aufl., § 276 Rn. 12). Nach den Verkehrsgepflogenheiten wäre angesichts der Bedeutung der Verordnung für das Funktionieren des Binnenmarkts im Sinne harmonisierter Rechtsvorschriften und ein hohes Umweltschutzniveau (Erwägungsgrund 1 der Verordnung), aber auch für die korrekte Information von Verbrauchern und Anwendern (Erwägungsgrund 17 der Verordnung), eine eingehende Befassung der Beklagten zu 2 mit den oben erörterten Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrem rechtlichen Rahmen erforderlich gewesen. Nicht diesem hohen Sorgfaltsmaßstab genügend war, dass sich die Beklagtenseite auf die Überlegung zurückzieht, dass es genüge, die Prüfstandtests zu bestehen. Für die Richtigkeit dieser Überlegung liefert die genannte Verordnung und ihr rechtlicher Rahmen wie dargestellt keine Anhaltspunkte.

bb) Nicht genügend ist zwar, dass allgemein ein gesetzlicher oder gewillkürter Vertreter der Beklagten gehandelt hat, erforderlich ist vielmehr, dass ein verfassungsmäßiger Vertreter gehandelt hat (Palandt/Sprau, BGH, 80. Aufl., § 823 Rn. 77). Vom Handeln eines verfassungsmäßigen Vertreters - hier in Gestalt der Verkennung der Vorgaben der Verordnung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 - ist aber zwingend auszugehen, nachdem die Vorgaben so bedeutsam sind, dass diejenige Person oder diejenigen Personen, die bei der Beklagten zu 2 mit der Erfüllung der Vorgaben betraut ist bzw. sind, als verfassungsmäßiger Vertreter anzusehen ist bzw. sind (vgl. Palandt/Ellenberger, BGB, 80. Aufl., § 31 Rn. 6). Unerheblich ist, ob ihr oder ihnen rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht eingeräumt worden ist (Palandt/Ellenberger, aaO).

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

Eine Norm ist nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung dann Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mit gewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das in Frage stehende Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben. Andererseits soll der Anwendungsbereich von Schutzgesetzen nicht ausufern. Deshalb reicht es nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann, er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Zudem muss die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, geprüft werden muss, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Beweiserleichterungen zu knüpfen (BGH, Urteil vom 13.12.2011 - XI ZR 51/10, juris Rn. 21).

Diese Vorgaben sind vorliegend erfüllt.

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

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

„Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 06.02.1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ... ein umfassendes System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.“

Nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Erwägungsgrund 1 gehört zum Schutzzweck der Verordnung also auch derjenige eines Binnenmarkts ohne Binnengrenzen, in welchem unter anderem der freie Warenverkehr gewährleistet wird (vgl. auch Art. 26 AEUV). Dieses Ziel soll offensichtlich durch die Harmonisierung der Emissionswerte erreicht werden, denn eine Vielzahl unterschiedlicher - nationaler - Vorschriften würde den freien, grenzenlosen Warenverkehr behindern und folglich dem Binnenmarkt, der ein Raum ohne Binnengrenzen ist, widersprechen. Begünstigte dieses Raums ohne Binnengrenzen sind unter anderem diejenigen, die von der Möglichkeit des grenzenlosen Warenverkehrs Gebrauch machen wollen. Dies können unzweifelhaft auch Verbraucher

wie vorliegend der Kläger sein, der ein Interesse daran haben kann, Waren wie vorliegend das streitgegenständliche Fahrzeug später grenzüberschreitend an einen Dritten zu verkaufen, ohne diesbezüglich wegen Nichteinhaltung der Emissionsgrenzwerte durch das streitgegenständliche Fahrzeug daran gehindert zu sein. Zutreffend hat das Landgericht Ravensburg (EuGH-Vorlage vom 12.02.2021 - 2 O 393/20, juris Rn. 82) in diesem Zusammenhang hervorgehoben, dass die Europäische Union ausweislich Art. 114 Abs. 1 und Abs. 3 i.V.m. Art. 26 AEUV bei der Verwirklichung des Binnenmarkts von einem hohen Verbraucherschutzniveau ausgeht.

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

e) Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen.

Er hat einen Anspruch, so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung nicht hätte erteilt werden dürfen und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden. Dabei ist unerheblich, dass das Kraftfahrtbundesamt bisher die Zulassung nicht widerrufen hat. Der Kläger kann daher die Rückgängigmachung des ihm in der Form des Abschlusses eines unvorteilhaften Vertrages entstandenen Schadens verlangen. Konkret hat der Kläger gegen die Beklagte zu 2 einen Anspruch auf Zahlung des zum Erwerb des Fahrzeugs ge-

zahlten Kaufpreises. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat der Kläger sich die von ihm gezogenen Nutzungen (auf der Basis einer vom Gericht nach § 287 ZPO geschätzten Gesamtleistung des Fahrzeugs von 250.000 km) anrechnen zu lassen.

Dabei hat das Gericht geschätzt, dass mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug in der Zeit zwischen dem 09.02.2022 und dem 10.02.2022 rund 25 km zurückgelegt worden sind. Die dafür beweispflichtige Beklagte zu 2 hat nicht bewiesen, dass der Kilometerstand höher ist als vom Kläger angegeben.

3. Klagantrag 3 ist unzulässig. Er ist bereits angesichts des darin verwendeten vagen Begriffs der „unzulässige(n) Abschaltvorrichtung“ nicht ausreichend bestimmt.

4. Klagantrag 4 ist unbegründet, auch mit Blick auf die Beklagte zu 2, nachdem der Kläger eine Zuvielforderung erhebt, insbesondere nicht herausarbeitet, weshalb er in Klagantrag 2 von über 51.000,00 € ausgeht, obwohl der Kaufpreis ausweislich der von ihm vorgelegten Kaufunterlagen nur 44.500,00 € betragen hat.

5. Klagantrag 5 ist mit Blick auf die Beklagte zu 2 in der tenorierten Höhe begründet (1,3-Gebühr aus einem Streitwert von bis zu 40.000,00 €).

6. Der Kläger kann von der Beklagten zu 2 Zinsen in der tenorierten Höhe verlangen.

II.

Die Nebenentscheidungen folgen aus § 91 ZPO, § 709 ZPO. Bei der Streitwertfestsetzung wurden § 3 ZPO, § 48 Abs. 1 GKG herangezogen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen 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 beschrieben.

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, die durch einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind als elektronisches Dokument zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

Dr. Häberlein
Richter am Landgericht

Verkündet am 14.04.2022

Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Vermerk:

Verkündet am 14.04.2022

Stabl

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle