



Landgericht Stade

Geschäfts-Nr.:
5 O 154/18

Beglaubigte Abschrift

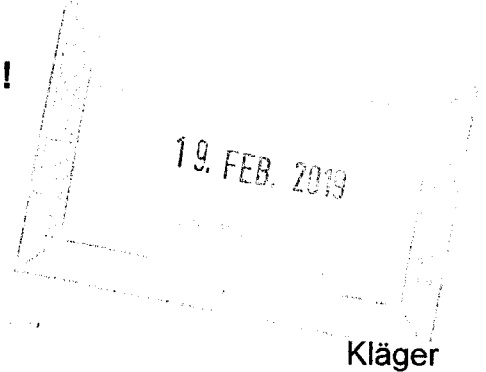
Verkündet am:
13.02.2019

Justizangestellte
Vorsitzender Richter am Landgericht
als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit



des Herr

Prozessbevollmächtigte: Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36,
21075 Hamburg,
Geschäftszeichen: VW-8/18-FW

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte

wegen Schadensersatz

hat die 5. Zivilkammer des Landgerichts Stade auf die mündliche Verhandlung vom
16.01.2019 durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Rühle als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, dem Kläger EUR 20.222,07 nebst Zinsen in Höhe von 4 % auf EUR 26.077,00 vom 19. November 2012 bis 3. Dezember 2012, in Höhe von 4 % auf 31.031,63 vom 4. Dezember 2012 bis 7. Februar 2017 sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 8. Februar 2017 Zugum-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Seat Alhambra Style 2,0l TDI, FIN ' zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Tenor zu Ziff. 1. genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 1.171,67 freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 35 % und die Beklagte zu 65 %.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

und beschlossen

7. Der Streitwert wird festgesetzt auf bis zu 35.000 EUR.

Tatbestand

Die Parteien streiten über die mangelbedingte Rückabwicklung eines Neuwagenkaufs im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal des VW-Konzerns.

Der Kläger erwarb gemäß Kaufvertrag vom 19.11.2012 von einem dänischen Autohändler einen Seat Alhambra Style 2,0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) _____ zu einem Kaufpreis von umgerechnet netto EUR 26.077,00 (vgl. Anlage K1). Die Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 4.957,10 zahlte er am 4. Dezember 2012 (Anlage K 7, Bl. 75 f.). Der Pkw wird bis zum heutigen Tage vom Kläger gefahren. Die aktuelle Laufleistung beträgt 87.098 km.

Der von der Beklagten hergestellte und zum Einbau in das Fahrzeug des Klägers bestimmte Motor des streitbefangenen Pkw, Typ EA 189, wurde mit einer umschaltfähigen Steuerelektronik ausgestattet, die es ermöglicht, die Stickoxidemission im Prüfstand im Vergleich zum realen Fahrbetrieb zu optimieren, um die von der Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NOx-Grenzwerte einzuhalten.

Die Software kennt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern:

- Im NOx-optimierten Modus 1 (Prüfmodus), der im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) aktiv ist, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate.

Dabei wird das Abgas im Rahmen der Abgasrückführung aus dem Auslassbereich des Motors über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet. Dort ersetzt das rückgeführte Abgas einen Teil der Frischladung, die für den nächsten Verbrennungsprozess benötigt wird.

- Während des Normalbetriebs im gewöhnlichen Straßenverkehr schaltet die Software dagegen durchgehend in den Modus 0 um, welcher keine höhere Abgasrückführungsrate und damit einen höheren Stickoxidausstoß bewirkt.

Der VW-Konzern arbeitete einen Zeit- und Maßnahmenplan zur Beseitigung der Softwaremanipulation aus, der für das Fahrzeug des Klägers ein Softwareupdate beinhaltet. Dies soll dazu führen, dass das Fahrzeug auch unter normalen Umständen die geforderten Abgaswerte einhält. Ob dieses Softwareupdate sonst nachteilige Folgen für das Fahrzeug hat, ist streitig geblieben. Der Maßnahmenplan wurde vom Kraftfahrtbundesamt in die Typengenehmigung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps aufgenommen. Die EG-Typengenehmigung für das Fahrzeug besteht demnach weiterhin fort. Das Kraftfahrtbundesamt betrachtet das Aufspielen des Softwareupdates jedoch als verpflichtend. Mit Wirkung vom 20. Dezember 2016 erteilte das Kraftfahrtbundesamt für den Dieselmotor des Typs EA189 im Fahrzeug des Klägers die Freigabe für die geplante technische Problemlösung des Herstellers.

Mit dem seitens des VW-Konzerns zur Verfügung gestellten Softwareupdate wird das Fahrzeug nur noch in einem adaptierten Betriebsmodus 1 betrieben, der bisher ausschließlich in Prüfsituationen aktiv war.

Mit Schreiben vom 24. Januar 2018 forderten die Bevollmächtigten des Klägers die Beklagte zur Rückabwicklung des Kaufvertrags unter Fristsetzung bis zum 7. Februar 2017 (gemeint wohl 2018) auf (Anlage K 3). Mit Schreiben vom 13. Februar 2018 verwies die Beklagte den Kläger an die Herstellerin des Fahrzeugs (Anlage K 4).

Der Kläger behauptet, er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er davon gewusst hätte, dass das Abgasrückführungssystem über zwei nicht gesetzeskonforme Betriebsmodi verfügt und deswegen einen höheren Stickoxid-Ausstoß als angegeben habe und zudem eine Nachbesserung erforderlich sei, um nicht den Verlust der Betriebserlaubnis zu riskieren. Er meint, dass es sich bei der herstellerseitigen Softwareeinstellung um einen Mangel handele, da im Prüfstandbetrieb eine Abgasreinigung vorgetäuscht werde, die im

Realbetrieb nicht stattfinden. Es bestehe zudem die Befürchtung, dass auch eine Nachbesserung nicht erfolgreich sein werde. Im Übrigen seien Folgemängel aufgrund des Updates unklar. Die technischen Auswirkungen der Nachrüstung und die Folgen für die Werthaltigkeit der betroffenen Fahrzeuge sei nach wie vor umstritten.

Die Beklagte habe gegen die guten Sitten verstoßen, da sie die illegale Abschaltsoftware nur aus Profitgier eingebaut habe, damit die Herstellungskosten nicht zu hoch würden. Sie müsse sich das Wissen ihrer Mitarbeiter zurechnen lassen. Die Vorstandsebene der Beklagten sei über die Abgasmanipulationen informiert gewesen.

Der Kläger ist der Auffassung, keinen Ersatz für die Nutzung des Fahrzeugs zu schulden; hilfsweise behauptet er eine zu erwartende Gesamtleistung von 350.000 km. Die Beklagte schulde seit dem Tag des Fahrzeugkaufes Zinsen gemäß §§ 849, 246, 291 BGB. Für die außergerichtliche Tätigkeit seiner Bevollmächtigten sei eine 2,0fache Geschäftsgebühr erstattungsfähig.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger EUR 31.031,63 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 3. Juli 2012 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke Seat Alhambra Style 2,0l TDI, FIN
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 2.077,74 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie meint, dass es sich bei der eingesetzten Software nicht um einen Mangel handle, da Abgaswerte für die EG Typengenehmigung ausschließlich auf einen synthetischen Fahrzyklus unter Laborbedingungen abstellen würden. Es sei auch weiterhin als Fahrzeug der Abgasnorm „EU5“ klassifiziert. Auch die Wertschwankungen des

Fahrzeugtyps auf dem Gebrauchtwagenmarkt lägen im normalen Bereich. Ferner werde die Softwareeinstellung auf ihre Kosten behoben werden. Die Maßnahme werde etwa 29,00 EUR netto kosten. Die Freigabe durch das Kraftfahrtbundesamt sei, was unstrittig ist, erteilt worden. Für die behauptete Wirkung des geplanten Softwareupdates wird auf ihre Klageerwiderung vom 13. August 2018, dort S. 7 ff. (Bl. 35 ff.) Bezug genommen. Sie habe auch nicht vorsätzlich falsche Angaben zu dem streitgegenständlichen PKW gemacht. Vorstandsmitglieder hätten von der Entwicklung der Software keine Kenntnis gehabt. Der Kläger müsse zudem bei einer Rückgabe des PKW eine Nutzungsentschädigung zahlen.

Die Kammer hat die Sach- und Rechtslage in den Terminen vom 7. November 2018 und 16. Januar 2019 mit den Parteien erörtert. Wegen der Einzelheiten wird auf die Protokolle (Bl. 70 ff., 92 f.) sowie den Beschluss der Kammer vom 11. Dezember 2018 (Bl. 76) Bezug genommen.

Für den weiteren Vortrag wird auf die von den Parteien zur Akte gereichten Schriftsätze und Unterlagen ergänzend Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und hat in der Sache teilweise Erfolg.

I.

Die Klage ist zulässig. Das Landgericht Stade ist örtlich zuständig, da der Kläger seinen Wohnsitz bei Erwerb des Fahrzeugs im Gerichtsbezirk hatte.

II.

Die Klage ist nur teilweise begründet.

1. Die Beklagte haftet dem Kläger auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB in Höhe von 20.222,07 EUR.

a) Die Beklagte hat gegenüber dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise gehandelt. Wer bewusst täuscht, um einen anderen zum Vertragsschluss zu bringen, handelt in der Regel sittenwidrig, so bei unwahren Angaben über vertragswesentliche Umstände (Palandt/Sprau, BGB, 76. Auflage 2017, § 826 Rn. 20).

Vorliegend haben die Mitarbeiter der Beklagten zusammen mit Drittfirmen eine Software konstruiert, deren Abgasrückführungssystem erkennt, wann das Fahrzeug im Testlauf läuft, was zur Folge hat, dass dann in einen Modus geschaltet wird, bei dem mehr Schadstoffe dem Motor zurückgeführt und damit nicht ausgestoßen werden als in dem Modus, der im tatsächlichen Betrieb zur Anwendung kommt. Dadurch wurde dem Kläger etwas vorgespiegelt, was für seine Kaufentscheidung wesentlich war, nämlich ein Stickstoff-Ausstoß, der der Euro-5-Norm auch tatsächlich entspricht. Die Kammer teilt die Auffassung der Beklagten, die ursprünglich vorhandene softwarebedingte Umschaltung der Abgasrückführung im Testmodus sei durch die Testkriterien gedeckt, nicht. Dieser Vortrag ist auch bis zu einem gewissen Grad perplex, weil er nicht erklärt, weshalb die Beklagte dann den Aufwand der Umprogrammierung der Motoren unter Aufsicht des Kraftfahrtbundesamts auf sich genommen hat. Obwohl den Mitarbeitern der Beklagten auch bewusst war, dass dieser Umstand von zentraler Bedeutung für jeden verständigen Autokäufer beim Autokauf ist, wurde die entsprechende Software bewusst verwendet. Dieses betrügerische Verhalten gegenüber dem Kunden ist sittenwidrig.

b) Die Beklagte hat durch Personen gehandelt, für deren unerlaubte Handlung die Beklagte gem. § 31 BGB einzustehen hat. Zwar trifft hierfür grundsätzlich den Kläger die Darlegungs- und Beweislast. Allerdings ist es hier der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zu ermöglichen, weil sie im Gegensatz zu dem außerhalb des maßgeblichen Geschehensablauf stehenden Kläger die wesentlichen Tatsachen kennt („sekundäre Darlegungslast“, vgl. Zöller/Greger, ZPO, 31. Auflage 2016, Vor § 284 Rn. 34). Der Vorstand der Beklagten weiß oder kann sich das Wissen verschaffen, wer die Entscheidung getroffen hat, die Software zu entwickeln und einzusetzen, die einen tatsächlich nicht vorhandenen niedrigen Schadstoffausstoß im normalen Betrieb des Fahrzeugs vorspiegelte. Der Kläger behauptet, Verantwortliche der Beklagten hätten die Software entwickeln lassen und eingesetzt. Dies ist auch absolut lebensnah. Wer die Zustimmung zur Konzipierung und zum Einsatz einer Software in Millionen von Neufahrzeugen erteilt, die einen geringeren als den tatsächlichen Schadstoffausstoß vorspiegelt, muss üblicherweise auch eine wichtige Funktion in einem Unternehmen innehaben, da eine so wesentliche unternehmerische Entscheidung regelmäßig nicht von untergeordneten Mitarbeitern ohne Einbeziehung von Entscheidungsträgern getroffen wird. Außerdem wäre kaum einsichtig, warum der Konzern der Beklagten in den Vereinigten Staaten von Amerika umfassende Schuldanerkenntnisse im Rahmen von

Vergleichsvereinbarungen, mit denen Milliardensummen an Strafen und zivilrechtlichen Bußgeldern gezahlt werden, abgegeben hat, wenn tatsächlich auf Vorstandsebene niemand von dem Softwareeinsatz gewusst hätte. Jedenfalls hiernach hätte die Beklagte konkret darlegen müssen, von wem die Entscheidungen zum Softwareeinsatz gefallen sind und warum dies ohne Involvierung bzw. Pflichtverletzung der Vorstandsebene möglich gewesen sein soll.

c) Hätte der Kläger gewusst, dass das Fahrzeug die Euro-5-Norm nur im Prüfmodus einhält, der während des normalen Gebrauchs nie eingeschaltet ist, hätte er das Fahrzeug nicht erworben. Der Kläger hat beruhend auf diesem Irrtum eine Vermögensverfügung vorgenommen, nämlich den Kaufpreis an den Verkäufer gezahlt. Dem Kläger ist hierdurch auch ein Schaden entstanden. Wird ein Käufer durch irreführende Angaben zum Erwerb einer Sache veranlasst, die sich grundlegend von der angepriesenen unterscheidet, ist ein Schaden auch dann zu bejahen, wenn der Wert der Sache dem gezahlten Kaufpreis entspricht (BGH, NJW 1998, 898). Es kommt daher nicht darauf an, ob der Kläger das Fahrzeug zur allgemeinen Nutzung im Straßenverkehr verwenden kann und verwendet hat. Denn Schadensersatz ist auch dann geschuldet, wenn der Kaufpreis zwar dem Verkehrswert der Sache entspricht, diese aber infolge des Mangels für die Zwecke des Käufers ungeeignet ist (BGH aaO). Vorliegend wollte der Kläger kein Fahrzeug erwerben, das eine Software enthält, die einen den Grenzwerten der Euro 5-Norm entsprechenden Schadstoffausstoß nur im Prüfmodus einhält, während unabhängig von der konkreten Nutzung und dem persönlichen Fahrverhalten im normalen Straßenbetrieb dieser Modus abgeschaltet wird. Damit war das Fahrzeug für die Zwecke des Klägers ungeeignet. Dieser Schaden ist durch das Aufspielen des Softwareupdates nicht beseitigt worden. Dabei kann dahinstehen, inwiefern nunmehr die behördlichen und gesetzlichen Vorgaben zu Emissionswerten eingehalten werden. Nach Kenntnis der Kammer vertritt allerdings derzeit keine zuständige Behörde die Auffassung, die mit dem Update ausgestatteten Fahrzeuge seien nicht zulassungsfähig. Jedenfalls fährt das Fahrzeug nunmehr im Dauerbetrieb in einem Modus, der ursprünglich als Testmodus nur für einen extrem geringen Teil der Lebensdauer des Fahrzeugs konzipiert war. Es ist vollständig unklar, ob dieser von der Beklagten unter Zeitdruck für zahlreiche Fahrzeug- und Motorkonstellationen entwickelte Modus für einen Dauerbetrieb der Fahrzeuge in gleicher Art geeignet ist, wie der ursprüngliche, auf jahrelanger Erfahrung der Beklagten beruhende und ersatzlos entfallende Betriebsmodus. Es liegt somit immer noch eine auf der ursprünglichen Täuschung beruhende Abweichung der von einem

Erwerber zu erwartenden Beschaffenheit des Fahrzeugs von der tatsächlichen Beschaffenheit vor. Damit wirkt die vorsätzlich sittenwidrige Schädigung der Beklagten fort.

d) Die Beklagte hat den Kläger gemäß § 249 BGB für den Ersatz seiner Schäden so zu stellen, als ob der auf Grund der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung erfolgte Kauf des Fahrzeugs mit Kaufpreiszahlung und Übergabe unterblieben sei. Das bedeutet wiederum Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs gegen Erstattung des Kaufpreises in Höhe von (26.077,00 + 4.597,10 =) EUR 31.034,10 abzüglich gezogener Nutzungen in Höhe von EUR 10.812,03 (= EUR 20.222,07).

Der Kläger hat mithin das streitgegenständliche Fahrzeug an die Beklagte analog § 346 Abs. 1 BGB zu übereignen und zu übergeben. Ferner hat er die gezogenen Nutzungen zu ersetzen. Die Kammer teilt die Auffassung des Klägers, wegen der Manipulation des Fahrzeugs sei Nutzungersatz nicht geschuldet, nicht. Die Beklagte hat ihrerseits den Kaufpreis - abzüglich der von der Klägerin in Anspruch genommenen Nutzungsvorteile - zu erstatten. Für den Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung ist von einem Kilometerstand des Fahrzeugs von 87.098 km auszugehen, wobei gemäß § 287 ZPO regelmäßig eine durchschnittlich zu erwartende Gesamtleistung solcher Fahrzeuge von 250.000 km anzunehmen ist (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 12. Aufl., Rn. 3563 f. m.w.N. aus der Rspr., insb. auch zu vergleichbaren TDI-Motoren). Für den Gebrauchsvorteil (Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer ÷ Restlaufleistung) muss der Kläger daher einen Nutzungersatz von EUR 10.812,03 leisten. Einen höheren Wert der Nutzungen hat die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Beklagte nicht dargelegt.

2. Der Anspruch auf den Zins von 4 % für die Zeit vom Erwerb des Fahrzeugs am 19. November 2012 in Höhe des Nettopreises von EUR 26.077,00 sowie in zusätzlicher Höhe der Einfuhrumsatzsteuer mit deren Zahlung am 4. Dezember 2012 bis zum Eintritt des Verzuges bei der Beklagten folgt aus § 849 BGB.

Der Anspruch auf die zugesprochenen Verzugszinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz folgt aus §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB mit Ablauf der mit Schreiben vom 24. Januar 2018 bis zum 7. Februar 2018 gesetzten Rückabwicklungsfrist.

3. Wegen des Verzuges der Beklagten mit der Rückabwicklung ist der Feststellungsantrag ebenfalls begründet.

(EUR 31.031,63 – EUR 20.222,07 =) EUR 10.812,03 bzw. 35 % und zu einer entsprechenden Kostenquote des Klägers.



IV.

Der Gegenstandswert richtet sich nach der Höhe des eingeklagten Zahlungsanspruchs und umfasst somit die Gebührenstufe bis zu 35.000 €.

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Celle, 29221 Celle, Schloßplatz 2. Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat. Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

Beglaubigt
Stade, 14.02.2019



_____, Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts

4. Die Beklagte schuldet dem Kläger außerdem Freistellung von außergerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 1.171,67 EUR gemäß § 249 BGB. Diese Kosten sind als notwendige Rechtsverfolgungskosten dem Grunde nach erstattungsfähig, sofern die Inanspruchnahme eines Rechtsanwaltes erforderlich und zweckmäßig gewesen ist (OLG Celle, Urteil vom 24.08.2011 – 14 U 47/11), was nur bei ganz einfach gelagerten Fällen nicht in Betracht kommt (Palandt-Grüneberg, aaO, § 249 Rn. 56; BGH, NJW 2006, 1065). Ein einfach gelagerter Fall lag hier nicht vor. Die Ansprüche des Klägers waren nach Grund und Höhe streitig. Für die Berechnung des Gegenstandswerts ist der Wert zu Grunde zu legen, der der berechtigten Schadensersatzforderung des Klägers entspricht (vgl. BGH, NJW 2008, 1888 f.). Der vorgerichtlich geltend gemachte Anspruch bestand in Höhe von EUR 21.150,27, so dass auf dieser Basis dann die zu erstattende Geschäftsgebühr des Prozessbevollmächtigten des Klägers zu berechnen ist. Maßgebend ist danach ein Gebührenstreitwert bis 22.000 EUR. Es ist nicht erkennbar, dass die außergerichtliche Tätigkeit überdurchschnittlich war, da lediglich standardisierte Schreiben zur Akte gereicht worden sind, die erkennbar in einer Vielzahl von Verfahren verwendet werden. Die Beklagte befand sich gemäß § 286 Abs. 2 Nr. 4 BGB jedenfalls mit Ablauf der Zahlungsfrist gemäß Schreiben vom 19. April 2017, also ab 29. April 2017, in Verzug (vgl. BGH, Urteil vom 13. Dezember 2007 – IX ZR 116/06 –, Rn. 13, juris).

Zu erstatten sind daher:

1,3 Geschäftsgebühr	964,60 EUR
Postpauschale	20,00 EUR
19 % USt	<u>187,07 EUR</u>
insgesamt	1.171,67 EUR

Unerheblich ist, ob der Kläger die Kosten gegenüber seinen Prozessbevollmächtigten bereits beglichen hat, wozu er explizit nicht vorträgt, da er jedenfalls einem Anspruch in dieser Höhe ausgesetzt ist.

III.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs., 709 ZPO. Soweit der Kläger eine Rückabwicklung ohne Nutzungsentschädigung beantragt hat, führt die Berechnung der Nutzungsentschädigung zu einer Reduzierung der Klageforderung um