

4 O 49/20

Verkündet am 05.05.2022

█, JHS'in
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Flensburg

Urteil

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

█ Ahrenviöl

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-82/19-FW

gegen

Audi AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Abraham Schot, Auto-Union-Straße 1, 85045 Ingolstadt

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Noerr Partnerschaftsgesellschaft mbB Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer**, Jungfernstieg 51, 20354 Hamburg, Gz.: HH-0243-2020

wegen Schadensersatz

hat die 4. Zivilkammer des Landgerichts Flensburg durch den Richter am Amtsgericht Wermann als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11.01.2022 für Recht erkannt:

- I. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.713,94 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 20.12.2019 zu zahlen.
- II. Es wird festgestellt, dass der Rechtsstreit in Höhe eines Betrags von 2.300,00 € erledigt ist.

- III. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 571,44 € freizustellen.
- IV. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- V. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger zu 76 % und die Beklagte zu 24 % zu tragen.
- VI. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit dem Diesel-Abgas-Skandal.

Der Kläger erwarb am 1.3.2010 bei einem Audi Vertragshändler einen gebrauchten Audi A4 3.0 TDI, FIN: [REDACTED] zum Preis von 17.600,00 €. Das Fahrzeug hatte bei Kauf einen Kilometerstand von 55.000 km. Der Kläger finanzierte das Fahrzeug über die Audi Bank. Auf den Kaufpreis leistete der Kläger eine Anzahlung. Für die Kreditaufnahme fielen Kosten für den Kredit-Schutzbrief in Höhe von 788,89 € sowie zusätzlich Kreditkosten in Höhe von 1.495,05 €, insgesamt 2.283,94 € an.

Das Fahrzeug verfügte bei Auslieferung über eine sogenannte „Akustikfunktion“. Durch die Aktivierung dieser Funktion wurde über die Einspritzstrategie und die AGR-Rate die Stickoxidemissionen vermindert. Diese Funktion wird aktiviert, wenn die Temperaturen von Motorkühlwasser, Motor-Schmieröl und Kraftstoff in einem Bereich von 18 °C und 33 °C sowie der Umgebungsdruck über 930 mbar liegen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat im Juli 2018 diese Form der Abgassteuerung als unzulässige Abschalteneinrichtung eingestuft.

Mit außergerichtlichen Schreiben vom 5.12.2019 forderte der Kläger die Beklagte zur Rückerstattung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeugs bis zum 19.12.2019 ferner zur Bestätigung auf, dass die Beklagte dem Kläger alle Schäden zu ersetzen habe, die diesem im Zusammenhang mit der Abschalteneinrichtung zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes entstanden sind

und zukünftig entstehen werden. Mit Schreiben vom 8.1.2020 teilte die Beklagte dem Kläger mit:

„Die Audi AG arbeitet intensiv daran, relevante Diesel-Konzepte zu untersuchen. Im Rahmen dieser Untersuchungen ist bei den Modellen Audi A4 und A6 mit 2.7 l und 3.0 l V6 TDI EU4-Motor sowie A8 mit 3.0 l V6 TDI EU-4-Motor auch geprüft worden, wie eine in diesen Fahrzeugen enthaltene Funktionen regulatorisch zu bewerten ist. Auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat eine solche Überprüfung vorgenommen.

Die Bedatung der in den Fahrzeugen enthaltenen Funktion wurde jedoch von dem KBA mit Bescheid vom 19. November 2019 als unzulässige Abschalteneinrichtung bewertet, weil die Deaktivierungsbedingungen nach Auffassung des KBA so ausgeprägt waren, dass sie Funktion mit Sicherheit im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) nicht, im realen Fahrbetrieb überwiegend deaktiviert wird.“

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug verfüge über eine unzulässige Abschalteneinrichtung zur zur Einhaltung der Grenzwerte der Euro-4 Norm. Die zulässigen Grenzwerte würden nur auf dem Prüfstand eingehalten, nicht im realen Fahrbetrieb. Den Vorständen der Beklagten sei dieser Umstand bekannt gewesen.

Mit der am 18.2.2020 bei Gericht eingegangenen Klage hat der Kläger ursprünglich beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 19.883,94 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 1. März 2010 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Audi A4 3.0 TDI, FIN: XXXXXXXXXX,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag 1 benannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet,
3. die Beklagte zu verurteilen, der Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.789,76 € freizustellen und
4. Festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger alle Schäden zu ersetzen, die dieser im Zusammenhang mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung zur Reduzierung des Stickoxid-ausstoßes entstanden sind und zukünftig entstehen werden.

Mit Schreiben vom 26.2.2020 ist der Kläger aufgefordert worden, den Gerichtskostenvorschuss in Höhe von 1.035 € einzuzahlen. Der Vorschuss ist der Landeskasse am 4.3.2020 gutgeschrieben worden. Das Gericht hat der Beklagten die Klage am 16.3.2020 zugestellt.

Der Kläger verkaufte das streitgegenständliche Fahrzeug im Juli 2020 zu einem Kaufpreis von 2300,00 €. Zu diesem Zeitpunkt hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 262.000 km.

Der Kläger beantragt nunmehr,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 2.713,94 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20.12.2019 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Audi A4 3.0 TDI, FIN [REDACTED],
2. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstanden vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.789,76 freizustellen und
3. festzustellen dass die Beklagte verpflichtet ist der dem Kläger alle Schäden zu ersetzen, die diese im Zusammenhang mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes entstanden sind und zukünftig entstehen werden.

Hinsichtlich des erzielten Kaufpreises in Höhe von 2.300,00 € erklärt er den Rechtsstreit für erledigt im nimmt die Klage im Übrigen zurück.

Die Beklagte beantragt Klageabweisung.

Sie erhebt die Einrede der Verjährung. Sie bestreitet mit Nichtwissen, dass konkrete Stickoxidwerte oder die besondere Umweltfreundlichkeit des Fahrzeuges für die Erwerbsmotivation des Klägers relevant gewesen sei. Das Fahrzeug halte auch außerhalb des Prüfstands die Stickoxidwerte der Euro 4 Norm (250 mg/Kilometer) ein. Ein Zulassungsverbot des Fahrzeuges sei nicht zu besorgen. Die für das Fahrzeug bei Produktion geltende EG-Richtlinie 70/156/EWG sehe vor, dass die Stickoxid-Grenzwerte nur unter Laborbedingungen einzuhalten seien. Dem Kläger sei kein Schaden entstanden. Im Übrigen sei der Vortrag des Klägers über die Kenntnis der Vorstände der Beklagten unsubstantiiert.

Entscheidungsgründe

I. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadenersatz wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Audi A4. Dieser enthielt bei Auslieferung eine unzulässige Abschaltvorrichtung, die den Stickstoffoxid-Ausstoß im Prüfstand derart optimiert, dass der für das Erreichen der Euro 4-Norm erforderliche Grenzwert von 250 mg/km lediglich im Prüfstand eingehalten wird und nicht mit Gründen des Motorschutzes zu erklären ist.

1. 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 besonders Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen gegenüber dem konkreten Kunden ergeben kann (BGH Urteil vom 30.07.2020 - VI ZR 5/20 - ZIP 2020, 1715; Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19 - ZIP 2020, 1179; Urteil vom 28.06.2016 - VI ZR 536/15 - NJW 2017, 250). Der Bundesgerichtshof hat im Zusammenhang mit dem sogenannten „Skandalmotor EA189“ der Beklagten klargestellt, dass sich die Sittenwidrigkeit des Verhaltens des Automobilherstellers bereits aus der Emissionssteuerung selbst ergeben kann. Die Motorsteuerung erkennt die Prüfsituation und schaltet in einen sauberen Abgasmodus („Umschaltlogik“). Das Verhalten sei als sittenwidrig zu bewerten, da die Steuerung dazu dient, das Kraftfahrt-Bundesamt zu täuschen und die Arglosigkeit der Kunden bewusst auszunutzen (BGH Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, ZIP 2020, 1179). Unabhängig davon wäre das Verhalten des Automobilherstellers auch dann als sittenwidrig zu beurteilen, wenn dieser in ein Fahrzeug eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der VO (EU) 715/2007 implementiert („defeat device“), von dem er weiß, dass diese Einrichtung gesetzeswidrig ist (BGH Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19; OLG Schleswig Urteil vom 13.07.2021 - 7 U 188/20 - BeckRS 2021, 44949).

2. Der Kläger hat hinreichende Umstände vorgetragen, die ein solch objektiv sittenwidriges Verhalten der Beklagte sowie den entsprechenden Vorsatz der für die Beklagte Handelnden indiziert. Nach Auffassung des Gerichtes enthielt das vom Kläger erworbene Fahrzeug eine illegale Abschaltvorrichtung („Akustikfunktion“). Diese funktioniert nach dem nachvollziehbaren und von der Beklagten nicht substantiiert bestrittenen Vortrag des Klägers so, dass der Stickoxidausstoß in der Prüfsituation durch Regulierung der Einspritzung derart optimiert wird, dass die Grenzwerte

der Euro-4-Norm eingehalten werden. Außerhalb der Prüfsituation werden die Grenzwerte nicht eingehalten. Diese diene allein dem Zweck, das KBA im Typgenehmigungsverfahren bewusst und gewollt zu täuschen. Die Akustikfunktion stellt eine unzulässige Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO 715/2007/EG dar, die unter keinen der Ausnahmetatbestände des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO 715/2007/EG fällt und die nach der Überzeugung der Kammer aufgrund einer strategischen unternehmerischen Entscheidung eingesetzt wurde, um die Abgasrückführung beeinflussen zu können und die Typgenehmigung unter bewusster Täuschung des KBA zu erhalten. Hierbei kann einerseits auf das im Auftrag des KBA erstellte Gutachten vom 25.06.2017 (Anlage K4) sowie das Antwortschreiben der Beklagten vom 08.01.2020 verwiesen werden. Ausweislich des Gutachtens wird die Abschaltvorrichtung aktiviert, wenn die Temperaturen von Motorkühlwasser, Motorschmieröl und Kraftstoff in einem Bereich zwischen 18 °C und 33 °C und der Umgebungsdruck über 930 mbar liegen. Diese Parameter sind in der Motorsteuerung mit einer „UND“-Bedingung miteinander verknüpft. Sie weisen eine hohe Ähnlichkeit mit den Bedingungen der Fahrzeugkonditionierung für den NEFZ-Test Typ 1 auf, welcher den Standard darstellt (KBA-Gutachten Seite 4, Anlage K 4). Für die Deaktivierung der Akustikfunktion wird ein Umdrehungszähler verwendet, der angesichts der Berechenbarkeit der Motorumdrehungen während der genau festgelegten Fahrkurve eine Timer-Funktion enthält und mithin eine Prüfstandskennung darstellt (KBA-Gutachten Seite 6). Bei deaktivierter Akustikfunktion werden die maßgeblichen NOx-Grenzwerte nicht eingehalten (KBA-Gutachten Seite 2).

3. Die Akustikfunktion zielt ähnlich wie die bei Motoren der Baureihe EA 189 zum Einsatz gekommene „Umschaltlogik“ darauf ab, das Emissionsverhalten der Fahrzeuge ausschließlich im Prüfstandbetrieb zu verbessern, um die ohne die Abschaltvorrichtung zu erwartende oder von der Beklagten zumindest befürchtete Überschreitung des NOx-Grenzwertes bei der Abgasprüfung sicher zu vermeiden. Der Einbau einer solchen Motorsteuerungssoftware ist objektiv sittenwidrig, weil sie nur zu dem Zweck erfolgt, das KBA über die ohne die Software nicht gewährleistete Einhaltung der Emissionsgrenzwerte in den Fahrzyklen des NEFZ zu täuschen, um die Typgenehmigung für das Fahrzeug zu erlangen. Die bewusste Täuschung des KBA rechtfertigt das Unwerturteil der Sittenwidrigkeit.

4. Der ehemalige Vorstand der Beklagten hatte von der Entwicklung und Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung Kenntnis. Hierfür spricht nicht nur der Umstand, dass es sich bei der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung um eine grundlegende, weltweit alle Fahrzeuge mit Motoren der Serie EA896 betreffende Strategieentscheidung handelte, die mit erheblichen Risiken für das Unternehmen und auch mit persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidenden Personen verbunden war, sondern auch die Bedeutung gesetzlicher Grenzwerte

und der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten ihrer Einhaltung für die Geschäftstätigkeit der Beklagten (BGH Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19 - NJW 2020, 1962). Die Beklagte trifft in diesem Fall die sekundäre Darlegungslast, dass die einzelnen Vorstände von der Abschalteneinrichtung und der Unzulässigkeit an sich keine Kenntnis gehabt hätten. Diesen Vortrag konnte die Beklagte nicht erbringen.

5. An der Kausalität des sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten für die Kaufentscheidung des Klägers besteht aus Sicht der Kammer kein Zweifel. Der Kläger hat in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt, dass er sich für den Erwerb eines umweltfreundlichen Autos interessiert hatte. Eine nähere Erklärung musste der Kläger nicht vorbringen.

6. Der Schaden des Klägers liegt in dem Abschluss des für ihn nachteiligen Kaufvertrags über den Erwerb des Fahrzeugs Audi A4. Dieser Schaden wäre auch nicht über das angebotene Softwareupdate beseitigt worden. Wird jemand durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht, den er sonst nicht geschlossen hätte, kann er auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Der Geschädigte muss sich von dieser auf einem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer "ungewollten" Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche Verpflichtung stellt einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (BGH Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 45 f., 58 mwN). Dieser Schaden entfällt nicht dadurch, dass sich der Wert oder Zustand des Vertragsgegenstandes nachträglich verändert. Das Aufspielen eines Software-Updates führt nicht dazu, dass der ungewollte Vertragsschluss rückwirkend zu einem gewollten wird (BGH Urteil vom 30.07.2020 - VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn. 22).

7. Im Rahmen des Schadenersatzes ist der Kläger so zu stellen, wie er ohne das schädigende Verhalten gestanden hätte. In diesem Falle hätte er den Kaufpreis in Höhe von 17.600,00 € sowie weitere Finanzierungskosten in Höhe von 2.283,94 € nicht bezahlt und den Wagen nicht erhalten. Da der Kläger das Fahrzeug seit 2010 gefahren ist und die Gebrauchsvorteile genossen hat, muss er sich diese Vorteile anrechnen lassen. Zur Ermittlung der Nutzungsentschädigung wendet die Kammer in Übereinstimmung mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung eine lineare Wertberechnung an (gezahlter Kaufpreis : die voraussichtliche Restlaufzeit im Erwerbszeitpunkt * gefahrene km (BGH, Beschluss vom 09.12.2014 - VIII ZR 196/14 - Schaden-Praxis 2015, 277; BGH Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19 - NJW 2020, 1962)). Hinsichtlich der Gesamtleistung des Fahrzeugs geht das Gericht von einer Gesamtleistung von schätzungsweise 300.000 km aus (siehe hierzu OLG Schleswig, Urteil vom 22. Oktober 2021, - 17 U 40/21 - juris).

Bei der konkreten Berechnung der Nutzungsentschädigung geht das Gericht zunächst von einem Kilometerstand im Zeitpunkt des Erwerbs von 55.000 km aus (siehe Kaufvertrag Anlage K1.0). Hieraus folgt eine Restlaufzeit von $(300.000 - 55.000 =) 245.000$ km. Der Kilometerstand im Zeitpunkt des Weiterverkaufs betrug 262.000 km (Anlage K20). Der Kläger ist daher 207.000 km gefahren. Hieraus folgt eine Nutzungsentschädigung von $(17.600 \text{ €} * 207.000 \text{ km} / 245.000 \text{ km} =)$ ca. 14.870,00 €. Diese Nutzungsentschädigung ist vom Kaufpreis abzuziehen. Es folgt hieraus ein Schadenersatz in Höhe von $(17.600,00 \text{ €} - 14.870,00 \text{ €} + 2.283,94 \text{ €} =)$ 5.013,94 €. Hiervon ist als Vorteilsausgleich der im Wege des Weiterverkaufs erlangte Kaufpreis von 2.300,00 € anzurechnen. Es verbleiben $(5.013,94 \text{ €} - 2.300,00 \text{ €} =)$ 2.713,94 € - wie zugesprochen.

8. Der Kläger begehrt in seinem Schriftsatz vom 23.11.2020 die Verurteilung „Zug-um-Zug gegen Übereignung des [streitgegenständlichen] Audi A4“. Hierbei handelt es sich um einen offensichtlichen Übertragungsfehler aus der Klageschrift. Denn der Kläger hat das Fahrzeug ausweislich der näheren Ausführung im Juli 2020 an einen Dritten verkauft und ist vor diesem Hintergrund zur Übereignung des Fahrzeugs nicht in der Lage. Vielmehr will er sich - zu Recht - den Kaufpreis als „Surrogat“ anrechnen lassen. Der Antrag „Zug-um-Zug“ ist erkennbar irrtümlich in den Schriftsatz gelangt.

II. Die Forderung des Klägers ist nicht verjährt. Zutreffend weist die Beklagte darauf hin, dass der Schadensersatzanspruch des Klägers grundsätzlich spätestens mit Ablauf von 10 Jahren verjährt, § 199 Abs. 3 Satz 1 Nummer 1 BGB. Der Kläger hat aber den Ablauf der Verjährung noch rechtzeitig durch Erhebung der Klage beim Landgericht Flensburg gemäß § 204 Abs. 1 Nummer 1 BGB gehemmt. Zwar kommt es für die Erhebung der Klage auf den Zeitpunkt der Zustellung der Klageschrift an (§ 253 Abs. 1 ZPO). Gemäß § 167 ZPO tritt jedoch die Hemmungswirkung bereits mit dem Eingang des Antrags bzw. der Klage bei Gericht ein, wenn die Zustellung „demnächst“ erfolgt. Entscheidend kommt es darauf an, ob der Zustellungsbetreiber alles ihm Zumutbare für eine alsbaldige Zustellung getan hat und der Rückwirkung keine schutzwürdigen Belange des Gegners entgegenstehen (BGH NJW 1999, 3125). Diese Voraussetzung können hier nicht bezweifelt werden. Das Landgericht hat den Kläger mit Verfügung vom 26.2.2020 zur Einzahlung des Kostenvorschusses aufgefordert. Diese dürfte dem Kläger frühestens Ende Februar, spätestens Anfang März 2020 zugegangen sein. Bereits am 4.3.2020 hat der Kläger den Kostenvorschuss einzahlen lassen. Somit lagen zu diesem Zeitpunkt immer noch alle Voraussetzungen für eine alsbaldige Zustellung vor.

III. Verzugszinsen schuldet die Beklagte in gesetzlicher Höhe nach Ablauf der in der Mahnung vom 05.12.2019 gesetzten Frist, somit seit dem 20.12.2019, §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 Abs. 1,

288 Abs. 1 S, 2 BGB.

IV. 1. Der Kläger hat den Rechtsstreit in Höhe von 2.300,00 € für erledigt erklärt, nachdem er das streitgegenständliche Fahrzeug in Höhe dieses Betrags nach Rechtshängigkeit veräußert hat. Die Beklagte hat der Erledigung nicht zugestimmt. Da die Erledigung des Rechtsstreits in dieser Höhe einseitig blieb, hatte die Kammer den Erledigungsantrag als klageändernden Antrag auf Feststellung der Teilerledigung auszulegen.

2. Der Feststellungsantrag ist auch begründet. Die Klage war bis zum Eintritt des erledigenden Ereignisses, dem Verkauf des Fahrzeugs an einen Dritten sowie Erhalt des Kaufpreises, in dieser Höhe zulässig und begründet. Mit dem Verkauf entfällt der Schadenersatzanspruch des Klägers nicht insgesamt. Jedoch musste sich der Kläger richtigerweise den erlangten Kaufpreis als den Schaden teilkompensierenden Vorteil anrechnen lassen. Hierdurch wurde die Klage nachträglich in Höhe des gegenzurechnenden Kaufpreises unbegründet.

V. Soweit der Kläger darüber hinaus die Feststellung begehrt, dass die Beklagte zur Erstattung weiterer, auch zukünftiger Schäden verpflichtet ist, war der Feststellungsantrag unzulässig. Der Kläger kann spätestens nach dem Verkauf des Fahrzeugs kein berechtigtes Interesse an der Feststellung gemäß § 256 Abs. 1 ZPO nicht bekannter vergangener und zukünftiger (sic!) Schäden darstellen. Die Kammer kann nicht erkennen, welche über die hier geltend gemachten Schäden hinaus dem Kläger während der Zeit der Benutzung des Fahrzeugs weiteren Schäden entstanden sind, die aufgrund besonderer Umstände nicht im Wege einer Leistungsklage geltend gemacht werden könnten. Zukünftige Schäden sind nicht zu erkennen, nachdem der Kläger das Fahrzeug veräußert hat.

VI. Der Kläger hat Anspruch auf Freistellung der gegen ihn bestehenden vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten als weitergehenden Schaden in Höhe von 571,44 €. Nur in dieser Höhe waren Forderungen des Klägers bei Mandatierung gerechtfertigt. Der Kläger musste sich bereits zu diesem Zeitpunkt eine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen, die das Gericht unter Berücksichtigung einer solchen bei Verkauf wenige Monate später in Höhe von 14.870 € sowie einer linearen Rückrechnung mit ca. 14.000 € schätzt. Hierbei hat das Gericht berücksichtigt, dass der Kläger seit März 2010 bis zum Verkauf einen Nutzungsvorteil in Höhe von jährlich 1.400 € genossen hat. Unter Berücksichtigung des Kaufpreises von 17.600 € nebst Finanzierungskosten von 2.283,94 € und einer geschätzten Nutzungsentschädigung von 14.000 € verblieb ein berechtigter Gegenstandswert bei Aufforderung der Beklagten von (19.883,94 € - 14.000 € =) 5.883,94 €. Hieraus folgt eine angemessene Geschäftsgebühr nebst Auslagenpauschale und Umsatzsteuer - Gebüh-

[REDACTED] [REDACTED]

rentabelle in der Fassung bis 31.12.2020 - von $((354,00 \text{ €} * 1,3 + 20,00 \text{ €}) * 1,19 =) 571,44 \text{ €}$.

VII. Die Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 92 Abs. 1, 709 ZPO. Der Kläger hat die Klage mit Schriftsatz vom 23.11.2020 auch im Hinblick auf die im Wege des Vorteilsausgleichs anzurechnende Nutzungsentschädigung überwiegend zurückgenommen. Hierbei hat die Kammer den Feststellungsantrag kostenmäßig mit 1.000,00 € und den Hauptantrag mit 19.883,94 € bewertet. Der Verlustanteil des Klägers an der Hauptforderung entsprach der Höhe der Nutzungsentschädigung in Höhe von 14.870,00 €, der Verlustanteil der Beklagten $(2.300,00 \text{ €} + 430,00 \text{ €} + 2.283,94 \text{ €} =) 5.013,94 \text{ €}$.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]