

Titel:

Abgasskandal: Haftung und Haftungsumfang bei Ansprüchen wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung

Normenketten:

BGB § 31, § 204 Abs. 1 Nr. 1a, Abs. 2 S. 2, § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2, § 826, § 849
ZPO § 32, § 287

Leitsätze:

1. Bei dem bewussten Inverkehrbringen eines mit einer Abschaltvorrichtung versehenen Motors handelt es sich um eine Handlung, die nach ihrem Gesamtcharakter gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden und somit gegen die guten Sitten verstößt. Die Verwerflichkeit dieses Handelns ergibt sich daraus, dass die Behörden und die Kunden in einer Vielzahl von Fällen durch aktives und bewusstes Handeln über die tatsächlichen Stickoxidwerte getäuscht wurden. (Rn. 19 – 23) (redaktioneller Leitsatz)
2. Den Fahrzeughersteller trifft eine sekundäre Darlegungslast, da der Käufer keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und auf die Auswertung von Medienberichterstattung und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen ist. Der Hersteller hingegen kennt die Abläufe in seinem Unternehmen und kann Auskunft dazu geben, wie es zur Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software gekommen ist. (Rn. 25 – 26) (redaktioneller Leitsatz)
3. Jeder vernünftige Käufer geht davon aus, dass die im Datenblatt genannten Werte zutreffend ermittelt sind und nicht auf einer manipulierten Software beruhen, die erkennt, wenn sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet. Bei Kenntnis der Tatsache, dass die angegebenen Werte nur auf dem Prüfstand erreicht werden, hätte kein verständiger Käufer ein entsprechendes Fahrzeug erworben, da er sonst mit nachteiligen zulassungsrechtlichen Folgen zu rechnen hätte. Dies führt zu einem Schaden, da das erworbene Fahrzeug aufgrund der Manipulation einen Minderwert hat und makelbehaftet ist. (Rn. 30 – 31) (redaktioneller Leitsatz)
4. Zinsen aus § 849 BGB kann der Pkw-Käufer nicht verlangen. (Rn. 38) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Abschaltvorrichtung, Schadensersatz, Dieselmotor EA 189, sekundäre Darlegungslast, verwerflichkeit, Nutzungsentschädigung, Inverkehrbringen, Kausalität, Zinsen, Stickoxidwerte

Fundstelle:

BeckRS 2020, 4177

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 17.772,96 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 30.04.2019 zu zahlen Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges mit der Fahrgestellnummer
2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 15.09.2011 zu zahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 1/6 und die Beklagte 5/6 zu tragen.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf bis zu 22.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem sog. ...-Abgasskandal.

2

Die Klagepartei erwarb bei der Fa. Auto & Service ... GmbH in W. am 31.05.2011 einen Neuwagen Skoda Superb Combi 2.0 TDI zum Preis von 31.510,56 € brutto. Die Beklagte ist Herstellerin des im Fahrzeug verbauten Motors des Typs EA 189.

3

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von 108.992 km.

4

Das Fahrzeug ist vom sog. „Abgasskandal“ betroffen. Es ist eine Software installiert, die dazu führt, dass eine erhöhte Abgasrückführung aktiviert wird, sobald der Wagen den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfährt. Im sog. Betriebsmodus 1 wird der Ausstoß von Stickoxiden optimiert, indem die Abgase aus dem Auslassbereich des Motors über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zugeleitet werden. Während des Normalbetriebs im Straßenverkehr schaltet die Software hingegen auf den Betriebsmodus 0 um, so dass keine erhöhte Abgasrückführung bewirkt wird.

5

Die Beklagte wurde vom Kraftfahrtbundesamt verpflichtet, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Motor des Typs EA 189 eine Umrüstung vorzunehmen. Daraufhin hat die Beklagte ein Software-Update entwickelt, das dazu führt, dass der Wagen durchgängig im optimierten Modus 1 betrieben wird.

6

Mit Anwaltsschreiben vom 04.12.2018 forderte die Klagepartei die Beklagte auf, bis zum 18.12.2018 den Kaufpreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs zu erstatten.

7

Am 29.12.2018 hat die Klagepartei sich im Verfahren 4 MK 1/18 der gegen die Beklagte geführten Musterfeststellungsklage angeschlossen, in dem sie sich zum Klageregister angemeldet hat. Diese Anmeldung nahm die Klagepartei am 08.03.2019 zurück und erhob sodann am 21.03.2019 die hiesige Klage.

8

Die Klagepartei trägt im Wesentlichen vor, dass das Fahrzeug aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtung mangelhaft sei. Ferner weise das Fahrzeug auch trotz Durchführung des Software-Updates einen hierdurch nicht zu beseitigenden Minderwert auf.

9

Die Klagepartei trägt vor, dass ein Verstoß gegen das europäische Typengenehmigungs- und Zulassungsgesetz vorliege, der eine deliktische Haftung begründe und eine Haftung sich außerdem aus § 826 BGB ergebe.

10

Die Klagepartei beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 31.510,56 nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 15.09.2011 bis 18.12.2018 und seither 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 11.133,71 € Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges mit der Fahrgestellnummer ... zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 19.12.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.256,24 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 15.09.2011 zu zahlen.

11

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

12

Die Beklagte trägt im Wesentlichen vor, dass die Klagepartei weder arglistig getäuscht worden noch das Fahrzeug mangelhaft gewesen sei. Das Fahrzeug sei technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich. Das Fahrzeug verfüge nicht über eine unzulässige Abschaltvorrichtung, sondern über eine „Umschaltlogik“. Die für das Fahrzeug erteilte EG-Typengenehmigung sei zudem unverändert wirksam und nicht vom Kraftfahrtbundesamt aufgehoben worden. Das Fahrzeug sei auch weiter in der Abgasnorm Euro 5 klassifiziert. Außerdem würden sämtliche Fahrzeuge mit dem Dieselmotor EA 189 auf Kosten der Beklagten technisch überarbeitet. Das Software-Update habe keine negativen Auswirkungen und die Kosten, die sich pro Fahrzeug auf deutlich weniger als 100,00 € belaufen würden, würden von der Beklagten übernommen. Ein Wertverlust durch die streitgegenständliche Software liege nicht vor.

13

Die Beklagte trägt weiter vor, dass eine sittenwidrige Schädigung ihrerseits nicht vorliege. Es sei schon gar nicht ersichtlich, an welche Handlung eine deliktische Haftung anknüpfen solle.

14

Die Beklagte erhebt außerdem die Einrede der Verjährung.

15

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstands wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze samt Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 12.11.2019 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

16

Die Klage ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Im Übrigen war die Klage abzuweisen.

I. Zulässigkeit

17

Das Landgericht Augsburg ist sachlich und örtlich zuständig. Die örtliche Zuständigkeit folgt aus § 32 ZPO, da die Klagepartei ihren Wohnsitz zum Zeitpunkt des Fahrzeugkaufs in Kaufering hatte und der Schaden somit an diesem Ort eingetreten ist.

II. Begründetheit

18

Die Beklagte ist der Klagepartei gegenüber aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB analog zur Rückzahlung des Kaufpreises (inkl. Nebenkosten) in Höhe von 31.510,56 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 13.737,60 €, mithin zur Zahlung von 17.772,96 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Pkw verpflichtet.

19

1. Die haftungsbegründende Schädigungshandlung ist das Inverkehrbringen eines Motors mit einer Motorsteuerungssoftware, die so programmiert ist, dass diese den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand erkennt und das Fahrzeug in einen hierfür programmierten speziellen Modus versetzt.

20

Dies stellt einen Mangel des Fahrzeugs dar. Es liegt jedenfalls ein Sachmangel im Sinne des § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB vor, da das Fahrzeug nicht die Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

21

Das Fahrzeug war mit einer Software versehen, die eine unzulässige Abänderung der Abgaswerte bewirkt. Diese war bereits bei Übergabe des Fahrzeugs an den Kläger vorhanden. Der Durchschnittskäufer eines Kraftfahrzeugs kann davon ausgehen, dass die gesetzlich vorgegebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte nicht nur deshalb eingehalten und entsprechend attestiert werden, weil eine

Software installiert ist, die dafür sorgt, dass der Prüfstandlauf erkannt und über eine entsprechende Programmierung der Motorsteuerung der Stickoxidausstoß reduziert wird. Wenn deshalb die im Datenblatt angegebenen Werte nur durch Anwendung eines anderen Betriebsmodus auf dem Prüfstand erreicht werden und dies vom zuständigen Kraftfahrtbundesamt beanstandet wird und in den Fällen, in denen das von der Beklagtenpartei angebotene Software-Update nicht durchgeführt wird, der Entzug der Betriebserlaubnis bzw. die Stilllegung des Fahrzeugs droht, ist auf jedem Fall von einem Mangel auszugehen. Dass es im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit dem Motor des Typs EA 189 bereits Stilllegungsanordnungen gab, ist allgemein bekannt und bedarf keiner Beweisaufnahme. Ungeachtet dessen, ob diese nach einer verwaltungsgerichtlichen Prüfung als berechtigt anzusehen sind, ist schon die Gefahr einer derartigen Maßnahme aufgrund der fehlerhaften Angabe der Stickoxidwerte als Mangel einzustufen.

22

Bei dem bewussten Inverkehrbringen eines derart mangelhaften Motors handelt es sich auch um eine Handlung, die nach ihrem Gesamtcharakter gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden und somit gegen die guten Sitten verstößt. Erforderlich ist hierfür eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann.

23

Die Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten folgt daraus, dass die Motorsteuerungssoftware gezielt so programmiert wurde, dass der Eindruck entsteht, dass das Fahrzeug geringere Stickoxidemissionen aufweist als dies im regulären Fahrbetrieb tatsächlich der Fall ist. Unerheblich ist hierbei, ob die erteilte EG-Typengenehmigung wirksam ist bzw. wirksam bleibt. Es ist vielmehr für die Entscheidung, ob es sich um ein verwerfliches Handeln im Sinne des § 826 BGB handelt, darauf abzustellen, dass die Beklagte für das Zulassungsverfahren einen Betriebsmodus entwickelt und eingebaut hat, dessen Zweck in der Manipulation des Genehmigungsverfahrens bestand. Die Beklagte hat sowohl die Behörden als auch die Kunden über die tatsächlichen Stickoxidwerte getäuscht. Diese Täuschung erfolgte durch aktives und bewusstes Handeln. Auch erfolgte diese Täuschung in einer Vielzahl von Fällen, so dass sich aus dieser Manipulation Risiken in einer erheblichen Dimension ergeben und auch realisiert haben. Das Gericht ist davon überzeugt, dass die Beklagte durch die vorgenommene Manipulation und den hierdurch verursachten sog. „Dieselskandal“ jedenfalls mitverursacht hat, dass in Großstädten Grenzwerte für Stickoxide erheblich überschritten werden und nunmehr seitens der Politik mit Fahrverboten reagiert wird. Die Beklagte hat hier zur Maximierung ihres Gewinns die Kunden und Behörden in erheblicher Weise getäuscht. Auch wenn grundsätzlich das Ziel der Gewinnmaximierung selbstverständlich nicht als verwerflich anzusehen ist, so kann dies dann nicht gelten, wenn dieses Ziel mit illegalen Mitteln, Manipulation und Täuschung verfolgt wird.

24

2. Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen. Zwar setzt im Grundsatz die Haftung einer juristischen Person gemäß § 31 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat. Hiervon ist im vorliegenden Fall jedoch auszugehen. Die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst oder genehmigt hat, nicht nachgekommen. Dies hat zur Folge, dass davon auszugehen ist, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter alle Elemente des objektiven und subjektiven Tatbestands des § 826 BGB verwirklicht hat.

25

Eine sekundäre Darlegungslast liegt hier vor. Eine solche besteht dann, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen.

26

Dies ist hier der Fall. Die Klagepartei hat keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf die Auswertung von Medienberichterstattung und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Die Beklagte hingegen kennt die Abläufe in ihrem Unternehmen und kann Auskunft dazu

geben, wie es zur Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software gekommen ist.

27

Ein anderes Ergebnis würde dazu führen, dass die gezielte Manipulationsstrategie der Beklagten letztlich aufgehen würde. Es kann nicht sein, dass bei einer feststehenden bewussten Täuschung die Verantwortlichkeit dadurch umgangen wird, dass die Geschädigten darauf verwiesen werden, interne Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten, über die sie keinerlei Kenntnis haben können, darzulegen und unter Beweis stellen zu müssen. Dies gilt umso mehr, da es sich um interne Vorgänge handelt, die bewusst verschleiert werden sollten.

28

Die Beklagte ist ihrer bestehenden sekundären Darlegungslast nicht hinreichend nachgekommen. Angesichts des Zeitablaufs seit Entdeckung der Softwaremanipulation wäre es der Beklagten ohne weiteres möglich, den Ablauf der zur Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software führenden Vorgänge und Entscheidungsprozesse näher darzulegen.

29

3. Auch ein Schädigungsvorsatz liegt vor. Erforderlich ist hierfür im Rahmen des § 826 BGB die Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände. Hierbei ist jedoch eine genaue Vorstellung von dem zu erwartenden Kausalverlauf nicht erforderlich. Auch die Kenntnis von der Person des Geschädigten ist nicht erforderlich. Da hier die streitgegenständliche Motorsteuerungssoftware alleine mit dem Ziel implementiert wurde, das Genehmigungsverfahren zum Vorteil der Beklagten unzulässig zu beeinflussen und die Kunden in Unkenntnis über die Installation der streitgegenständlichen Software zu lassen, ist von einer vorsätzlichen Handlung auszugehen. Dass hierdurch dem einzelnen Kunden ein Schaden entstehen kann, wenn die Manipulation ans Licht kommt, liegt auf der Hand.

30

4. Der Klagepartei ist durch die Schädigungshandlung auch ein konkreter Schaden entstanden. Ein Schaden liegt bei jeder nachteiligen Einwirkung auf die Vermögenslage vor. Insoweit ist die Klagepartei mit einer bei Kenntnis des Manipulationsvorgangs nicht getroffenen Kaufentscheidung belastet. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob die Klagepartei sich bei Abschluss des Kaufvertrages konkrete Gedanken über die Stickoxidwerte gemacht hat. Jeder vernünftige Käufer geht davon aus, dass die im Datenblatt genannten Werte zutreffend ermittelt sind und nicht auf einer manipulierten Software beruhen, die erkennt, wenn sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet. Bei Kenntnis der Tatsache, dass die angegebenen Werte nur auf dem Prüfstand erreicht werden, hätte kein verständiger Käufer ein entsprechendes Fahrzeug erworben, da er sonst mit nachteiligen zulassungsrechtlichen Folgen zu rechnen hätte. Letztlich geht jeder Kunde stillschweigend davon aus, dass die mitgeteilten Werte, auf denen die erteilte Typengenehmigung beruht, auch zutreffen.

31

Dass dies nicht der Fall ist, führt zu einem Schaden, da das erworbene Fahrzeug aufgrund der Manipulation einen Minderwert hat und makelbehaftet ist.

32

Die Klagepartei kann daher von der Beklagten die Rückabwicklung des Kaufvertrages verlangen. Hierbei hat sie sich im Wege der Vorteilsausgleichung eine Nutzungsentschädigung für die gefahrenen Kilometer anrechnen zu lassen. Der Argumentation der Klagepartei folgt das Gericht insoweit nicht. Es wäre unbillig, wenn die Klagepartei ein Fahrzeug über einen erheblichen Zeitraum kostenlos hätte nutzen können. Dies würde im Ergebnis einen Strafschadensersatz darstellen und nicht mehr der Kompensation tatsächlich entstandenen Schadens dienen. Die Klagepartei hat das Fahrzeug über erhebliche Zeit genutzt und hat insoweit Vorteile gezogen. Diese sind zu berücksichtigen. Das Fahrzeug war trotz der Motorsteuerungssoftware grundsätzlich uneingeschränkt nutzbar.

33

Die Höhe der Nutzungsentschädigung kann durch das Gericht gem. § 287 ZPO geschätzt werden. Das Gericht geht von einer Gesamtfahrleistung von 250.000 km aus. Soweit die Klagepartei von einer höheren Gesamtfahrleistung ausgehen möchte, vermag sich das Gericht dem nicht anzuschließen. Wenn ein

Fahrzeug eine solche höhere Gesamtfahrleistung erreicht, dann sind dem erhebliche Investitionen in Wartung und Instandhaltung vorausgegangen. Zahlreiche Teile müssen dann getauscht werden. Die Werterhaltung bzw. der verbleibende Restwert beruht dann schwerpunktmäßig auf dem getätigten Erhaltungs- und Wartungsaufwand und resultiert nicht (mehr) aus dem Kaufpreis selbst.

34

Entscheidender Zeitpunkt für die Berechnung der Nutzungsentschädigung ist der Tag der mündlichen Verhandlung. An diesem Tag lag der Kilometerstand des Fahrzeugs unstreitig bei 108.992 km. Es ergibt sich somit eine Nutzungsentschädigung von 13.737,60 €, die vom Kaufpreis in Abzug zu bringen ist.

35

5. Der Anspruch ist nicht verjährt. Insoweit kann offenbleiben, ob die Verjährung grundsätzlich mit Ablauf des Jahres 2018 eintritt. Durch die Anmeldung zum Klageregister noch im Jahr 2018 wurde die Verjährung jedenfalls gehemmt, § 204 Abs. 1 Nr. 1 a) BGB. Die Hemmung endet 6 Monate nach Rücknahme der Anmeldung, § 204 Abs. 2 S. 2 BGB. Damit ist vorliegend noch keine Verjährung eingetreten.

III. Begründetheit des Feststellungsantrags

36

Der Feststellungsantrag ist unbegründet. Das Angebot der Rückgabe im vorgerichtlichen Schriftsatz vom 04.12.2018 ist insoweit unzureichend, da das Angebot nur gegen Rückzahlung des Gesamtkaufpreises abgegeben wird. Ein solcher Anspruch steht der Klagepartei jedoch nicht zu. Mithin war dieses Angebot nicht geeignet, die Wirkungen des Annahmeverzugs herbeizuführen.

IV. Zinsen

37

Der Zinsanspruch der Klagepartei folgt aus §§ 291, 288 BGB.

38

Soweit die Klagepartei Zinsen aus § 849 BGB begehrt, besteht ein derartiger Anspruch nicht. Der Klagepartei wurde keine Sache ersatzlos entzogen. Zwar stellt grundsätzlich auch Geld eine Sache im Sinne des § 849 BGB dar. Die Klagepartei hatte als Gegenwert für den geleisteten Kaufpreis ein dem Grunde nach stets gebrauchsbereites Fahrzeug zur Verfügung. Dies ist bei einer wertenden Betrachtung zu berücksichtigen, da sie ansonsten die Nutzungen aus dem als Gegenleistung erhaltenden Fahrzeug ziehen und gleichzeitig Zinsen für die entgangenen Nutzungen des geleisteten Geldes erhalten würde. Dies würde eine doppelte Begünstigung darstellen, die vollkommen unbillig wäre.

39

Verzugszinsen sind ebenfalls nicht geschuldet. Das Aufforderungsschreiben vom 04.12.2018 war nicht verzugsbegründend, da eine erstmalige Aufforderung zur Zahlung insoweit nicht ausreicht.

V. Vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten

40

Ein Anspruch auf Zahlung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ergibt sich ebenfalls aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB analog. Die Beauftragung eines Rechtsanwalts ist im vorliegenden zur Interessenvertretung sachgerecht und erforderlich, so dass es sich um einen ersatzfähigen Schaden handelt, § 249 BGB.

41

Ein Anspruch besteht als Nebenforderung allerdings nur insoweit, als der Kläger in der Hauptsache obsiegt hat, also aus einem Streitwert von bis 19.000 €.

42

Die Klagepartei kann aber nur eine 1,3-Gebühr ansetzen. Zwar handelt es sich durchaus um einen rechtlich anspruchsvollen und komplizierten Fall. Auf der anderen Seite ist zu beachten, dass außergerichtlich lediglich ein verhältnismäßig einfaches Schreiben angefertigt wird, wobei die Reaktion der Beklagtenpartei schon vorher aus zahlreichen Parallelverfahren bekannt ist. Diese Geltendmachung dient der Vorbereitung des Prozesses und ist angesichts der Vielzahl der Verfahren reine Routine. Damit besteht letztlich kein Anlass, von der Mittelgebühr abzuweichen.

VII. Nebenentscheidungen

43

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 2 ZPO.

VIII. Streitwert

44

Da die Klagepartei jedenfalls im Rahmen ihrer Anträge stets davon ausging, dass ein Vorteilsausgleich durchzuführen ist, kann nicht der Gesamtkaufpreis als Streitwert angesetzt werden. Entscheidend ist das Begehren des Klägers. Dieser geht selbst vom Abzug der Nutzungsentschädigung aus. Diese bezifferte die Klagepartei dann im Termin mit 11.133,71 €. Auch wenn zum Zeitpunkt der Klageerhebung ggf. noch von einem höheren Streitwert auszugehen wäre - der km-Stand zum Zeitpunkt der Klageerhebung ist dem Gericht jedoch nicht bekannt - so ist bei Ansatz der klägerseits vertretenen Gesamtfahrleistung von einem Streitwert von jedenfalls nicht über 22.000 € auszugehen.