OLG Nürnberg, Beschluss v. 19.07.2022 – 5 U 3276/21

Titel:

Keine Aussetzung eines Diesel-Verfahrens

Normenketten:

BGB § 31, § 823 Abs. 2, § 826
Fahrzeugemissionen-VO Art. 5 Abs. 2
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
ZPO § 148, § 522 Abs. 2
Typgenehmigungsverfahrens-RL Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1, Art. 46
AEUV Art. 267 Abs. 3

Leitsätze:

1. § 6, § 27 EG-FGV kommen nicht als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB in Betracht, die das Interesse, eine ungewollte Verbindlichkeit nicht einzugehen, schützen (differenzierend nunmehr BGH BeckRS 2023, 15117). (Rn. 8) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die Schlussanträge des Generalanwaltes vom 2.6.2022 in der Rechtssache C-100/21 geben keine Veranlassung zu einer anderen Beurteilung. (Rn. 13) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatzanspruch, Berufung, Kaufpreis, Rechtsanwaltskosten, Vorabentscheidungsersuchen, Fahrzeug, Rechtsmittel, Kommission, Verfahren, Anspruch, Auslegung, Stellungnahme, Vorabentscheidungsverfahren, Zinsen, Zug um Zug, Die Fortbildung des Rechts, Fortbildung des Rechts, Diesel-Abgasskandal, OM 651, unzulässige Abschalteinrichtung, Thermofenster, Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, Aufwärmstrategie, Slipguard, Bit 13, Bit 14, Bit 15, Schutzgesetz, Schlussanträge des Generalanwaltes

Vorinstanzen:

OLG Nürnberg, Hinweisbeschluss vom 10.06.2022 – 5 U 3276/21
LG Regensburg, Endurteil vom 04.08.2021 – 35 O 400/21

Rechtsmittelinstanz:

BGH, Urteil vom 04.06.2024 – VIa ZR 1160/22

Tenor

I. Die Berufung des Klägers gegen das Endurteil des Landgerichts Regensburg vom 04.08.2021, Az: 35 O 400/21, wird zurückgewiesen

II. Der Kläger trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

III. Dieser Beschluss sowie das vorbezeichnete Endurteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

IV. Der Streitwert des Berufungsverfahrens beträgt bis 40.000,00 €.

Gründe

I.

1
Hinsichtlich der Sachverhaltsdarstellung nimmt der Senat Bezug auf den erteilten Hinweis vom 10.06.2022 sowie den Tatbestand des Endurteils des Landgerichts Regensburg vom 04.08.2021 Bezug.

2
Der Kläger beantragt in der Berufungsinstanz:

I. Unter Abänderung des am 04.08.2021 verkündeten Urteils des LG Regensburg, Az.: 35 O 400/21 die Beklagte zu verurteilen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges mit der Fahrgestellnummer an die Klagepartei 43.744,24 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit 12.11.2020 abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 5.754,71 Euro zu zahlen.

II. Unter Abänderung des am 04.08.2021 verkündeten Urteils des LG Regensburg, Az.: 35 O 400/21 die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten seines Rechtsanwaltes in Höhe von 2.138,34 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit freizustellen.

3
Die Beklagte beantragt,

die Berufung kostenpflichtig zurückzuweisen.

4
Der Senat hat am 10.06.2022 einen Hinweis gemäß § 522 Abs. 2 ZPO erteilt. Der Kläger hat mit Schriftsatz vom 04.07.2022 auf die Stellungnahme des Generalanwalts vom 02.06.2022 im Verfahren C-100/21 verwiesen und ausgeführt, dass mit einer der Stellungnahme entsprechenden Entscheidung des EuGH zu rechnen sei, weshalb die im Hinweis in Bezug genommene Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs anzupassen sein werde.

II.

5
Die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Regensburg vom 04.08.2021, Aktenzeichen 35 O 400/21, ist gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil nach einstimmiger Auffassung des Senats das Rechtsmittel offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.

6
Zur Begründung wird auf den vorausgegangenen Hinweis des Senats Bezug genommen.

7
Die Stellungnahme des Generalanwalts im Verfahren C-100/21 gibt keinen Anlass von der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs abzuweichen. Da der Senat nicht letztinstanzliches Gericht ist, besteht bereits aus diesem Grund gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV keine Pflicht zur Vorlage an den Europäischen Gerichtshof.

8
Es besteht aber auch keine Veranlassung das Verfahren auszusetzen, weil selbst wenn die Auffassung des Generalanwalts zum Schutzzweck der RL 2007/46/EG als zutreffend unterstellt wird, sich an dem Ergebnis, dass §§ 6, 27 EG-FGV nicht als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB in Betracht kommen, die das Interesse, eine ungewollte Verbindlichkeit nicht einzugehen, schützen, nichts ändert.

9
1. Die Klagepartei begehrt als Käufer eines Kraftfahrzeugs, das ihrer Behauptung nach von der Beklagten als Herstellerin mit einer unionsrechtlich unerlaubten Abschalteinrichtung versehen worden sein soll, von der Beklagten die Rückabwicklung des Kaufvertrages der Gestalt, dass die Beklagte ihr Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Kraftfahrzeuges den Kaufpreis erstattet. Hierfür beruft sich die Klagepartei auf deliktisches Verhalten der Beklagten, nachdem das Fahrzeug von einer dritten Partei erworben wurde.

10
Einen derartigen Anspruch hat der Bundesgerichtshof, wie im vorangegangen Hinweis dargelegt, einem Käufer unter der Voraussetzung zugesprochen, dass der beklagte Hersteller bei Einbau der unerlaubten Abschalteinrichtung vorsätzlich objektiv sittenwidrig gehandelt hat (§ 826 BGB). In einem solchen Fall dient der Schadensersatzanspruch nämlich nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten (die durch die Differenzmethode

zu ermitteln wäre). Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche Belastung kann nämlich auch ohne rechnerisches Minus im Wege normativer Kontrolle einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden darstellen (vgl. BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19 –, Rz. 45 ff., juris). § 826 BGB schützt insoweit nicht nur das Vermögen, sondern auch die rechtsgeschäftliche Entscheidungsfreiheit als solches und führt deliktsrechtlich zu einer Abschlusskontrolle von Verträgen, worin seine besondere haftungsrechtliche Bedeutung liegt (vgl. Lorenz NJW 2020, 1924, 1925). Voraussetzung ist, dass ein auf die Vertragsanbahnung bezogenes sittenwidriges Verhalten des Herstellers vorliegt, was der Fall ist, wenn sich der Vertrag zum Zeitpunkt seines Abschlusses auch nach der Verkehrsanschauung als unangemessen und nachteilig erweist und der Käufer ihn ohne das haftungsbegründende Ereignis nicht geschlossen hätte (vgl. BGH, a.a.O., Rz. 46; Lorenz, a.a.O., 1925 f.). Jedenfalls bei zum Zeitpunkt des Erwerbs bestehender Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung kann dieser Schluss gezogen werden (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 51).

11
Hat der Hersteller nicht vorsätzlich objektiv sittenwidrig gehandelt, hat der Bundesgerichtshof einen deliktischen Anspruch des Käufers gegen den Hersteller auf Rückabwicklung des Kaufvertrages verneint. Insbesondere gewährt § 823 Abs. 2 BGB i.v.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV bzw. i.V.m. Art. 5 VO (EG) 715/2007 dem Käufer eines von dem Hersteller fahrlässig mit einer unerlaubten Abschalteinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs keinen deliktischen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller in der Form, dass der Käufer die Rückabwicklung des mit dem Hersteller oder einem Dritten abgeschlossen Kaufvertrages über das Fahrzeug verlangen kann. Die Vorschriften sind insoweit keine Schutzgesetze. In ihrem Aufgabenbereich liegt es nicht, das Interesse, eine ungewollte Verbindlichkeit nicht einzugehen, zu schützen (vgl. BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19 –, Rz. 72 ff., juris und BGH, Urteil v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20 –, Rz. 10 ff., juris). Dieser Rechtsprechung folgen, soweit ersichtlich, alle Obergerichte.

12
Bei der Einordnung, ob eine Rechtsnorm hinsichtlich der begehrten Rechtsfolge Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB ist, spielt neben Inhalt und Zweck des Gesetzes auch eine Rolle, ob die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheint, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, zu prüfen ist, 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 Haftungs- und Beweiserleichterungen zu knüpfen und ob der eingetretene Schaden in den sachlichen Schutzbereich der Norm fällt (vgl. BGH, Urteil v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19 –, Rz. 73 m.w.Nw.). Ein entsprechender Schadensersatzanspruch setzt damit voraus, dass sich im konkreten Schaden die Gefahr verwirklicht hat, vor der die betreffende Norm schützen sollte. Diese Voraussetzungen hat der Bundesgerichtshof im Hinblick auf die genannten Normen und das Interesse, sich vom geschlossenen Vertrag zu lösen, wie beschrieben unter Einbeziehung des Umstandes verneint, dass § 27 Abs. 1 EG-FGV vorschreibt, dass neue Fahrzeuge im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind und die Übereinstimmungsbescheinigung nach dem Erwägungsgrund 0 des Anh. IX der RL 2007/46/EG in der Fassung der VO (EG) Nr. 385/2009 eine Erklärung des Fahrzeugherstellers darstellt, in der er dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt (vgl. BGH, a.a.O., Rz. 74 f.). Ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH nach Art. 267 Abs. 3 AEUV ist diesbezüglich in ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht veranlasst, weil die Rechtslage im Hinblick auf §§ 6 I, 27 I EGFGV insoweit eindeutig ist, als keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass mit den genannten Vorschriften (auch) ein Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und speziell des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts der einzelnen Käufer bezweckt und an die (auch fahrlässige) Erteilung einer inhaltlich unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung einen gegen den Hersteller gerichteter Anspruch auf (Rück-)Abwicklung eines mit einem Dritten geschlossenen Kaufvertrags geknüpft sein soll („acte clair“, vgl. BGH, a.a.O., Rz. 77; Urteil v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20 –, Rz. 11 ff., juris). Daran haben mehrere Senate des Bundesgerichtshofes trotz von anderen Gerichten eingeleiteten Vorabscheidungsverfahren festgehalten (vgl. stellvertretend Beschluss v. 04.05.2022 – VII ZR 656/21 –, m.w.Nw.; Beschluss v. 25.04.2022 – VIa ZR 212/21 –; s.a. bezogen auf staatshaftungsrechtliche Fragen Beschluss v. 10.02.2022 – III ZR 87/21 –).

Einbezogen hat der Bundesgerichtshof dabei, dass die Europäische Kommission in einer Stellungnahme vom 19.12.2019 (sj.h(2019)8760684) in einem inzwischen nicht mehr anhängigen Vorabentscheidungsverfahren (C-663/19) die Ansicht vertreten hat, die zum 31.08.2020 außer Kraft getretene RL 2007/46 EG und die Verordnung (EG) 715/2007 bezweckten „den Schutz aller Käufer eines Fahrzeugs einschließlich des Endkunden vor Verstößen des Herstellers gegen seine Verpflichtung, neue Fahrzeuge in Übereinstimmung mit ihren genehmigten Typen bzw. den für ihren Typ geltenden Rechtsvorschriften nach Anhang IV zur RL 2007/46 EG einschließlich, unter anderem, der Verordnung (EG) 715/2007 sowie insbesondere ihres Artikels 5 in den Verkehr zu bringen“ (sj.h(2019)8760684 Rn. 81). Dies besage aber für die Frage, ob damit auch der Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts und damit der Schutz des Käufers vor dem Abschluss eines ungewollten Vertrages erfasst sein soll, nichts (vgl. stellvertretend BGH, Beschluss v. 04.05.2022 – VII ZR 656/21 –, Rz. 3, juris).

13
2. Die Schlussanträge des Generalanwaltes vom 02.06.2022 zu dem Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Ravensburg in der Rechtssache C-100/21 geben keine Veranlassung zu einer anderen Beurteilung.

14
a. Im Hinblick auf Art. 5 Verordnung (EG) 715/2007 vertritt der Generalanwalt selbst die Auffassung, die Verordnung schütze „nicht unmittelbar die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist“ (vgl. Rn. 41 der Schlussanträge; hierzu bereits BGH, Urteil v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20 –, Rz. 12 ff., juris).

15
b. Wenn der Antwortvorschlag des Generalanwaltes auf die verfahrensgegenständlichen Vorlagefragen 1 und 2 und seine Ausführungen dazu unter Rn. 42 ff., 50 und 78 der Schlussanträge, Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der RL 2007/46/EG seien dahin auszulegen, dass sie auch die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützten, so zu verstehen sein sollten, dass der Generalanwalt den Bestimmungen der Richtlinie, sei es auch nur in einem wie immer verstandenen „Kontext“ mit der Verordnung (EG) 715/2007 (vgl. Rn. 42 der Schlussanträge), unmittelbar schützende Wirkung im Verhältnis von Käufer und Hersteller beimisst, so wäre dies vorliegend ohne Bedeutung, weil eine Richtlinie in den Mitgliedstaaten nicht unmittelbar gilt und nicht innerstaatliches Recht ist (Art. 288 Abs. 3 AEUV). Dementsprechend sind Richtlinien nur im Vertikalverhältnis zwischen Union und Mitgliedstaaten verbindlich, nicht aber im Horizontalverhältnis zwischen Bürgern.

16
Daraus folgt, dass eine Richtlinienbestimmung, selbst wenn sie „anders als die Verordnung (EG) 715/2007 eine ausdrückliche Verbindung zwischen dem Kraftfahrzeughersteller und dem individuellen Erwerber eines Fahrzeuges“ herstellt (vgl. Rn. 45 der Schlussanträge), im Rahmen eines Rechtsstreits, in dem sich ausschließlich Private gegenüberstehen, keine Anwendung findet (vgl. EuGH, Urteil vom 07.06.2007 – C-80/06 –, juris). Schon deshalb sind Richtlinien keine Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB gegenüber Privaten (vgl. BeckOK/Spindler, 01.3.2022, BGB § 823 Rn. 256; MüKoBGB/Wagner, 8. Auflage 2020, BGB § 823 Rn. 539; Sprau in Grüneberg, BGB, 81. Aufl. 2022, § 823 Rn. 57).

17
c. Aus den Schlussanträgen ergibt sich schließlich auch nicht, dass die in Umsetzung der RL 2007/46/EG erlassenen §§ 6 und 27 EG-FGV entgegen der oben unter Ziffer 1. dargestellten Auslegung doch als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB zu betrachten wären, die dem Käufer auch bei bloßer Fahrlässigkeit des Herstellers einen deliktischen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller in der Form, dass der Käufer die Rückabwicklung des mit dem Hersteller oder einem Dritten abgeschlossen Kaufvertrages über das Fahrzeug verlangen kann, geben.

18
(1) Nach Ansicht des Generalanwaltes ist der Käufer durch die Bestimmungen zu der EG-Typgenehmigung und der Übereinstimmungsbescheinigung in der RL 2007/46/EG davor geschützt, dass der Hersteller ein Kraftfahrzeug in den Verkehr bringt, das die in Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Anforderungen an Abschalteinrichtungen nicht erfüllt (vgl. Rn. 47 Schlussanträge).

19

Verfüge ein Fahrzeug nicht über eine ordnungsgemäße Übereinstimmungsbescheinigung, weil die EG-Typgenehmigung erwirkt worden sei, ohne dass die Genehmigungsbehörde von dem Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung gewusst habe, entfalle dieser Schutz und es erleide der Käufer einen Schaden, weil das Fahrzeug nicht zugelassen und nicht weiterverkauft werden könne (vgl. Rn. 48 Schlussanträge). Der Schaden bestehe in einem Minderwert des Fahrzeugs (vgl. Rn. 49 Schlussanträge). Unter diesen Annahmen gelangt der Generalanwalt zu der Auffassung, Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 RL 2007/46/EG schützten die Interessen eines individuellen Erbwerbers eines Kraftfahrzeugs, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet sei (vgl. Rn. 50 und 78 Schlussanträge).

20
(2) Vor diesem Hintergrund ist die oben unter Ziffer 1. dargestellte Auslegung der §§ 6 und 27 EG-FGV, wonach im Aufgabenbereich der Normen nicht der Schutz vor ungewollten Verbindlichkeiten liege, auch bei Beachtung des Effektivitätsgrundsatzes richtlinienkonform.

21
Zunächst gilt der Grundsatz, dass eine Richtlinie auch dann, wenn sie den Schutz Einzelner bezweckt, diesen nicht zwingend Schadensersatzansprüche gewährt, insbesondere dann nicht, wenn die Richtlinie keine ausdrückliche Bestimmung dazu enthält (vgl. EuGH, Urteil v. 16.02.2017 – C-219/15 –, Rn. 55, juris).

22
Auch aus Art. 46 der RL 2007/46/EG ergibt sich für die unionsrechtskonforme Auslegung der genannten Normen nichts anderes. Hiernach legen die Mitgliedstaaten innerstaatlich die Sanktionen fest, die bei Verstößen gegen diese Richtlinie anzuwenden sind, und ergreifen alle für ihre Durchführung erforderlichen Maßnahmen, wobei die Sanktionen „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sein müssen (vgl. hierzu Rn. 53 und 55 der Schlussanträge). Aus dem Effektivitätsgrundsatz folgt hierfür, dass die Ausübung eines Ersatzanspruches nicht übermäßig erschwert sein darf (vgl. Rn. 57 der Schlussanträge). Soweit der Generalanwalt hierzu ausführt, gibt er lediglich – ersichtlich ungeprüft – die Auffassung des vorlegenden Landgerichts wieder, wonach der Hersteller nach dem derzeitigen Rechtsstand keine Inanspruchnahme zu befürchten habe (Rn. 58 f. der Schlussanträge). Das ist indes unzutreffend.

23
Bereits das bestehende Recht enthält zahlreiche effiziente Instrumente, die das Interesse des Erwerbers schützen, nicht ein mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattetes Fahrzeug zu erwerben bzw. nutzen zu müssen, welche auch einen erheblichen Anreiz für die Hersteller von Motoren bieten, unionsrechtliche Vorschriften einzuhalten (so bereits OLG Stuttgart, Urteil v. 28.06.2022 – 24 U 115/22 –). Schadensersatzansprüche wegen vorsätzlicher unerlaubter Handlung gemäß § 826 BGB (i.V.m. § 31 BGB bzw. § 831 BGB) gegen den Hersteller eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Motors wurden in tausenden Fällen mit der Folge einer Haftung des Motorenherstellers bejaht, was zudem auch zu erheblichen Belastungen des Herstellers mit Verfahrenskosten geführt hat. Daneben bestehen für den Erwerber eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs in aller Regel – verschuldensunabhängig – vertragliche Ansprüche, welche entweder gegen den Hersteller als Verkäufer unmittelbar wirken oder im Falle des Verkaufs durch einen Dritten jedenfalls beim Neuwagenkauf zu Regressansprüchen gegen den Hersteller des Motors führen (vgl. OLG Stuttgart a.a.O.). Beim Gebrauchtwagenkauf kann sich zumindest noch eine Regresskette zum Hersteller ergeben. Schließlich sind auch die nach deutschem Recht vorgesehenen Strafen und Bußgelder (u.a. § 37 Abs. 1 EG-FGV) und die hoheitlichen Befugnisse der Aufsichtsbehörden (vgl. § 25 EG-FGV) zu berücksichtigen (OLG Stuttgart a.a.O.). Dass ein Fahrzeughersteller gegenüber einem Erwerber bereits bei leichter Fahrlässigkeit deliktsrechtlich umfassender haften müsste als nach den Regelungen des (Verbrauchsgüter) Kaufrechts, ist mit der RL 2007/46/EG nicht angestrebt und zur effektiven Umsetzung auch nicht erforderlich.

III.

24
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

25
Die Feststellung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des angefochtenen Urteils erfolgte gemäß § 708 Nr. 10 ZPO, §§ 709, 711 ZPO.

26
Der Streitwert für das Berufungsverfahren wurde in Anwendung der §§ 47, 48 GKG bestimmt