

Aktenzeichen:
4 O 196/16



Landgericht
Mainz



IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte KMP Klamert Mahr + Partner, Pet-
tenkofersstraße 37, 80336 München

gegen

1.

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

2. Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Matthias Müller, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen PKW Kauf

hat die 4. Zivilkammer des Landgerichts Mainz durch die Richterin Nebelung als Einzelrichterin
auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 30.06.2017 für Recht erkannt:

1. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Klagepartei 26.854,71 €
nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit 08.10.2016,

Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Tiguan Sport & Style 4 Motion BlueMotion 2,0 TDI, FIN WVGZZZ5NZFW030553.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte zu 1) mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten PKW in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagten zu 2) wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.564,26 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit 08.10.2016.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 1/3 und die Beklagten als Gesamtschuldner 2/3 zu tragen.
6. Das Urteil ist für den jeweiligen Vollstreckungsgläubiger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird bis zum 01.06.2017 auf 62.216 € und ab dem 02.06.2017 auf 37.330 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger erwarb am 30.06.2014 bei der Beklagten zu 1) einen PKW VW Tiguan, 2,0 l TDI, 130 kW. Das Fahrzeug wurde an den Kläger ausgeliefert. Der Kaufpreis betrug 37.330 €. Die Beklagte zu 2) ist Herstellerin des Fahrzeugs.

Der PKW ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 ausgestattet. Die Software dieses Motortyps kennt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern. Im Abgasrückführungs-Modus 1, der im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) aktiv ist, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate. Unter Vorbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, ist der Abgasrückführungs-Modus 0 aktiv. Weil es im normalen Straßenbetrieb praktisch ausgeschlossen ist, den NEFZ nachzufahren, befindet sich das Fahrzeug mit der derzeit noch verbauten Software im normalen Straßenverkehr durchgehend im Modus 0.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) verlangt, dass alle Fahrzeuge, die über eine solche Software verfügen, in den Zustand versetzt werden, den die öffentlich-rechtlichen Vorschriften vorschreiben und hat deshalb bei den Herstellern den Rückruf der Fahrzeuge angeordnet.

Die Beklagte zu 2) hat für den betroffenen Motorentyp ein Software-Update entwickelt, das dazu führen soll, dass der Prüfstandmodus künftig auch für den Betrieb des Fahrzeugs im realen Straßenverkehr maßgeblich ist und gleichzeitig die Stickoxidvorgaben der EU-5-Norm eingehalten werden.

Die Beklagte zu 1) ist für die Umsetzung der Maßnahmen auf die Bereitstellung des Strömungsgleichrichters und insbesondere des Software-Updates durch die Beklagte zu 2) angewiesen. Die Beklagte zu 2) ihrerseits bedarf nach einem mit dem KBA abgestimmten Zeit- und Maßnahmenplan der jeweiligen Freigabe der Software-Updates durch das KBA. Die beim Hersteller vorhandenen ca. 1.200 Motorkonfigurationen werden dabei zu 14 Clustern zusammengefasst, für die das KBA 3 Repräsentanten je Cluster auswählt und deren Grundsoftware prüft und freigibt. Für die weiteren Motorvarianten des Clusters ist anschließend eine Feinanpassung notwendig. Nach dem Software-Update werden die Motoren nur noch im NOx-optimierten Modus 1 betrieben werden.

Die für das klägerische Fahrzeug geltende Freigabebestätigung des KBA für das Softwareupdate wurde am 21.07.2016 erteilt.

Der Klägervertreter hat die Beklagte zu 1) mit Schreiben vom 12.07.2016, Anlage K2a, aufgefordert, bis zum 26.07.2016 die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs anzuerkennen und den Mangel zu beheben. Gleichzeitig wurde in dem Schreiben der Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung angefochten.

Mit Schreiben der Beklagten zu 1) vom 18.07.2016 wurde die Anfechtung abgelehnt und mitgeteilt, dass ein Software-Update geplant sei und die Beklagte zu 2) den Kläger sobald wie möglich diesbezüglich informieren werde.

Mit Schreiben vom 28.07.2016, Anlage K2b, wurde der Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt und eine Frist bis zum 11.08.2016 zur Rückzahlung des Kaufpreises Zug-um-Zug gegen Rückübergang des Fahrzeugs aufgefordert.

Der Kläger behauptet, dass das Fahrzeug wegen des Nichteinhaltens der von der EURO-5-Norm

geforderten NOx-Werte (Stickoxidwerte) derzeit nicht zulassungsfähig sei. Das KBA habe lediglich eine Ausnahme vom Entzug der Zulassung gemacht.

Eine folgenlose Nachbesserung sei technisch nicht möglich. Jedenfalls verbleibe selbst im Falle der Nachrüstung ein Mangelverdacht. Auch deshalb sei der Marktwert des betroffenen Fahrzeugs gesunken. Der „VW-Skandal“ habe zu einem Vertrauensverlust der Bevölkerung in die Marke des Herstellers geführt. Dadurch sei der Weiterverkauf des Fahrzeugs selbst mit Softwareupdate nur mit Abschlägen möglich. Es läge ein merkantiler Minderwert von mindestens 10 % vor.

Die Beklagte zu 2) habe über die Beklagte zu 1) mit falschen Informationen in ihren Prospekten geworben und hafte danach ebenfalls. In der Ausstattung der von ihr entwickelten Motoren mit einer Abschaltsoftware liege eine vorsätzliche Schädigung des Klägers. Der Schaden bestehe darin, dass der Kläger ein Geschäft abgeschlossen habe, dass er bei Kenntnis der Sachlage nicht getätigt hätte. Der Kläger behauptete, dass der Vorstand der Beklagten zu 2) von der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware gewusst habe.

Der Kläger beantragte ursprünglich,

1. Die Beklagte zu 1) wird verurteilt, an die Klagepartei 37.330,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.08.2016 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Tiguan Sport & Style 4 Motion BlueMotion 2,0 TDI, FIN WVGZZZ5NZFW030553.
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, der Klägerpartei Schadensersatz zu bezahlen, für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs VW Tiguan Sport & Style 4 Motion BlueMotion 2,0 TDI, FIN WVGZZZ5NZFW030553 resultieren.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte zu 1) mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten PKW in Annahmeverzug befindet.
4. Die Beklagten werden verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Mit Schriftsatz vom 12.01.2017, Bl. 236 der Akte, wurde der Antrag Ziffer 4) wie folgt geändert:

4. Die Beklagten werden verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 1.832,01 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Mit Schriftsatz vom 01.06.2017, Bl. 269 ff. der Akte, beantragt der Kläger nunmehr,

1. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Klagepartei 37.330,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.08.2016 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Tiguan Sport & Style 4 Motion BlueMotion 2,0 TDI, FIN WVGZZZ5NZFW030553.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte zu 1) mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten PKW in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagten werden verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.832,01 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie machen geltend, das Fahrzeug sei mangelfrei. Es verfüge über alle notwendigen Genehmigungen. Eine Beschaffenheitsvereinbarung sei mit dem Kläger nicht getroffen worden und das Fahrzeug eigne sich für die vertraglich vorausgesetzte Verwendung. Es sei fahrbereit und voll funktionstüchtig. Die EG-Typengenehmigung sei unverändert wirksam und nicht aufgehoben worden. Es sei auch nicht davon auszugehen, dass das Kraftfahrtbundesamt (nachfolgend: KBA) die EG-Typengenehmigung in der Zukunft entziehen werde, da es die von der Beklagten zu 2) entwickelten Maßnahmen akzeptiert habe. Die Beklagten machen ferner geltend, die im Fahrzeug vorhandene Software wirke nur auf die Abgasrückführung ein, nicht aber auf die Abgasreinigungsanlage. Daher liege in ihr auch keine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007, Abs. 2.16, 5.1.2.1 UN/ECE Regelung Nr. 83. Unterstelle man einen

Sachmangel, stehe dem Kläger ein Rücktrittsrecht gleichwohl nicht zu. Denn die Pflichtverletzung sei unerheblich im Sinne des § 323 Abs. 5 BGB. Die technische Nachbesserung zur Beseitigung der klägerisch gerügten Umschaltlogik für die Abgasrückführungsmodi erfolge für das streitgegenständliche Modell durch ein reines Software-Update. Der zeitliche Aufwand hierfür liege bei ca. einer halben Stunde und verursache Kosten in Höhe von weniger als € 100. Die Nachbesserung führe weder zu einer Leistungsminderung, noch zu höheren Verbrauchswerten. Dies habe das KBA bestätigt und habe sich auch in Fahrzeugtests erwiesen. Auch die Geräuschmissionen würden durch die Nachbesserung nicht verändert. Angesichts der sehr geringen Mängelbeseitigungskosten von unterhalb 1 % des Kaufpreises, berechtige der behauptete Mangel keinesfalls zum Rücktritt vom Kaufvertrag.

Die Beklagte zu 1) meint, die gesetzte Frist zur Nachbesserung sei zu kurz bemessen. Der organisatorische Aufwand, den der Hersteller habe, müsse berücksichtigt werden. Die Beklagte zu 1) selbst habe keine Kenntnis von der gerügten Software gehabt. Sie müsse sich auch nicht das Wissen der Beklagten zu 2) zurechnen lassen. Es handele sich bei den Beklagten um selbstständige Unternehmen, die auf unterschiedlichen Märkten tätig sind und unterschiedliche Interessen verfolgen.

Die Beklagte zu 2) behauptet, dass sie keine unwahren Angaben zur Nutzbarkeit des Fahrzeugs gemacht habe. Das Fahrzeug könne nach wie vor in den Umweltzonen gefahren werden. Bei dem angegebenen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Werten handele es sich um die im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens maßgeblichen Laborwerte. Die Software habe keine Auswirkungen auf die Richtigkeit dieser Pflichtangaben. Sie ist der Auffassung, dass es weder eine Täuschung noch eine Schädigung des Klägers gegeben habe. Der Kläger habe auch keinen Schaden erlitten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig.

Das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche rechtliche Interesse des Klägers an der Feststellung des Annahmeverzuges im Antrag zu 2. durch die Beklagte zu 1) ergibt sich aus § 756 Abs. 1 ZPO.

II.

Die Klage hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 1) einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises von 37.330,00 € abzüglich gezogener Nutzungen i.H.v. 10.475,29 € Zug-um-Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges (§§ 346 Abs. 1, 348 i.V.m. §§ 433, 434, 437 Nr. 2, 440 Satz 1, Alt. 3; 323 Abs. 1 BGB).

a.

Das erworbene Fahrzeug war bei Übergabe mit einem Sachmangel behaftet, da es nicht die Beschaffenheit aufwies, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach Art der Sache erwarten konnte, § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB.

Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass das Fahrzeug mit einer Umschaltlogik ausgestattet ist, die die Abgasrückführung in zwei verschiedenen Modi betreibt, je nachdem, ob es sich auf dem Prüfstand (Modus 1) oder im realen Fahrbetrieb (Modus 0) befindet. Die mit Hilfe dieser Vorrichtung auf dem Prüfstand erzielten Abgaswerte weichen damit nicht nur deshalb von denjenigen im realen Fahrbetrieb ab, weil der durchgeführte Fahrzyklus nicht dem realen Fahrbetrieb entspricht, sondern weil die Abgasrückführungsrate im Prüfbetriebsmodus (Modus 1) höher ist, als auf der Straße (Modus 0).

Mit einer solchen Umschaltlogik versehene Fahrzeuge sind - entgegen der Auffassung der Beklagten - nicht vorschriftsmäßig.

Dies lässt daraus ableiten, dass unstreitig das KBA die Hersteller zum Rückruf der Fahrzeuge aufgerufen hat, um den Zustand herzustellen, der den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entspricht. Hieraus folgt zwingend, dass die Fahrzeuge ohne diese Änderungen, d.h. ohne die Durchführung der Nachbesserung (Änderungen der Applikationsdaten), vorschriftswidrig sind. Ob diese Vorschriftswidrigkeit ohne ihre Beseitigung letztlich zum Entzug der EU-Typgenehmigung führt oder nicht, kann jedenfalls bei der Frage, ob ein Sachmangel vorliegt, ebenso dahinstehen, wie die Frage, ob es sich bei der Umschaltlogik um eine im Sinne von Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007, Abs. 2.16, 5.1.2.1 UN/ECE Regelung Nr. 83 verbotene Abschaltvorrichtung handelt oder nicht.

Das Vorhandensein der beschriebenen Umschaltlogik im System des erworbenen Fahrzeuges stellt eine negative Abweichung von der üblichen Beschaffenheit vergleichbarer Fahrzeuge dar (vgl. auch die hierzu ergangene Rechtsprechung, zusammengestellt von LG Hagen, Urt. v. 18.10.2016 – 3 O 66/16, Juris Rz. 24). Der Durchschnittskäufer eines Neufahrzeuges darf objektiv erwarten, dass in dem von ihm erworbenen Fahrzeug eine solche, auf Täuschung der zuständigen Kontrollinstanzen angelegte und vorschriftswidrige Vorrichtung nicht vorhanden ist.

b.

Der von dem Kläger erklärte Rücktritt ist wirksam.

aa)

Dem Rücktritt des Klägers steht auch nicht entgegen, dass der Kläger der Beklagten zu 1) keine – zureichende – Frist zur Leistung bzw. Nacherfüllung (§ 323 Abs.1 BGB) gesetzt hätte. Der Kläger ist zum Rücktritt vom Kaufvertrag berechtigt, da die Beklagte zu 1) eine angemessene Frist zur Nachbesserung ungenutzt hat verstreichen lassen (§ 323 Abs.1 BGB).

Gemäß §§ 437 Nr. 3, 323 Abs.1 BGB setzt der Rücktritt des Käufers wegen eines behebbaren Mangels voraus, dass der Käufer dem Verkäufer vor dem Rücktritt erfolglos eine angemessene Frist zur Nacherfüllung bestimmt hat. Sofern der Käufer eine zu kurze Frist gesetzt hat, ist diese nicht wirkungslos, sondern setzt lediglich eine objektiv angemessene Frist in Lauf (vgl. BGH, Urt. v. 21.06.1985 – V ZR 134/84, NJW 1985, 2640).

Die von dem Kläger der Beklagten zu 1) mit Schreiben vom 12.07.2016, Anlage K2a, gesetzte Frist von zwei Wochen zur Nachbesserung ist unter Berücksichtigung der Gesamtumstände zu knapp bemessen.

Mangels konkreter Parteivereinbarung richtet sich die Bewertung der Angemessenheit nach objektiven Maßstäben. Die Angemessenheit der Frist bestimmt sich nach den Umständen des konkreten Vertrages, wobei die Interessen beider Vertragsparteien zu berücksichtigen sind, sowie nach der Art der zu erbringenden Leistung und der Verkehrsanschauung. Bezieht der Verkäufer seine Waren seinerseits von einem Hersteller, so richtet sich die Angemessenheit der Frist danach, mit welchem organisatorischen Aufwand die zur Nacherfüllung erforderlichen Ersatzteile beschafft werden können. Ebenso ist im Rahmen der Angemessenheit zu berücksichtigen, ob die Reparaturdienstleistung an dem Fahrzeug nur mithilfe eines Dritten erbracht werden kann.

Vorliegend ist bei der Angemessenheit der Frist zur Nacherfüllung zu berücksichtigen, dass die Beklagte zu 1) allein gar nicht in der Lage gewesen ist, den Mangel zu beseitigen, sondern dass diese darauf angewiesen ist, von der Beklagten zu 2) das erforderliche Softwareupdate und den Strömungstransformator zu erhalten. Dies folgt bereits aus dem Schreiben der Beklagten zu 1) vom 18.07.2016, Anlage K3a.

In dem Schreiben heißt es: „Die VOLKSWAGEN AG wird Ihren Mandanten sobald wie möglich näher über den Zeitplan und die für sein Fahrzeug konkret vorgesehenen Maßnahmen informieren.“

Ferner ist zu berücksichtigen, dass das Fahrzeug des Klägers durch die verwendete „Manipulations-Software“ in seinen Fahreigenschaften nicht beeinträchtigt und weiterhin verkehrssicher ist.

Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass nach dem Schreiben der Beklagten zu 1) vom 02.12.2016, Anlage K15, für den Käufer völlig ungewiss, wann eine Nacherfüllung erfolgen kann.

Die Angemessenheit der Frist richtet sich vorrangig nach dem Interesse des Käufers, der gerade bei Alltagsgeschäften die kurzfristige Reparatur oder den sofortigen Austausch der mangelhaften Sache beanspruchen kann (vgl. BT-Drs. 10/6040, S. 234). Auch kann es nicht zum Nachteil des Klägers gereichen, dass die Beklagte zu 2) als Hersteller zunächst millionenfach eine manipulative Software in seine Fahrzeuge einbaut und sich die Händler dann zum Nachteil der Käufer darauf zurückziehen, dass es Monate bzw. mehr als ein Jahr dauert, um diese Manipulation zu beheben.

Zum Zeitpunkt der Zustellung der Klage am 07.10.2016 stand der Beklagten zu 1) eine Nachbesserungsfrist von drei Monaten zur Verfügung, die sie ungenutzt hat verstreichen lassen. Auch unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Falles bedurfte es keiner längeren Nachbesserungsfrist als drei Monate. Eine längere Frist ist nach Überzeugung des Gerichts mit der gesetz-

geberischen Grundentscheidung zur Kaufgewährleistung im Allgemeinen und dem Verbrauchsgüterkauf im Besonderen auch unter Berücksichtigung der hier vorliegenden besonderen Umstände nicht mehr vereinbar. Das Kaufrecht ist – gerade für Verbraucher – auf eine zeitnahe Regulierung von Gewährleistungsrechten ausgerichtet. Dies gilt auch für das Nachbesserungsrecht des Verkäufers. Der Gesetzgeber verfolgt damit sowohl die Gewährung effektiver Gewährleistungsrechte als auch die zeitnahe Herbeiführung von Rechtsfrieden. Dies zeigt sich insbesondere an der verkürzten Verjährungsfrist von zwei Jahren ab Ablieferung der Sache.

Zudem hat die Beklagte zu 1) erst mit Schreiben vom Dezember 2016, Anlage K34, Bl. 249 der Akte, mithin also 5 Monate nach der gesetzten Frist, eine Nacherfüllung für das klägerische Fahrzeug angeboten.

Das Abwarten einer solch langen Nacherfüllungsfrist ist für einen Käufer unzumutbar.

bb)

Entgegen der Ansicht der Beklagten ist der Rücktritt wegen dieses Mangels nicht nach § 323 Abs.5 Satz 2 BGB ausgeschlossen. Das wäre nur der Fall, wenn der Mangel unerheblich wäre. Hierbei trifft die Beklagte als Verkäuferin die Beweislast für die Unerheblichkeit (vgl. OLG Saarbrücken, Ur. v. 27.08.2014 – 2 U 150/13, NJW-RR 2015, 48; OLG München, Ur. v. 26.10.2011 – 3 U 1853/11). Dass vorliegend der Mangel an dem streitgegenständlichen Fahrzeug unerheblich ist, kann nicht festgestellt werden.

aaa) Nach der Auffassung des Gerichts ist nach der erforderlichen Abwägung der Interessen (vgl. hierzu BGH, Ur. v. 28.05.2014 – VIII ZR 94/13, NJW 2014, 3229) des Klägers als Käufers einerseits und der Beklagten zu 1) als Verkäuferin andererseits von der Erheblichkeit des Mangels auszugehen. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Erheblichkeit ist der Zeitpunkt der Rücktrittserklärung (BGH, Ur. v. 28.05.2014 – VIII ZR 94/13, NJW 2014, 3229).

Das Gericht teilt zwar bei der Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen die Auffassung, dass nicht bereits die Schwere des Verschuldens der Beklagten zu 2) zur Annahme der Erheblichkeit führt. Sie folgt der Ansicht des Klägers nicht, dass der Beklagten zu 1) das Verschulden der Beklagten zu 2) zuzurechnen ist. Die Beklagte zu 2) ist nicht Erfüllungsgehilfin der Beklagten zu 1) im Verhältnis zum Käufer (vgl. OLG Celle, Beschl. v. 30.06.2016 – 7 W 26/16, MDR 2016, 1016). Dass die Beklagte zu 1) von der Manipulation der Motoren wusste, ist nicht ersichtlich; andere Gesichtspunkte, die ein schweres eigenes Verschulden der Beklagten zu 1) begründen

könnten oder ihr das Verschulden der Beklagten zu 2) zurechnen lassen würden, bestehen nach Ansicht des Gerichts nicht. Hierauf kommt es vorliegend jedoch auch nicht an.

bbb) Die Erheblichkeit des Mangels ergibt sich bereits deshalb, weil der nicht ausräumbare Verdacht eines nicht ganz unerheblichen Mangels besteht. Dies genügt (vgl. BGH, Urt. v. 09.03.2011 – VIII ZR 266/09, NJW 2011, 1664).

Ob die Kosten für die Mangelbeseitigung, wie von den Beklagten behauptet und dem Kläger bestritten, tatsächlich nur 100 € und damit weniger als ein Prozent des Kaufpreises betragen, führt alleine nicht dazu, dass der Verdacht eines unerheblichen Mangels ausgeräumt wäre. Ausgehend von der vorstehend zitierten Rechtsprechung des BGH darf nach Ansicht des Gerichts nicht nur der Kostenaufwand ein Prozent des Kaufpreises nicht überschreiten; vielmehr muss der Mangel auch behebbbar sein (vgl. BGH, Urt. v. 09.03.2011 – VIII ZR 266/09, NJW 2011, 1664 Rn. 17 f.). Dass dies bezogen auf den maßgeblichen Zeitpunkt der Fall war und somit der Verdacht eines erheblichen Mangels ausräumbar war, ergibt sich bereits aus dem Vortrag der Beklagten nicht.

ccc) Selbst wenn man davon ausgeht, dass zum Zeitpunkt der klägerischen Rücktrittserklärung auch die Umrüstung des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch das KBA genehmigt worden ist, führt die Abwägung der beiderseitigen Interessen nach Ansicht des Gerichts dazu, dass nicht mehr von einem unerheblichen Mangel ausgegangen werden kann. Das Gericht teilt die Ansicht der Beklagten nicht, dass deshalb von einem unerheblichen Mangel auszugehen sei, weil die Kosten für die eigentliche Umrüstung des Fahrzeugs lediglich mit 100 € anzusetzen seien, ohne dass die Höhe der anzusetzenden Kosten im Hinblick auf die oben genannte Rechtsprechung weiter aufzuklären wäre.

Bereits der Aufwand, die Zulassung für die Umrüstung einer ganz erheblichen Vielzahl von Motorvarianten beim KBA zu erreichen, und dessen offensichtlich erforderlicher Prüfdauer geben nach Ansicht des Gerichts von vornherein deutliche Anzeichen, dass es sich bei dem hier vorliegenden Mangelproblem nicht um eine unerhebliche und lediglich mit 100 € Kostenwand zu behobende Abweichung von der Soll-Beschaffenheit handelt. Schon wegen der Tatsache, dass nicht lediglich mit geringem Kostenaufwand die Behebung des Mangels unmittelbar nach dessen Anzeige möglich war, sondern die Beklagte zu 2) das KBA einzuschalten und erst Lösungen für die verschiedenen Motorvarianten zu entwickeln hatte, kann bei verständiger Würdigung nicht mehr von ei-

nem „quasi beiläufig“ zu beseitigenden Mangel, einer Bagatelle, gesprochen werden, die nach der Intention des Gesetzgebers ausnahmsweise nicht zu einem Rücktrittsrecht führen soll.

ddd) Auch wenn bereits diese Gesichtspunkte in der Interessenabwägung die Unerheblichkeit des streitgegenständlichen Mangels ausschließen, sprechen auch weitere Gesichtspunkte gegen sie.

Auch nach der Beseitigung des Mangels in der Abgasbehandlung verbleibt ein Restrisiko. So steht bislang nicht fest, dass die von der Beklagten zu 2) geplante Umrüstung der Fahrzeuge, auch des klägerischen Fahrzeugs, nicht zu einem Mehrverbrauch – und jedenfalls infolge dessen auch zu einer Wertminderung – führt. Beklagtenseits wird dies zwar unter Verweis auf die Bestätigung des KBA behauptet, allerdings bezieht sich diese Bestätigung nach dem Beklagtenvortrag nur auf die technische Lösung.

Eine Prüfung des Verbrauchs wurde offensichtlich nicht vorgenommen, sodass dieses Argument der Beklagtenseite nicht überzeugt. Im Rahmen der Interessenabwägung ist zulasten der Beklagten zu 1) darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Optionen des Käufers für die Weiterveräußerung des streitgegenständlichen Fahrzeugs beeinträchtigt sind; hierbei kommt es nicht darauf an, ob der Kläger tatsächlich beabsichtigt, das Fahrzeug zu veräußern. Bereits die abstrakten Beeinträchtigungen führen zu einer entsprechenden Beeinträchtigung seiner Entscheidungsfreiheit.

Jedenfalls in der Gesamtschau all dieser Umstände ist in der erforderlichen Abwägung der beiderseitigen Interessen von einem erheblichen Mangel auszugehen.

Weitere Gesichtspunkte, die gegenüber den vorstehend aufgezeigten Interessen des Käufers die Feststellung rechtfertigen, der streitgegenständliche Mangel am Abgassystem sei unerheblich, sind für das Gericht auch unter Berücksichtigung aller Argumente der Beklagten nicht erkennbar.

cc)

Nach allem steht dem Kläger in der Rechtsfolge seines erklärten Rücktritts gem. § 346 Abs. 1 BGB die Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich der gezogenen Nutzungen als Wertersatz (§ 346 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BGB) zu, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeuges.

Der Nutzungsersatzanspruch berechnet sich anhand der zu schätzenden Gesamtfahrleistung

des streitgegenständlichen Fahrzeuges, die das Gericht mit 250.000 km ansetzt (vgl. hierzu KG Berlin, Urt. v. 23.5.2013 – 8 U 58/12 mwN). Der Nutzungsersatz wird ermittelt, indem der Kaufpreis durch die Restlaufleistung dividiert und der Quotient mit den gefahrenen km multipliziert wird (vgl. KG Berlin, aaO). Die Laufleistung des Fahrzeuges betrug im Schluss der mündlichen Verhandlung 54.781 km.

Dies ergibt zum einen aus dem klägerseits eingereichten Lichtbild. Zudem bestätigt der Kläger im Rahmen seiner mündlichen Anhörung, dass dies das Lichtbild den Tachometer seines Fahrzeuges wiedergibt. Das Gericht hat auch keine Anhaltspunkte an diesen Angaben zu zweifeln.

Es errechnet sich somit ein Wert von € 10.475,29 ($€ 37.330 : 195.219 \times 54781\text{km}$) der von dem Kaufpreis abzuziehen ist. Hiernach steht dem Kläger ein Betrag von € 26.854,71 zu.

2.

Der Anspruch gegen die Beklagte zu 2) folgt aus § 826 BGB i. V. m. § 31 BGB.

Die Beklagte zu 2) hat dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt.

a)

Die Handlung, durch die die Beklagte zu 2) den Kläger geschädigt hat, war das Inverkehrbringen – unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung – von Dieselmotoren zum Zweck des Weiterverkaufs, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie den Betrieb des Fahrzeuges auf einem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte.

b)

Durch die Handlung der Beklagten zu 2) hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten.

Dieser besteht darin, dass er in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware den streitgegenständlichen PKW erworben und damit einen ihm wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat. Dass es sich bei diesem Vertrag um einen für den Kläger wirtschaftlich nachteiligen handelt, zeigt schon die Überlegung, dass kein verständiger Kunde ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben würde, wenn die Beklagte zu 2) ihn vor dem Kauf darauf hinweisen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform sei und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das KBA rechnen müsse. Der

Kläger hat nicht das bekommen, was ihm aus dem Kaufvertrag zustand, nämlich ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug.

Die streitgegenständliche Programmierung der Motorsteuerungssoftware ist gesetzeswidrig. In der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, liegt ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr.10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20.6.2007 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge.

Bei verständiger Auslegung muss die von der Beklagten zu 2) installierte Programmierung als Abschalt einrichtung angesehen werden.

Denn sie setzt die zu einem geringeren Stickoxidausstoß führende, ausschließlich für den Prüfstand bestimmte Programmierung der Motorsteuerung im Modus 1 für den Fahrbetrieb auf der Straße außer Kraft mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb auf der Straße höher ist als auf dem Prüfstand. Umgekehrt wird die im normalen Fahrbetrieb wirksame Programmierung etwa für die Abgasrückführung auf dem Prüfstand außer Kraft gesetzt, indem die Motorsteuerung den sogenannten Modus 0, nämlich den Betriebszustand für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße, zu Gunsten eines ausschließlich für den Prüfstandbetrieb bestimmten Modus abschaltet. Dies gilt unabhängig davon, ob tatsächlich eine Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem vorhanden ist oder aber lediglich eine Einwirkung auf einen innermotorischen Vorgang erfolgt. Schon die Testzykluserkennung in Verbindung mit einer ausschließlich im Testzyklus erfolgenden Einwirkung auf die Abgasrückführung ist ein Verstoß gegen das Verbot von Abschalt einrichtungen. Zudem liegt auf der Hand, dass auch eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand nur sinnvoll ist und einen Vergleich von Fahrzeugen verschiedener Hersteller ermöglicht, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch auf der Straße gegeben ist. Andernfalls würden Tricks und Manipulationen jedweder Art Tür und Tor geöffnet und eine Vergleichbarkeit selbst unter den dem realen Fahrbetrieb fernem, genormten Prüfstandbedingungen nicht mehr herzustellen wäre.

Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung kann deshalb nur als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften angesehen werden.

c)

Die schädigende Handlung ist der Beklagten zu 2) zuzurechnen.

Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH, Urt. v. 28.6.2016 – VI ZR 536/15 = NJW 2017, 250). Davon ist aber für die hier zu treffende Entscheidung auszugehen. Denn die Beklagte zu 2) ist ihrer sekundären Darlegungslast zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst hat, trotz Hinweises des Gerichts in der mündlichen Verhandlung nicht nachgekommen.

Entgegen der Auffassung der Beklagten zu 2) trifft sie eine entsprechende sekundäre Darlegungslast. Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, 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. Der Gegner der (primär) darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (BGHZ 140, 156, 158 f, juris).

Das ist hier der Fall: Der Kläger hat naturgemäß keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten zu 2) und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Er hat den ihm insoweit zuzumutenden Vortrag erbracht.

Die Beklagte zu 2) hingegen hat jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es so dem Kläger zu ermöglichen, seinerseits die ihm obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können.

Der Vortrag der Beklagten zu 2), sie „kläre gerade die Umstände auf“, wie es zur Entwicklung und zum Einbau der Software gekommen sei; hierfür habe sie unter anderem die Kanzlei Jones Day mit einer Untersuchung beauftragt; nach dem derzeitigen Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien oder die Entwicklung oder Verwendung der Software des Dieselmotors EA 189 EU5 in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten, ist gänzlich unzureichend und genügt dem § 138 Abs. 1 ZPO, wonach die Parteien ihre Erklärungen über tatsächliche Umstände vollständig und der

Wahrheit gemäß abzugeben haben, nicht. Angesichts des Zeitablaufs seit Entdeckung der Softwaremanipulation ist der Vortrag, die Beklagte zu 2) habe das ihr Mögliche unternommen, um den Behauptungen des Klägers entgegenzutreten, unzureichend und darüber hinaus schlicht unglaubhaft.

Was die Kanzlei Jones Day oder die Beklagte zu 2) selbst in diesem Zusammenhang überhaupt unternommen haben, um die Initiatoren, Täter und Mitwisser der Manipulation namhaft zu machen, ist ebenso wenig vorgetragen wie eine Begründung dafür, dass trotz des erheblichen Zeitablaufs seit Bekanntwerden der Softwaremanipulation bis heute angeblich immer noch keine Ergebnisse der angeblich durchgeführten Untersuchung vorliegen. Zu einer substantiierten Darlegung hätte umso mehr Anlass bestanden, als es sich bei der Einführung einer manipulierten, auf Verzerrung der Prüfstandwerte ausgerichteten Motorsteuerungssoftware um eine wesentliche strategische Entscheidung mit enormer wirtschaftlicher Reichweite und – wie die wirtschaftlichen Folgen des sogenannten Abgasskandals zeigen – ebenso großen Risiken handelt, bei der kaum anzunehmen ist, dass sie von einem am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Entwickler in eigener Verantwortung getroffen worden ist.

Deshalb muss in der hier zur Entscheidung stehenden prozessualen Lage mangels substantiierter gegenteiliger Darlegung durch die Beklagte zu 2) davon ausgegangen werden, dass diese Entscheidung vom Vorstand angeordnet oder doch jedenfalls „abgesegnet“ worden ist.

d)

Die Beklagte zu 2) hat dem Kläger den Schaden vorsätzlich zugefügt. Mangels jeglicher entgegenstehender Anhaltspunkte muss davon ausgegangen werden, dass den Organen der Beklagten zu 2) völlig klar war, dass sie Dieselmotoren in eigenen Fahrzeugen verkaufte, die hinsichtlich der Abgaswerte nicht den einschlägigen Vorschriften entsprachen, und dass somit die Kunden der Beklagten zu 2) wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen.

e)

Das Verhalten der Beklagten zu 2) verstieß gegen die guten Sitten.

Objektiv sittenwidrig ist eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist.

Abzustellen ist auf die in der Gemeinschaft oder in der beteiligten Gruppe anerkannten moralischen Anschauungen. Dabei ist ein durchschnittlicher Maßstab anzulegen (BGHZ 10, 232); besonders strenge Anschauungen sind ebenso wie besonders laxe Auffassungen unbeachtlich (Palandt/Sprau, BGB, 76. Aufl., § 826, Rn.4 §138, Rn. 2ff.).

Hinzutreten muss zu der objektiven Sittenwidrigkeit eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (Palandt/Sprau, a.a.O., § 826, Rn.4).

Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht (BGH, Urteil vom 3.12.2013 – XI ZR 295/12 = NJW 2014, 1098). Hierfür reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht, aber auch einer vertraglichen Pflicht nicht aus. Es müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten wegen seines Zwecks oder wegen des angewandten Mittels oder mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden verwerflich machen (BGH, Urteil vom 20. November 2012 - VI ZR 268/11= NJW-RR 2013, 550).

Unter Anwendung dieser Grundsätze muss auch das Verhalten der Beklagten zu 2) als sittenwidrig angesehen werden.

Die Täuschung durch die Beklagte zu 2) diente dem Zweck, zur Kostensenkung (und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme) rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung von Kunden gibt dem Handeln der Beklagten zu 2) das Gepräge der Sittenwidrigkeit. Hinzu tritt, dass die Beklagte zu 2) durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware einen Teil des Motors beeinflusst hat, den ein technischer Laie keinesfalls und selbst ein Fachmann nur mit Mühe durchschaut, so dass die Entdeckung der Manipulation mehr oder weniger vom Zufall abhing und die Beklagte zu 2) darauf hoffen konnte, nicht erwischt zu werden. Ein solches die Verbraucher täuschendes ist auch bei Anwendung eines durchschnittlichen, nicht übermäßig strengen Maßstabs als sittenwidrig anzusehen und verwerflich.

Das Verhalten der Beklagten wiegt umso schwerer, als es sich beim Kauf eines PKW für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten der Beklagten zu 2) nachteilig beeinflusst worden ist.

Die Beklagte zu 2) hat die Ahnungslosigkeit der Verbraucher bewusst zu ihrem eigenen Vorteil ausgenutzt.

f)

Rechtsfolge der gegen die guten Sitten verstoßenden vorsätzlichen Schädigung ist ein Anspruch des Klägers auf Schadensersatz.

Der Vermögensnachteil besteht darin, dass der abgeschlossene Kaufvertrag für den Kläger gerade deshalb ungünstig ist, weil die technischen Folgen der Softwaremanipulation und des dadurch erforderlich gewordenen Updates nach den obigen Ausführungen nicht abzuschätzen sind.

Sein Schadensersatzanspruch geht deshalb dahin, dass die Beklagte zu 2) ihn so stellen muss, wie er ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte. Insoweit ist ohne weiteres davon auszugehen, dass der Kläger – wie jeder verständige, Risiken vermeidende Kunde –

bei Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis den Vertrag nicht geschlossen hätte.

Die Beklagte zu 2) muss danach die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des PKW erstattet.

Dabei muss der Kläger sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Diese sind entsprechend der obigen Ausführung auf 10.475,29 € zu schätzen.

3.

Der Feststellungsantrag zu 3. ist begründet. Der Kläger hat der Beklagten zu 1) das Fahrzeug spätestens seit der Klagerhebung wörtlich und damit ausreichend angeboten, §§ 293, 295 BGB.

4.

Der geltend gemachte Freistellungsanspruch hinsichtlich der vorgerichtlichen Anwaltskosten gegen die Beklagte zu 1) ist unbegründet. Für einen Anspruch aus §§ 437 Nr. 3, 280 Abs. 1 BGB fehlt es nach den obigen Ausführungen an einem Verschulden für die Pflichtverletzung aus dem Kaufvertrag seitens der Beklagten zu 1). Der Anspruch ergibt sich auch nicht aus §§ 280 Abs. 1, 2, 286 BGB unter dem Gesichtspunkt des Verzugs. Zum Zeitpunkt der Beauftragung der klägeri-

schen Bevollmächtigten fehlte es an einem Verzug der Beklagten zu 1).

Gegen die Beklagte zu 2) besteht ein Anspruch auf Freistellung von den außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten nach §§ 826, 249 S.2 BGB unter dem Gesichtspunkt der Rechtsverfolgung. Der Kläger durfte sich angesichts der Komplexität der Sach- und Rechtslage zur Geltendmachung seiner Ansprüche vorgerichtlicher anwaltlicher Unterstützung bedienen (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 75. Aufl., § 249, Rz. 57). Aufgrund des Umfangs und der Schwierigkeit der Angelegenheit bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Geltendmachung einer 1,5 Geschäftsgebühr. Die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten sind allerdings nur aus einem Gebührenwert von 26.854,71 € (Kaufpreis abzüglich gezogener Nutzungen) und damit in Höhe von 1.564,26 € erstattungsfähig.

5.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Zinsen ab Rechtshängigkeit, §§ 288, 291 BGB.

Das Schreiben vom 28.07.2016 konnte keinen Verzug der Beklagten zu 1) begründen, da hierin erstmals der Rücktritt geltend gemacht wurde.

Die Ansprüche gegen die Beklagte zu 2) wurden außergerichtlich nicht geltend gemacht.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs.1 ZPO.

Soweit in der Klageänderung vom 01.06.2017 eine Rücknahme des ursprünglichen Feststellungsantrags zu 2) zu sehen war, hat der Kläger die Mehrkosten zu tragen.

Soweit Nebenforderungen abgewiesen wurden, hat dies keine Auswirkungen auf die Kostenentscheidung nach § 92 Abs.2 Nr.1 ZPO.

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

IV.

Der Streitwert wird nach § 3 ZPO bis zum 01.06.2017 auf 62.216 € festgesetzt:

Antrag zu 1 mit 37.330 €;

(ursprünglicher Feststellungs-)Antrag zu 2. mit 24.886 € (1/3 Abschlag von Antrag 1.)

Antrag zu 3. kein Wert.

Ab dem 02.06.2017 wird der Streitwert auf 37.330 € festgesetzt.

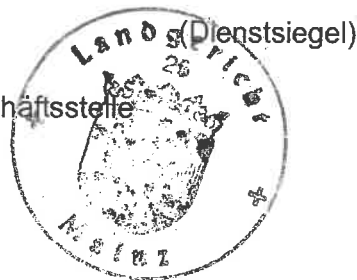
Nebelung
Richterin

Verkündet am 27.07.2017

Hebgen, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt

(Hebgen), Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Berufung:

FE: 01.09.2017

VF: 25.08.2017

BB: FE: 02.10.2017
VF: 25.09.2017