

Abschrift

Landgericht Hamburg

Az.: 326 O 168/18

28. OKT. 2019



verkündet am: 24.10.19

als Urkundsbeamter/in
der Geschäftsstelle

Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

Hamburg

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-87/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 26 - durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 08.08.2019 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Betrag in Höhe von € 17.807,29 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 5.1.2019 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des PKW Audi A6 2,0 I TDI, FIN WAUZZZ:) zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1) genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.100,51 freizustellen nebst Zinsen hierauf in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 5.1.2019.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 20 % und die Beklagte 80 % zu tragen.
5. Das Urteil ist jeweils gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
6. Der Streitwert wird auf 22.780,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger begehrt Schadensersatz von der Beklagten als Herstellerin des Motors des von ihm am 30.4.2014 für 22.280,00 € gebraucht gekauften PKW Audi A6 2,0 l TDI, FIN WAUZZZ/ gl. Anlage K1). Der Kläger finanzierte das Fahrzeug zunächst, im Jahr 2018 wurde das Darlehen vollständig zurückgeführt.

Das Fahrzeug ist ausgestattet mit einem 2,0 TDI Motor EA189 EU 5. Dieser Motor hat eine Software, die zwei unterschiedliche Betriebsmodi zur Steuerung der Abgasrückführung regelt. Im Modus 1, dem Testbetrieb (Europäischer Fahrzyklus NEFZ), kam es zu einer höheren Abgasrückführung und somit zu einem geringeren Ausstoß von Stickoxiden als im Modus 0, dem Modus für den Straßenbetrieb (realer Fahrbetrieb). Diese Umschaltautomatik wurde im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens gegenüber der Prüfstelle nicht bekannt gegeben.

Es ist gerichtsbekannt, dass spätestens ab September 2015 die Verwendung dieser Software mit zwei Betriebsmodi zur Fahrzeugsteuerung bei verschiedenen Fahrzeugen des VW Konzerns und seiner Töchterunternehmen, zu denen auch AUDI gehört auf dem deutschen Markt öffentlich bekannt wurde.

Im Oktober 2015 ordnete das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) die Umrüstung von 2,4 Millionen Diesel-Fahrzeugen an, die mit der oben genannten Abgasrückführung ausgerüstet worden waren. Es gab der Beklagten auf, Maßnahmen zu entwickeln und nach Freigabe durch das KBA zu ergreifen, um die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Die EG-Typgenehmigung wurde nicht widerrufen. Die Nachrüstung mittels eines Software-Updates wurde sodann ab Januar 2016 von der Beklagten sukzessive durchgeführt. Auch das klägerische Fahrzeug erhielt dieses Update.

Der Kläger forderte die Beklagte mit Schreiben vom 28.08.2018 (Anlage K3) erfolglos zur Rücknahme des PKW und Erstattung des Kaufpreises auf.

Das Fahrzeug wies zum Schluss der mündlichen Verhandlung unbestritten einen Kilometerstand von 146.014 km auf.

Der Kläger ist der Auffassung, das von ihm erworbene Fahrzeug sei aufgrund der Abschaltautomatik mangelbehaftet. Die Beklagte habe den Kläger über das Vorhandensein der Abschaltautomatik vorsätzlich sittenwidrig getäuscht und ihn so geschädigt. Die Manipulation der Abgaswerte im Prüfstand sei dem Vorstand der Beklagten positiv bekannt gewesen, zumindest habe dieser sich das Wissen verschaffen können und auch müssen.

Eine Nutzungsentschädigung sei vom Kaufpreis nicht zugunsten der Beklagten abzuziehen, da dies dem Gedanken des Schadensersatzes wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung widerspräche.

Die Beklagte befinde sich in Annahmeverzug, weil sie trotz klägerischer Aufforderung die Entgegennahme des Fahrzeugs abgelehnt habe. Hilfsweise stellt der Kläger die Berechnung des Nutzungsersatzes in das pflichtgemäße Ermessen des Gerichts.

Weiter begehrt der Kläger Verzinsung des Kaufpreises seit Abschluss des Kaufvertrages gemäß § 849 BGB.

Der Kläger verlangt vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe einer Gebühr von 2,0 bezogen auf den vollen Kaufpreis des Fahrzeugs zuzüglich Auslagenpauschale und Umsatzsteuer.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klägerpartei € 22.280,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30.4.2014 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des PKW Audi A6 2,0 L TDI, FIN WAUZZZ
2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet,
3. die Beklagte zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.899,24 freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hält die von ihr verwendete Umschaltlogik nicht für eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Die Beklagte habe den Kläger weder getäuscht noch sonst vorsätzlich sittenwidrig geschädigt. Ihm sei auch kein ersatzfähiger Schaden entstanden. Nach Durchführung des Software-Updates und der Beseitigung der Umschaltlogik halte das Fahrzeug die Schadstoff-Grenzwerte ein. Das Update habe keine Nachteile in Bezug auf Leistungs- und Verbrauchsparameter zur Folge.

Die Beklagte sei in die Kaufentscheidung des Klägers nicht involviert gewesen und habe ihn daher gar nicht täuschen können. Sie sei auch nicht Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeuges.

Zumindest habe der Kläger sich eine Nutzungsentschädigung auf den Kaufpreis anrechnen zu lassen, um den behaupteten Schaden nicht zu „überkompensieren“. Dabei sei von einer Gesamtleistung von 200.000 km bis 250.000 km auszugehen. Ein Anspruch auf eine

Verzinsung nach § 849 BGB bestehe nicht.

Der Kläger habe der Beklagten das Fahrzeug nicht wie geschuldet angeboten, so dass ein Annahmeverzug nicht bestehe.

Die Beklagte meint, dass der Kläger die vorgerichtlichen Anwaltskosten selbst zu tragen habe bzw. insoweit von seinem Rechtsschutzversicherer eine Erstattung erhalten habe. Im Übrigen sei die geltend gemachte 2,0 Geschäftsgebühr zu hoch angesetzt.

Die Klage wurde der Beklagten am 4.1.2019 zugestellt. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 8.8.2019 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und im tenorierten Umfang begründet. Im Übrigen war sie abzuweisen.

I.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch gemäß §§ 826, 31 BGB in Höhe des von ihm gezahlten Kaufpreises abzüglich einer Entschädigung für die Nutzung des Fahrzeuges Zug um Zug gegen Übergabe und Rückübereignung desselben (1.). Es besteht ferner ein Anspruch auf Verzinsung ab Rechtshängigkeit (2.) und auf Feststellung des Annahmeverzuges (3.). Der Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten besteht lediglich unter Zugrundelegung des Kaufpreises abzüglich der Nutzungsentschädigung und nur in Höhe einer 1,3 Gebühr zuzüglich Telekommunikationspauschale, Mehrwertsteuer und Zinsen ab Rechtshängigkeit (4.).

1.

Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 BGB auf Rückzahlung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung für die vom Kläger gefahrenen Kilometer, Zug um Zug gegen Übergabe und Rückübereignung des Wagens.

a)

Nach § 826 BGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Durch das Inverkehrbringen der mit der oben beschriebenen Software ausgestatteten Dieselmotoren hat sich die Beklagte einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung ihrer Kunden und damit auch des Klägers schuldig gemacht. Sie hat dem Kläger daher Schadensersatz zu leisten.

aa) Das Versehen der Dieselmotoren mit der Manipulations-Software und das Inverkehrbringen der Motoren unter Täuschung der zuständigen Zulassungs- und Prüfungsbehörden verstößt 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 (Palandt/Sprau, 78. Auflage 2019, § 826 Rn. 4). Nach diesen Maßstäben ist die Verwendung der Software objektiv sittenwidrig. Wie ausgeführt hat die Beklagte bei den betroffenen Dieselfahrzeugen die Motorsteuerungssoftware so programmiert, dass sie den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte. Im realen Fahrbetrieb auf der Straße lief das Fahrzeug hingegen im Modus 0 mit der Folge eines erheblich höheren Stickoxidausstoßes. Nur durch diese für das Kraftfahrtbundesamt und andere Prüfbehörden nicht erkennbare und nicht offenbarte Programmierung erlangte die Beklagte die EU-Typengenehmigung. Dieses manipulative Verhalten verstößt gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden. Denn es hat gravierende Auswirkungen. Millionen betroffener Dieselfahrzeuge produzieren weit überhöhte Schadstoffemissionen und beeinträchtigen damit insbesondere die Luftqualität in den Innenstädten mit der Folge von Gesundheitsgefährdungen für die Bevölkerung. Auch drohten bei Entdeckung des Betruges der Entzug der Zulassung und Betriebsuntersagungen der betroffenen Fahrzeuge. All dies waren in Kauf genommene Folgen der Manipulationen.

bb)

Die beschriebenen Handlungen erfolgten vorsätzlich und sind der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen. Den verantwortlich handelnden Personen im Konzern der Beklagten waren die Sittenwidrigkeit und Rechtswidrigkeit ihrer Handlungen bewusst. Hiervon ist angesichts des insoweit substantiierten Vortrags des Klägers jedenfalls prozessual auszugehen. Die Entwicklung bzw. Beauftragung und flächendeckende Verwendung einer solchen Betrugssoftware, von der viele Millionen Fahrzeuge betroffen sind und die zu einer gezielten Täuschung der Prüfungsbehörden in verschiedenen Ländern der Welt führten, kann nicht ohne das Wissen und die Billigung der Konzernführung erfolgt sein. Die nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit müssen ebenso wie die mit einer Aufdeckung verbundenen Unannehmlichkeiten der Käufer und deren wirtschaftliche Schädigung mindestens billigend in Kauf genommen worden sein. Es kann damit dahinstehen, welche Person im Vorstand der Beklagten wann Kenntnis von den Handlungen hatten. Nach der Lebenserfahrung erscheint es ausgeschlossen, dass eine Manipulation von diesem Ausmaß ohne Kenntnis der verantwortlichen „verfassungsmäßig berufenen Vertreter“ der Beklagten erfolgt ist.

Da es sich dabei um Umstände handelt, die die interne Organisation der Beklagten betreffen, konnte die Beklagte den Vortrag des Klägers nicht wirksam einfach bestreiten. Es oblag ihr vielmehr, substantiiert darzulegen, wie es zu einem Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstands gekommen sei. Dies ergibt sich aus der sie treffenden sekundären Darlegungslast (vgl. Landgericht Hamburg, Urteil vom 18. Mai 2018 – 308 O 308/17 –, Rn. 20, juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 51, juris).

Dieser Darlegungslast ist die Beklagte mit dem Vortrag, dass „nach dem aktuellen Ermittlungsstand keine Erkenntnisse dafür vorlägen, dass Vorstandsmitglieder im

aktienrechtlichen Sinne an der Entwicklung der Software beteiligt waren oder die Entwicklung oder Verwendung der Software des Dieselmotors EA 189 EU 5 seinerzeit in Auftrag gegeben oder gebilligt haben", nicht nachgekommen.

Die Beklagte kann sich nach über vier Jahren seit Aufdeckung des Dieselskandals nicht auf den angeblichen Untersuchungsstand externer Ermittlungen – deren Ergebnisveröffentlichung sie selbst unterbunden hat – zurückziehen. Vielmehr müsste es ihr ein Leichtes sein, die entsprechenden unternehmensinternen Entscheidungsprozesse selbst aufzuklären und ggf. darzulegen, wer die Software eigenmächtig ohne Inkenntnissetzung des Vorstandes entwickelt und anschließend in die Steuerung der Dieselmotoren eingespielt haben soll. Dieser Verpflichtung ist die Beklagte nicht nachgekommen. Ihr pauschaler Vortrag ist überdies unglaubhaft.

cc)

Durch die Handlung der Beklagten hat der Kläger einen kausalen Vermögensschaden erlitten.

Das Gericht ist überzeugt, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung unter Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erteilt wurde (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019, VIII ZR 225/17, juris) und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden.

Dass der Kläger sein Fahrzeug mittlerweile dem von der Beklagten angebotenen Software-Update unterzogen hat, ist für den Schaden ohne Belang. Der Vermögensschaden besteht darin, dass der Kläger in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware den streitgegenständlichen PKW erworben und damit einen ihm wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat.

Auf die Fragen, welchen Verkehrswert das Fahrzeug hatte und hat und worauf eine negative Entwicklung des Verkehrswertes des Diesel-Fahrzeugs des Klägers zurückgeht, kommt es nicht an. Der Schaden des Klägers besteht im vorliegenden Fall bereits in dem Erwerb des mit der manipulativ wirkenden Software zur Motorsteuerung ausgerüsteten Fahrzeugs, weil das erworbene Fahrzeug infolge der eingesetzten Software hinter den Vorstellungen des Klägers von der allgemein ordnungsgemäßen Ausrüstung des zu erwerbende Pkw zurückblieb und sich dieses Zurückbleiben schon infolge der damit zunächst verbundenen Unsicherheiten für die Typengenehmigung und die Betriebszulassung nachteilig auf den Vermögenswert des Pkw auswirkte. In welchem Umfang das genau der Fall war und inwiefern andere Gesichtspunkte hinzutraten, die zu einem erheblichen Wertverlust sämtlicher Diesel-Fahrzeuge führten und führen, ist für die Entscheidung des vorliegenden Falles schon deshalb nicht relevant, weil der Kläger als Schadenersatz die Rückabwicklung des Erwerbs begehrt und nicht Zahlung irgendeiner Wertdifferenz verlangt (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 38 - 40, juris).

b)

Als Rechtsfolge des Anspruchs aus § 826 BGB hat der Schädiger den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre, § 249 Abs. 1 BGB.

Danach kann der Kläger vorliegend Erstattung der von ihm für den Erwerb des Fahrzeugs verauslagten Kosten abzüglich einer Entschädigung für die gezogenen Nutzungen Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des erworbenen Fahrzeugs an die Beklagte verlangen.

Der zuerkannte Schadensersatzbetrag setzt sich vorliegend wie folgt zusammen. Der Kläger hat zunächst Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von 22.280,00 Euro, Anlage K1.

Der Kläger kann den Kaufpreis jedoch nur abzüglich der erlangten Gebrauchsvorteile für die Nutzung des Fahrzeugs erlangen. Dies folgt aus dem schadensrechtlichen Grundsatz des Vorteilsausgleichs.

Die Entschädigung für die gezogenen Nutzungen berechnet die Kammer nach der üblichen Formel: Bruttokaufpreis * gefahrene Kilometer / voraussichtliche Gesamtleistung. Die zu erwartende Gesamtleistung des Audi A6 2,0 l TDI wird gemäß § 287 ZPO auf 300.000 km geschätzt. Demnach ergibt sich eine anzurechnende Nutzungsentschädigung von € 4.472,71 Euro, die auf den gezahlten Kaufpreis in Höhe von € 22.280,00 anzurechnen ist, womit ein durch die Beklagte zu zahlender Betrag von € 17.807,29 verbleibt.

2.

Diese Summe hat die Beklagte ab Rechtshängigkeit gemäß §§ 291, 288 Abs. 1 BGB in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen. Ein früherer Zinsbeginn kommt nicht in Betracht. Der Kläger hat insbesondere keinen Zinsanspruch aus §§ 246, 849 BGB, denn vorliegend geht es nicht um die Entziehung oder die Beschädigung einer Sache und deren Wert bzw. die schadigungsbedingte Wertminderung i.S.d. § 849 BGB. Der Kläger konnte seinen PKW während der gesamten Besitzzeit nutzen, so dass keine Entziehung einer Sache vorliegt. Das Geld für den Kaufpreis wurde ebenfalls nicht entzogen, da der Kläger dieses aufgrund seines Kaufvertrages bezahlt hat und eine nutzbare Gegenleistung erhalten hat. Es besteht kein allgemeiner Rechtsgrundsatz, wonach Schadenersatzansprüche aus unerlaubter Handlung generell vom Zeitpunkt der Entstehung an zu verzinsen seien. Aus § 849 BGB ergibt sich vielmehr, dass eine solche „automatische“ Verzinsung die Ausnahme ist und auf die dort geregelten Fälle der Entziehung oder Beschädigung einer Sache beschränkt bleiben muss (LG Paderborn, Urteil vom 22. Juni 2018 – 4 O 62/18 m.w.N.; OLG Hamm, Urteil vom 10.9.2019 – 13 U 149/18, juris Rn. 99).

Ein früherer Zinsbeginn als tenoriert ergibt sich schließlich auch nicht aus Verzugsgesichtspunkten. Im anwaltlichen Schreiben vom 28.08.2018 (Anlage K 3) ist der klägerische Rückzahlungsanspruch fehlerhaft berechnet, nämlich ohne Anrechnung einer Nutzungsentschädigung. Die Beklagte konnte sich eine solche und damit den tatsächlich geschuldeten Betrag mangels jeglicher Information zur auch nur ungefähren Laufleistung des Wagens auch nicht selbst errechnen. Damit ist die Beklagte mit diesem Schreiben und seiner Fristsetzung nicht wirksam in Verzug gesetzt worden.

Im Wege des Vorteilsausgleichs hat der Kläger Zug um Zug gegen den tenorierten Ersatz seiner Aufwendungen das streitgegenständliche Fahrzeug der Beklagten zurück zu geben und zu übereignen.

3.

Auf den Klagantrag zu Ziffer 2. war festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Wagens im Annahmeverzug befindet. Angesichts des mangelhaften anwaltlichen Aufforderungsschreibens vom 28.08.2018, das die Zug um Zug zu erbringende Gegenleistung fehlerhaft berechnet hatte, bestand der Verzugsseintritt allerdings wiederum erst ab Rechtshängigkeit. Das Feststellungsinteresse des Klägers ergibt aus den mit einer Zug um Zug-Leistung verbundenen vollstreckungsrechtlichen Anforderungen.

4.

Dem Kläger steht schließlich als weitere Schadensposition nach §§ 249, 826 BGB der Ersatz seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten zu, allerdings nur in Höhe von € 1.100,51 nebst Zinsen seit dem 5.1.2019.

Der Gegenstandswert der berechtigten Ersatzforderung richtet sich nach dem oben dargelegten Kaufpreis abzüglich der anzurechnenden Nutzungsentschädigung. Mangels näherer Angaben zu der Laufleistung des streitbefangenen Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Absendung des Anspruchsschreibens vom 28.08.2018 ist auf die Nutzungsentschädigung abzustellen, die sich aus der im Termin bekannt gegebenen Laufleistung ergibt und derzufolge die in Abzug zu bringende Nutzungsentschädigung € 4.472,71 und der berechtigte Ersatzanspruch nur € 17.807,29 beträgt.

Auf Basis dieses Gegenstandswerts sind dem Kläger eine 1,3-fache Geschäftsgebühr, die Auslagenpauschale und die Umsatzsteuer zu erstatten, mithin 904,80 zuzüglich € 20,00 und zuzüglich Umsatzsteuer € 175,71, mithin insgesamt € 1.100,51. Ein höherer Satz der Geschäftsgebühr kommt nicht in Betracht. Für die Klägervorteilerkanzlei handelt es sich ersichtlich um ein Massenverfahren, bei dem der wesentliche Aufwand gleichzeitig für eine Vielzahl von Verfahren anfällt und es sich bei den eingereichten Schriftsätzen fast ausschließlich um Textbausteine handelt. Der vorliegenden Klageschrift fehlt es ebenso wie dem vorangegangenen Aufforderungsschreiben an jeglicher Individualisierung und Unterscheidung zu den unzähligen anderen von der Kanzlei betreuten VW-Fällen. Es werden weder der Zeitpunkt und Ort des Kaufes, noch das Fahrzeugmodell, der Motortyp oder eine auch nur ungefähre Laufleistung des Wagens benannt. Das Anwaltsschreiben ist ebenso wie die Klageschrift ersichtlich „auf Knopfdruck“ produziert worden. Ein höherer Ansatz als die 1,3-Mittelgebühr ist damit keinesfalls gerechtfertigt. Die Sach- und Rechtslage ist weder umfangreich noch schwierig i.S.d. Nr. 2300 Anlage 1 VV RVG.

II.

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 92 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO.

Bei der Streitwertberechnung war für den Feststellungsantrag bzgl. des Annahmeverzuges ein Wert von 500,00 € anzusetzen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Hamburg
Sievekingplatz 1
20355 Hamburg

einulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

Vorsitzende Richterin am Landgericht

