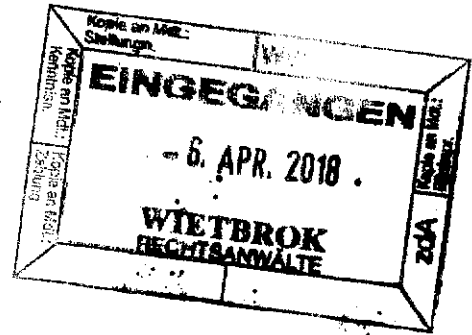


Landgericht Hamburg

Az.: 311 O 252/17

Verkündet am 03.04.2018

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-80/16-FW

gegen

Volkswagen Automobile Hamburg GmbH,

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 11 - durch den Richter am Landgericht
als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 09.01.2018 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 12.474,41 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14.09.2016 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des PKW VW Golf Plus „STYLE“ Bluemotion Technology 1,6 l TDI, FIN
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 25 % und die

Beklagte 75 % zu tragen.

- 6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.**

Beschluss

Der Streitwert wird auf 16.743,46 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten um die Rückabwicklung eines Kaufvertrages über einen PKW, der vom „VW-Abgasskandal“ betroffen ist.

Der Kläger kaufte am 27.06.2011 bei der Beklagten, einer Vertragshändlerin und Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, den in dem Antrag bezeichneten PKW zu einem Gesamtpreis (inklusive der Zulassungs- und Überführungskosten sowie der Umsatzsteuer) in Höhe von 24.215,75 EUR. Das Fahrzeug wurde im September 2011 übergeben.

Die Motorsoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs verfügt über eine „Umschaltlogik“, die erkennt, wenn sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand befindet. Auf dem Prüfstand schaltet die Software in den Modus 1. In diesem Modus wird eine relativ große Menge Abgas zur erneuten Verbrennung in den Motor zurückgeführt. Unter realen Fahrbedingungen im Straßenverkehr wird das Fahrzeug dagegen im Modus 0 betrieben. Die Abgasrückführung ist dann geringer ist und der Ausstoß von Stickoxiden höher.

Bis heute verfügt das Fahrzeug über sämtliche erforderliche Genehmigungen und insbesondere die EG-Typengenehmigung, so dass das Fahrzeug uneingeschränkt genutzt werden kann.

Mit Anwaltsschreiben vom 30.08.2016 (Anlage K 3) forderte der Kläger wegen der Motorsoftware von der Beklagten Nachbesserungen am Fahrzeug bis zum 13.09.2016 und erklärte die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung.

Mit Schreiben vom 15.09.2016 (Anlage K4) informierte die Beklagte den Kläger über die geplanten Maßnahmen und den Zeitplan des Volkswagen-Konzerns für die mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmte technische Umsetzung zur Korrektur der Software. Dieser Zeitplan sah vor, dass die verschiedenen betroffenen Modellreihen ab Januar 2016 umgerüstet werden. Die Beklagte teilte dem Kläger mit, dass sie noch keine Auskunft über den Rückrufstart hinsichtlich des Golfs Plus des Klägers erteilen könne, der genaue Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen am streitgegenständlichen Fahrzeug aber schnellstmöglich mitgeteilt werde. Die Beklagte verzichtete außerdem auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Ansprüche im Zusammenhang mit der Software-Manipulation bis zum 31.12.2017; auch soweit derartige Ansprüche bereits verjährt sind.

Der Kläger erklärte mit Anwaltsschreiben vom 27.10.2016 (Anlage K12) den Rücktritt vom Kaufvertrag und forderte die Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des Wagens bis zum 03.11.2016.

Das Kraftfahrtbundesamt gab die technische Lösung für das Modell des Klägers (VW Golf Plus 1,6 I TDI 77 KW (105 PS) des Motortyps EA 189) mit Wirkung vom 03.11.2016 frei und bestätigte, dass die Umsetzung der technischen Maßnahmen zu keinen negativen Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionswerte, Motorleistung, Drehmoment oder Geräuschemissionen führe (Anlage B5). Diese technische Lösung sah für das streitgegenständliche Fahrzeug neben einem Software-Update die Installation eines neuen Bauteils, eines Strömungsgleichrichters, vor.

Mit Schreiben aus Dezember 2016 informierte der Volkswagen-Konzern den Kläger über das zur Verfügung stehende Software-Update. Mit Schreiben vom 28.04.2017 (Anlage B1) teilte die Beklagte dem Kläger fernerhin mit, dass das Software-Update für das Fahrzeug des Klägers nun zur Verfügung stehe und das Motorsteuergerät umprogrammiert werden könne. Die Beklagte bat in diesem Schreiben um eine Terminvereinbarung, um die Maßnahme durchführen zu können. Der Kläger hat das Software-Update bis heute nicht durchführen lassen.

Der Kläger behauptet, das Abgasrückführungssystem sei Teil des Emissionskontrollsystems und keine hiervon zu trennende innermotorische Maßnahme; es handele sich um eine illegale Abschaltvorrichtung. Diese Abschaltvorrichtung habe die Beklagte ebenso wie der Volkswagen-Konzern gekannt. Die Verbrauchs- und Abgasangaben im Verkaufsprospekt, die sich später als falsch herausgestellt hätten, seien Verkaufsgrundlage gewesen.

Der Kläger ist der Ansicht, sein Fahrzeug weise durch die Software-Manipulation einen Mangel auf. Das Fahrzeug sei nicht typengenehmigungskonform und die Betriebserlaubnis sei von Gesetzes wegen erloschen. Ein Software-Update könne den vorhandenen Mangel nicht beseitigen; es drohe weiterhin die Entziehung der Betriebserlaubnis und es bleibe ein Mangelverdacht, der den Weiterverkauf und den Wiederverkaufswert beeinträchtige. Des Weiteren sei ein Mangel, der zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führe, auch erheblich. Da das Fahrzeug an der Rückrufaktion teilnehmen müsse, könne nicht von einer gewöhnlichen Verwendungsmöglichkeit des ausgegangen werden.

Eine (angemessene) Fristsetzung zur Nachbesserung sei entbehrlich und eine Nachbesserung unmöglich. Ein Mangel, der zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führe, könne nicht nachgebessert werden. Die Folgen der Nachbesserung seien ungewiss. Der Weiterverkaufswert werde negativ beeinflusst. Das Software-Update sei nicht dazu geeignet, den bestehenden Mangel zu beseitigen oder einen merkantilen Minderwert des Fahrzeugs auszuschließen.

Der Kläger meint, ein Nutzungsersatz komme nicht in Betracht. Auf Grundlage des aktuellen Kilometerstandes betrage dieser allenfalls 7.472,29 €.

Der Kläger ist fernerhin der Auffassung, er sei arglistig getäuscht worden.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 24.215,75 € unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 7.472,29 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten

über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14. September 2016 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des PKW VW Golf Plus „STYLE“ Bluemotion Technology 1,6 l TDI, FIN ..

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.266,16 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Ansicht, es liege kein Sachmangel vor; es habe keine Beschaffenheitsvereinbarung gegeben und das Fahrzeug eigne sich für die gewöhnliche Verwendung. Hierzu behauptet sie, dass das Fahrzeug sicher sei und hinter keinem Sicherheitsstandard zurückbleibe. Es handele sich bei der in Frage stehenden Software nur um eine innermotorische Maßnahme und nicht um eine verbotene Abschaltvorrichtung. Eine solche setze voraus, dass im Laufe des realen Fahrbetriebs die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems reduziert werde; dies sei nicht der Fall. Die streitgegenständliche Software führe dazu, dass Abgase im Prüfmodus in den Motor zurückgeführt werden, bevor sie überhaupt das Emissionskontrollsystem erreichen. Darauf, dass der streitgegenständliche PKW im tatsächlichen Straßenverkehr die zulässigen Stickoxidwerte nicht einhalte, komme es nicht an. Es gebe keine gesetzliche Vorgabe, die die Einhaltung der Emissionswerte im normalen Straßenbetrieb regele. Für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte zur Erlangung der EG-Typengenehmigung sei nur der synthetische Fahrbetrieb unter Laborbedingungen maßgeblich. Ein Sachmangel ergebe sich auch nicht aus dem Gesichtspunkt eines merkantilen Minderwerts; ein solcher sei für das Fahrzeug des Klägers schon nicht festzustellen und darüber hinaus sei eine Bagatellgrenze nicht überschritten. Die Beklagte ist weiterhin der Ansicht, dass kein Rechtsmangel vorliege. Es drohe weder das Erlöschen der Betriebserlaubnis noch der EG-Typengenehmigung. Das Kraftfahrtbundesamt habe den geplanten Maßnahmen zugestimmt und damit bestätigt, dass die bisherigen Genehmigungen wirksam seien.

Selbst wenn man einen Mangel der Kaufsache annehmen wolle, sei dieser nicht erheblich. Die Arbeitszeit, die für die Umsetzung der technischen Lösung am Fahrzeug des Klägers bei einem Volkswagen-Servicepartner aufgewendet werden müsse, betrage rund 40 Minuten. Diese Umsetzung verursache auch unter Berücksichtigung eines etwaigen Entwicklungsaufwandes Kosten von weniger als 100,- EUR. Der Mängelbeseitigungsaufwand sei im Verhältnis zum Kaufpreis geringfügig. Der Mangel sei auch nicht deshalb erheblich, weil der Entzug der EG-Typengenehmigung drohe. Die Beklagte behauptet hilfsweise, der behauptete Mangel sei auch deswegen unerheblich, weil er zu keiner Funktionsbeeinträchtigung am Fahrzeug führe.

Des Weiteren sei die gesetzte Frist nicht angemessen gewesen. Die Frist zur Nacherfüllung sei hier wegen der erforderlichen Abstimmung der Umrüstungsmaßnahmen mit dem Kraftfahrtbundesamt großzügig zu bemessen.

Der Beklagte meint fernerhin, Kenntnisse im Bereich der Volkswagen AG seien der Beklagten

nicht zuzurechnen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die zur Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen und das Sitzungsprotokoll vom 09.01.2018 verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

I.

Der Kläger kann von der Beklagten Zahlung von 23.625,77 € unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 11.151,36 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14.09.2016 Zug um Zug gegen Übereignung und Rückgabe des im Klageantrag bezeichneten Fahrzeugs verlangen. Dieser Anspruch folgt zwar nicht aus §§ 812 ff. BGB, jedoch aus § 346 BGB.

1.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch aus einer ungerechtfertigten Bereicherung gemäß § 812 Abs. 1 Satz 1 BGB zu. Die Zahlung des Kaufpreises erfolgte mit Rechtsgrund. Der zwischen den Parteien zustande gekommene Kaufvertrag ist nicht infolge der vom Kläger erklärten Anfechtung nichtig. Dem Kläger hat kein Anfechtungsrecht wegen einer arglistigen Täuschung gemäß § 123 BGB. Es ist nicht ersichtlich, dass die Beklagte Kenntnis von der verbauten Software hatte oder sich (etwaiges) Wissen der Volkswagen AG zurechnen lassen muss.

2.

Der Kläger kann sein Begehren gegenüber der Beklagten auf §§ 346 Abs. 1, 433, 434, 437 Nr. 2, 323, 348 BGB stützen. Der von ihm mit Schreiben vom 27.10.2016 erklärte Rücktritt hat ein Rückgewährschuldverhältnis zwischen den Parteien begründet. Der Kläger war zum Rücktritt berechtigt; sein Rücktrittsrecht war nicht ausgeschlossen.

a) Die Parteien haben am 27.06.2011 einen wirksamen Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug gemäß § 433 BGB geschlossen. Die vom Kläger erklärte Anfechtung greift nicht durch.

b) Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mangelhaft im Sinne des § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2

BGB. Nach dieser gesetzlichen Regelung ist eine Sache frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen gleicher Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten darf. Dies war hier nicht der Fall. Das streitgegenständliche Fahrzeug eignet sich zwar für die übliche Verwendung, weist jedoch aufgrund der verbauten Motorsoftware keine Beschaffenheit auf, die bei Sachen gleicher Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten darf.

Der „Durchschnittskäufer“ eines Neufahrzeugs darf davon ausgehen, dass die im Verkaufsprospekt genannten und gesetzlich vorgegebenen Abgaswerte nicht nur deshalb eingehalten und entsprechend attestiert werden, weil eine „Schummelsoftware“ installiert worden ist, die dafür sorgt, dass der Prüfstandlauf erkannt und über entsprechende Programmierung der Motorsteuerung in unzulässiger Weise insbesondere der Stickoxidausstoß reduziert wird. Insoweit resultiert die Mangelhaftigkeit nicht etwa daraus, dass die unter Laborbedingungen (Prüfstandlauf) gemessenen Werte im alltäglichen Straßenverkehr nicht eingehalten werden, sondern basiert darauf, dass der Motor die Vorgaben im Prüfstandlauf nur aufgrund der manipulierten Software einhält. Es mag zugestehen sein, dass die im Prüfverfahren gemessenen Werte nicht exakt denen im realen Fahrbetrieb entsprechen müssen, doch kann der Käufer erwarten, dass nicht bereits technisch durch eine Software ausgeschlossen ist, dass diese Werte übertragen werden können.

Auch beim streitgegenständlichen Fahrzeug sorgt eine Software dafür, dass im Prüfverfahren eine Abgasreinigung stattfindet, die im realen Fahrbetrieb nicht zur Verfügung steht.

c) Der Kläger hat der Beklagten mit Schreiben vom 30.08.2016 (Anlage K 3) eine Frist zur Nachbesserung bis zum 13.09.2016 gesetzt.

Diese Frist ist unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls angemessen im Sinne des § 323 Abs. 1 BGB (OLG Köln, Beschluss vom 20. Dezember 2017 – 18 U 112/17 –, Rn. 48, juris). Im Moment der Fristsetzung war für den Kläger noch völlig offen, ob die Beklagte überhaupt sowie ggf. wann und wie sie mit welchem Aufwand eine Nachbesserung erfolgreich durchführen kann. Es war dem Kläger nicht zuzumuten, sämtliche Unwägbarkeiten und Verunsicherungen im Zusammenhang mit der Nacherfüllung auf unabsehbare Zeit zu tragen.

Selbst wenn der Kläger eine unangemessen kurze Frist gesetzt haben sollte, ist die dann anzulegende objektiv angemessene Frist jedenfalls verstrichen. Der Kläger wurde erst am 28.04.2017 - also ca. 8 Monate nach seinem Schreiben vom 30.08.2016 - gebeten, sein Fahrzeug vorzuführen.

Die Beklagte kann dem Kläger auch nicht Rechtsmissbrauch entgegenhalten, weil er bereits im Schreiben vom 30.08.2016 die Anfechtung erklärt hat. Dem Schreiben ist nicht zu entnehmen, dass der Kläger von vornherein eine Nachbesserung der Beklagten (innerhalb einer angemessenen Frist) ablehnte. Der Kläger verlangte ausdrücklich Nachbesserung und kündigte im Fall der Unmöglichkeit die Rücktrittsübung an. Am Ende des Schreibens erklärte er dann zwar die Anfechtung. Jedoch ging es dem Kläger ersichtlich darum, vorsorglich sämtliche Rechte auszuüben. Allein aus missverständlichen Formulierungen lässt sich noch keine Treuwidrigkeit des Klägers bzw. sein Unwille konstruieren, geeignete Nachbesserungsmaßnahmen entgegenzunehmen.

d) Der Rücktritt ist nicht nach § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB ausgeschlossen, weil die

Pflichtverletzung zur Zeit der Rücktrittserklärung am 27.10.2016 als unerheblich anzusehen war. Dies steht nicht zur Überzeugung fest und geht zu Lasten der darlegungs- und beweispflichtigen Beklagten (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2017 – VIII ZR 242/16 –, Rn. 11, juris).

aa) Die Beurteilung der Frage, ob eine Pflichtverletzung unerheblich im Sinne von § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB ist, erfordert eine umfassende Interessenabwägung auf der Grundlage der Umstände des Einzelfalls (BGH, Urteil vom 28.05.2014 – VIII ZR 94/13, Rn. 16). Die Beurteilung der Erheblichkeit eines Mangels richtet sich nicht allein und starr danach, ob die Mängelbeseitigungskosten die Grenze von 5 % des Kaufpreises übersteigen (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2017 – VIII ZR 242/16 –, Rn. 12, juris).

bb) Selbst wenn zugunsten der Beklagten unterstellt wird, dass inzwischen durch das Softwareupdate eine vollständige Mängelbeseitigung erzielt werden kann und die dafür zu veranschlagenden Kosten mit lediglich ca. 100,- € zu veranschlagen sind, ist eine Unerheblichkeit gemäß § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB zu verneinen; denn zum Zeitpunkt des Rücktritts mit Erklärung vom 27.10.2016 war dies noch nicht abzusehen. Die Freigabebestätigung des Kraftfahrt-Bundesamtes datiert vom 03.11.2016 (Anlage B 5). Der Freigabeprozess wurde nach Angaben der Beklagten am 20.12.2016 abgeschlossen (Bl. 39 f. d. A.). Eine Information an den Kläger erfolgte mit Schreiben vom 30.12.2016.

Daraus folgt, dass weder bei Gefahrübergang, noch zu dem Zeitpunkt der Entdeckung des Mangels, noch zur Zeit des Nachbesserungsverlangens, noch zum Zeitpunkt des Rücktritts (für den Kläger erkennbar) feststand, mit welchem sachlichen und finanziellen Aufwand es gelingen würde, den Mangel in einer auch von dem für die Zulassung bedeutsamen Kraftfahrt-Bundesamt genehmigten Art und Weise zu beheben. Ebenso wenig stand fest, dass und wann dies überhaupt gelingen würde (OLG Köln, Beschluss vom 20. Dezember 2017 – 18 U 112/17 –, Rn. 43, juris). Ob und ggf. wie ein Softwareupdate den zur Zeit des Rücktritts im Raum stehenden Fahrverboten, Nutzungsbeschränkungen und Wertminderungen verlässlich den Boden entziehen kann, war noch völlig ungewiss. Die mediale Berichterstattung über das Fehlverhalten der Autohersteller hat das Vertrauen der Verbraucher massiv beeinträchtigt, so dass dem Kläger bei Ausspruch des Rücktritts ein weiteres Zuwarten auf verlässliche Lösungsversuche der Beklagten nicht zuzumuten war. Allein der Umstand, dass umfassende Maßnahmenpläne mit dem Kraftfahrtbundesamt zu erarbeiten waren, erweckten den Eindruck, dass erhebliche Pflichtverletzungen vorlagen.

e) Der Rücktritt des Klägers ist nicht nach § 323 Abs. 6 Alt. 1 BGB ausgeschlossen, weil er für die zum Rücktritt führenden Umstände verantwortlich ist. Zwar ist es bedenklich, dass der Kläger sein Fahrzeug immer noch nicht bei der Beklagten vorgeführt hat, um die durch die weitere Fahrzeugnutzung entstehenden Umweltbelastungen zu verringern. Jedoch kommt es für den Ausschluss des Rücktritts nicht auf etwaige Verletzungen von Mitwirkungsobliegenheit ab 2017 an. Für die Beurteilung des Rücktritts ist der Zeitpunkt der Rücktrittserklärung im Jahr 2016 maßgebend.

f) Aufgrund des Rücktritts des Klägers haben die Parteien die jeweils empfangenen Leistungen und Nutzungen herauszugeben. Von dem gemäß § 346 Abs. 1 BGB zurückzugewährenden

Kaufpreis in Höhe von 23.625,77 € (ohne Zulassungs- und Überführungskosten) ist gemäß § 346 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BGB Wertersatz für die gezogenen Nutzungen, mithin die gefahrenen Kilometer, in Abzug zu bringen. Dabei ist von einer zu erwartenden Gesamtleistung von 250.000 km auszugehen. Die Laufleistung des Fahrzeugs beträgt ca. 118.000 km. Somit ergibt sich folgende Berechnung für die vom Kläger gezogenen Nutzungen:

$$23.625,77 \text{ €} * 118.000 \text{ km} / 250.000 \text{ km} = 11.151,36 \text{ €}.$$

II.

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286, 288 Abs. 1 BGB

III.

Die Beklagte befindet sich mit der Rücknahme des Fahrzeuges im Annahmeverzug gemäß § 293 BGB. Der Kläger hat die Rückgabe des Fahrzeuges wirksam angeboten. Die im Rücktrittsschreiben vom 27.10.2016 (Anlage K 12) enthaltene Aufforderung zur Kaufpreiserstattung Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges ist ausreichend. Denn nach § 295 BGB reicht ein wörtliches Angebot, wenn der Gläubiger erklärt hat, dass er die Leistung nicht annehmen werde oder zur Bewirkung der Leistung eine Handlung des Gläubigers erforderlich ist. Beides ist hier gegeben. Die Beklagte hat mit Schreiben vom 01.11.2016 (Anlage K 13) das Rücktrittsbegehren des Klägers zurückgewiesen. Des Weiteren hätte die Beklagte für die Abholung des Fahrzeuges am Belegenheitsort beim Kläger sorgen müssen.

III.

Der Anspruch des Klägers gegen die Beklagte auf Freihaltung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € (nicht 1.266,16 €) folgt aus § 280 BGB. Zwar mag es zutreffen, dass zur Fertigung des Schreibens vom 30.08.2016 (Anlage K 3) noch keine Einschaltung eines Rechtsanwalts notwendig war, jedoch konnte sich der Kläger spätestens für den Rücktritt vom 27.10.2016 (in Reaktion auf das Schreiben der Beklagten vom 15.09.2016) anwaltlicher Hilfe bedienen. Mehr als eine 1,3 Gebühr auf einen Gegenstandswert von 16.743,46 € (Bl. 20 d. A.) € kann der Kläger indes nicht geltend machen. Der Zinsanspruch ist nicht ausreichend begründet. Es fehlt an Vortrag zum Verzug.

IV.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Der Kostenanteil des Klägers berechnet sich wie folgt:

- $23.625,77 \text{ €} - 11.151,36 \text{ €} = 12.474,41 \text{ €}.$
- $12.474,41 \text{ €} : 16.743,46 \text{ €} = 0,75 \text{ gerundet} = 25 \% \text{ Kostenanteil}.$

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

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

einzulegen.

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

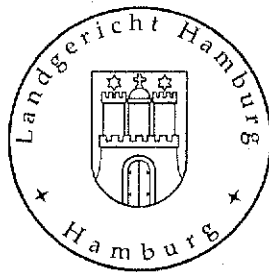
- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

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.

Richter am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 04.04.2018

.....
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig