

Az.: 6 O 306/23



## Landgericht Cottbus

Im Namen des Volkes

### Urteil

In dem Rechtsstreit



- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwälte Rechtsanwalts-Aktiengesellschaft, Wallstraße 59,  
10179 Berlin

gegen

AUDI AG, vertreten durch d. Vorstand, Auto-Union-Straße 1, 85057 Ingolstadt

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Freshfields Bruckhaus Deringer Rechtsanwälte Steuerberater PartG mbB,  
Potsdamer Platz 1, 10785 Berlin

hat das Landgericht Cottbus - 6. Zivilkammer - durch den Richter Morling als Einzelrichter am  
30.10.2024 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 24.07.2024 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.203,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 10.01.2024 zu zahlen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 3/4 und die Beklagte 1/4 zu tragen.

4. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Das Urteil ist für die Beklagte vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 6.609,00 € festgesetzt.

## Tatbestand

Die Parteien streiten um Ansprüche im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal. Der Kläger begehrt den Ersatz eines Differenzschadens aufgrund der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung.

Der Kläger schloss am 09.01.2018 einen Kaufvertrag mit einem Händler über einen Neuwagen der von der Beklagten hergestellten Marke Audi vom Typ Q5 40 2.0 TDI Quattro mit einem Kilometerstand von 110 und einer Erstzulassung am 21.04.2017 zu einem Kaufpreis von 44.060,00 €. In dem Fahrzeug ist ein Motor der Klasse EA288 verbaut.

Der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs belief sich zum Zeitpunkt der Klageeinreichung am 23.11.2023 auf 51.400 km.

Die EG-Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug des Klägers wurde von der Beklagten ausgestellt.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist neben der innermotorischen Abgasrückführung (AGR) ein SCR-System zur Abgasnachbehandlung verbaut.

Die Abgasrückführung (AGR) wird außerhalb oberhalb von Temperaturen von +70 °C und unterhalb von -24 °C deaktiviert.

Die AGR-Rate (das Verhältnis von Abgasmenge zu zur Verfügung gestellter Frischluft) wird

zumindest mittelbar auch innerhalb dieses Korridors von der Umgebungstemperatur beeinflusst. Des Weiteren wird die AGR-Rate durch unterschiedliche Betriebsarten beeinflusst. Eine Beeinflussung erfolgt auch durch Temperaturmessungen an Sensoren innerhalb des Motors. Die permanente Abstimmung der AGR-Rate wird in der Fachwelt auch als Multiparameteroptimierung bezeichnet.

Die Klageschrift wurde der Beklagten am 09.01.2024 zugestellt.

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug verfüge über zwei Betriebsmodi, die zwischen dem Prüfzyklus und dem normalen Fahrbetrieb unterschieden. Damit bilde die Beklagte im Prüfstand ein Ergebnis ab, welches für den Realbetrieb weder repräsentativ noch reproduzierbar sei, da sich die angenommenen Idealbedingungen auf der Straße nicht wiederfinden.

Das Fahrzeug verwende diesbezüglich eine sogenannte Fahrkurvenerkennung.

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Audi Q5 40 2.0 TDI Quattro mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 6609,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2017,65 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Eine sogenannte „Fahrkurve“ sei zu keinem Zeitpunkt in dem streitgegenständlichen Fahrzeug hinterlegt gewesen. Die Beklagte habe 2015 entschieden, die Fahrkurvenerkennung für neu in Produktion gehende Fahrzeuge nicht mehr zu hinterlegen. Ab einem Produktionsstart in Kalenderwoche 22 in 2016 sollte die Fahrkurvenerkennung nicht mehr zum Einsatz kommen. Aufgrund des späten Produktionsstarts bzw. aufgrund von Modellpflege-Maßnahmen sei die Fahrkurvenerkennung im streitgegenständlichen Fahrzeug zu keinem Zeitpunkt hinterlegt gewesen.

Im Übrigen sei die Haftung aufgrund eines unvermeidbaren Verbotsirrtums ausgeschlossen.

## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist zum Teil begründet.

Es besteht ein Anspruch des Klägers gemäß §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 18 der Richtlinie 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Höhe von 2.203,00 €, da die Beklagte nicht hinreichend dargelegt hat, dass die unstreitig verbaute Multiparameteroptimierung zulässig ist. Im Übrigen bestehen keine greifbaren Anhaltspunkte für die Verwendung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen.

Ein solcher Anspruch richtet sich auch gegen die Beklagte. Diese hat gerade die Übereinstimmungsbescheinigung nach Art. 18 der Richtlinie Nr. 2007/46/EG ausgestellt. Auf die konzerninterne Modulverantwortung kommt es im Außenverhältnis zum Kläger nicht an. Dass ein Anspruch nach § 826 BGB nicht gegen die Beklagte gerichtet werden könnte, ist nicht streiterheblich. Ein solcher Anspruch besteht nicht.

1. Keine greifbaren Anhaltspunkte für Verwendung der Fahrkurvenerkennung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug

Ein Anspruch besteht jedoch nicht bereits auf der Grundlage der Verwendung einer so genannten Fahrkurvenerkennung.

Der Kläger trägt keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vor, dass das streitgegenständliche Fahrzeug eine solche Fahrkurvenerkennung verwendet.

Dem Kläger obliegt für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung die Darlegungs- und Beweislast. Eine Partei darf hierbei auch von ihr nur vermutete Tatsachen insbesondere dann als Behauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde keine sichere Kenntnis von entscheidungserheblichen Einzeltatsachen hat (BGH, Urteil vom 18.05.2021, VI ZR 401/19, NJW-RR 2021, 886, Rn. 19 m.w.N.). Eine Behauptung ist allerdings dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das

Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist (st. Rspr.; vgl. etwa BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, Rn. 53, juris m.w.N.). Darüber hinaus unterliegen die Behauptungen des Klägers ggf. auch im Hinblick auf den Sachvortrag der Beklagten einer gesteigerten Substantiierungslast. Der Umfang der jeweils erforderlichen Substantiierung bestimmt sich aus dem Wechselspiel von Vortrag und Gegenvortrag. Der Tatsachenvortrag bedarf dann der Ergänzung, wenn er infolge der Einlassung des Gegners unklar wird und nicht mehr den Schluss auf die Entstehung des geltend gemachten Rechts zulässt (vgl. BGH, Urteil vom 23.01.2015 – V ZR 107/13, juris, Rn. 18, m.w.N.).

Vorliegend hat die Beklagte konkret vorgetragen, dass die Beklagte bereits im Jahr 2015 entschieden hat, mit der Kalenderwoche 22 im Jahr 2016 in Bezug auf die Fahrkurvenerkennung diese schrittweise nicht mehr zu verwenden. Das KBA hat den Vortrag der Beklagten in diesem Punkt gerichtsbekannt bestätigt.

Eine Auseinandersetzung des Klägers mit diesen Ausführungen der Beklagten erfolgt nicht.

Es handelt sich bei der Behauptung der Verwendung einer Fahrkurvenerkennung in Bezug auf das konkrete streitgegenständliche Fahrzeug um unbeachtlichen Vortrag ins Blaue hinein.

## 2. Streitgegenständliches Thermofenster stellt keine Abschaltvorrichtung dar

Das von der Beklagten zugestandene Thermofenster, dass die AGR-Rate bei Temperaturen von unter  $-24\text{ °C}$  und  $+70\text{ °C}$  hinunterfährt, stellt bereits tatbestandlich keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar, sodass kein Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV besteht.

Eine „Abschaltvorrichtung“ gemäß § 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG wird in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007/EG definiert wird als „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“ (vgl. Im Übrigen EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21, BeckRS 2023, 4652, Rn. 56, beck-online).

Unter Zugrundelegung dieser Definition und der bereits erfolgten Auslegungen des Europäischen Gerichtshofs (vgl. EuGH (Große Kammer) Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20) liegt in der zugestandenen Funktion, die die AGR-Rate unterhalb von -24 °C und über +70 °C herunterfährt, bereits keine Abschaltseinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG. Es handelt sich ersichtlich nicht um Bedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise auftreten.

Für ein Thermofenster, das über die zugestandene Grenzen von -24 °C und +70 °C hinaus die AGR-Rate einschränkt, gibt es keine greifbaren Anhaltspunkte.

### 3. Keine greifbaren Anhaltspunkte im Hinblick auf unterschiedliche Betriebsmodi und SCR-System

Weder im Hinblick auf die behaupteten unterschiedlichen Betriebsmodi noch im Hinblick auf die Ausgestaltung des SCR-Systems sind im Hinblick auf die oben dargestellten Grundsätze greifbare Anhaltspunkte im Hinblick auf die Verwendung unzulässiger Abschaltseinrichtungen vorhanden.

Die diesbezüglich vorgetragenen Anhaltspunkte spielen für den Zeitpunkt des vorliegenden Kaufvertrags im Jahr 2018, auch nach regelmäßigen Auskünften des Kraftfahrtbundesamtes, keine Rolle mehr, sofern diese einmal vorlagen.

### 4. Zulässigkeit der Multiparameteroptimierung wurde nicht hinreichend durch die Beklagte dargelegt

Der klägerische Anspruch gemäß §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i.V.m. Art. 18 der Richtlinie 2007/46/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG lässt sich jedoch dem Grunde nach auf die von der Beklagten so bezeichnete Multiparameteroptimierung stützen.

Bei den §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV handelt es sich nach der unionsrechtlich gebotenen Lesart um ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 32 im Anschluss an EuGH (Große Kammer) Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21).

Nach der Beschreibung der Funktion handelt es sich auch zunächst um eine „Abschalteinrichtung“ gemäß § 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG. Die Beklagte gesteht zu, dass unter Ermittlung bestimmter (aber nicht ausschließlich) innermotorischer Parameter die AGR-Rate in einem permanenten Abstimmungsprozess angepasst wird. Dabei handelt es sich nach dem Vortrag der Beklagten also auch um einen Vorgang, der vernünftigerweise auch bei normalen Fahrbetrieb zu erwarten ist.

Die Beklagte trägt nicht hinreichend vor, dass die Multiparameteroptimierung notwendig im Sinne von § 5 Abs. 2 Lit. a) der Verordnung Nr. 715/2007/EG ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Auf der Basis der Vortrags der Beklagten ist eine - insbesondere sachverständige - Überprüfung der Motorschutzausnahme nicht möglich. Insbesondere im nachgelassenen Schriftsatz der Beklagten vom 28.08.2024 wird eine Beschreibung der Funktion nicht nachgeholt. Zunächst wird die bekannte Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu den Anforderungen an die Motorschutzausnahme wiederholt (S. 2 des nachgelassenen Schriftsatzes). Sodann wird (ebenfalls S. 2) auf eine „beschriebene Funktionsweise“ der AGR verwiesen, die ein „hohes Risiko“ bestimmter Vorgänge (unter anderem die Unterschreitung von Taupunkten) berge, die zu einem plötzlichen Motorschaden führen könnten. Das Gericht könnte hier jedoch ausschließlich sachverständig überprüfen lassen, ob das Unterschreiten von Taupunkten die Gefahr unerwarteter Motorschäden berge. Die Beklagte trägt jedoch nicht dazu vor, aufgrund welcher „beschriebenen Funktionsweise“ eine solche Unterschreitung von Taupunkten zu erwarten wäre. Parteivortrag ist zwar bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen (BGH, Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, Rn. 7, beck-online). Hier fehlt es jedoch gerade an quantitativen Anknüpfungstatsachen, die das Gericht einer, ggf. sachverständigen, Prüfung unterziehen könnte. Eine bloße Wiederholung des Gesetzeswortlauts oder ergangener Rechtsprechung genügt dafür nicht.

Der Vortrag, wonach die Funktion dem Kraftfahrtbundesamt bekannt wäre, ist ebenso nicht geeignet, die Zulässigkeit dieser Abschalteinrichtung schlüssig darzulegen. Freilich ist dieses Kenntnis im Rahmen der Schadenshöhe zugunsten der Beklagten zu berücksichtigen (siehe sogleich).

## 5. Verschulden der Beklagten

Die Beklagte handelte auch schuldhaft im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB.

Es muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 59, beck-online).

Es ist vorliegend nichts dazu vorgetragen, dass dem Kläger die entsprechende Funktion bei Abschluss des Kaufvertrags bekannt gewesen wäre.

Auch eine Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum kommt nicht in Betracht. Der Fahrzeughersteller, der sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten will, muss sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums konkret darlegen und beweisen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 63, beck-online). Die Kenntnis des Kraftfahrtbundesamtes genügt dafür nicht. Es ist gerade erforderlich, dass der Beklagten die Darlegung und ggf. der Nachweis gelingt, dass eine hypothetische Genehmigung auch unter Berücksichtigung der konkret verwendeten Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 715/2007/EG maßgebenden Einzelheiten erteilt worden wäre (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 66, beck-online). Vorliegend werden jedoch bereits die entsprechenden Einzelheiten der Abschalteinrichtung gar nicht vorgetragen.

Eine Exkulpation aufgrund einer Verhaltensänderung ist vorliegend nicht hinreichend, insbesondere nicht im Hinblick auf die konkret streitgegenständliche Abschalteinrichtung, dargelegt.

Auch scheitert eine Exkulpation auf Grundlage einer fehlenden Kenntnis der Beklagten (S. 45 der Klageerwiderung vom 19.03.2024). Das Gericht versteht den Vortrag so, dass die Beklagte bereits nicht vom Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgeht und daher ("denklogisch") keine Kenntnis bestehen könne. Dies exkulpiert jedoch gerade nicht von einem Fahrlässigkeitsvorwurf.

Eine Widerlegung der Verschuldensvermutung scheidet damit aus.

## 6. Zwischenergebnis: Schadenshöhe

Ein Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens besteht daher dem Grunde nach.

Die Schadenshöhe wird vorliegend auf 5 % des Kaufpreises, also auf 2.203,00 € geschätzt.

Die Schätzung des Differenzschadens unterliegt in den Fällen des Vertrauens eines Käufers auf die Richtigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung bei Erwerb eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Kraftfahrzeugs unionsrechtlichen Vorgaben. Denn der Gerichtshof hat festgehalten, dass die vorzusehenden Sanktionen nach Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG und Art. 13 Abs. 1 der Verordnung 715/2007/EG wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen und dass nationale Vorschriften dem Käufer die Erlangung eines angemessenen Schadensersatzes nicht praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren dürfen (EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21, Rn. 90 und 93 – Mercedes-Benz Group). Daraus ergeben sich Vorgaben des Unionsrechts für die Anwendung des nationalen Rechts sowohl in Bezug auf die Untergrenze als auch auf die Obergrenze des nach § 823 II BGB iVm §§ 6 I, 27 I EG-FGV zu gewährenden Schadensersatzes, die das Schätzungsermessen innerhalb einer Bandbreite zwischen 5 % und 15 % des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 73, beck-online).

Soweit die Beklagte Einwendungen gegen die Zulässigkeit der Schadensschätzung erhebt, wird dies den unionsrechtlichen Vorgaben des im Streit stehenden Schadensersatzes nicht gerecht. Der vorliegende Schadensersatz hat - durchaus im Gegensatz zum nationalstaatlichen Schadensrecht - wirksam, verhältnismäßig und abschreckend zu sein. (EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21, Rn. 90, beck-online), sodass nationale Rechtsvorschriften, die es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG enthaltene Verbot entstanden ist, nicht mit dem Grundsatz der Effektivität in Einklang zu bringen sind (EuGH, Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21, Rn. 93, beck-online). In der von der Beklagten vorgetragenen Grundsätzlichkeit bestehen daher keine Bedenken gegen die vom Bundesgerichtshof vorgeschlagene Höhe der Schadensschätzung.

Ein Minderwert kann auch mit der Begründung der Beklagten bei Vorliegen einer unzulässigen

Abschalteneinrichtung nicht verneint werden. Durch die unionsrechtlichen Vorgaben ist das behördliche Ermessen des Kraffahrtbundesamtes - auf dessen Ausübung die Beklagte rechtlich auch keinen Einfluss haben sollte - beschränkt.

Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass in der Zukunft nicht Maßnahmen ergehen. Weitergehende Anforderungen an die Schadensdarlegung würden der unionsrechtlichen Effektivität des Schadensersatzanspruches zuwiderlaufen.

Innerhalb des demnach anwendbaren Korridors von 5 - 15 % des Kaufpreises beträgt der Schaden 5 %. Der Beklagten ist zuzugestehen, dass das Ergehen behördlicher Maßnahmen innerhalb der erwarteten Nutzungsdauer als gering anzusehen ist. Insbesondere ist die verwendete Funktion dem Kraffahrtbundesamt offengelegt worden.

Auch im Sinne der unionsrechtlichen Effektivität ist ein höherer Schaden als von 5 % des Kaufpreises nicht ersichtlich.

#### 7. Schaden ist nicht durch Vorteilsausgleichung entfallen

Dieser Schaden ist jedoch auch nicht durch Vorteilsausgleichung entfallen.

Zwar sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs dann schadensmindernd anzurechnen, wenn sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rn. 80, beck-online).

Selbst bei Zugrundelegung der Berechnung der Beklagten läge danach noch der tenorierte Differenzschaden vor: Der Wert des Fahrzeugs abzüglich Differenzschaden beträgt 44.060,00 € - 2.203,00 € = 41.857,00 €. Die Beklagte errechnet einen anrechenbaren Vorteil von 40.184,31 €. Bereits danach liegt keine Vorteilsausgleichung vor.

Dem Kläger können auch keine fiktiven Nutzungen angerechnet werden. Wenn der Kläger das Fahrzeug wenig nutzt, so ist nicht ersichtlich, warum dies der Beklagten zugute kommen sollte.

#### 8. Zinsen

Der Zinsanspruch besteht gemäß § 291 BGB seit dem Tag der Rechtshängigkeit, nach dem Zeitpunkt der Zustellung der Klage damit ab dem 10.01.2024 in der geltend gemachten Höhe.

#### 9. Kein Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren

Ein Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren besteht nicht.

Allein auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV kann dementsprechend neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens eine Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nicht verlangt werden (BGH Urteil vom 16.10.2023 – VIa ZR 14/22, BeckRS 2023, 32287 Rn. 13, beck-online).

Eine anderweitige Anspruchsgrundlage ist daneben nicht ersichtlich.

#### 10. Nebenentscheidungen

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Der Kläger obliegt bei Annahme eines fiktiven Streitwerts, bestehend aus Hauptforderung und Nebenforderung zu ca. 3/4 des fiktiven Streitwerts.

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht für den Kläger auf § 709 ZPO und für die Beklagte auf §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO. Die Höhe der für die Beklagte vollstreckbaren Kosten wird auf ca. 1.000,00 € geschätzt.

### **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 Cottbus  
Gerichtsstraße 3 - 4  
03046 Cottbus

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.

Rechtsbehelfe, die durch eine Rechtsanwältin, einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind **als elektronisches Dokument** einzureichen, es sei denn, dass dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich ist. In diesem Fall bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig, wobei die vorübergehende Unmöglichkeit bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen ist. Auf Anforderung ist das elektronische Dokument nachzureichen.

Elektronische Dokumente müssen

- 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](http://www.justiz.de) verwiesen.

Morling  
Richter

Landgericht Cottbus  
6 O 306/23

Verkündet am 30.10.2024

  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt

  
Justizbeschäftigte

Dokument unterschrieben  
von:   
am: 05.11.2024 08:04