

Beglaubigte Abschrift

1 O 481/18



Verkündet am 20.05.2020

Weier, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Landgericht Bonn

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

der Bundesstadt Bonn, vertreten durch den Oberbürgermeister, Berliner Platz 2,
53111 Bonn,

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Rogert & Ulbrich,
Partnerschaft mbB, Ottostr. 12, 50859 Köln,

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch Herbert
Diess, Karlheinz Blessing, Jochem Heizmann, Andreas Renschler, Rupert Stadler,
Frank Witter, Oliver Blume, Gunnar Kilian, Hiltrud Werner, Berliner Ring 2, 38440
Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]
[REDACTED]

Düsseldorf,

hat die 1. Zivilkammer des Landgerichts Bonn
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 20.11.2019
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Bellin, die Richterin am Landgericht
Dr. Schlütter und die Richterin am Landgericht Becker

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 469.120,79 € nebst Zinsen
in Höhe von 4% aus 13.789,40 € seit dem 15.02.2013, aus 25.918,47 € seit
dem 01.06.2013, aus 27.631,79 € seit dem 05.06.2013, aus 14.237,92 € seit

dem 14.03.2014, aus 21.344,09 € seit dem 25.04.2014, aus 19.235,89 € seit dem 16.05.2014, aus 129.165,55 € seit dem 23.05.2014, aus 85.976,32 € seit dem 17.10.2014 und aus 131.821,36 € seit dem 20.10.2014 jeweils bis zum 21.12.2018 und hiernach aus dem Gesamtbetrag in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung der Fahrzeuge

Ident. Nr.:	Hersteller	Typ:
	VW	Caddy
	VW	Caddy (Automatik)
	VW	Caddy
	VW	Caddy (Automatik)
	VW	Caddy
	VW	Caddy (Automatik)
	VW	Caddy (Automatik)
	VW	Caddy (Automatik)
	VW	Caddy (Automatik)
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Caddy
	VW	Passat
	VW	Passat

zu zahlen.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

3. Die Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin zu 31% und die Beklagte zu 69%.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die klagende Stadt erwarb zu unterschiedlichen Zeitpunkten 27 Fahrzeuge, die von der Beklagten hergestellt wurden.

In diesen ist jeweils der von der Beklagten entwickelte Motor EA189 verbaut.

Die Details zu den einzelnen Fahrzeugen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Nr.	Ident Nr.:	Kaufdatum /Datum Rechnung	Neuwagen? ja	Typ Caddy	Anschaffungs- Preis (€) 23.681,00 23.564,55 + 866,80 - 750,34 = 23.681,01	Laufleistung (km) 34.539
		25.04.2014	ja	Caddy	23.681,00 23.564,55 + 866,80 - 750,34 = 23.681,01	34.539
		20.10.2014	12.500	Caddy (A)	18.200,38 18.222,70	55.761
		17.10.2014	12.500	Caddy	16.970,00 16.583,32	36.778
		20.10.2014	12500	Caddy (A)	18.200,38 17.508,99	17.145
		17.10.2014	12500	Caddy	16.970,00 16.583,32	28.287
		20.10.2014	12500	Caddy (A)	19.687,88 18.222,70	117.626
		20.10.2014	12500	Caddy (A)	18.200,38 18.222,70	73.123
		20.10.2014	12500	Caddy (A)	19.687,88 18.222,70	131.792
		20.10.2014	12500	Caddy (A)	18.200,38 18.222,70	77.070
		17.10.2014	12500	Caddy	16.970,00 16.583,32	66.460
		17.10.2014	1250000	Caddy	18.457,50 16.583,32	69.074
		17.10.2014	12500	Caddy	18.457,50 16.583,32	78.178
		17.10.2014	12500	Caddy	16.970,00 16.583,32	71.452
		20.10.2014	12500	Caddy	16.970,00 16.583,32	51.624

	20.10.2014	12500	Caddy	16.970,00 16.583,32	58.640
	26.04.2014/Annahme 16.05.2014	ja (15)	Caddy	23.681,01 23.564,55 + 866,80 -750,34 =23.681,01	65.710
7	14.03.2014	Ja	Polo	16.065,00 15.096,01 + 1.542,39 -573,40 =16.064,97	39.805
	20.10.2014	12500	Caddy	16.970,00 16.583,32	29.847
	23.05.2014	Ja	Caddy	27.486,44 25.319,71 + 1692,88 -474,56 = 26.538,03	25.970
	23.05.2014	ja (15)	Caddy	25.654,95 23.860,68 + 866,80 - 927,47 = 23.800,01	59.060
	23.05.2014	ja (15)	Caddy	25.654,95 23.860,68 + 866,80 - 927,47 = 23.800,01	48.189
	23.05.2014	ja (15)	Caddy	26.782,60 24.067,50 +1699,80 -1015,30 =24.752,00	71.940
	23.05.2014	ja (15)	Caddy	26.739,81 23.387,81 +2683,68 -666,32 = 25.405,17	43.532
	23.05.2014	ja (15)	Caddy	26.782,60 24.067,50 +1699,80 -1015,30 =24.752,00	33.607
	15.02.2013	ja	Caddy	20.173,05 18.185,58	84.609
	01.06.2013	ja	Passat	35.131,58 €	91.786
	05.06.2013	ja	Passat	35.131,58 €	74.717

Anmerkungen zur Tabelle:

1. Die Nummerierung greift die Auflistung in der Klageschrift sowie die von der Klägerin im Schriftsatz vom 20.12.2019 (Bl. 490ff. d.A.) vorgenommene

3. Zur Spalte Kaufpreis: Normal gesetzt sind Angaben aus der Klageschrift, kursiv Angaben aus dem nachgelassenen Schriftsatz. Die Berechnung des Endbetrages ist zum Teil durch das Gericht erfolgt. Die Darstellung beruht darauf, dass in diesen Fällen vom Verkäufer ein weiterer Betrag berechnet und sodann ein Rabatt gewährt wurde.

4. Die Laufleistung ist zum Stichtag der mündlichen Verhandlung vom 20.11.2019 angegeben.

Ein Teil der Fahrzeuge, die am 08.10.2013 erworben wurden, befanden sich zuvor in einer Finanzierung, die als Leasing bezeichnet wurde. Dafür fielen für das erste Jahr für die einzelnen Fahrzeuge folgende Kosten und Teilzahlungen an, die nicht in den oben dargestellten Kaufvertragskosten enthalten sind:

[illegible]

Ein weiterer Teil der Fahrzeuge ist nach dem Erwerb durch die Klägerin umgebaut worden. Dies betrifft unstreitig die Wagen Nr. 6, 8, 11 und 12, die mit Folie und Rundumkennleuchten versehen wurden, das Fahrzeug Nr. 19 wurde mit Regalen versehen und das Fahrzeug Nr. 25 mit einer Anhängerkupplung. Hierzu legt die Klägerin die betreffenden Rechnungen mit nachgelassenem Schriftsatz vom 20.12.2019 vor.

Die Klägerin behauptet, sie habe sich zur Bestellung der streitgegenständlichen Pkw entschlossen, weil sie umweltfreundliche, wertstabile Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch habe erwerben wollen. Es sei ihr gerade darauf angekommen, dass die in öffentlichen Anpreisungen benannten Motoreigenschaften der streitbefangenen Fahrzeuge auch tatsächlich vorliegen würden.

Die Klägerin hat schriftsätzlich die Ansicht vertreten, keinen Nutzungsersatz zu schulden. Wenn dies doch der Fall sei, müsse von einer Laufleistung von 350.000 km ausgegangen werden, bei Nutzfahrzeugen laut der Beklagten sogar von 500.000 km, da sie diese garantieren würde. In der mündlichen Verhandlung hat sie die Laufleistung mit 500.000 km angegeben.

Sie ist weiterhin der Ansicht, das Landgericht Bonn sei örtlich zuständig. Die Neuwagen-Verkaufsbedingungen seien nicht in den Vertrag mit einbezogen worden. Zudem seien die Aufträge an die Auto Heinrich Thomas GmbH & Co. KG unter der Prämisse erfolgt, dass der Gerichtsstand Bonn sei. Dies sei in Auftragschreiben vor den Bestellungen so angekündigt worden.

Sie behauptet weiter, es seien zwei der Fahrzeuge (Nr. 26 und Nr. 27) als Kommandowagen umgebaut worden. Dafür seien ihr Kosten in Höhe von EUR 9.567,60 entstanden (Beleg vom 26.09.2013 im Anlagenkonvolut). Zudem sei das Fahrzeug Nr. 22 für 3.419,70 € ausgebaut worden.

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie EUR 678.193,52 nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent auf einen Betrag in Höhe von EUR 355.661,35 seit dem 08.10.2013, auf einen Betrag in Höhe von EUR 23.681 seit dem 23.05.2014, auf einen

[illegible]

	VW	Passat
--	----	--------

zu zahlen.

2. festzustellen, dass sich die Beklagte seit Rechtshängigkeit mit der Rücknahme der im Klageantrag zu 1. bezeichneten Fahrzeuge in Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte rügt die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Bonn. Bezüglich der direkt bei ihr erworbenen Fahrzeuge habe die Klägerin mit ihr eine Gerichtsstandvereinbarung geschlossen, nach der das Landgericht Braunschweig zuständig sein solle. In Zif. IX der Neuwagen-Verkaufsbedingungen sei dies jeweils vereinbart worden (vgl. Anlage B2 zum Fahrzeug Nr. 1).

Die Beklagte behauptet, ihr Vorstand habe keine Kenntnis vom Einsatz der streitgegenständlichen Motorsteuerungs-Software gehabt.

Sie ist der Ansicht, bei der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware handele es sich nicht um eine verbotene Abschaltvorrichtung, da diese Software nicht auf das Emissionskontrollsystem einwirke und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems zudem nicht im Laufe des realen Fahrzeugbetriebes reduziere. Ohnehin komme es für die Typgenehmigung allein auf die Emissionen auf dem Prüfstand an. Zudem sei die Annahme eines Schadens auch durch die Durchführung des Software-Updates ausgeschlossen. Durch die Abstimmung und Überprüfung der technischen Maßnahmen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt sei sichergestellt, dass sich die technischen Maßnahmen nicht negativ auf den Kraftstoffverbrauch, die Leistung, die Lebensdauer und die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs auswirken würden. Gehe man von einem Ersatzanspruch des Klägers aus, sei vom Kaufpreis eine Nutzungsentschädigung abzuziehen. Bei deren Berechnung sei maximal von einer Gesamtleistung von 200.000 bis 250.000 km auszugehen.

Für den weiteren Sach- und Streitstand wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Sitzungsprotokoll verwiesen.

Die Klage ist der Beklagten am 20.12.2018 zugestellt worden.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig.

Die Zuständigkeit ergibt sich bezüglich aller Fahrzeuge aus § 32 ZPO. Danach ist für Klagen aus unerlaubter Handlung dasjenige Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Handlung begangen worden ist. Das ist bei einem Begehungsdelikt sowohl derjenige Ort, an dem der Täter gehandelt hat, als auch derjenige Ort, an dem in das geschützte Rechtsgut eingegriffen worden ist, der sogenannte Erfolgsort. Bei einer Vermögensbeeinträchtigung im Falle einer sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB ist Erfolgsort der Belegenheitsort des Klägersvermögens (vgl. Zöller/ Schultzy, 32. Aufl. 2018, § 32 ZPO, Rn. 19 m.w.N.) Belegenheitsort ihres Vermögens war bereits zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Vertragsschlusses der Sitz der Klägerin in Bonn.

Dies gilt auch für die Fahrzeuge Nr. 1, 16 und 19-27, die als Neuwagen bei der Beklagten direkt erworben wurden unter Vermittlung von Vertragshändlern. Insoweit liegt eine wirksame Gerichtsstandsvereinbarung der Parteien nach § 38 Abs. 1 ZPO nicht vor.

Hierzu muss die Kammer nicht entscheiden, ob in allen benannten Kaufverträgen über Neufahrzeuge tatsächlich die genannte Klausel verwendet wurde und ob nicht die Parteien individualvertraglich etwas anderes vereinbart haben. Die Beklagte beruft sich für die Käufe bei ihr auf die Neuwagen-Verkaufsbedingungen, die dem Wortlaut nach tatsächlich eine Gerichtsstandsvereinbarung beinhalten (IX.1). Sitz des Verkäufers ist hier der der Beklagten, da diese nach der Regelung Verkäufer sein sollte, nicht das jeweils vermittelnde Autohaus. Die Beklagte legt hier beispielhaft die Unterlagen für das Fahrzeug Nr. 1 vor (Teil der Anlage B2). Hier heißt es, dass die Neuwagen-Verkaufsbedingungen anerkannt werden, die im Folgenden auf S. 4 und 5 abgedruckt sind. Dort findet sich eine Klausel auch auf S. 5., in der es heißt: „Für sämtliche gegenwärtigen und zukünftigen Ansprüche aus der Geschäftsverbindung mit Kaufleuten einschließlich Wechsel- und Scheckforderungen ist ausschließlicher Gerichtsstand Sitz des Verkäufers.“

- Denn selbst wenn eine Einbeziehung in alle Verträge wirksam erfolgt sollte, findet die Regelung auf den vorliegenden Fall keine Anwendung.

Denn zum einen ist die Klägerin kein Kaufmann. Sie betreibt kein Handelsgewerbe nach § 1 Abs. 1 HGB, sondern ist eine gemeindefreie Stadt. Allein für solche Kaufleute soll die Klausel in Zif. IX jedoch Geltung finden. Dies folgt zum einen aus dem Wortlaut, insbesondere aber auch aus einem Vergleich zu § 38 Abs. 1 ZPO. Dieser ermöglicht Gerichtsstandsvereinbarungen nicht nur Kaufleuten, sondern auch juristischen Personen des öffentlichen Rechts und öffentlich-rechtlichen Sondervermögen. Gerade diese beiden Gruppen hat die Beklagte jedoch in die Klausel nicht mit aufgenommen. Aufgrund dieser deutlichen Auslassung im Vergleich zum Wortlaut kann die Regelung auch nicht so ausgelegt werden, dass mit Kaufleuten alle Personen gemeint sein sollen, die keine Verbraucher sind, etwa in Anlehnung an den Unternehmerbegriff in § 14 BGB. Dies entspricht aber gerade nicht der Systematik der ZPO, die an der gesetzlich in § 1 Abs. 1 HGB definierten Kaufmannseigenschaft festhält und nicht den weiteren Begriff des Unternehmers wählt. Wird daher in einem rechtlichen Zusammenhang der Begriff Kaufleute gewählt, ist eine Auslegung nach der Definition des HGB prägend. Da gerade nicht alle Unternehmer Kaufleute sind, handelt es sich um einen eng auszulegenden Spezialbegriff.

Zudem handelt es sich nicht um einen Anspruch aus der Geschäftsverbindung. Die Klägerin macht mit der Klage keine vertraglichen Ansprüche geltend, sondern stützt ihr Vorbringen allein auf deliktische Anspruchsgrundlagen wie § 826 BGB und § 823 Abs. 2 BGB. Zwar ist das Gericht nicht an diese Einschätzung gebunden und darin frei, auch vertragliche Anspruchsgrundlagen wie Gewährleistungsrechte nach § 434 BGB zu prüfen. Jedoch ergibt sich aus dem Vortrag in Klage und Replik, dass die Klägerin allein auf eine deliktsrechtliche Inanspruchnahme der Beklagten abzielt. Dies wird insbesondere darin deutlich, dass sie in ihren ausführlichen rechtlichen Erörterungen nicht zwischen Ansprüchen betreffend Fahrzeuge, die bei der Beklagten erworben wurden, und solchen, die bei Dritten erworben wurden, differenziert. Dies mag auch der Problematik geschuldet sein, dass vertragliche Ansprüche nach § 438 BGB verjährt sein dürften, jedoch liegt der Fokus des klägerischen Vorbringens eindeutig auf einer deliktischen Haftung der Beklagten und es wird unabhängig von einer Verantwortung als Verkäuferin und Vertragspartnerin vorgetragen.

II.

Die Klage ist auch mit dem Hauptantrag zu 1) zu einem großen Teil begründet.

Es besteht ein Anspruch der Klägerin auf Zahlung von 469.120,79 € Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung der streitgegenständlichen 27 Fahrzeuge.

1.

Dadurch, dass die Beklagte den mit der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware versehenen entwickelten Diesel-Motor der Baureihe EA189 in den Verkehr brachte, hat sie gegen die guten Sitten im Sinne des § 826 BGB verstoßen.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. In diese rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob es nach seinem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (st. Rspr., so etwa BGH, Urt. v. 20.11.2012, Az. VI ZR 268/11 = NJW-RR 2013, 550, juris-Rn. 25 m.w.N.; vgl. auch BGH, Urt. v. 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15 = NJW 2017, 250, juris-Rn. 16 m.w.N.).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Der Gesamtcharakter des Verhaltens der Beklagten war mit den guten Sitten nicht vereinbar.

a) Die Beklagte hat durch ihr Verhalten dazu beigetragen, die Vorschriften zur Abgasmessung und Einstufung in Schadstoffklassen im Rahmen der Erlangung einer EG-Typgenehmigung weitgehend zu umgehen. Sie hat durch ihr Verhalten bewirkt, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit einem von ihr hergestellten Motor ausgestattet wurde, auf dem die mit der beschriebenen Umschaltlogik versehene Software installiert war. Dies führte dazu, dass die tatsächlichen NOx-Emissionen des Fahrzeugs im täglichen Betrieb nicht mit den auf dem Prüfstand ermittelten NOx-Emissionen korrelierten. Vielmehr entkoppelte die eingesetzte Motorsteuerungssoftware das tatsächliche Emissions-Verhalten von dem Emissions-Verhalten im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das Grundlage der Erlangung der EG-Typengenehmigung war.

b) Dem kann die Beklagte auch nicht mit Erfolg entgegen halten, dass aufgrund der vom NEFZ abweichenden Realität des alltäglichen Straßenverkehrs ohnehin in der

Fahrpraxis mit abweichenden Emissionen als auf dem Prüfstand zu rechnen sei. Dies trifft zwar zweifellos zu. Sinn und Zweck des NEFZ und der Schadstoffklassen im Allgemeinen ist es jedoch – wie der Beklagten bekannt sein musste – unter vergleichbaren Bedingungen das Emissionsverhalten von Kraftfahrzeugen zu messen und zu begrenzen, um so deren Emissionsverhalten in der Praxis zu beschränken. Anders als von der Beklagten angenommen ist das praktische Emissionsverhalten daher nicht rechtlich irrelevant. Dessen Begrenzung ist gerade das Ziel sämtlicher Emissionsregulierungen.

Den Zusammenhang zwischen dem Emissionsverhalten auf dem Prüfstand im NEFZ und dem Emissionsverhalten im Fahralltag hat die Beklagte durch den Einsatz der Umschaltlogik aufgehoben, denn sie hat dafür gesorgt, dass die für die Reduzierung der NOx-Emissionen notwendige erhöhte Abgasrückführung in der Praxis nicht erfolgt. Damit hat sie die Schadstoffprüfung und die Einstufung der mit ihren Motoren ausgestatteten Kraftfahrzeuge in Schadstoffklassen ad absurdum geführt. Dies und die damit verbundene Umweltbeeinträchtigung sprechen schon für sich genommen, für die Annahme von Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten.

c) Hinzu kommt, dass die Beklagte durch ihr Verhalten die Käufer derart ausgestatteter Fahrzeuge der Gefahr ausgesetzt hat, die Möglichkeit der Nutzung ihres Fahrzeugs dauerhaft oder vorübergehend zu verlieren. Durch den Einsatz der Umschaltlogik bestand von Anfang an die Gefahr, dass die zuständigen Behörden in der faktischen Umgehung der Abgasprüfung einen Verstoß gegen VO (EG) Nr. 715/2007 sehen würden, mit einhergehender fehlender Genehmigungsfähigkeit des Fahrzeugs. Damit hat die Beklagte die Käufer der von ihr derart ausgestatteten Fahrzeuge der Gefahr ausgesetzt, dass das Kraftfahrtbundesamt nach Bekanntwerden des Einsatzes der Umschaltlogik die Typgenehmigung nach § 25 Abs. 3 EG-FGV aufheben würde. Dies hätte zur Folge gehabt, dass allen mit dem streitgegenständlichen Motortyp ausgestatteten Fahrzeugen die Zulassung entzogen worden wäre.

Dass es hierzu letztlich nicht gekommen ist, vermag die Beklagte nicht zu entlasten. Die Entscheidung des Kraftfahrtbundesamtes, von der Möglichkeit des § 25 Abs. 3 EG-FGV keinen Gebrauch zu machen und stattdessen nach § 25 Abs. 2 EG-FGV den von der Beklagten vorgelegten Zeit- und Maßnahmeplan im Wege einer nachträglichen Nebenbestimmung für verbindlich zu erklären, beruht offenkundig

auch auf politischen Erwägungen und der großen Zahl der Betroffenen. Ein Fahrverbot für Millionen von Autos im Privatbesitz und die damit einhergehende wirtschaftliche Entwertung dieser Fahrzeuge wollte das Kraftfahrbundesamt offenbar nicht anordnen. Hinzu kam die wirtschaftliche Bedeutung der Beklagten und ihrer Tochterunternehmen als Arbeitgeberin und Steuerzahlerin. Allein die Größe und wirtschaftliche Bedeutung der Beklagten und die damit einhergehende weite Verbreitung der eingesetzten Umschaltlogik vermögen das sittliche Unwerturteil über das Verhalten der Beklagten jedoch nicht abzumildern. Zudem konnte die Beklagte zu dem Zeitpunkt, als sie den Motor für das streitgegenständliche Fahrzeug in den Verkehr brachte, auch nicht wissen, dass sich das Kraftfahrbundesamt mit einer Nebenbestimmung und der Anordnung von Software-Updates nach Aufdeckung der Umschaltlogik zufrieden geben werde.

d) Schließlich ist im Rahmen der sittlichen Beurteilung des Verhaltens der Beklagten zu berücksichtigen, dass die Beklagte durch den Einsatz der Umschaltlogik kein aner kennenswertes Ziel verfolgte. Auch die Beklagte trägt keinen nachvollziehbaren Grund für den Einsatz der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware vor, welcher geeignet wäre, die Umgehung der zur Emissionsbegrenzung und die damit einhergehende Gefährdung des Vermögens der Käufer von entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen in milderem Licht erscheinen zu lassen. Vor diesem Hintergrund bleibt nur die Annahme, die Beklagte habe sich entsprechend verhalten, um die geltenden Abgasvorschriften nicht auf einwandfreiem, teurerem Weg einhalten zu müssen, was ggf. den wirtschaftlichen Erfolg der Beklagten eingeschränkt hätte. Dies allein vermag die Beklagte jedoch nicht zu entlasten.

2.

Durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten wurde der Klägerin ein kausaler Schaden zugefügt.

a)

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Vielmehr ist auch dann, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Bejahung eines Vermögensschadens auf einer

anderen Beurteilungsgrundlage nicht von vornherein ausgeschlossen. Die Differenzhypothese muss stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Erforderlich ist also eine wertende Überprüfung des anhand der Differenzhypothese gewonnenen Ergebnisses gemessen am Schutzzweck der Haftung und an der Ausgleichsfunktion des Schadensersatzes. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Deshalb kann jemand auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gem. § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (vgl. BGH, Urt. v. 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14 = NJW-RR 2015, 275, juris-Rn. 17 - 19 m.w.N.).

Daraus folgt, dass durch § 826 BGB nicht nur das Vermögen als ökonomischer Wert, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts, normativ geschützt wird (MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 826 Rn. 42).

Ein der Klägerin zu ersetzender Schaden liegt danach bereits wegen des Abschlusses des die streitgegenständlichen Fahrzeuge betreffenden Kaufvertrages vor. Denn der Klägerin wurde die Möglichkeit genommen, über ihr Vermögen unter Einbeziehung aller entscheidungsrelevanten Umstände frei zu entscheiden. In Konsequenz kam es zu einer so nicht gewollten vertraglichen Verpflichtung, deren Rückgängigmachung sie mit dem streitgegenständlichen Verfahren begehrt und die als Schaden vom Schutzzweck des § 826 BGB umfasst ist.

b)

Das sittenwidrige Verhalten der Beklagten war für den Eintritt dieses Schadens auch kausal. Es spricht bereits eine tatsächliche Vermutung dafür, dass ein Käufer kein Kraftfahrzeug erwerben möchte, dessen dauerhafter Betrieb rechtlichen Bedenken unterliegt. Insofern überzeugt der Vortrag der Klägerin, dass sie die streitgegenständlichen PKW bei Kenntnis des „Abgasskandals“ nicht gekauft hätte. Diesem ist die Beklagte nicht substantiiert entgegen getreten. Denn es liegt auf der Hand und entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass ein verständiger End- oder Zwischenabnehmer einen Kaufvertrag über ein mit einer Umschaltlogik versehenes und potentiell mit rechtlichen und technischen Folgeproblemen behaftetes Fahrzeug bei nur ansatzweiser Kenntnis des Sachverhalts jedenfalls nicht ohne erheblichen Kaufpreisabschlag abgeschlossen hätte. Das folgt bereits daraus, dass ein Fahrzeugkauf für den Endabnehmer üblicherweise eine verhältnismäßig teure, nicht alltägliche Anschaffung darstellt, bei der der Abwägungs- und Entscheidungsprozess besonders sorgfältig durchgeführt und als besonders wichtig wahrgenommen wird. Dabei rechnet der Durchschnittskäufer eines mit der Abgasnorm EU5 zertifizierten Fahrzeuges regelmäßig damit, dass die nach den Voraussetzungen dieser Norm zu erfüllenden Grenzwerte auch im normalen Fahrbetrieb eingehalten werden und geht insbesondere nicht davon aus, dass die für den Betrieb notwendigen Zulassungen, Erlaubnisse und Genehmigungen durch den Einsatz einer für das Kraftfahrt-Bundesamt so nicht akzeptablen Software erwirkt wurden (vgl. OLG Köln, Beschl. v. 16.07.2018, Az. 5 U 82/17, juris-Rn. 11ff., 8f.; OLG Köln, Beschl. v. 20.12.2017, Az. 18 U 112/17 = NZV 2018, 72, juris-Rn. 38f.; LG Bonn, Urt. v. 25.05.2018, Az. 1 O 148/17, juris-Rn. 55 m.w.N., OLG Köln, Urteil vom 03.01.2019 – 18 U 70/18).).

c)

Der der Klägerin entstandene Schaden wird auch vom Schutzzweckzusammenhang des § 826 BGB erfasst. Die Klägerin ist von dem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten nicht nur reflexartig betroffen. Ihr Schaden ist vielmehr eine typische Folge davon, dass die Beklagte den streitgegenständlichen Motor mit der fraglichen Umschaltlogik in den Verkehr gebracht hat.

Die von der Beklagten verletzte Verhaltensnorm, keine hochwertigen Wirtschaftsgüter in den Verkehr zu bringen, die den rechtlichen Rahmenbedingungen

nicht entsprechen bzw. die für die Nutzung notwendige rechtliche Zulassung nur durch Umgehung von Prüf- und Zulassungsverfahren erhalten haben und die nachfolgenden Eigentümer damit der Gefahr behördlicher Maßnahmen bis hin zu einer Nutzungsuntersagung aussetzt, umfasst auch den Schutz derjenigen, die das fragliche Wirtschaftsgut erst auf dem Gebrauchtmakrt erwerben. Für hochwertige Wirtschaftsgüter wie den hier streitgegenständlichen Personenkraftwagen ist es typisch, dass diese im Rahmen ihrer Gesamtlebensdauer nicht nur von einem Eigentümer genutzt werden. Üblich ist es vielmehr, dass Personenkraftwagen nach einigen Jahren weiter verkauft werden, regelmäßig auch mehrfach. Damit ist es eine typische Folge der verletzten Verhaltensnorm, dass auch der Zweit-, Dritt- oder Viertkäufer einen Vertrag abschließen, den sie in Kenntnis der Problematik nicht oder nicht zu den vereinbarten Konditionen geschlossen hätten. Diese Gefahr trifft nicht nur den Ersterwerber sondern auch die nachfolgenden Gebrauchtkaufes.

d)

Der Schaden der Klägerin ist auch nicht durch die (mögliche) Durchführung des Software-Updates und die Nebenbestimmung des KBA zur EG-Typgenehmigung entfallen. Wie dargelegt liegt der (normative) Schaden der Klägerin darin, dass sie aufgrund des sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten einen Vertrag geschlossen hat, den sie in Kenntnis der Umstände nicht oder nicht zu den vereinbarten Konditionen geschlossen hätte. Dieser Schaden wird durch die Entscheidung des KBA und das Software-Update nicht beseitigt, denn die von der Klägerin geschlossenen Kauverträge bleiben von diesen Umständen unberührt. Insbesondere kann nicht angenommen werden, dass die Klägerin diesen Vertrag in gleicher Weise geschlossen hätte, hätte sie von der Abgasproblematik und der Möglichkeit eines Software-Updates bei Vertragsschluss gewusst (vgl. OLG Köln, Urteil vom 03.01.2019 – 18 U 70/18).

3.

Der Einsatz der Umschaltlogik erfolgte mit rechtswidrigem Schädigungsvorsatz, den sich die Beklagte gem. § 31 BGB zurechnen lassen muss.

a)

Für den Vorsatz im Rahmen des § 826 BGB genügt Eventualvorsatz. Dabei braucht der Täter nicht im Einzelnen zu wissen, welche oder wie viele Personen durch sein Verhalten geschädigt werden. Er muss die Richtung, in der sich sein Verhalten zum

Schaden irgendwelcher anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens, vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen haben (st. Rspr., so etwa BGH, Urt. v. 19.07.2004, Az. II ZR 402/02 = BGHZ 160, 149, juris-Rn. 47). Auch nach zum Teil vertretener einschränkender Ansicht reicht es aus, wenn der Täter jedenfalls einen bestimmten Personenkreis als Geschädigte vor Augen hatte (vgl. OLG Braunschweig, Urt. v. 13.04.2006, Az. 8 U 29/05 = NJW 2007, 609, juris-Rn. 21f.; OLG Nürnberg, Beschl. v. 18.04.2005, Az. 8 U 3720/04 = DAR 2005, 630; OLG Hamm, Urt. v. 17.12.1996 = NJW 1997, 2121, juris-Rn. 18; OLG München, Beschl. v. 20.03.1980, Az. 27 W 22/80 = NJW 1980, 1581, 1582; BeckOK BGB/Förster, 47. Ed. 1.8.2018, BGB § 826 Rn. 35 m.w.N.; vgl. auch MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 826 Rn. 45ff. m.w.N., der eine ähnliche Eingrenzung über den Schutzzweckzusammenhang vornehmen will).

Nach diesen Kriterien ist von einem Schädigungsvorsatz auszugehen.

aa) Denn mit dem Einsatz der Umschaltlogik war klar, dass potentielle Käufer tatsächlichen und rechtlichen Risiken ausgesetzt werden würden, die diese im Regelfall vom Abschluss eines Kaufvertrages abhalten würden. Die damit einhergehende Einschränkung der Dispositionsfreiheit war ersichtlich und für alle, die Kenntnis von der eingesetzten Software hatten, klar vorauszusehen (kognitives Element). Dass die mit der Umschaltlogik versehenen Fahrzeuge und Motoren trotzdem ohne jegliche Aufklärung in den Verkehr gebracht wurden, bedingt die billigende Inkaufnahme des bereits dargestellten Schadens durch Eingehung eines so nicht gewollten Vertrages (voluntatives Element). Insoweit kann der Beklagten auch nicht ein etwaiges Hoffen auf Nichtentdeckung der Umschaltlogik zu Gute gehalten werden. Denn die sich später realisierten Risiken waren bereits mit dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge in vollem Umfang gegeben und hätten bei ihrer Offenlegung den von der Beklagten gewollten Vertragsschlüssen bereits zum damaligen Zeitpunkt entgegengestanden.

bb) Dabei war der als Geschädigte in Betracht kommende Personenkreis auch genügend abgrenzbar. Denn nach der Herstellung des Fahrzeugs entsprach es dem natürlichen, so auch beabsichtigten Geschehensablauf, dass diese an die letztlich geschädigten Käufer veräußert und durch Vertragshändler der Beklagten weiterveräußert werden würden. Genau das war der Zweck der Herstellung und letztlich auch des Einsatzes der Umschaltlogik. Mit diesen Käufen und derartigen

- Weiterverkäufen war konkret zu rechnen. Kreis und Anzahl der potentiell in Betracht kommenden Fahrzeugkäufer waren von Anfang an ausreichend bestimmbar, der tatsächlich eingetretene Kausalverlauf war damit vom damaligen Schädigungsvorsatz umfasst.

b)

Das festgestellte vorsätzliche sittenwidrige Verhalten muss sich die Beklagte gem. § 31 BGB zurechnen lassen.

Nach § 31 BGB ist eine juristische Person für den Schaden verantwortlich, den ein verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zugefügt hat. Den Begriff der verfassungsgemäßen Vertreter in diesem Sinne wird in ständiger Rechtsprechung weit ausgelegt (vgl. Palandt/Ellenberger, 77. Aufl. 2018, § 31 BGB Rn. 6 m.w.N.). Umfasst sind alle Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind (BGH, Urt. v. 30.10.1967, Az. VII ZR 82/65 = BGHZ 49, 19).

aa) Die Kammer hält es bereits für naheliegend, dass die Entwicklung und der Einsatz der Umschaltlogik nicht ohne Kenntnis und nicht ohne Billigung von produktionsverantwortlichen Personen vollzogen werden konnte. Denn die Entwicklung der mit der Umschaltlogik versehenen Software, die in einer Vielzahl von Fahrzeugmodellen zum Einsatz kam, erfordert ein systematisches, koordiniertes und im Ergebnis planvolles Vorgehen im Hause der Beklagten. Die Annahme, dass das Wissen darüber keine verfassungsgemäßen Vertreter im Sinne der obigen Definition erreicht haben soll, ist lebensfremd (vgl. LG Bonn, Urt. v. 09.05.2018, Az. 2 O 224/17).

bb) Entscheidend ist aber, dass die Beklagte dem Vortrag der Klägerin zur Kenntnis ihrer Organe vom Einsatz der Umschaltlogik nicht hinreichend substantiiert entgegen getreten ist und damit die ihr insoweit obliegende Pflicht zum qualifizierten Bestreiten nicht erfüllt hat.

· Denn mangels Einblicks in die Organisationsstruktur und Entscheidungsabläufe der Beklagten, war der Klägerin ein näherer Vortrag dazu, wie die Entscheidung für die Entwicklung und den Einsatz der Umschaltlogik innerhalb der Beklagten getroffen wurden, nicht möglich. Zu einer abschließenden namentlichen Benennung der verantwortlichen verfassungsgemäßen Vertreter war die Klägerin deshalb weder in der Lage, noch konnte eine solche von ihr verlangt werden. Es reichte damit auf Darlegungsebene aus, dass die Klägerin nachvollziehbar dazu vorgetragen hat, dass Entscheidungsträger der Beklagten Kenntnis von der verwendeten Umschaltlogik hatten, bzw. gehabt haben müssen.

Diesem Vortrag ist die Beklagte nicht hinreichend entgegen getreten. Die Beklagte hätte im Rahmen des ihr obliegenden qualifizierten Bestreitens substantiiert zur fehlenden Kenntnis und zum fehlenden Vorsatz ihrer Organe und verfassungsgemäßen Vertreter im Sinne des § 31 BGB und damit insbesondere dazu vortragen müssen, wer die entsprechenden Entscheidungen auf Grund welcher Befugnisse getroffen hat. Ein Verweis auf noch nicht abgeschlossene interne Ermittlungen und dort (bisher) fehlende Hinweise für eine Kenntnis des Vorstands, genügt dafür nicht.

Etwas anderes folgt auch nicht aus dem Urteil des BGH vom 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, NJW 2017, 250. In diesem Urteil hat der BGH zwar formuliert, dass die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB voraussetzt, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat. Der BGH hat jedoch gleichzeitig auf die oben bereits zitierte weite Auslegung dieses Begriffes (vgl. BGH, Urt. v. 30.10.1967, Az. VII ZR 82/65 = BGHZ 49, 19) ausdrücklich Bezug genommen. Verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten sind daher nicht nur die Vorstandsmitglieder, sondern jeder dem durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der Beklagten zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind.

Die Beklagte muss sich daher den Einsatz der Umschaltsoftware zur Umgehung der Abgasprüfung bereits dann zurechnen lassen, wenn ein leitender Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene sich zum Einsatz der Umschaltlogik entschlossen hat. Hiervon ist nach dem Sach- und Streitstand auszugehen, denn anders ist der Einsatz der Software in Millionen von Fahrzeugen der Beklagten und in Millionen von

· Motoren, welche die Beklagte ihren Tochtergesellschaften zugeliefert hat, nicht zu erklären.

4.

In der Rechtsfolge ist die Beklagte der Klägerin damit zu der aus dem Tenor ersichtlichen Zahlung von 469.120,79 Euro Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung der Fahrzeuge verpflichtet.

a)

Der zum Schadensersatz Verpflichtete hat nach § 249 Abs. 1 BGB den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Damit kann der Geschädigte zwar nicht die Herstellung des gleichen Zustandes verlangen, wie er vor dem Eintritt des schädigenden Ereignisses bestanden hat. Es kommt vielmehr darauf an, den Geschädigten wirtschaftlich möglichst so zu stellen, wie er ohne das schadensstiftende Ereignis stünde (so ausdrücklich BGH, Urt. v. 28.10.2014, aaO., juris-Rn. 25 m.w.N.).

Die Beklagte muss danach die wirtschaftlichen Folgen der Käufe dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des Pkw erstattet. Dabei muss die Klägerin sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihr gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Diese sind in Anlehnung an die zu § 346 Abs. 2 Nr. 1 BGB für den Fall des Rücktritts von einem Kaufvertrag über ein Kfz entwickelten Grundsätze nach § 287 ZPO zu schätzen.

Hierbei ist die Kammer von einer zu erwartenden Gesamtleistung der streitgegenständlichen Pkw in Höhe von 350.000 km ausgegangen. Dem entsprechenden, zunächst erfolgten Klägervortrag ist die Beklagte nicht substantiiert entgegen getreten. Obwohl sie als Herstellerin genau wissen muss, welche Gesamtleistung Fahrzeuge der streitgegenständlichen Art im Regelfall erreichen, trägt die Beklagte hierzu nicht näher vor. Dies genügt nicht, um dem Klägervortrag wirksam entgegen zu treten, denn bei der Frage der zu erwartenden Gesamtleistung für Fahrzeuge der streitgegenständlichen Art handelt es sich in erster Linie um eine Tatsachenfrage.

Eine später von der Klägerin vorgetragene höhere Laufleistung von 500.000 km konnte die Kammer hingegen nicht zugrunde legen. Denn dies entspricht nicht dem tatsächlichen Nutzungsverhalten der Klägerin. Nach den unstreitigen Angaben der

Beklagten liegt die durchschnittliche Gesamtleistung aller Wagen bei 60.600 km. Einige Fahrzeuge weisen sogar deutlich geringere Werte auf. Sollten diese Fahrzeuge daher eine Laufleistung von 500.000 km erreichen, hätten sie bereits ein Alter, in denen Fahrzeuge im deutschlandweiten Durchschnitt so gut wie nicht mehr genutzt werden. Denn auch wenn der Motor eine derart hohe Lebenszeit haben sollte, gilt dies nicht für andere Teile des Fahrzeuges, sodass ein Austausch irgendwann auch unwirtschaftlich wird. Dies gilt insbesondere für nicht-private Nutzer und noch stärker für eine Stadt, da die Klägerin zur Wahrung ihrer hoheitlichen Aufgaben – einige Wagen werden durch das Ordnungsamt genutzt – auf einen zuverlässigen und jederzeit verfügbaren Fahrzeugpark zurückgreifen muss.

Die Nutzungsentschädigung ist dabei für jedes Fahrzeug so zu ermitteln, dass der Kaufpreis ins Verhältnis zur zu erwartenden Laufleistung zu setzen ist. Hieraus ergibt sich ein Wert für jeden Fahrkilometer, anhand dessen der Nutzungsersatz für die tatsächlich gefahrenen Kilometer ermittelt werden kann. Als Kaufpreis ist dabei der Betrag anzusetzen, wie er sich aus den jeweiligen Unterlagen ergibt und durch diese belegt wird. Dies sind die Beträge, die die Klägerin auch im nachgelassenen Schriftsatz mitgeteilt hat und die in der Tabelle im Tatbestand des Urteils kursiv gesetzt sind. Die Klägerin hat ihren Klageantrag zwar nicht umgestellt, behauptet aber in ihrer Darstellung im nachgelassenen Schriftsatz nunmehr auch nur noch die (meist niedrigeren) Kaufpreise, wie sie sich aus den Unterlagen ergeben. In den Fällen Nr. 1, 2, 7 und 9 wurde der in der Klageschrift genannte Betrag berücksichtigt, da der tatsächliche höher liegt, das Gericht aber nicht mehr als beantragt zusprechen kann. Die von der Klägerin zum Stichtag mündliche Verhandlung mitgeteilten Kilometerstände sind von der Beklagten nicht bestritten worden. Dies gilt auch für die Kilometerstände der ursprünglich geleasteten Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Kaufs. Bei Fahrzeug Nr. 11 ist mit 1.250.000 km eine Laufleistung in der Rechnung (Anlage im Anlagenkonvolut zur Klage) angegeben worden, die aufgrund des überhöhten Betrages als Tippfehler des Rechnungserstellers erscheint. Da in allen anderen Fällen ein Betrag von 12.500 km für die Fahrzeuge zugrunde gelegt wird, die nach der Leasingzeit erworben wurden, hat die Kammer auch für dieses Fahrzeug diesen Wert zu Grunde gelegt. Dies legt auch der unstreitige Kilometerstand nahe, der 69.074 km beträgt. Parteivortrag ist zu dieser Frage nicht erfolgt.

» Für die einzelnen Fahrzeuge und insgesamt ergeben sich konkret hierbei folgende Werte:

Nr.	Km bei Kauf	Anschaffungs-Preis (€)	Laufleistung (km)	Nutzungssatz pro km (€)	Nutzungssatz total (€)	Forderung (€)
1	0	23.681,00	34.539	0,06766	2.336,91	21.344,09
2	12.500	18.200,38	55.761	0,05393	2.332,94	15.867,44
3	12.500	16.583,32	36.778	0,04914	1.192,92	15.390,40
4	12500	17.508,99	17.145	0,05188	240,98	17.268,01
5	12500	16.583,32	28.287	0,04914	775,71	15.807,61
6	12500	18.222,70	117.626	0,05399	5.676,09	12.546,61
7	12500	18.200,38	73.123	0,05393	3.269,22	14.931,16
8	12500	18.222,70	131.792	0,05399	6.440,96	11.781,74
9	12500	18.200,38	77.070	0,05393	3.482,07	14.718,31
10	12500	16.583,32	66.460	0,04914	2.651,37	13.931,95
11	12500	16.583,32	69.074	0,04914	2.779,81	13.803,51
12	12500	16.583,32	78.178	0,04914	3.227,14	13.356,18
13	12500	16.583,32	71.452	0,04914	2.896,65	13.686,67
14	12500	16.583,32	51.624	0,04914	1.922,39	14.660,93
15	12500	16.583,32	58.640	0,04914	2.267,12	14.316,20
16	15	23.681,01	65.710	0,06766	4.445,12	19.235,89
17	0	16.064,97	39.805	0,04590	1.827,05	14.237,92
18	12500	16.583,32	29.847	0,04914	852,36	15.730,96
19	0	26.538,03	25.970	0,07582	1.969,12	24.568,91
20	15	23.800,01	59.060	0,06800	4.015,23	19.784,78
21	15	23.800,01	48.189	0,06800	3.275,97	20.524,04
22	15	24.752,00	71.940	0,07072	5.086,75	19.665,25
23	15	25.405,17	43.532	0,07259	3.158,87	22.246,30
24	15	24.752,00	33.607	0,07072	2.375,73	22.376,27
25	0	18.185,58	84.609	0,05196	4.396,18	13.789,40
26	0	35.131,58	91.786	0,10038	9.213,11	25.918,47
27	0	35.131,58	74.717	0,10038	7.499,79	27.631,79
Summe		558.728,35			89.607,56	469.120,79

b)

Ein Ersatz weiterer Kosten für die Umrüstung der Fahrzeuge 6, 8, 11, 12, 19 und 25 sowie 22, 26 und 27 (diese drei Fahrzeuge betreffend streitig) steht der Klägerin schon aus rechtlichen Erwägungen nicht zu.

Dies folgt aus den gerade aufgezeigten schadensrechtlichen Grundsätzen. Die Klägerin kann gemäß §§ 826, 31, 249 ff. BGB die Rückgängigmachung der nicht gewollten vertraglichen Verpflichtung verlangen. Sie soll wirtschaftlich so gestellt werden, wie sie ohne das schadensstiftende Ereignis stünde. Die Beklagte muss danach die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass

sie der Klägerin (regelhaft) den Kaufpreis gegen Herausgabe des Pkw oder Abtretung entsprechender Rechte erstattet. Weitere Aufwendungen fallen nicht hierunter. Es handelt sich bei den geltend gemachten Umbauarbeiten nicht um notwendige Aufwendungen, da diese jeweils nicht nötig waren, um das Fahrzeug im Straßenverkehr ordnungsgemäß zu nutzen. Vielmehr handelt es sich um Einbauten und Veränderungen, um die Fahrzeuge für eine konkrete Bestimmung nutzen zu können, etwa für eine Nutzung durch das städtische Ordnungsamt. Hinzu kommt, dass der Abschluss auch nicht auf dem Erwerb gerade dieser Fahrzeuge beruht. Es ist nicht ersichtlich, dass die Klägerin nicht für ein anderes Fahrzeug, das sie jeweils anstelle der streitgegenständlichen erworben hätte, eine vergleichbare Aufwendung hätte. Denn hätte sie sich für Fahrzeuge anderer Hersteller entschieden, hätte sie diese der gleichen Nutzung zugeführt. Um ihre kommunalen Aufgaben zu erfüllen, war die Klägerin gerade auf den Erwerb von Fahrzeugen angewiesen, so dass gerade nicht ersichtlich ist, dass sie sich in Kenntnis der Sachlage insgesamt gegen einen Erwerb von Fahrzeugen entschlossen hätte.

c)

Die Klägerin hat auch keinen Anspruch auf Zahlung weiterer 87.779,07 € für Leasingkosten, die ihr für die Fahrzeuge Nr. 2-15 und 18 entstanden sind.

Denn diese Kosten sind nicht vom Schutzzweck des § 826 BGB erfasst.

Wie bereits dargestellt, liegt der Schaden der Klägerin darin, mit dem Kaufvertrag über die streitgegenständlichen Fahrzeug eine so nicht gewollte vertragliche Verpflichtung eingegangen zu sein, deren Rückgängigmachung vom Schutzzweck des § 826 BGB umfasst ist. Die Kosten für die Finanzierung des Erwerbs fallen hingegen nicht hierunter. Dies gilt sowohl für die Kosten von aufgenommenen Darlehen als auch für Kosten, die durch den Abschluss von Leasingverträgen entstanden sind. Auch diese Kosten sind nicht durch die jeweilige schadensbegründende Handlung der Beklagten direkt verursacht, sondern wären auch beim Erwerb anderer Fahrzeuge, den die Klägerin ansonsten getätigt hätte (s.o.), angefallen.

5.

Der geltend gemachte Anspruch auf Zinsen von 4 Prozent bis zur Rechtshängigkeit folgt aus §§ 849, 246 BGB. Gem. § 849 BGB kann der Verletzte wegen der Entziehung des Werts einer Sache Zinsen des zu ersetzenden Betrags von dem

Zeitpunkt an verlangen, welcher der Bestimmung des Wertes zugrunde gelegt wird. Umfasst ist jeder Sachverlust durch Delikt und damit auch jede Form von Geld (BGH, Urt. v. 26.11.2007, Az. II ZR 167/06 = NJW 2008, 1084, juris-Rn. 6; Palandt/Sprau, aaO., § 849 BGB Rn. 1). Zweck der Regelung ist es, den später nicht nachholbaren Verlust der Nutzbarkeit einer Sache auszugleichen (BGH aaO., juris-Rn. 5). Die Beklagte hat der Klägerin dadurch, dass sie diesen zum so nicht gewollten Vertragsschluss und damit auch zur Zahlung des Kaufpreises veranlasst hat, den als Kaufpreis gezahlten Geldbetrag entzogen und ist damit zur Zahlung des in § 246 BGB normierten, gesetzlichen Zinssatzes von jährlich 4% verpflichtet (vgl. BGH aaO. und konkret für die hier vorliegende Konstellation z. B. OLG Köln, Urteil vom 13.02.2020 – 18 U 147/19).

Er besteht in Höhe des Betrages, der den endgültigen Verlust an Nutzbarkeit abbildet (BGH VersR 1962, 548, 550; MüKoBGB/Wagner BGB § 849 Rn. 5-9, beck-online). Wie oben bezüglich des Nutzungsersatzes ausgeführt, konnte die Klägerin die Wagen nutzen, um sich mit ihm im Straßenverkehr fortzubewegen. Aus diesem Grunde hat sie sich Nutzungsersatz anrechnen zu lassen. Ein Schaden ist daher in der Höhe zu Grunde zu legen, wie er bei Schluss der mündlichen Verhandlung verbleibt bzw. besteht. Nur insoweit ist der Klägerin der gezahlte Kaufpreis zur anderweitigen Nutzung entzogen worden.

Die Verzinsung läuft ab dem Tag, ab dem der genannte Betrag dem Vermögen der Klägerin entzogen war. Dies ist ab dem Tag der Rechnungsstellung der Fall, wobei die Kammer jeweils die in den vorgelegten Rechnungen vermerkten Daten zu Grunde gelegt hat, wie sie aus der Tabelle im Tatbestand ersichtlich sind.

Der weitergehende Zinsanspruch folgt aus §§ 288, 291 BGB.

III.

Abzuweisen war hingegen der Klageantrag zu 2. auf Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten. Für einen solchen Antrag besteht zwar regelmäßig ein Feststellungsinteresse im Sinne von § 256 Abs. 1 ZPO, wenn die Klägerin - wie hier - einen Antrag auf Geldzahlung Zug-um-Zug gegen Übergabe einer Sache begehrt. Die Klägerin hat die Voraussetzung eines Annahmeverzugs der Beklagten jedoch nicht dargelegt. Insbesondere hat die Klägerin der Beklagten kein hinreichendes wörtliches Angebot im Sinne von § 295 BGB gemacht, denn die Klägerin hat mit der Klage mehr gefordert als ihr zusteht. Denn zum einen hat sie die Kaufpreise der Fahrzeuge außer denen die Wagen Nr. 16, 26 und 27 betreffend nicht

korrekt wiedergegeben und damit in allen Fällen außer den genannten sowie Nr. 1, 2, 7 und 9 zu viel gefordert. Zum anderen hat sie sich auch zu Unrecht Kosten für Umbauten und Finanzierung anrechnen lassen.

IV.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91, 709 ZPO.

Streitwert: 678.193,52 €

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Streitwertfestsetzung ist die Beschwerde an das Landgericht Bonn statthaft, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt oder das Landgericht die Beschwerde zugelassen hat. Die Beschwerde ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Landgericht Bonn, Wilhelmstr. 21, 53111 Bonn, schriftlich in deutscher Sprache oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Beschwerde kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichtes abgegeben werden. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Hinweis zum elektronischen Rechtsverkehr:

Die Einlegung ist auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts möglich. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet und mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 130a ZPO nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (BGBl. 2017 I, S. 3803) eingereicht werden. Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

Bellin

Dr. Schlütter

Becker

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Bonn

