
Datum: 19.07.2017
Gericht: Landgericht Krefeld
Spruchkörper: 7. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 O 147/16
ECLI: ECLI:DE:LGKR:2017:0719.7O147.16.00

Tenor:

Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs Audi Q5, FIN: XXX resultieren.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger und die Beklagte zu 2) je zur Hälfte. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) trägt der Kläger. Im Übrigen trägt jede Partei ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

1

Der Kläger begehrt nach Anfechtung und Rücktritt von einem Kaufvertrag mit der Beklagten zu 1) über einen von der Audi AG hergestellten Audi Q5 TDI, dessen Motor von der Beklagten zu 2) im Rahmen des Herstellungsprozesses so programmiert wurde, dass er gegen gesetzliche Vorgaben verstößt, die Rückzahlung des geleisteten Kaufpreises von 53.695,01 € von der Beklagten zu 1) sowie die Feststellung, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, Schadensersatz für Schäden zu bezahlen, die aus der Manipulation des Fahrzeugs resultieren.

2

Die Beklagte zu 1) ist Vertragshändlerin der Beklagten zu 2) sowie der Audi AG, einer 100%igen Tochtergesellschaft der Beklagten zu 2). Sie ist nicht in die Konzernstruktur des Herstellers eingebunden. Im Rahmen des VW-Vertriebssystems handelt die Beklagte im

3

eigenen Namen und für eigene Rechnung.

- Der Kläger bestellte am 30.04.2012 den streitgegenständlichen PKW zu einem Kaufpreis i.H.v. 53.695,01 € bei der Beklagten zu 1). Das Fahrzeug wurde am 02.01.2013 übergeben. In dem Wagen ist ein 2,0-Liter-Dieselmotor vom Typ EA 189 eingebaut, dessen Motorsoftware zur Optimierung der Stickstoff-Emissionswerte im behördlichen Prüfverfahren beigetragen hat. Die Software erkennt, ob sich das Kfz auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte oder im üblichen Straßenverkehr befindet. Auf dem Rollenprüfstand spielt die eingebaute Software beim Stickstoff-Ausstoß ein anderes Motorprogramm ab als im Normalbetrieb. Hierdurch werden auf dem Prüfstand geringere Stickoxidwerte (NOx) erzielt. Nur so wurden die nach der Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NOx-Grenzwerte eingehalten. Der Hersteller Audi bewirbt den Fahrzeugtyp im Rahmen der Auflistung der technischen Daten mit der Euro-5-Abgasnorm. 4
- Die Beklagte zu 2) kündigte an, die Software unter Aufsicht des Kraftfahrtbundesamtes durch eine Rückrufaktion zu entfernen. Zudem beauftragte sie die Kanzlei XY, den internen Aufklärungsprozess bei der Beklagten zu 2) zu begleiten. 5
- Mit Schreiben vom 15.01.2016 erklärte der Kläger gegenüber der Beklagte zu 1) durch seinen jetzigen Prozessbevollmächtigten die Anfechtung des Kaufvertrages wegen arglistiger Täuschung und hilfsweise, für den Fall, dass die Anfechtung unwirksam ist, den Rücktritt vom Kaufvertrag wegen Unzumutbarkeit einer Nacherfüllung. Für die Rückabwicklung des Kaufvertrages setzte er eine Frist bis zum 29.01.2016. 6
- Mit Schreiben vom 27.01.2016 wies die Beklagte zu 1) sämtliche Ansprüche des Klägers zurück. 7
- Der Kläger behauptet, dass sich eine Nachbesserung, wie sie von der Beklagten zu 1) in Aussicht gestellt wurde, nur durch eine Veränderung der Motorkonfiguration erreichen lasse, die ihrerseits Veränderungen bei der Leistung, dem Kraftstoffverbrauch und der Laufleistung nach sich zögen, so dass die Nachbesserung zu einem neuerlichen Mangel führe. Er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er von der Manipulation vorher gewusst hätte. 8
- Die Beklagte zu 2) habe ihn im Rahmen einer massenhaften Verbrauchertäuschung betrogen und in sittenwidriger Weise geschädigt. Dies ergebe sich aus den öffentlich zugänglichen Ausführungen der Organe der Beklagten zu 2) in Presse, Funk und Fernsehen. Das Fahrzeug entspreche nicht den geltenden Vorschriften hinsichtlich der Euro-5 Abgasnorm und sei daher weder zulassungsfähig im Sinne der Fahrzeugzulassungsverordnung noch verfüge es über eine wirksame allgemeine Betriebserlaubnis nach der Straßenverkehrszulassungsordnung. Das Fahrzeug sei nicht ohne Kenntnis des Vorstands der Beklagten zu 2) mit der Software versehen worden. Die Beklagte zu 2) und der Hersteller des Fahrzeugs, die Audi AG, hätten sich gemeinsam abgestimmt an dem Emissionsbetrug beteiligt. Alle Marken hätten, dies ist unbestritten, gemeinsame technische Forschungs-, Entwicklungs- und Motorenkonzepte und Designs, einschließlich der hier relevanten Integration der von Audi konzipierten Software- und Hardwareelemente durch die Beklagte zu 2) in die ersten beiden Generationen seines EA 189 Dieselmotors für die betroffenen Fahrzeuge. 9
- Im Jahr 2004 habe die Robert Bosch GmbH im Auftrag der Audi AG erstmals eine Motorsteuerungssoftware als Abschaltvorrichtung für Dieselmotoren entwickelt. Diese Software sei später in der Abteilung Antriebstechnik, Motoren und Übertragung unter der Leitung von Wolfgang I. in der Audi AG weiterentwickelt worden. Die Kenntnis des Vorstands 10

der Beklagten zu 2) ergebe sich daraus, dass, was zwischen den Parteien unstreitig ist, der Vorstandsvorsitzende der Audi AG von 2002 bis 2007, Martin Winterkorn, im Jahr 2007 zum Vorstandsvorsitzenden der Beklagten zu 2) wurde. Mit ihm wechselte, auch dies ist unstreitig, Herr I. als Leiter der Abteilung Antriebstechnik zur Beklagten zu 2). Der leitende Chefentwickler, K., war, auch dies ist unstreitig, von 2002 bis 2007 in der Audi AG und wechselte dann zur Beklagten zu 2), bevor er von 2013 bis 2015 wieder zur Audi AG zurückkehrte.

Der damalige Vorstandsvorsitzende, Prof. Dr. Martin Winterkorn, habe aus Gewinnsucht und in Betrugsabsicht gehandelt. Die Entwicklungsingenieure der Beklagten zu 2) hätten in den Jahren 2005 und 2006 im Rahmen der Optimierung der Stickoxidwerte und den jeweiligen Abgasrückführungswerten festgestellt, dass die Erhöhung der Abgasrückführungswerte zu einem schnellen Zusetzen der Partikelfilter geführt habe. Das wiederholte Freibrennen und die Beschleunigung der Vorgänge im Partikelfilter habe dazu geführt, dass die Partikelfilter bereits um die 50.000 km Laufleistung ihren Dienst einstellten. Mit diesen Testergebnissen im Rücken habe der Vorstandsvorsitzende der Audi AG Ende des Jahres 2006 entschieden, dass es unmöglich sei, das Abgasrückführungssystem so zu optimieren, dass Langzeitschäden an Motor und Partikelfilter verhindert werden. Vor diesem Hintergrund habe man sich in Kenntnis des Vorstands dafür entschieden, die Software einzusetzen, um ausschließlich für den Prüfbetrieb eine Motoreinstellung zu besitzen, die die gesetzlichen Stickoxidwerte einhält. Hiernach habe der Vorstand der Beklagten zu 2) unter Nutzung der Software daran gearbeitet, durch die Bewerbung einer „Clean-Diesel“ Motorisierung unter Heraushebung der besonderen Umweltfreundlichkeit der von ihr hergestellten Diesel-Fahrzeuge zum Weltmarktführer aufzusteigen. Dies ergebe sich aus einer Rede des Vorstandsvorsitzenden der Beklagten zu 2) am 19.04.2007, Prof. Dr. Martin Winterkorn. Für die Erreichung des Ziels hätten die Verbraucher ebenso wie die Zulassungsbehörden durch die massenhafte Falschausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen getäuscht werden müssen, was ein organisiertes Zusammenwirken des Gesamtkonzerns voraussetze. Hierbei hätten die Organe der Beklagten zu 2) und der Audi AG in Kenntnis der Folgen der Stickoxidbelastung unter Inkaufnahme der Erkrankung sowie des Frühversterbens von atemwegssensiblen Menschen und der rechtswidrigen Umweltverschmutzung gehandelt.

Sein Schaden bestehe unter anderem darin, dass er ein Geschäft abgeschlossen habe, das er bei Kenntnis der Sachlage nicht abgeschlossen hätte. Hieraus ergebe sich, dass auch die Beklagte zu 2) verpflichtet sei, das Fahrzeug gegen Zahlung des Kaufpreises zurückzunehmen. Weitere Schäden seien noch völlig offen, es drohten aber steuerliche Schäden.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu 1) zu verurteilen, an ihn 53.695,01 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 27.01.2016 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Audi Q5, FIN: XXX und Zug-um-Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten zu 1) noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des PKW;

2. festzustellen, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, ihm Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des im Klageantrag zu 1) genannten Fahrzeugs resultieren;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte zu 1) mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1) bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet;

4. die Beklagtenparteien jeweils getrennt, nicht gesamtschuldnerisch, zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 2.256,24 € freizustellen.	17
Die Beklagten beantragen,	18
die Klage abzuweisen.	19
Die Beklagte zu 1) behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug sei technisch sicher, in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt und verfüge über alle notwendigen Genehmigungen. Sie ist der Ansicht, das Fahrzeug sei nicht mangelhaft. Die für das Fahrzeug erteilte EG-Typengenehmigung sei trotz der Ausstattung mit einer Software, die den Stickoxidausstoß im Prüfstand beeinflusst, unverändert wirksam und sei vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nicht aufgehoben worden. Das Fahrzeug sei nach wie vor als EU 5 klassifiziert. Eine gesetzliche Vorgabe, dass die Emissionsgrenzwerte im normalen Straßenbetrieb und nicht bei einem hierauf gerichteten Test einzuhalten seien, gebe es nicht. Für die Erlangung der EG-Typengenehmigung sei allein erheblich, ob die Emissionsgrenzwerte im synthetischen Fahrzyklus unter Laborbedingungen eingehalten werden. Aus denselben Erwägungen liege auch keine Täuschungshandlung vor. Selbst wenn aber ein Mangel vorliege, sei dieser unerheblich, da der Mangelbeseitigungsaufwand unter Einbeziehung der Entwicklungskosten mit weniger als 100,00 € zu kalkulieren sei und damit bei weniger als 1 % des Kaufpreises liege. Das Software-Update führe auch nicht zu Nachteilen oder negativen Folgen für Verbrauch, Leistung, Abgaswerte oder Haltbarkeit. Selbst wenn insoweit eine Täuschungshandlung zu bejahen sei, so sei diese der Beklagten zu 1) jedenfalls nicht zurechenbar.	20
Die Beklagte zu 2) ergänzt und vertieft den Vortrag der Beklagten zu 1). Sie behauptet, dass selbst dann, wenn in der im Fahrzeug des Klägers verwendeten Abgassoftware ein Mangel im Rechtssinne zu erkennen wäre, mangels Kenntnis der Organe der Beklagten zu 2) von der Softwaremanipulation keine der Beklagten zu 2) selbst zurechenbare Täuschungshandlung vorliege. Die öffentlich zugänglichen Informationen über die Äußerungen der Organe der Beklagten zu 2) seien durch den Kläger fehlinterpretiert worden und ersetzt im Übrigen keinen substantiierten Klagevortrag. Mit Wirkung vom 27.05.2016 habe das Kraftfahrtbundesamt, dies ist zwischen den Parteien unstreitig, das Software-Update u.a. für das Modell Audi Q5 2,0l TDI freigegeben, so dass das klägerische Fahrzeug für diesen kostenfrei und für die Beklagten mit einem Aufwand von 35,00 Euro nachgebessert werden könne. Das Kraftfahrtbundesamt habe bestätigt, dass die Durchführung des Software-Updates keine negativen Auswirkungen auf das Fahrzeug des Klägers habe.	21
Die Beklagte zu 1) hat sich auf die Einrede der Verjährung berufen. In der mündlichen Verhandlung vom 24.05.2017 wies das Fahrzeug des Klägers einen Kilometerstand von 69.900 auf.	22
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.	23
<u>Entscheidungsgründe:</u>	24
I.	25
Die mit dem Antrag zu 1) erhobene Klage ist zulässig, aber unbegründet.	26
	27

Der Rücktritt des Klägers ist gemäß § 218 Abs. 1 BGB unwirksam. Nach den §§ 437 Abs. 4 Satz 1, 218 Abs. 1 Satz 1 BGB ist der Rücktritt als Gestaltungsrecht wegen nicht oder nicht vertragsgemäß erbrachter Leistung unwirksam, wenn der Anspruch auf die Leistung oder der Nacherfüllungsanspruch verjährt ist und der Schuldner sich hierauf beruft. Diese Voraussetzungen liegen vor.

Die kaufrechtliche Gewährleistungsfrist ist abgelaufen und die Beklagte zu 1) hat sich hierauf im Schreiben vom 27.01.2016 (Anlage K 3) berufen. Gemäß § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB verjährt der Anspruch auf Nacherfüllung beim Kauf beweglicher Sachen innerhalb von zwei Jahren. Die Frist begann gemäß § 438 Abs. 2 BGB i.V.m. § 187 Abs. 1 BGB am Tag nach der Übergabe des Fahrzeugs am 03.01.2013 zu laufen und endete gemäß § 188 Abs. 2 BGB mit Ablauf des 02.01.2015. Damit war der Nacherfüllungsanspruch zum Zeitpunkt der Klageerhebung am 28.10.2016 erkennbar verjährt.

Der Nacherfüllungsanspruch verjährte vorliegend nicht innerhalb der Regelverjährung von drei Jahren gemäß § 438 Abs. 3 BGB. Dies hätte vorausgesetzt, dass die Beklagte zu 1) den Mangel arglistig gegenüber dem Kläger verschwiegen oder diesen sogar aktiv getäuscht hat. Diese Voraussetzungen liegen nicht vor. Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte zu 1) zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs von den Abgasmanipulationen der Beklagten zu 2) Kenntnis hatte, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Die Beklagte zu 1) muss sich ein arglistiges Verschweigen der Beklagten zu 2) auch nicht zurechnen lassen (vgl. OLG Celle v. 30.06.2016 – 7 W 26/16; LG Krefeld v. 14.09.2016 – 2 O 83/16; LG Frankenthal v. 12.05.2016 – 8 O 208/15; *Steenbuck*, MDR 2016, 185, 190). Bei der Beklagten zu 1) handelt es sich um eine rechtlich selbstständige Vertragshändlerin, die Produkte aus dem Konzern der Beklagten zu 2) vertreibt, was aber nichts daran ändert, dass die Beklagte zu 1) eine rechtlich selbstständige Verkäuferin dieser Produkte, die sie nicht selbst herstellt, ist. Der Kläger muss sich darauf verweisen lassen, dass ein Vertragshändler kein Handelsvertreter, sondern ein sonstiger Absatzmittler ist, für den der Geschäftsherr schon nicht nach § 31 BGB haftet (vgl. MüKoBGB/*Arnold* BGB § 31 Rn. 22). Noch weniger haftet umgekehrt der Vertragshändler für ein etwaiges Verschulden des Herstellers, dessen Produkte er vertreibt. Auch findet im Verhältnis zwischen Vertragshändler und Hersteller keine Wissenszurechnung in entsprechender Anwendung von § 166 BGB statt (vgl. LG Bielefeld, Urteil vom 03. Februar 2010 - 3 O 222/09). Vielmehr gilt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass der Vorlieferant des Verkäufers nicht dessen Gehilfe bei der Erfüllung der Verkäuferpflichten gegenüber dem Käufer ist; ebenso wenig ist auch der Hersteller der Kaufsache Erfüllungsgehilfe des Händlers, der die Sache an seine Kunden verkauft (BGH, Urteil vom 02. April 2014 - VIII ZR 46/13 -, BGHZ 200, 337-350, Rn. 31 m.w.N.). Deshalb haftet der Verkäufer auch nicht dafür, dass sein Lieferant ein mit Mängeln behaftetes Produkt in den Verkehr bringt und dies arglistig verschweigt.

Aus diesen Gründen fehlen ebenfalls die Voraussetzungen des § 123 Abs. 2 BGB, so dass auch kein Anspruch des Klägers aus § 812 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 BGB i.V.m. § 123 Abs. 1 BGB gegen die Beklagte zu 1) besteht (vgl. LG Braunschweig v. 27.09.2016 – 7 O 585/16).

Ansprüche auf Feststellung des Annahmeverzugs sowie auf Ersatz der vorgerichtlichen Anwaltskosten liegen mangels Hauptanspruch nicht vor.

II.

Die mit dem Antrag zu 2) erhobene Klage ist zulässig und begründet.

Die Klage ist als Feststellungsklage gemäß § 256 Abs. 1 ZPO zulässig. Besteht der Schaden im Rahmen eines Anspruchs aus §§ 823 Abs. 2, 826 BGB in der Herbeiführung eines Vertrages, den der Geschädigte ohne die schädigende Handlung nicht geschlossen hätte, so kann dieser den Ersatz des negativen Interesses verlangen. Er ist jedoch nicht gezwungen, dies stets im Wege der Rückabwicklung durchzusetzen. Es steht ihm frei, den Vertrag bestehen zu lassen und den Ersatz der durch die unerlaubte Handlung entstandenen Nachteile zu verlangen (*Grüneberg* in Palandt, 75. Aufl., Vorb v § 249 Rn. 17). Der Vorrang der Leistungsklage besteht bei dieser Sachlage nicht, weil der Kläger darlegen kann, dass weitere Schäden durch Steuernachteile durch die Verwendung des Fahrzeugs drohen. Ferner ist der Anspruch aus dem Kaufvertrag verjährt, so dass der Kläger weiter ein Interesse an der Rückabwicklung des Fahrzeugkaufs hat. Auch hat die Klägerseite unwidersprochen vorgetragen, dass gegen das Kraftfahrt-Bundesamt eine Klage vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen rechtshängig ist, mit dem die Kläger die Absicht verfolgen, die Betriebsstilllegung sämtlicher vom Abgasskandal betroffener Fahrzeuge zu erreichen. Hieraus kann sich eine Inanspruchnahme als Handlungsstörer ergeben, aus der dem Kläger weitere materielle Schäden drohen. Nach der Rechtsauffassung der Kammer ist es zu diesem Zeitpunkt auch nicht mehr ausgeschlossen, dass das Kraftfahrtbundesamt bei den Genehmigungen gegen EU-Recht verstoßen hat und daher auch insoweit Nutzungsuntersagungen drohen.

Die Klage ist begründet.

35

Der Anspruch des Klägers gegen die Beklagte zu 2) ergibt sich aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 263 Abs. 1, 27 Abs. 1 StGB. Gemäß § 823 Abs. 2 BGB ist derjenige, der gegen ein Gesetz, das den Schutz eines anderen bezweckt, verstößt, zum Ersatz des aus seiner Handlung resultierenden Schadens verpflichtet. Die Voraussetzungen einer Schutzgesetzverletzung liegen durch die Beihilfe der Beklagten zu 2) zur Begehung eines Betruges durch die Audi AG gemäß §§ 263 Abs. 1, 27 Abs. 1 StGB vor. § 263 Abs. 1 StGB ist Schutzgesetz i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB (*Sprau* in Palandt, 74. Aufl., § 823 Rn. 70 mit Verweis auf die st. BGH-Rechtsprechung).

36

1.

37

Die Beklagte zu 2) hat bei den von ihr hergestellten Motoren durch den Einbau einer Erkennungssoftware bewirkt, dass der Testlauf auf einem Abgasprüfstand erkannt und sodann der Motor in einen Modus geregelt wird, bei dem die gesetzlichen Grenzwerte der EU-Verordnung 715/2007/EG über die Typengenehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) für Abgase eingehalten werden, während in jeder anderen Situation ein Vielfaches des gesetzlich zulässigen Abgasgrenzwertes ausgestoßen wird. Dieser Mechanismus zur aktiven Unterdrückung der tatsächlichen Schadstoffemissionen im für die Betriebsgenehmigung des Fahrzeugs relevanten Prüfmodus ist als sogenannte „Abschalteinrichtung“ rechtswidrig gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der EU-VO.

38

Nach der Norm ist die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Der Begriff der Abschalteinrichtung wird von Art. 3 Nr. 10 der EU-Verordnung legaldefiniert als „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motorendrehzahl (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“. Die Regelung wird getragen von dem im Unionsrecht für die Auslegung

39

maßgeblichen Sinn und Zweck (vgl. Groeben/Schwarze/Hatje, Europäisches Unionsrecht, 7. Aufl. 2015, Art. 19 EUV Rn. 44; Gärditz in Rengeling/Middeke/Gellermann, Handbuch des Rechtsschutzes in der Europäischen Union, 3. Aufl. 2014, § 34 Rn. 58), eine bessere Luftqualität durch eine tatsächliche Reduktion der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen zu erreichen (vgl. Erwägungsgründe 6 ff. der EU-VO 715/2007/EG vom 20.06.2007, S. 2). Sie basiert auf der Sorge der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Luftverschmutzung und den hiervon ausgehenden Gefahren für die Umwelt und die Gesundheit der Bürger (Erwägungsgrund 7 der EU-VO 715/2007/EG) und ist ein Ergebnis des im März 2001 durch die Kommission initiierten Programms „Saubere Luft für Europa“, dessen Grundzüge in der Mitteilung der Kommission vom 04.05.2005 beschrieben sind (Erwägungsgrund 4 der EU-VO 715/2007/EG). Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte hat es die Kommission insbesondere für erforderlich erachtet, eine erhebliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen zu erreichen (Erwägungsgrund 6 der EU-VO 715/2007/EG). Die im Rahmen des Programms beschlossenen Maßnahmen schlossen die Option, es bei den alten Richtwerten zu belassen oder die Selbstregulierung der Kraftfahrzeughersteller zu stärken, aus. Dass der europäische Gesetzgeber im Rahmen der Festsetzung der Emissionsgrenzwerte nach Euro 5 und Euro 6 davon ausging, dass diese Grenzwerte im normalen Fahrbetrieb und gerade nicht nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, ergibt sich ausdrücklich aus den Erwägungsgründen der EU-VO 715/2007/EG, in denen es heißt, dass „weitere Anstrengungen unternommen werden (...), um sicherzustellen, dass sich die Grenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen“ (Erwägungsgrund 12 der EU-VO 715/2007/EG) und „Überprüfungen erforderlich sein können (!), um zu gewährleisten, dass die bei der Typengenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen (Erwägungsgrund 15 der EU-VO 715/2007/EG). Diese Erwägung wäre überflüssig, ginge der Gesetzgeber davon aus, dass sein Emissions-Regelwerk lediglich im Prüfstandmodus im Rahmen der Typengenehmigung eingehalten werden muss. Ausnahmen von dem strikten Handlungsverbot in Gestalt des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen können sich demnach allein aus der Norm selbst ergeben.

Ein Ausnahmetatbestand i.S.d. Art. 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 715/2007/EG, der die Rechtswidrigkeit entfallen ließe, ist vorliegend nicht einschlägig. Zwar entfällt die Rechtswidrigkeit der Verwendung von Abschaltvorrichtungen i.S.d. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) der EU-VO 715/2007/EG, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigungen oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten; diese Voraussetzungen liegen aber nicht vor. Die Ausnahmen bzw. Privilegierungen sind entsprechend dem Sinn und Zweck der sie enthaltenden Regelwerke grundsätzlich eng auszulegen (s.a. Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages, „Abschaltvorrichtungen in Personenkraftwagen – Zur Reichweite des Verbots nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007“ vom 16.03.2016, S. 14, 18). Der Kläger trägt durch die Bezugnahme auf öffentlich zugängliche Gutachten qualifiziert vor, dass die Stickoxidreduktion durch Abgasrückführungssysteme im Rahmen des normalen Motorenbetriebs physikalischen Grenzen unterliegt, weil die Stickoxide (nachfolgend: „NO_x“), die im Zylinder gebildet werden, exponentiell mit den Verbrennungstemperaturen zunehmen. Der Zeitpunkt des Beginns der Verbrennung und die Verbrennungsdauer seien aber weitgehend bestimmend für den Leistungsgrad des Motors. Um die NO_x-Emissionen zu minimieren, müssten die Spitzentemperaturen so niedrig wie möglich gehalten werden, was der Erreichung maximaler Leistung entsprechend im Weg stehe. Zur Reduzierung von Spitzentemperaturen stünden verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, die jedoch nichts an der geschilderten physikalischen Bedingung änderten, dass die Reduzierung der

Temperatur auf Kosten der Leistungsfähigkeit des Motors ginge. Soweit in den Verbrennungsvorgang mit dem Ziel der Reduzierung der Spitzentemperaturen eingegriffen werde, erhöhe sich durch die notwendig verlängerte Verbrennungsdauer die Partikelemission und umgekehrt. Dieses Phänomen werde als „Ruß-NOx-Trade-Off“ bezeichnet. Im Falle der Verringerung der NOx-Werte und einer damit einhergehenden Erhöhung der Partikelemission komme es zu erhöhten Belastungen der Partikelfilter, die sich schneller zusetzten. Diese müssten in der Folge während des Betriebs der Abschaltelinrichtung, also im „Prüfmodus“ des Motors, häufiger sauber gebrannt werden als im normalen Fahrzeugmodus. Dieser Vorgang finde sowohl in aktiver als auch in passiver Regeneration statt. Im Falle der aktiven Regeneration werde durch das Einspritzen von zusätzlichem Dieselkraftstoff in die Abgasanlage die Temperatur des Abgases beim Eintreten in den Dieselpartikelfilter erhöht. Hierdurch könnten die Partikel in dem Partikelfilter mit dem zusätzlichen Sauerstoff im Abgas oxidieren und so den Filter reinigen. Hierfür seien Temperaturen von 500 bis 600 Grad erforderlich. Hierdurch steige die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung des Partikelfilters, was zu einem Motorschaden führe, weil es durch die hohe Temperatur auch zu unkontrollierten Regenerationen und Temperaturgradienten kommen könne, die durch lokale „Hot Spots“ innerhalb des Partikelfilters verursacht würden.

Diese Darlegungen sind zwar von der Beklagte zu 2) bestritten, aber sie ist ihnen nicht hinreichend qualifiziert entgegengetreten (§ 138 Abs. 3 ZPO). Soweit hiernach und auf der Grundlage der dargelegten gerichtsbekannten Tatsachen davon auszugehen ist, dass ein Motor, der allein durch Abgasrückführung die Grenzwerte der Euro 5 und Euro 6 Norm einzuhalten vermag, in dem der Typengenehmigung entsprechenden Normalbetrieb einem erhöhten Verschleiß unterliegt und einer hohen Schadensanfälligkeit ausgesetzt ist, steht dies der Annahme des Ausnahmetatbestands entgegen, weil der Motor nur dadurch zu schützen wäre, dass die Abgasrückführung dauerhaft abgeschaltet wird. Dies steht in einem unvereinbaren Widerspruch zum Sinn und Zweck der gesamten gesetzlichen Regelung, die darauf abzielt, dass die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gemessenen Werte denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen (Erwägungsgrund 15 der EU-VO 715/2007/EG). Die auf den Schutz des Motors abzielende Privilegierung kann angesichts dessen keine taugliche Rechtsgrundlage dafür sein, eine Abschaltelinrichtung regelmäßig auch bei solchen Betriebsbedingungen, die bei normalem, bestimmungsgemäßigem Gebrauch eines Personenkraftwagens typischerweise eintreten, legal anzuwenden (s.a. Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages, „Abschaltelinrichtungen in Personenkraftwagen – Zur Reichweite des Verbots nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007“ vom 16.03.2016, S. 18).

41

2.

42

Von den unter Ziff. II. 1) dargelegten Tatsachen und der Rechtswidrigkeit der so produzierten Motoren hatte der Vorstand der Beklagten zu 2) zur Überzeugung der Kammer Kenntnis.

43

Die Programmierung der Software setzt dennotwendig eine aktive, im Hinblick auf dieses Ergebnis gewollte präzise Programmierung der Motorsteuerungssoftware voraus und schließt die Annahme einer fahrlässigen Herbeiführung dieses Zustands aus (§ 291 ZPO). Ist eine solche Einstellung, wie hier bei den Motoren der Serie EA 189, ausnahmslos bei jedem Motor dieser Serie auffindbar, spricht eine tatsächliche Vermutung dafür, dass eine Entscheidung dafür, die Motoren mit dieser Einstellung planvoll und absichtlich zu produzieren und in den Verkehr zu bringen angesichts der Tragweite und Risiken für die Gesamtgeschicke eines so agierenden Konzerns durch die Geschäftsleitung selbst getroffen wurde und damit der Beklagten zu 2) zurechenbar ist gemäß § 31 BGB.

44

Der Kläger hat dargelegt, im Jahr 2004 habe die Robert Bosch GmbH im Auftrag der Audi AG 45
erstmalig eine Motorsteuerungssoftware als Abschaltvorrichtung für Dieselmotoren entwickelt.
Diese Software sei später in der Abteilung Antriebstechnik, Motoren und Übertragung unter
der Leitung von Wolfgang I. bei der Audi AG weiterentwickelt worden. Die Kenntnis des
Vorstands der Beklagten zu 2) ergebe sich daraus, dass der Vorstandsvorsitzende der Audi
AG von 2002 bis 2007, Martin Winterkorn, im Jahr 2007 zum Vorstandsvorsitzenden der
Beklagten zu 2) wurde. Mit ihm sei Herr I. als Leiter der Abteilung Antriebstechnik zur
Beklagten zu 2) gewechselt. Der leitende Chefentwickler, K., sei von 2002 bis 2007 bei der
Audi AG gewesen und dann zur Beklagten zu 2) gewechselt, bevor er von 2013 bis 2015
wieder zur Audi AG zurückgekehrt sei.

Der damalige Vorstandsvorsitzende der Beklagten zu 2), Prof. Dr. Martin Winterkorn, habe 46
hierbei aus Gewinnsucht und in der Absicht, beim Verkauf der Fahrzeuge die Verbraucher zu
täuschen, gehandelt. Die Entwicklungsingenieure der Audi AG hätten in den Jahren 2005 und
2006 im Rahmen der Optimierung der Stickoxidwerte und den jeweiligen
Abgasrückführungswerten festgestellt, dass die Erhöhung der Abgasrückführungswerte zu
einem schnellen Zusetzen der Partikelfilter führten. Das wiederholte Freibrennen und die
Beschleunigung der Vorgänge im Partikelfilter habe dazu geführt, dass die Partikelfilter
bereits um die 50.000 km Laufleistung ihren Dienst einstellten. Mit diesen Testergebnissen im
Rücken habe der Vorstandsvorsitzende der Audi AG Ende des Jahres 2006 entschieden,
dass es unmöglich sei, das Abgasrückführungssystem so zu optimieren, dass
Langzeitschäden an Motor und Partikelfilter verhindert werden können. Vor diesem
Hintergrund habe man sich in Kenntnis des Vorstands dafür entschieden, die Software
einzusetzen, um ausschließlich für den Prüfbetrieb eine Motoreinstellung zu besitzen, die die
gesetzlichen Stickoxidwerte einhält. Hiernach habe der Vorstand der Beklagten zu 2) unter
Nutzung der Software daran gearbeitet, durch die Bewerbung einer „Clean-Diesel“
Motorisierung unter Heraushebung der besonderen Umweltfreundlichkeit der von ihr
hergestellten Diesel-Fahrzeuge zum Weltmarktführer aufzusteigen. Dies ergebe sich aus
einer Rede des Vorstandsvorsitzenden der Beklagten zu 2) am 19.04.2007, Prof. Dr. Martin
Winterkorn. Für die Erreichung des Ziels habe man die Verbraucher ebenso wie die
Zulassungsbehörden durch die massenhafte Falschausstellung von
Übereinstimmungsbescheinigungen täuschen müssen, was ein organisiertes
Zusammenwirken des Gesamtkonzerns voraussetze. Hierbei hätten die Organe der
Beklagten zu 2) in Kenntnis der Folgen der Stickoxidbelastung unter Inkaufnahme der
Erkrankung sowie des Frühversterbens von atemwegssensiblen Menschen und der
rechtswidrigen Umweltverschmutzung gehandelt.

Dem ist die Beklagte zu 2) nicht entgegengetreten. Soweit die Beklagte zu 2) lediglich einfach 47
bestreitet, dass ihr Vorstand von der Softwaremanipulation Kenntnis hatte, trifft sie angesichts
der offenkundigen Anknüpfungstatsachen die Darlegungs- und Beweislast für diesen Vortrag.
Denn bereits auf der Grundlage der offenkundigen Tatsachen muss der Vorstand der
Beklagten zu 2) Kenntnis von den Tatsachen gehabt haben, über die die Audi AG später
beim Ausfüllen der Übereinstimmungsbescheinigungen täuschte. Angesichts des lange
bekannten Zielkonflikts zwischen möglichst geringer Kohlendioxidemission und der
Begrenzung der Stickoxidemission sowie den ebenfalls bekannten Schwierigkeiten, den
Stickoxidausstoß ohne Verwendung der AdBlue Technologie innerhalb des von der Euro 5
Norm vorgegebenen Rahmens zu halten, ohne Motorschäden, Leistungsminderungen oder
einen erhöhten Kohlendioxidausstoß in Kauf zu nehmen, hätte für den Vorstand der
Beklagten zu 2) ein deutlicher Anlass zu einer genauen Überprüfung der Abläufe in ihrem
eigenen Unternehmen bei der Herstellung der Motoren bestanden, als aus Sicht der für die
Motorenentwicklung zuständigen Mitarbeiter die Auflösung dieses Zielkonflikts angeblich auf

einmal gelungen war.

Der Vorstand hat das Unternehmen den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu organisieren und zu führen (sog. „Compliance“ vgl. MüKoAktG/*Spindler* AktG § 91 Rn. 52-53). Im Hinblick auf gesetzliche Pflichten (vgl. etwa §§ 76, 77, 91 Abs. 2 AktG) ist davon auszugehen, dass bei der Beklagten zu 2) organisatorische Maßnahmen (u.a. etwa durch Einrichtung von Innenrevision und Controlling, vgl. Hüffer/Koch AktG § 91 Rn 10) in der Weise getroffen wurden, dass Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand für alle wesentlichen Entscheidungen eingerichtet sind und deren Einhaltung durch Kontrollmaßnahmen auch gewährleistet ist. Die Verwendung einer verbotenen Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 715/2007/EG beim Bau der Motoren darf für den Vorstand eines fachkundigen Motorbauunternehmens und Fahrzeugherstellers keine fernliegende Gefahr darstellen. Der europäische Gesetzgeber hatte diese Möglichkeit eigens zum Anlass genommen, ein entsprechendes Verbot zu statuieren und so auf dieses Problem in besonderer Weise hingewiesen. Wegen der Warnwirkung, die von dieser Vorschrift ausgeht, musste sich den Organen der Beklagten zu 2) die Möglichkeit der Verwendung einer solchen Abschalteinrichtung geradezu aufdrängen. Soweit die Organe der Beklagten zu 2) trotz der schon durch der für die Typengenehmigung maßgeblichen EU-Verordnung 715/2007/EG offenkundigen Möglichkeit, dass eine solche Abschalteinrichtung verwendet wird, nicht eingegriffen und die weitere Produktion der Motoren durch ihre Mitarbeiter ohne jede weitere Prüfung geduldet und gleichsam nicht verhindert haben, gereicht dieses Verhalten zum Vorwurf des vorsätzlichen Unterlassens i.S.d. § 13 Abs. 1 StGB. 48

Die Beklagte zu 2) musste wissen, dass die Audi AG die ihr gelieferten Motoren in ihre Fahrzeuge einbauen und auf den Markt bringen würde. Dass die Audi AG diesbezüglich bei der Übereinstimmungsbescheinigung des jeweiligen Fahrzeugs falsche Angaben machen muss, um die Fahrzeuge mit der Software vermarkten zu können, war für sie, die selbst Fahrzeuge produziert, absehbar. 49

3. 50

Durch ihre Handlung hat die Beklagte zu 2) dem Hersteller des Fahrzeugs, der Audi AG, Beihilfe zur Begehung eines Betruges i.S.d. § 263 Abs. 1 StGB geleistet. Die Abgabe der Übereinstimmungsbescheinigung durch die Audi AG stellt eine aktive Täuschung der Käufer i.S.d. § 263 Abs. 1 StGB dar, denn sie enthält die Auskunft des Herstellers, dass das konkrete Fahrzeug den Genehmigungsvoraussetzungen entspricht, obwohl es tatsächlich eine rechtswidrige Motorsteuerung enthält, die nicht genehmigungsfähig ist. Mit der Übereinstimmungsbescheinigung einher geht die Information, dass die aus der Typengenehmigung des Fahrzeugs ersichtliche Einhaltung der NOx-Emissionen der Euro 5 Grenzwerttabelle gerade nicht auf der Nutzung einer illegal verwendeten Abschalteinrichtung basiert, weil das Fahrzeug andernfalls nicht genehmigungsfähig wäre. Damit darf ein verständiger Käufer erwarten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug in allen Betriebszuständen die NOx-Grenzwerte der Euro 5 Norm nicht überschreitet. 51

§ 27 Abs. 1 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 03.02.2011 (EG-FGV) macht die Veräußerung, das Angebot und die Inverkehrgabe eines neuen Fahrzeugs davon abhängig, dass es mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG versehen ist. Zur Erteilung der Bescheinigung ist der Hersteller nach § 6 Abs. 1 EG-FGV verpflichtet. Mit ihr erklärt der Hersteller eines Fahrzeugs als Inhaber der entsprechenden Typengenehmigung, dass es im Zeitpunkt seiner Herstellung allen 52

einschlägigen Rechtsakten entspricht, § 6 Abs. 1 EG-FGV, § 17 Abs. 1 EG-FGV (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.), Merkblatt zur Erteilung von Mehrstufen-Typengenehmigungen nach der Richtlinie 2007/46/EG, S. 9). Diese Erklärung des Herstellers dient dazu, eine bestehende Genehmigung zu einem bestimmten Fahrzeug in Beziehung zu setzen. Die Einschaltung des Herstellers in das Zulassungsverfahren bewirkt, dass der Adressat einer Übereinstimmungsbescheinigung oder der vergleichbaren Akte nach den Vorschriften der StVZO einer ungleich größeren Gefahr von Manipulationen ausgesetzt ist. Denn bei der Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung besteht personelle Identität zwischen der zertifizierenden Stelle und des Urhebers der zu zertifizierenden Leistung, dessen Verhalten gerade die Quelle für die Unrichtigkeit des Zertifikats sein kann (*Harke*, VuR 2017, 83, 84).

Das Verbot von Inverkehrgabe, Handel und Verkauf eines Fahrzeugs ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung in § 27 Abs. 1 EG-FGV beruht nicht nur auf einer entsprechenden Regelung in Art. 26 Abs. 1 der zugrunde liegenden Richtlinie 2007/46/EG; die nationale Vorschrift nimmt in ihrem Wortlaut auch direkten Bezug auf die Richtlinie, indem sie zur näheren Bestimmung der Anforderungen an die Übereinstimmungsbescheinigung auf Anhang IX der Richtlinie verweist. Es kann dahinstehen, ob sie durch die Bezugnahme in nationales Recht inkorporiert wurde, denn Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG wurde durch die EU-Verordnung 385/2009/EG zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG vom 07.05.2009 zu unmittelbar anwendbarem nationalen Recht. Nach Erwägungsgrund 2 der EU-VO 385/2009/EG stellt die Übereinstimmungsbescheinigung eine dem Käufer des Fahrzeugs ausgehändigte offizielle Erklärung dar, dass ein bestimmtes Fahrzeug gemäß den Anforderungen der Gemeinschaftsvorschriften für die Typengenehmigung gebaut worden ist. Hierbei ist nach Erwägungsgrund 3 der der EU-Verordnung 385/2009/EG sicherzustellen, dass die Angaben auf der Übereinstimmungsbescheinigung für die beteiligten Verbraucher und Wirtschaftsteilnehmer verständlich sind. Als oberstes Ziel formuliert die EU-Verordnung 385/2009/EG: *„Die Übereinstimmungsbescheinigung stellt eine Erklärung des Fahrzeugherstellers dar, in der er dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt. Die Übereinstimmungsbescheinigung soll es außerdem den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ermöglichen, Fahrzeuge zuzulassen, ohne vom Antragsteller zusätzliche technische Unterlagen anfordern zu müssen.“*

53

Das den Hersteller zur Abgabe einer Übereinstimmungsbescheinigung verpflichtende Typengenehmigungsverfahren ist auch durch die Verordnung 715/2007/EG über die Typengenehmigung hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6 und Euro 6) geregelt. Die Verordnung setzt, wie bereits dargelegt, die maßgeblichen Grenzwerte für die Fahrzeugemissionen fest und statuiert in Art. 5 Abs. 2 ein Verbot von Abschaltvorrichtungen. Wegen der Verknüpfung des Typengenehmigungsverfahrens mit den Vorgaben zur Sicherung eines bestimmten Umweltschutzniveaus kommt der Übereinstimmungsbescheinigung die Funktion zu, die Einhaltung der materiellen Vorgaben für die Typengenehmigung nach außen, gegenüber Kunden und Käufern auszuweisen und so sicherzustellen, dass die für den Typ vorgeschriebenen Grenzwerte und Verbote im Einzelfall eingehalten sind. Diesem Zweck korrespondiert das Verbot von Angebot, Veräußerung oder Inverkehrgabe eines Fahrzeugs ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung aus § 27 Abs. 1 EG-FGV (vgl. *Harke*, VuR 2017, 83, 85).

54

Die Audi AG hat zur Überzeugung der Kammer in Kenntnis der Tatsache, dass die gesetzlichen Voraussetzungen der Typenzulassung der Fahrzeuge derjenigen Baureihe, der

55

das klägerische Fahrzeug angehört, wegen des Verstoßes gegen Art. 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 715/2007/EG gemäß Art. 10 Abs. 2 der EU-Verordnung 715/2007/EG nicht vorliegen, vorsätzlich eine falsche Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne des § 6 Abs. 1 EG-FGV für das Fahrzeug ausgestellt. Die Abgabe der Übereinstimmungserklärung und die damit einhergehende Täuschungshandlung ist nach der Auffassung der Kammer nur vorsätzlich denkbar, weil der Audi AG als etablierter Fahrzeugherstellerin die Kenntnis der Typengenehmigungsvoraussetzungen für ihre eigenen Fahrzeuge unterstellt werden kann.

Soweit sich die Audi AG darauf beruft, sie habe von der Nutzung der Abschaltvorrichtung in den ihr verkauften Motoren nichts gewusst, änderte dies möglicherweise die Begehungsform i.S.d. § 13 StGB; an ihrem Vorsatz ändert dies jedoch nichts. Angesichts des lange bekannten Zielkonflikts zwischen möglichst geringer Kohlendioxidemission und der Begrenzung der Stickoxidemission sowie den ebenfalls bekannten Schwierigkeiten, den Stickoxidausstoß ohne Verwendung der AdBlue Technologie innerhalb des von der Euro 5 Norm vorgegebenen Rahmens zu halten, ohne Motorschäden, Leistungsminderungen oder einen erhöhten Kohlendioxidausstoß in Kauf zu nehmen, hätte auch für die Audi AG ein deutlicher Anlass zu einer genauen Überprüfung der ihr gelieferten Motoren bestanden, als aus Sicht der für die Motorenentwicklung zuständigen Mitarbeiter die Auflösung dieses Zielkonflikts angeblich auf einmal gelungen war. Die Verwendung einer verbotenen Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 715/2007/EG beim Bau der Motoren stellte für einen fachkundigen Abnehmer von Motoren keine fernliegende Gefahr dar. Der europäische Gesetzgeber hatte diese Möglichkeit eigens zum Anlass genommen, ein entsprechendes Verbot zu statuieren und so auf dieses Problem in besonderer Weise hingewiesen. Wegen der Warnwirkung, die von dieser Vorschrift ausgeht, musste sich den Repräsentanten der Audi AG die Möglichkeit der Verwendung einer solchen Abschaltvorrichtung geradezu aufdrängen. Soweit die Repräsentanten der Audi AG trotz der schon durch der für die Typengenehmigung maßgeblichen EU-VO 715/2007 offenkundigen Möglichkeit, dass eine solche Abschaltvorrichtung verwendet wird, nicht eingegriffen und die Ausstellung weiterer Übereinstimmungsbescheinigungen durch ihre Mitarbeiter ohne jede weitere Prüfung geduldet und gleichsam nicht verhindert haben, gereicht dieses Verhalten zum Vorwurf eines bedingten Vorsatz.

56

Das Handeln der die Übereinstimmungsbescheinigung unterzeichnenden Mitarbeiter ist der Audi AG zurechenbar und lässt den Vorwurf des vorsätzlichen Nichteinschreitens unberührt. Nach § 31 BGB ist die juristische Person für den Schaden verantwortlich, den ein Organ oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt. Über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus hat die Rechtsprechung eine Repräsentantenhaftung für solche Personen entwickelt, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren (BGHZ 49, 19, 21f.; BGH NJW 1998, 1854, 1856 m. w. Nachw.; BGH WM 2005, 701, 704; *Reuter* in: MüKo-BGB, 6. Aufl., § 31 Rn. 20 ff.). Da es der juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will, kommt es nicht entscheidend auf die Frage an, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (BGH NJW 2013, 3366, 3367). Zu den unter § 31 BGB fallenden Repräsentanten der Fahrzeughersteller gehören unabhängig davon, ob sie deren gesetzlicher Vertreter sind, diejenigen Angestellten, denen die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung oblag und deren Namen hierauf

57

angebracht sind. Denn die Abgabe der Übereinstimmungsbescheinigung ist für einen Hersteller von Kraftfahrzeugen eine bedeutsame und wesentliche Funktion, weil nur durch sie nach außen gegenüber den Kunden sichergestellt wird, dass das produzierte Fahrzeug den Qualitätsmaßstäben entspricht, die der Kunde mit dem Namen der dahinterstehenden Marke in Verbindung bringt. Daran gemessen muss sich der Konzern die Übereinstimmungserklärung zurechnen lassen, wirbt er doch gerade aktiv nach außen mit den darin enthaltenen Zusicherungen seine Kunden.

4.

58

Hierüber irrte der Kläger. Soweit die Audi AG mit der Übereinstimmungsbescheinigung nach dem Willen des Gesetzgebers selbst versichert, dass das konkret hergestellte Fahrzeug die behördlichen Genehmigungsvoraussetzungen des jeweiligen Fahrzeugtyps einhält, so hat die Übereinstimmungsbescheinigung als Letztakt des behördlichen Genehmigungsverfahrens, der gleichsam der Behörde aus der Hand genommen wurde, eine unmittelbare Außenwirkung gegenüber den Käufern und Verbrauchern. Auf die Frage, inwieweit der Hersteller die Einhaltung der Euro 5 Abgaswerte zusätzlich beworben hat, kam es daher nicht an. Da sich der Hersteller nach der gesetzgeberischen Konstruktion des Typengenehmigungsverfahrens die Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen in Bezug auf das konkrete Fahrzeug jeweils selbst bescheinigen kann, ist der Käufer besonders schutzwürdig. Ein Irrtum liegt daher bereits dann vor, wenn er sich keine weiteren Vorstellungen über die konkret einzuhaltenden Abgaswerte macht, sondern schlicht auf den ordnungsgemäßen Bau des Fahrzeugs im Sinne der bestehenden behördlichen Genehmigung vertraut.

59

Dafür, dass der Kläger das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn er gewusst hätte, dass typengenehmigungswidrig eine Abschaltvorrichtung benutzt wurde, die dazu führt, dass die Abgaswerte der Euro 5 nur im Prüfstandmodus eingehalten werden, spricht bereits eine tatsächliche Vermutung. Es ist anerkannt, dass es bei täuschendem oder manipulativem Verhalten für die Darlegung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Täuschung und Abgabe der Willenserklärung ausreichend ist, dass der Getäuschte Umstände dargetan hat, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein konnten und nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts Einfluss auf die EntschlieÙung gehabt haben können (vgl. etwa BGH Urt. v. 12.05.1995 – V ZR 34/94 – in NJW 1995, 2361 zu § 123 BGB). Die Beklagte zu 2) hat die Motive des Klägers beim Kauf des Autos bestritten; indes ist sie der sich aus der lebensnahen Betrachtung ergebenden tatsächlichen Vermutung, dass kein durchschnittlich informierter und wirtschaftlich vernünftig denkender Verbraucher ein Fahrzeug erwerben würde, dem in zahlreichen Städten Fahrverbote und bei Offenlegung der Motorsteuerung eine Betriebsstilllegung nach § 5 FZV droht, nicht hinreichend substantiiert entgegengetreten.

60

Dass im vorliegenden Fall zufällig ein Händler, die Beklagte zu 1), zwischen den Kläger und die Audi AG getreten ist, die Vermögensverfügung des Klägers mithin nicht unmittelbar an die Audi AG erfolgte, spricht weder gegen das Vorliegen eines Betruges i.S.d. § 263 Abs. 1 StGB noch gegen die Annahme einer Schutzgesetzverletzung i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB. Der Tatbestand des § 263 Abs. 1 StGB ist auch dann erfüllt, wenn der Täuschende mit Drittbereicherungsabsicht handelt (Fischer, StGB, 59. Aufl., § 263 Rn. 186). Die unmittelbare Drittbereicherung der insoweit vorsatzlosen Zwischenhändler stellt sich als notwendige Voraussetzung der Erlangung eines eigenen Vermögensvorteils dar, weil ohne diese kein breiter Vertrieb der Fahrzeuge möglich wäre.

61

5.

62

63

Der Schaden des Klägers besteht in den in Erfüllung des Vertrages verfüigten Vermögenswerten, hier der Zahlung des Kaufpreises des Fahrzeugs, etwaigen aus der Inbetriebnahme des Fahrzeugs folgenden Vermögensschäden und den mit der Rückabwicklung verbundenen Vermögensaufwendungen. Es kommen auch weitergehende – derzeit noch nicht bezifferbare – Schäden in Betracht: Die Klägerseite hat unwidersprochen vorgetragen, dass unter anderem Klageverfahren gegen das Kraftfahrtbundesamt vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen wegen der Weiterzulassung der Fahrzeuge laufen. Sollte sich die Weiterbenutzung des Fahrzeugs nachträglich als rechtswidrig darstellen, käme auch eine nachträgliche Inanspruchnahme des Klägers als Handlungsstörer in Betracht. Darüber hinaus hat der Kläger vorgetragen, in der Fahrzeugnutzung jedenfalls insoweit eingeschränkt zu sein, als er bestimmte Länder (etwa Schweiz) mit seinem Fahrzeug nicht bereisen könne, so dass weitergehender Schadensersatz in Betracht kommt. Es entspricht gefestigter Rechtsprechung des BGH, dass die Verleitung zu einem Vertragsschluss selbst bei objektiver Äquivalenz von Leistung und Gegenleistung zum Schadensersatz in Form der Naturalrestitution gemäß § 249 Abs. 1 BGB verpflichtet, wenn ein getäuschter Kontrahent den Vertrag ohne das haftungsauslösende Verhalten nicht geschlossen hätte (BGH NJW 1998, 302, 304; BGH NJW-RR 2005, 611, 612; BGH NJW 2005, 1579, 1580; BGH NJW 2010, 2506f.; BGH VersR 2012, 1237 Rn. 64). Voraussetzung ist lediglich, dass der Geschädigte die erfolgte Vertragsbindung nicht willkürlich als Schaden ansieht, sondern dass sie sich auch nach der Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles als unvernünftig erweist (BGH NJW 1998, 302, 304; BGH NJW 2005, 1579, 1580). Hierfür genügt nach Ansicht des BGH, dass die Leistung des anderen Vertragsteils, obwohl objektiv werthaltig, für die Zwecke des geschädigten Kontrahenten nicht voll brauchbar ist (BGH NJW 2005, 611, 612; BGH NJW 2005, 1579, 1580; BGH VersR 2012, 1237, Rn. 64; BGH NJW-RR 2014, 277, Rn. 18). Der Schaden besteht dann in dem durch das Fehlverhalten bewirkten Eingriff in das Recht, über die Verwendung des eigenen Vermögens selbst zu bestimmen, und ist durch Rückgängigmachung der ungewollt eingegangenen Verpflichtung zu begleichen (BGH NJW 2010, 2506, 2507; BGH NJW-RR 2005, 611, 612; BGH NJW-RR 2014, 277 Rn. 20).

Der Anspruch des Klägers gegen die Beklagte zu 2) ergibt sich auch aus § 826 BGB. Die Täuschung der Kunden in Form der breiten Werbung mit „Clean Diesel“ sowie der Einhaltung der Euro 5 Abgaswerte ist die zwingende Konsequenz aus der Entscheidung der Beklagten zu 2), in der Abwägung zwischen der Einhaltung immer strengerer gesetzlicher Vorschriften und der Gewinnmaximierung letzterem durch die Programmierung einer manipulativen und nach den Vorschriften der Verordnung 715/2007/EG auch rechtswidrigen Motorsteuerungssoftware den Vorzug zu geben, obwohl in der Verwendung der AdBlue-Technologie eine teurere, aber effektive Variante zur Reduzierung der NOx Werte zur Verfügung gestanden hätte. Insoweit ist das oben geschilderte Verhalten der Beklagten gleichsam sittenwidrig i.S.d. § 826 BGB, weil die Entscheidung zu einer so stattfindenden Gewinnmaximierung voraussetzt, dass man Erkrankungen und Gesundheitsschäden vieler Menschen in Kauf genommen und sich damit abgefunden hat. Dies verletzt das Anstandsgefühl aller billig und gerecht denkenden Bürger.

64

Der nutzlose und gleichsam durch das Kraftfahrtbundesamt aufgezwungene Nacherfüllungsversuch mittels Softwareupdate im Wert von 60,00 Euro lässt den begangenen Betrug und weitere deliktische Handlungen nicht entfallen und ist damit unerheblich für die Frage der Rückabwicklung im Wege der Naturalrestitution.

65

III.

66

67

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1 Satz 1, 100 Abs. 2 ZPO. Hierbei war zu berücksichtigen, dass der fiktive Streitwert im vorliegenden Fall höher ist als der tatsächliche, weil der Kläger das Fahrzeug tatsächlich nur einmal zurückgeben und den Preis zurückerhalten kann. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 Satz 2 ZPO.

Der Streitwert des Verfahrens wird gemäß § 4 ZPO auf bis 37.000,00 Euro festgesetzt.
Hinsichtlich des Antrags zu 2) hat die Kammer den Streitwert auf 5.000,00 Euro geschätzt.

68