

Beihilfe zum Betrug im VW-Abgasskandal durch *Volkswagen AG* – Feststellungsklage

- 1. Ein Vertragshändler haftet nicht für das arglistige Verhalten des Fahrzeugherstellers im Zusammenhang mit dem VW-Abgasskandal. Auch findet im Verhältnis zwischen Vertragshändler und Hersteller keine Wissenszurechnung analog [§ 166 BGB](#) statt. Denn der Hersteller ist nicht Gehilfe ([§ 278 BGB](#)) des Vertragshändlers bei der Erfüllung von Verkäuferpflichten.**
- 2. Im Zusammenhang mit dem VW-Abgasskandal hat die *Volkswagen AG* der *AUDI AG* Beihilfe zum Betrug geleistet. Sie muss dem Käufer eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Audi Q5 deshalb gemäß [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§§ 263 I, 27 I StGB](#) – und auch nach [§ 826 BGB](#) – Schadensersatz leisten. Der Schaden des Käufers besteht darin, dass er einen Kaufvertrag geschlossen hat, den er ohne die Täuschung über die Schadstoffemissionen des Fahrzeugs nicht geschlossen hätte.**
- 3. Eine auf Feststellung der Schadensersatzpflicht gerichtete Klage ist gemäß [§ 256 I ZPO](#) zulässig, wenn der Käufer darlegen kann, dass der Eintritt weiterer Schäden – etwa steuerlicher Art – wahrscheinlich ist. Insoweit kann der – nicht bestrittene – Vortrag des Käufers beachtlich sein, dass beim VG Gelsenkirchen eine Klage anhängig ist, mit der die dortigen Kläger die Stilllegung aller vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeuge erreichen wollen. Denn diese Klage kann dazu führen, dass der Käufer zu einem späteren Zeitpunkt als Handlungsstörer in Anspruch genommen wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist im Übrigen nicht mehr ausgeschlossen, dass das Kraftfahrt-Bundesamt bei der Erteilung von Genehmigungen für vom VW-Abgasskandal betroffene Fahrzeuge gegen EU-Recht verstoßen hat und auch deshalb Nutzungsuntersagungen drohen.**

LG Krefeld, Urteil vom 19.07.2017 – [7 O 147/16](#)

Sachverhalt: Der Kläger bestellte am 30.04.2012 bei der Beklagten zu 1 einen von der *AUDI AG* hergestellten Audi Q5 zum Preis von 53.695,01 €. Die Beklagte zu 1 ist eine Vertragshändlerin der Beklagten zu 2 – der *Volkswagen AG* – und der *AUDI AG*, die ihrerseits eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Beklagten zu 2 ist. Sie ist nicht in die Struktur des Volkswagen-Konzerns eingebunden und handelt im eigenen Namen und für eigene Rechnung. Das bestellte Fahrzeug wurde dem Kläger am 02.01.2013 übergeben.

Der Audi Q5 ist mit einem von der Beklagten zu 2 hergestellten 2,0-Liter-Dieselmotor vom Typ EA189 und einer Software ausgestattet, die erkennt, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand einen Emissionstest absolviert oder ob es regulär im Straßenverkehr betrieben wird. Auf dem Prüfstand bewirkt die Software eine Verringerung der Schadstoffemissionen mit der Folge, dass der Stickoxid(NO_x)-Ausstoß in einer Testsituation geringer ist als beim regulären Betrieb des Fahrzeugs und der einschlägige Euro-5-Emissionsgrenzwert eingehalten wird.

Die Beklagte zu 2 kündigte an, unter Aufsicht des Kraftfahrt-Bundesamtes im Rahmen einer Rückrufaktion die Software aus allen vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugen zu entfernen. Zudem beauftragte sie die Kanzlei *Jones Day*, die interne Aufklärung des VW-Abgasskandals zu begleiten.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 15.01.2016 erklärte der Kläger gegenüber der Beklagten zu 1 die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung und hilfsweise für den Fall, dass die Anfechtung unwirksam ist, den Rücktritt vom Kaufvertrag. Für dessen Rückabwicklung setzte er der Beklagten zu 1 eine Frist bis zum 29.01.2016. Mit Schreiben vom 27.01.2016 wies die Beklagte zu 1 sämtliche Ansprüche des Klägers zurück.

Der Kläger behauptet, sein Fahrzeug halte die Euro-5-Emissionsgrenzwerte nicht ein und sei daher weder zulassungsfähig, noch verfüge es über eine gültige Betriebserlaubnis. Die von der Beklagten zu 1 in Aussicht genommene Nachbesserung werde sich negativ auf die Motorleistung, den Kraftstoffverbrauch und die zu erwartende Gesamtleistung auswirken, also zu neuen Mängeln führen. Er – der Kläger – hätte den Audi Q5 nicht gekauft, wenn er von der Manipulation gewusst hätte.

Die Beklagte zu 2 – so meint der Kläger – habe (auch) ihn betrogen und in sittenwidriger Weise geschädigt. Dies ergebe sich aus den öffentlichen Äußerungen der Organe der Beklagten zu 2 in Presse und Rundfunk.

Der Kläger behauptet, der Vorstand der Beklagten zu 2 habe Kenntnis von der Installation der Manipulationssoftware gehabt. Die Beklagte zu 2 und die *AUDI AG* hätten gemeinsam entschieden, einen „Emissionsbetrug“ zu begehen. Alle zum VW-Konzern gehörenden Fahrzeughersteller hätten – was unstrittig ist – gemeinsame technische Forschungs-, Entwicklungs- und Motorenkonzepte und Designs. Dazu gehöre auch die hier relevante Integration der von der *AUDI AG* konzipierten Software- und Hardwareelemente durch die Beklagte zu 2 in die beiden ersten Generationen ihres EA189-Dieselmotors. Im Jahr 2004 – so behauptet der Kläger weiter – 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 der *AUDI AG* unter der Leitung von *I* weiterentwickelt worden. Die Kenntnis des Vorstands der Beklagten zu 2 ergebe sich daraus, dass – unstrittig – *Martin Winterkorn* von 2002 bis 2007 Vorstandsvorsitzender der *AUDI AG* gewesen und im Jahr 2007 Vorstandsvorsitzender der Beklagten zu 2 geworden sei. Mit ihm sei – auch das ist unstrittig – *I* als Leiter der Abteilung Antriebstechnik zur Beklagten zu 2 gewechselt. Auch der leitende Chefentwickler *K* sei – was ebenfalls unstrittig ist – von 2002 bis 2007 für die *AUDI AG* tätig gewesen und sei dann zur Beklagten zu 2 gewechselt, bevor er 2013 wieder zur *AUDI AG* zurückgekehrt sei.

Der Kläger behauptet weiter, der damalige Vorstandsvorsitzende der Beklagten zu 2, *Martin Winterkorn*, habe aus Gewinnsucht und mit Betrugsabsicht gehandelt. Die Entwicklungsingenieure der Beklagten zu 2 hätten in den Jahren 2005 und 2006 festgestellt, dass eine Erhöhung der Abgasrückführungsrate dazu führe, dass sich Partikelfilter schneller zusetzen und öfter freigebrannt werden müssten. Dies habe zur Folge, dass die Partikelfilter bereits bei einer Laufleistung von etwa 50.000 km ihren Dienst einstellten. Mit diesen Testergebnissen im Rücken habe der Vorstandsvorsitzende der *AUDI AG* Ende 2006 entschieden, dass es unmöglich sei, das Abgasrückführungssystem so zu optimieren, dass Langzeitschäden an Motor und Partikelfilter verhindert werden. Man habe deshalb mit Kenntnis des Vorstands beschlossen, eine Software einzusetzen, die ausschließlich in einer Testsituation bewirkt, dass die einschlägigen Stickoxid-Emissionsgrenzwerte eingehalten werden. Danach habe der Vorstand der Beklagten zu 2 unter Nutzung der Software daran gearbeitet, durch Bewerben einer „Clean-Diesel“-Motorisierung und Hervorheben der besonderen Umweltfreundlichkeit der hergestellten Dieselfahrzeuge zum Weltmarktführer aufzusteigen. Dies ergebe sich aus einer Rede, die der Vorstandsvorsitzende der Beklagten zu 2, *Martin Winterkorn*, am 19.04.2007 gehalten habe. Um das genannte Ziel zu erreichen, hätten sowohl die Fahrzeugkäufer als auch die Zulassungsbehörden durch massenhaft falsch ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen getäuscht werden müssen, was ein organisiertes Zusammenwirken vorausgesetzt habe. Dabei hätten die Organe der Beklagten zu 2 und der *AUDI AG* Kenntnis von den Folgen einer erhöhten Stickoxidbelastung gehabt und – neben einer rechtswidrigen Umweltverschmutzung – in Kauf genommen, dass atemwegssensible Menschen erkranken und früher sterben.

Sein Schaden – so macht der Kläger geltend – bestehe unter anderem darin, dass er einen Kaufvertrag geschlossen habe, den er bei Kenntnis der Sachlage nicht geschlossen hätte. Deshalb sei auch die Beklagte zu 2 verpflichtet, das Fahrzeug gegen Zahlung des Kaufpreises zurückzunehmen. Ob noch weitere Schäden eintreten, sei völlig offen.

Die gegen die Beklagte zu 1 gerichtete, im Wesentlichen auf Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtete Klage hatte keinen Erfolg, weil die Beklagte zu 1 die Einrede der Verjährung erhoben hat. Dagegen war die gegen die Beklagte zu 2 gerichtete Klage, mit der der Kläger die Feststellung begehrte, dass ihm die Beklagte zu 2 zum Schadensersatz verpflichtet sei, erfolgreich.

Aus den Gründen: I. Die mit dem Antrag zu 1 erhobene Klage ist zulässig, aber unbegründet.

Der Rücktritt des Klägers ist gemäß [§ 218 I BGB](#) unwirksam. Nach den [§§ 438 IV 1, 218 I 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 berufen.

Gemäß [§ 438 I Nr. 3 BGB](#) verjährt der Anspruch auf Nacherfüllung beim Kauf beweglicher Sachen innerhalb von zwei Jahren. Die Frist begann gemäß [§ 438 II BGB](#) i. V. mit [§ 187 I BGB](#) am Tag nach der Übergabe des Fahrzeugs am 03.01.2013 zu laufen und endete gemäß [§ 188 II 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 III 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, Beschl. v. 30.06.2016 – 7 W 26/16](#); [LG Krefeld, Urt. v. 14.09.2016 – 2 O 83/16](#); [LG Frankenthal, Urt. 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. MünchKomm-BGB/*Arnold*, 7. Aufl. [2015], § 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, Urt. v. 03.02.2010 – 3 O 222/09](#)). Vielmehr gilt nach der ständigen Rechtsprechung des BGH, 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, Urt. v. 02.04.2014 – [VIII ZR 46/13](#), [BGHZ 200, 337](#) Rn. 31 m. w. Nachw.). 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 II BGB](#), sodass auch kein Anspruch des Klägers aus [§ 812 I 1 Fall 1 BGB](#) i. V. mit [§ 123 I BGB](#) gegen die Beklagte zu 1 besteht (vgl. [LG Braunschweig, Urt. 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 I ZPO](#) zulässig.

Besteht der Schaden im Rahmen eines Anspruchs aus [§§ 823 II, 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 (Palandt/*Grüneberg*, BGB, 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, sodass 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 VG Gelsenkirchen rechtshängig ist, mit dem die Kläger die Absicht verfolgen, die Betriebsstilllegung sämtlicher vom Abgasskandal betroffenen 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 Kraftfahrt-Bundesamt bei den Genehmigungen gegen EU-Recht verstoßen hat und daher auch insoweit Nutzungsuntersagungen drohen.

Die Klage ist begründet.

Der Anspruch des Klägers gegen die Beklagte zu 2 ergibt sich aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§§ 263 I, 27 I StGB](#). Gemäß [§ 823 II 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 I, 27 I StGB](#) vor. [§ 263 I StGB](#) ist Schutzgesetz i. S. des [§ 823 II BGB](#) (Palandt/*Sprau*, BGB, 74. Aufl., § 823 Rn. 70 mit Verweis auf die st. BGH-Rspr.).

1. 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung 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 II 1 der EU-Verordnung.

Nach der Norm ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Der Begriff der Abschaltvorrichtung 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 maßgeblichen Sinn und Zweck (vgl. *Gaitanides*, in: von der 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007). 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007) 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007). 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007). 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007, 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)

und Überprüfungen erforderlich sein können (!),

„um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen“ (Erwägungsgrund 15).

Diese Erwägung wäre überflüssig, ginge der Gesetzgeber davon aus, dass sein Emissions-Regelwerk lediglich im Prüfstandmodus im Rahmen der Typgenehmigung 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. des Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der die Rechtswidrigkeit entfallen ließe, ist vorliegend nicht einschlägig. Zwar entfällt die Rechtswidrigkeit der Verwendung von Abschaltvorrichtungen i. S. des Art. 5 II 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, 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. auch Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages „Abschalteinrichtungen 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 gehe. 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-NO_x-Trade-Off“ bezeichnet. Im Falle der Verringerung der NO_x-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 Abschalteinrichtung, also im „Prüfmodus“ des Motors, häufiger saubergebrannt 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 Dieseldieselkraftstoff 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 500–600 °C 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 „Hotspots“ innerhalb des Partikelfilters verursacht würden.

Diese Darlegungen sind zwar von der Beklagte zu 2 bestritten, aber sie ist ihnen nicht hinreichend qualifiziert entgegengetreten ([§ 138 III ZPO](#)). Soweit hiernach und auf der Grundlage der dargelegten gerichtsbekannteten 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 Typgenehmigung entsprechenden Normalbetrieb einem erhöhten Verschleiß unterliegt und einer hohen Schadenanfälligkeit 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Die auf den Schutz des Motors abzielende Privilegierung kann angesichts dessen keine taugliche Rechtsgrundlage dafür sein, eine Abschaltvorrichtung regelmäßig auch bei solchen Betriebsbedingungen, die bei normalem, bestimmungsgemäßem Gebrauch eines Personenkraftwagens typischerweise eintreten, legal anzuwenden (s. auch 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. 18).

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

Die Programmierung der Software setzt denknottwendig 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 EA189, 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 Gesamtgeschichte eines so agierenden Konzerns durch die Geschäftsleitung selbst getroffen wurde und damit der Beklagten zu 2 zurechenbar ist gemäß [§ 31 BGB](#).

Der Kläger hat dargelegt, 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 *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 *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 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 hätten 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 Dieselfahrzeuge zum Weltmarktführer aufzusteigen. Dies ergebe sich aus einer Rede des Vorstandsvorsitzenden der Beklagten zu 2, Prof. Dr. *Martin Winterkorn*, vom am 19.04.2007. 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 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. MünchKomm-AktG/*Spindler*, 4. Aufl. [2014], § 91 Rn. 52 f.). Im Hinblick auf gesetzliche Pflichten (vgl. etwa §§ 76, 77, 91 II AktG) ist davon auszugehen, dass bei der Beklagten zu 2 organisatorische Maßnahmen (u. a. etwa durch Einrichtung von Innenrevision und Controlling, vgl. *Koch*, in: Hüffer/Koch, AktG, 12. Aufl. [2016], § 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 Abschaltvorrichtung i. S. des Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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 Abschaltvorrichtung geradezu aufdrängen. Soweit die Organe der Beklagten zu 2 trotz der schon durch der für die Typgenehmigung maßgeblichen Verordnung (EG) Nr. 715/2007 offenkundigen Möglichkeit, dass eine solche Abschaltvorrichtung 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. des § 13 I StGB.

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.

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

§ 27 I der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige 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 I EG-FGV verpflichtet. Mit ihr erklärt der Hersteller eines Fahrzeugs als Inhaber der entsprechenden Typgenehmigung, dass es im Zeitpunkt seiner Herstellung allen einschlägigen Rechtsakten entspricht (§§ 6 I, 17 I EG-FGV, vgl. Kraftfahrt-Bundesamt [Hrsg.], Merkblatt zur Erteilung von Mehrstufen-Typgenehmigungen 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 dem Urheber 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 I EG-FGV beruht nicht nur auf einer entsprechenden Regelung in Art. 26 I 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 Verordnung (EG) Nr. 385/2009 zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG vom 07.05.2009 zu unmittelbar anwendbarem nationalen Recht. Nach Erwägungsgrund 2 der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 stellt die Übereinstimmungsbescheinigung eine dem Käufer des Fahrzeugs ausgehändigte offizielle Erklärung dar, dass ein bestimmtes Fahrzeug gemäß den Anforderungen der Gemeinschaftsvorschriften für die Typgenehmigung gebaut worden ist. Hierbei ist nach Erwägungsgrund 3 der der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 sicherzustellen, dass die Angaben auf der Übereinstimmungsbescheinigung für die beteiligten Verbraucher und Wirtschaftsteilnehmer verständlich sind. Als oberstes Ziel formuliert die Verordnung (EG) Nr. 385/2009:

„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.“

Das den Hersteller zur Abgabe einer Übereinstimmungsbescheinigung verpflichtende Typgenehmigungsverfahren ist auch durch die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) geregelt. Die Verordnung setzt, wie bereits dargelegt, die maßgeblichen Grenzwerte für die Fahrzeugemissionen fest und statuiert in Art. 5 II ein Verbot von Abschaltvorrichtungen. Wegen der Verknüpfung des Typgenehmigungsverfahrens mit den Vorgaben zur Sicherung eines bestimmten Umweltschutzniveaus kommt der Übereinstimmungsbescheinigung die Funktion zu, die Einhaltung der materiellen Vorgaben für die Typgenehmigung 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 I EG-FGV (vgl. *Harke*, VuR 2017, 83 [85]).

Die *AUDI AG* hat zur Überzeugung der Kammer in Kenntnis der Tatsache, dass die gesetzlichen Voraussetzungen der Typzulassung der Fahrzeuge derjenigen Baureihe, der das klägerische Fahrzeug angehört, wegen des Verstoßes gegen Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemäß Art. 10 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht vorliegen, vorsätzlich eine falsche Übereinstimmungsbescheinigung i. S. des § 6 I 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 Typgenehmigungsvoraussetzungen 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. des [§ 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 i. S. des Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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 die für die Typgenehmigung maßgeblichen Verordnung (EG) Nr. 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 Vorsatzes.

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, sodass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren (BGH, Urt. v. 30.10.1967 – [VI-ZR 82/65](#), [BGHZ 49, 19](#) [21 f.]; Urt. v. 05.03.1998 – [III ZR 183/96](#), [NJW 1998, 1854](#) [1856] m. w. Nachw.; Urt. v. 10.02.2005 – [III ZR 258/04](#), [WM 2005, 701](#) [704]; MünchKomm-BGB/*Reuter*, 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, Urt. v. 14.03.2013 – [III ZR 296/11](#), [NJW 2013, 3366](#) Rn. 12).

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 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 dahinter stehenden 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. 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 Typgenehmigungsverfahrens 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 einzuhaltenen Abgaswerte macht, sondern schlicht auf den ordnungsgemäßen Bau des Fahrzeugs im Sinne der bestehenden behördlichen Genehmigung vertraut.

Dafür, dass der Kläger das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn er gewusst hätte, dass typgenehmigungswidrig eine Abschaltvorrichtung benutzt wurde, die dazu führt, dass die Abgaswerte der Euro-5-Norm 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 Entscheidung gehabt haben können (vgl. etwa BGH, Urt. v. 12.05.1995 – [V ZR 34/94](#), [NJW 1995, 2361](#) [2362] 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.

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. des [§ 263 I StGB](#) noch gegen die Annahme einer Schutzgesetzverletzung i. S. des [§ 823 II BGB](#). Der Tatbestand des [§ 263 I 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.

5. Der Schaden des Klägers besteht in den in Erfüllung des Vertrages verfükten 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 Kraftfahrt-Bundesamt vor dem VG 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 die Schweiz) mit seinem Fahrzeug nicht bereisen könne, sodass 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 I BGB](#) verpflichtet, wenn ein getäuschter Kontrahent den Vertrag ohne das haftungsauslösende Verhalten nicht geschlossen hätte (BGH, Urt. v. 26.09.1997 – [V ZR 29/96](#), [NJW 1998, 302](#) [304]; Urt. v. 21.12.2004 – [VI ZR 306/03](#), [NJW-RR 2005, 611](#) [612]; Urt. v. 08.03.2005 – [XI ZR 170/04](#), [NJW 2005, 1579](#) [1580]; Urt. v. 31.05.2010 – [II ZR 30/09](#), [NJW 2010, 2506](#) Rn. 19; Urt. v. 11.07.2012 – [IV ZR 164/11](#), [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 Einzelfalls als unvernünftig erweist (BGH, Urt. v. 26.09.1997 – [V ZR 29/96](#), [NJW 1998, 302](#) [304]; Urt. v. 08.03.2005 – [XI ZR 170/04](#), [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, Urt. v. 21.12.2004 – [VI ZR 306/03](#), [NJW-RR 2005, 611](#) [612]; Urt. v. 08.03.2005 – [XI ZR 170/04](#), [NJW 2005, 1579](#) [1580]; Urt. v. 11.07.2012 – [IV ZR 164/11](#), [VersR 2012, 1237](#) Rn. 64; Urt. v. 28.10.2014 – [VI ZR 15/14](#), [NJW-RR 2015, 275](#) 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 gleichen (BGH, Urt. v. 31.05.2010 – [II ZR 30/09](#), [NJW 2010, 2506](#) Rn. 19; Urt. v. 21.12.2004 – [VI ZR 306/03](#), [NJW-RR 2005, 611](#) [612]; Urt. v. 28.10.2014 – [VI ZR 15/14](#), [NJW-RR 2015, 275](#) 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 Letzterer durch die Programmierung einer manipulativen und nach den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auch rechtswidrigen Motorsteuerungssoftware den Vorzug zu geben, obwohl in der Verwendung der AdBlue-Technologie eine teurere, aber effektive Variante zur Reduzierung der NO_x-Werte zur Verfügung gestanden hätte. Insoweit ist das oben geschilderte Verhalten der Beklagten gleichsam sittenwidrig i. S. des [§ 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.

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

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf <https://autokaufrecht.info/sofortberatung/> oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.