



21
39

Amtsgericht Böblingen

Aktenzeichen: 9 Cs 266 Js 48965/21
(Bitte stets angeben)

Telefon-Nr.: 07031 13 02
Telefax-Nr.: 07031 13 4999

Amtsgericht Böblingen, Steinbelsstraße 7, 71034 Böblingen

Cs 266 Js 48965/21

Herrn

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Rechtskräftig seit: 30.07.21

AG Böblingen, 11. AUG. 2021

[Signature]
Unterschrift, Dienstbezeichnung
Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

[REDACTED]

Staatsangehöriger

Verteidiger:
Herr Rechtsanwalt [REDACTED]
[REDACTED]

Strafbefehl

(mit Anlage: Fahrzeugaufstellung, 1 DVD)

Die Staatsanwaltschaft legt Ihnen folgenden Sachverhalt zur Last:

Sie waren [REDACTED]
Abgasnachbehandlung im Pkw-Bereich der Daimler AG [REDACTED] der Daimler AG in [REDACTED]
[REDACTED] als [REDACTED] tätig. In dieser Funktion verantworteten Sie ab Februar
2011 die Entwicklung des „Bit 13“ und dessen Implementierung in Form der „Strategie A“ gemäß
des Bescheides des Kraffahrt-Bundesamtes vom 03.08.2018 in die
Motorsteuerungsgerätesoftware von insgesamt 119.161 Fahrzeugen der Modelle ML 250
BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC
4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic, welche zwischen dem 15.08.2011 und dem
23.12.2016 produziert wurden und die von den Verantwortlichen der Daimler AG im unmittelbaren

22
zeitlichen Zusammenhang zur Produktion in Deutschland und dem europäischen Ausland auf den Markt gebracht wurden (wenn in der Folge Fahrzeuge der Modelle ML 250 BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC 4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic in Bezug genommen werden, sind dies stets nur die Fahrzeuge dieser Modelle, die im Zeitraum vom 15.08.2011 bis zum 23.12.2016 bei der Daimler AG produziert wurden).

Bei der genannten „Strategie A“ handelte es sich um eine Strategie der Motorsteuerungsgerätesoftware, die, wie Sie zumindest für möglich hielten, bewirkte, dass die Fahrzeuge außerhalb behördlicher Tests eine weniger effiziente Abgasreinigung mit der Folge erhöhter Stickoxid- („NO_x“-) Emissionen oberhalb des für die betroffenen Fahrzeuge geltenden Grenzwerts betrieben als auf dem Rollenprüfstand, weshalb die „Strategie A“ eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 EG-VO Nr. 715/2007 darstellte.

Wie Sie zumindest billigend in Kauf nahmen, wurde den jeweiligen Abnehmern der genannten Fahrzeuge im Verkaufsgespräch jedenfalls stillschweigend erklärt, dass die Fahrzeuge zulassungsfähig sind, ohne Einschränkungen zum vertraglich vorgesehenen Zweck gebraucht werden können und nicht von Stilllegung bedroht sind, obwohl dies tatsächlich wegen der in der Motorsteuerungsgerätesoftware enthaltenen Abschaltvorrichtung objektiv unzutreffend war.

Dahingestellt bleiben kann, inwieweit den einzelnen Fahrzeugabnehmern dabei grundsätzlich ein Schaden in Höhe des jeweils entrichteten Kaufpreises abzüglich des Materialwerts der Fahrzeuge entstand. Jedenfalls ist ein Vermögensnachteil beim jeweiligen Fahrzeugabnehmer mindestens in der Höhe des Aufwandes eingetreten, der erforderlich war oder gewesen wäre, um den Mangel, mithin die unzulässige Abschaltvorrichtung, zu beseitigen. Dieser Aufwand besteht pro Fahrzeug mindestens in Höhe von 50 € und damit insgesamt in Höhe von 5.958.050 €.

Sie nahmen jedenfalls billigend in Kauf, dass die Abnehmer den unwahren Behauptungen Glauben schenken und aufgrund dieser die Fahrzeuge erwerben, wodurch sie den dargestellten Schaden erlitten.

Sie handelten in der Absicht, der Daimler AG den sich aus dem Verkauf dieser Fahrzeuge ergebenden Vermögensvorteil als fortlaufende Einnahmequelle zu verschaffen, obwohl Sie jedenfalls für möglich hielten, dass das Unternehmen aufgrund der aus der fehlenden Zulassungsfähigkeit sowie der konkreten Gefahr der Stilllegung resultierenden Mangelhaftigkeit der Fahrzeuge hierauf keinen Anspruch hatte.

Im Einzelnen:

I.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts mit Sitz in Stuttgart und unter HRB-Nr. 19360 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen. Gegenstand des

20
Unternehmens ist unter anderem die Entwicklung, Herstellung und der weltweite Vertrieb von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkomponenten. Vorstandsvorsitzender war vom 01.01.2006 bis zum 22.05.2019 Dieter Zetsche. Er wurde abgelöst durch Ola Källenius.

Der Vorstand der Daimler AG setzt sich zusammen aus dem genannten Vorstandsvorsitzenden sowie derzeit sieben weiteren Bereichsvorständen (Management-Ebene E0). Im Übrigen ist das Unternehmen hierarchisch gegliedert. Den Vorständen nachgeordnet sind zunächst Manager der Ebene E1 („Direktoren“), sodann folgen die Centerleiter auf Ebene E2 und die Abteilungsleiter auf E3-Ebene. Die erste Management-Ebene auf Stufe E4 bilden die Teamleiter. Ihnen sind die jeweiligen Sachbearbeiter unterstellt. Im Rahmen der von den Verantwortlichen der Daimler AG für den betrieblichen Ablauf definierten Prozesse sind die Teamleiter für die Erteilung der sogenannten „V7-Freigabe“ eines Softwarestandes zuständig, die vor Implementierung dieses Softwarestandes in die Motorsteuerungssoftware eines auf den Markt zu bringenden Fahrzeugs zu erfolgen hat.

II.

Beim Betrieb eines Fahrzeugs mit konventionellem Antrieb entstehen unter anderem umweltschädliche Stickoxide („NO_x“). Bei den betroffenen Fahrzeugen kommt insoweit zur Abgasreinigung auch ein SCR-Katalysator (SCR: „Selective catalytic reduction“, „Selektive katalytische Reduktion“, folgend: „SCR“) zum Einsatz.

Bei der Abgasnachbehandlung mittels eines SCR-Katalysators erfolgt die Einspritzung einer flüssigen Harnstoff-Wasser-Lösung, auch bekannt unter dem Handelsnamen AdBlue®, in den Abgasstrom. Diese wandelt sich dort in Ammoniak (NH₃) um und wird so im SCR-Katalysator gespeichert. Das NH₃ reagiert sodann mit dem anfallenden Stickoxid, so dass am Ende der Abgasanlage („End-of-Pipe“) hauptsächlich Stickstoff und Wasser emittiert werden. Durch den Einsatz eines SCR-Systems können die NO_x-Emissionen eines Fahrzeugs um 90% oder mehr verringert werden. Die Harnstoff-Wasser-Lösung als zusätzliches flüssiges Betriebsmittel muss im Fahrzeug in einem eigenen Tank mitgeführt werden.

Die Motorsteuerungssoftware von Dieselfahrzeugen der Daimler AG mit SCR-Technologie verwendet zur Steuerung der Eindüsung der Harnstoff-Wasser-Lösung in den Abgasstrom zwei unterschiedliche Betriebsarten, den Speichermodus (auch genannt Fill-Level- bzw. Füllstandsmodus oder Dosing) und den Onlinemodus (auch genannt Feed-Forward-Modus, PreControl Mode 2 oder Onlinedosing). Im Speichermodus wird die Harnstoff-Wasser-Lösung in der Weise dosiert, dass ein bestimmter Füllstand an NH₃ im SCR-Katalysator vorgehalten wird. Das Fahrzeug verbraucht dabei in der Regel mehr Harnstoff-Wasser-Lösung, setzt jedoch auch mehr NO_x in unschädliche Reaktionsprodukte um. Im Onlinemodus wird hingegen kein oder nur ein äußerst geringer NH₃-Füllstand im SCR-Katalysator vorgehalten. Stattdessen erfolgt die Dosierung der Harnstoff-Wasser-Lösung basierend auf den aktuell anfallenden NO_x-Rohemissionen und einer applikationsabhängigen NO_x-Zielumwandlungsrate.

24

Die gewählte Betriebsart (Speicher- oder Onlinemodus) ist abhängig vom Status der in der Motorsteuerungssoftware von Fahrzeugen der Daimler AG enthaltenen SCR-Kontrollbedingung „SCRFFC_stMskPreCtlMode2“, in welcher einzelne Bits als Umschaltbedingungen - wenn gleichzeitig alle Freigabebedingungen erfüllt sind - eine Anforderung zum Umschalten zwischen den Betriebsarten auslösen können.

III.

1. Der Betrieb von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen bedarf in Deutschland gem. § 3 Abs. 1 S. 1 der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV) der Zulassung. Eine solche Zulassung für in den Verkehr zu bringende Serienfahrzeuge wird auf Antrag erteilt, wenn das jeweilige Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht (§ 3 Abs. 1 S. 2 FZV), so dass dessen Zulassung zum Straßenverkehr einer weiteren (vorgeschalteten) Genehmigung bedarf. Diese wird regelmäßig in Form einer EG-Typgenehmigung nach Art. 2 Richtlinie 2007/46/EG durch die zuständige Bundesoberbehörde, das Kraftfahrt-Bundesamt, oder eine andere europäische Straßenverkehrsbehörde erteilt (§ 2 Abs. 1 EG-FGV). Im Rahmen des für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung erforderlichen Verfahrens ist u.a. die Einhaltung der Vorschriften der Emissionsgrundverordnung (EG-VO Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007) nachzuweisen. Die EG-VO Nr. 715/2007 verpflichtet die Hersteller von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen insbesondere dazu, die von ihnen hergestellten Fahrzeuge so auszurüsten, dass „die in Anhang I und in den in Art. 5 genannten Durchführungsmaßnahmen festgelegten Grenzwerte eingehalten werden“ (Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2 EG-VO Nr. 715/2007), „dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht“ (Art. 5 Abs. 1 EG-VO Nr. 715/2007), sowie konkretisierend, keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen, welche die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zu verwenden (Art. 5 Abs. 2 EG-VO Nr. 715/2007). Maßgebliches Testverfahren für die Einhaltung der Emissionswerte zur Erlangung einer EG-Typgenehmigung war bis 31.08.2018 der sog. Neue Europäische Fahrzyklus („NEFZ“). Der für die Erteilung der Typgenehmigung einzuhaltende NO_x-Grenzwert lag für EU6-Modelle ab dem 01.09.2014 bei 80 mg/km.

2. Um zu verhindern, dass die Fahrzeuge nur auf dem Prüfstand im Rahmen des Homologationsverfahrens die gesetzlichen Grenzwerte einhalten, jenseits des Prüfstands jedoch ein anderes Emissionsverhalten zeigen, ist in Art. 5 Abs. 2 EG-VO Nr. 715/2007 geregelt, dass die Verwendung von Abschaltvorrichtungen grundsätzlich unzulässig ist. Die Verwendung ist ausnahmsweise zulässig, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Abs. 2 S. 2 lit. a), die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist (lit. b) oder die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind (lit. c). Eine

Abschalteinrichtung stellt nach Art. 3 Nr. 10 dieser Verordnung ein Konstruktionsteil dar, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, 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.

3. Im Fall von in der Motorsteuergerätesoftware enthaltenen Abschaltvorrichtungen sind diese für den Fall, dass sie nicht explizit zum Gegenstand des Antrags auf Typgenehmigung gemacht wurden, nicht von deren Gestattungswirkung umfasst; jedenfalls aber ist die Typgenehmigung im Hinblick auf den Verstoß gegen das Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen gem. Art. 5 Abs. 2 EG-VO Nr. 715/2007 rechtswidrig und damit ganz oder teilweise vom Widerruf bzw. der Rücknahme bedroht. Zulassungsrechtlich besteht in diesem Fall die Gefahr einer Verweigerung der Zulassung aufgrund Nichterfüllung des § 3 FZV bzw. einer Betriebsuntersagung gem. § 5 FZV.

IV.

1. Um die gesetzlichen Grenzwerte für Dieselfahrzeuge im Rahmen behördlicher Tests einhalten zu können, waren die Verantwortlichen der Daimler AG im Tatzeitraum darauf angewiesen, die Fahrzeuge während der Durchführung dieser Tests im Speichermodus des SCR-Katalysators zu betreiben. Damit ging jedoch ein hoher Verbrauch an Harnstoff-Wasser-Lösung einher.

Um dem unerwünscht hohen Verbrauch an Harnstoff-Wasser-Lösung entgegenzuwirken, fassten Sie gemeinsam mit den gesondert verfolgten [REDACTED] den Entschluss, durch eine neue Softwarefunktion die Möglichkeit zu schaffen, außerhalb behördlicher Tests die Abgasreinigung der Fahrzeuge vornehmlich im Onlinemodus des SCR-Katalysators zu betreiben. Aufgrund der Flexibilität, die dieser Modus bei der Kalibrierung eröffnete, sollte der Verbrauch von Harnstoff-Wasser-Lösung gegenüber dem sog. Speicherbetrieb erheblich reduziert werden können, was den Verantwortlichen der Daimler AG die Möglichkeit eröffnete, kleinere und damit platzsparendere und günstigere Tanks für die Harnstoff-Wasser-Lösung zu verbauen und es zudem dem Kunden ersparte, zwischen den Wartungsintervallen die für das Betreiben des Systems notwendige Harnstoff-Wasser-Lösung - gegebenenfalls auch im Rahmen eines dazu erforderlichen Werkstattbesuchs - nachzutanken. Beide Aspekte sahen Sie unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Absatzes der Fahrzeuge als relevant an. Die bestehenden gesetzlichen Grenzwerte für NO_x-Emissionen waren mit dem geplanten geringeren Verbrauch an Harnstoff-Wasser-Lösung nicht einzuhalten.

2. Das gefasste Vorhaben setzte voraus, die Umschaltung zwischen Speicher- und Onlinemodus in Abhängigkeit von der Durchführung eines behördlichen Tests zu setzen. Dies sollte nach dem von Ihnen und den gesondert verfolgten [REDACTED]

gefassten Tatplan über die Erfassung und Verwertung von Parametern erfolgen, die die physikalischen Grenzen der Durchführung eines behördlichen Tests markieren. Die Umschaltung in den Onlinebetrieb sollte dann stattfinden, wenn nach Auswertung verschiedener Parameter davon ausgegangen werden konnte, dass sich das Fahrzeug nicht (mehr) in einem Test befand.

Für die Umsetzung dieses Vorhabens verwendeten Sie die oben beschriebene, in der Motorsteuerungssoftware der Fahrzeuge vorhandene Logik zur Umschaltung zwischen den beiden Betriebsarten des SCR-Katalysators (Speicher- und Onlinemodus) in Abhängigkeit verschiedener Parameter über den Status der SCR-Kontrollbedingung „SCRFFC_stMskPreCtlMode2“. In bewusstem und gewolltem Zusammenwirken mit den gesondert verfolgten [REDACTED] ergänzten Sie die benannte Bedingung um das sogenannte „Bit 13“. In Abhängigkeit von „Bit 13“ erfolgte danach eine Umschaltung in den Onlinemodus, wenn die Abgastemperatur vor dem SCR-Katalysator oder der NO_x-Massestrom vor dem SCR-Katalysator einen bestimmten Schwellenwert überstieg. Beide Schwellenwerte wurden abhängig von der Gesamt-NO_x-Masse seit Motorstart (aufsummierter Wert des angefallenen Stickoxids seit Fahrtbeginn, auch: „NO_x-Integral“) variiert. Die Erfassung des NO_x-Integrals ermöglichte eine Verwendung dieses Wertes als „Timer“, da aufgrund der bekannten Anforderungen an Fahrleistung, Fahrstrecke und Testdauer behördlicher Tests bei Erreichen einer bestimmten Höhe des NO_x-Integrals sicher davon ausgegangen werden kann, dass behördliche Tests abgeschlossen sind. Die Ausgestaltung von „Bit 13“ ermöglichte damit für die Umschaltung zwischen Speicher- und Onlinemodus eine gezielte Unterscheidung zwischen der Durchführung eines behördlichen Tests und dem normalen Straßenbetrieb.

Die Spezifikation für „Bit 13“ wurde am 18.02.2011 erstellt. Ihrem vorgefassten gemeinsamen Tatplan entsprechend erfolgte im regelhaften Betriebsablauf durch die zuständigen Mitarbeiter der Steuergeräteabteilung die Implementierung des „Bit 13“ in die von der Daimler AG verwandte Steuergerätesoftware.

3. Für die Fahrzeugmodelle ML 250 BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC 4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic der Daimler AG waren Sie der zuständige [REDACTED]. Entsprechend des von Ihnen vorgefassten Tatplans nahmen Sie in engem zeitlichen Zusammenhang mit der Erstellung der Spezifikation des „Bit 13“ die Bedatung der benannten von Ihnen verantworteten Fahrzeugmodelle vor.

Die Bedatung des vorbeschriebenen „Bit 13“ der benannten Fahrzeugmodelle erfolgte dabei in der Weise, dass beim Erreichen eines bestimmten Wertes des NO_x-Integrals - der so festgelegt wurde, dass er in den meisten behördlichen Tests aufgrund der Anforderungen an Fahrleistung, Fahrstrecke und Testdauer nicht erreicht wurde - die Schwellenwerte für die Umschaltung in den Onlinemodus stark abgesenkt wurden, so dass die Fahrzeuge ab diesem Zeitpunkt überwiegend im Onlinemodus des SCR-Katalysators arbeiteten, in welchem zudem der maximale Wirkungsgrad zusätzlich softwareseitig begrenzt wurde.

Diese Bedatung des „Bit 13“ hatte, wie von Ihnen jedenfalls in Kauf genommen, zur Folge, dass die betroffenen Fahrzeuge während der Durchführung eines NEFZ im Speichermodus, ansonsten jedoch im im Hinblick auf die Stickoxidreduzierung weniger effektiven Onlinemodus arbeiteten, wodurch sich mithin außerhalb der Bedingungen des NEFZ die NO_x-Emissionen erhöhten.

4. Mit Bescheid vom 03.08.2018 stuft das Kraftfahrt-Bundesamt die beschriebene, in der Motorsteuerungssoftware der Fahrzeugmodelle ML 250 BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC 4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic enthaltene, Strategie („Strategie A“) als unzulässige Abschalteneinrichtung nach EG-VO Nr. 715/2007 ein und ordnete im Wege nachträglicher Nebenbestimmungen zu den erteilten Typgenehmigungen die Herstellung der Vorschriftenmäßigkeit durch Entfernen aller unzulässiger Abschalteneinrichtungen und die entsprechende Umrüstung der Fahrzeuge an. Aufgrund der beschriebenen Wirkungsweise der „Strategie A“ handelt es sich danach weder um eine Abschalteneinrichtung, die notwendig ist, um den Motor vor einer Beschädigung oder einem Unfall zu schützen, noch den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a EG-VO), noch um eine Abschalteneinrichtung, die nicht länger arbeitet, als dies zum Anlassen des Motors erforderlich ist (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. b EG-VO).

V.

1. Wie von Ihnen vorhergesehen und gewollt, wurden im Hinblick auf die Fahrzeugmodelle ML 250 BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC 4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic in der Folge weitere planmäßige Abläufe innerhalb der Daimler AG ausgelöst.

So stellten die zuständigen Mitarbeiter der Zertifizierungsabteilung der Daimler AG ohne nochmalige Überprüfung der Motorsteuerungssoftware die für die Erteilung der Typgenehmigung erforderlichen Anträge beim Kraftfahrt-Bundesamt. Die in der Motorsteuerungssoftware der Fahrzeuge enthaltene „Strategie A“ wurde im Rahmen der Antragstellung infolge fehlender Kenntnis von den Mitarbeitern der Zertifizierungsabteilung nicht angegeben, obwohl dazu eine Verpflichtung bestand.

Die Fahrzeuge gingen in Serienproduktion.

Auf diese Weise kam es bis zum 23.12.2016 zur Implementierung der „Strategie A“ in die Motorsteuerungssoftware von 119.161 schlussabgenommenen Fahrzeugen der Fahrzeugvarianten ML 250 BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC 4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic. Die betreffenden Fahrzeuge ergeben sich aus der als Anlage zu diesem Strafbefehl beigefügten Aufstellung.

2. Die benannten Fahrzeuge wurden im Anschluss, wie von Ihnen vorhergesehen und gewollt, von den Verantwortlichen der Daimler AG auf den europäischen Markt gebracht.

Dazu wurden die Fahrzeuge über verschiedene Medien (unter anderem Verkaufsprospekte,

Broschüren, Zeitungen, Werbefilme, Radio-Spots, Internet-Auftritte, Pressemappen und -mitteilungen) vermarktet und beworben, wobei jedenfalls beim Fahrzeugmodell ML 250 BlueTEC 4Matic auch auf die Konformität mit Abgasnormen, Reichweite und Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs hingewiesen wurde, obwohl dieses Abweichungen von den regulatorischen Anforderungen aufwies.

Im Anschluss daran wurden die Fahrzeuge vertrieben. Dabei wurden in Deutschland Neufahrzeuge im regelhaften Betriebsablauf der Daimler AG direkt an den Endkunden/Verbraucher vertrieben (Direct Sales), indem die deutschen Mercedes-Benz-Vertragshändler als Vertreter der Daimler AG auftraten und den Fahrzeugverkauf an die Endkunden als Vertragspartner der Daimler AG vermittelten. Der Vertrieb im europäischen Ausland erfolgte hingegen über ein 3-stufiges Modell, bei welchem die Daimler AG die erste Stufe bildete. Vertriebsstufe 2 und Vertragspartner der Daimler AG war der Großhandel (dabei handelte es sich um mit der Daimler AG verbundene Vertriebsgesellschaften - sog. Market Performance Centern, MPC, - sowie Generalvertreter). Vertriebsstufe 3 bildete der Einzelhandel.

3. Sowohl im Rahmen des Verkaufsgesprächs zwischen dem jeweiligen Händler und dem Endkunden im Fall des Direct Sales als auch bei der Bestellung durch die MPC bzw. Generalvertreter über das bereitgestellte Buchungssystem bei der Daimler AG der dort angebotenen und zur Bestellung vorgehaltenen Fahrzeuge wurde seitens der Verantwortlichen der Daimler AG bzw. deren Vertretern, wie Sie billigend in Kauf nahmen, zumindest stillschweigend miterklärt, dass die oben bezeichneten Fahrzeuge zulassungsfähig sind, ohne Einschränkungen zum vertraglich vorgesehenen Zweck gebraucht werden können und nicht von Stilllegung bedroht sind.

Aufgrund Ihres gegenüber den Mitarbeitern der Vertriebsabteilungen sowie der für die Betreuung des Großhandels zuständigen Abteilung überlegenen Wissens hielten Sie den Verkauf der manipulierten Fahrzeuge steuernd in der Hand, weshalb Ihnen die objektiv unwahren Erklärungen der gutgläubigen Mitarbeiter der Daimler AG in vollem Umfang zuzurechnen sind.

4. Die im Rahmen der Vertragsschlüsse jeweils abgegebenen Erklärungen, dass das jeweilige Fahrzeug zulassungsfähig ist, ohne Einschränkungen zum vertraglich vorgesehenen Zweck gebraucht werden kann und nicht von Stilllegung bedroht ist, waren objektiv unzutreffend. Die in der Anlage zu diesem Strafbefehl aufgeführten Fahrzeuge enthielten die oben dargestellte Abschaltvorrichtung „Strategie A“, deren Verwendung nach den Regelungen der EG-VO Nr. 715/2007 unzulässig ist. Aus diesem Grund war die durch das Kraftfahrt-Bundesamt erlassene Emissionstypgenehmigung jedenfalls materiell rechtswidrig, so dass deren Widerruf bzw. die Rücknahme durch das Kraftfahrt-Bundesamt drohte oder jedenfalls die Gefahr der Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen bestand. Auch für den Fall der Nichtumsetzung der Nebenbestimmungen durch die Daimler AG bestand die Gefahr eines Widerrufs oder einer Rücknahme der Typgenehmigung. In all diesen Fällen bestand weiter zulassungsrechtlich die Gefahr einer Verweigerung der Zulassung oder einer Betriebsuntersagung.

5. Wie Sie zumindest billigend in Kauf nahmen, schlossen die Endkunden bzw. die für die Entscheidung über die Bestellungen bzw. die Annahme der gelieferten Fahrzeuge zuständigen Mitarbeiter des Großhandels in der Annahme, dass die jeweiligen Fahrzeuge zulassungsfähig sind, ohne Einschränkungen zum vertraglich vorgesehenen Zweck gebraucht werden können und nicht von Stilllegung bedroht sind, den jeweiligen Kaufvertrag ab.

Im Einzelnen schlossen im Hinblick auf die aus der Anlage zu diesem Strafbefehl ersichtlichen mit der „Strategie A“ ausgestatteten Fahrzeuge der Modelle ML 250 BlueTEC 4Matic, GLE 250d, GLE 250d 4Matic, GLK 220 BlueTEC 4Matic, GLK 250 BlueTEC 4Matic, GLC 220d 4Matic und GLC 250d 4Matic im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang zum jeweiligen Schlussabnahmedatum die in der Aufstellung jeweils einzeln aufgeführten Abnehmer Kaufverträge ab. Den ersten Kaufvertrag eines mit der „Strategie A“ ausgestatteten Fahrzeuges schloss die Mercedes-Benz España S.A. in unmittelbarem engen zeitlichen Zusammenhang zum Schlussabnahmedatum vom 15.08.2011 ab.

Die konkrete Vertragsabwicklung gestaltete sich regelmäßig nach Abschluss des Kaufvertrages in der Weise, dass der jeweilige Abnehmer nach Ablauf einer regelmäßigen Wartefrist bei Übergabe des Fahrzeuges den aus der Anlage ersichtlichen Kaufpreis entrichtete. Der Abnehmer war insoweit nicht vorleistungspflichtig. Exemplarisch bezahlte die Mercedes-Benz España S.A. in Bezug auf das mit der „Strategie A“ ausgestattete Fahrzeug aufgrund des Abschlusses des Kaufvertrages, welcher in unmittelbarem engen zeitlichen Zusammenhang zum Schlussabnahmedatum vom 15.08.2011 erfolgte, den Kaufpreis in Höhe von 39.307 €.

Die jeweiligen Abnehmer hätten den Kaufvertrag nicht abgeschlossen und den Kaufpreis nicht gezahlt, wenn ihnen die Gefahr der Stilllegung der Fahrzeuge bekannt gewesen wäre.

6. Der Abschluss des Kaufvertrages führte durch Entstehen der Kaufpreisverbindlichkeit unmittelbar zu einer Minderung des Vermögens der einzelnen Abnehmer. Es mag dahinstehen, ob der Kaufpreisverbindlichkeit dabei, wie Sie zumindest billigend in Kauf nahmen, aufgrund der implementierten unzulässigen Abschalteneinrichtung, der „Strategie A“, und einem dadurch drohenden Widerruf bzw. einer drohenden Rücknahme der Typgenehmigung sowie der Nichtzulassung – mit der Folge, dass der erwerbende Großhandel die Fahrzeuge nicht mehr würde veräußern und die Endkunden diese nicht mehr zum Fahren im Straßenverkehr würden einsetzen können – bereits im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses ein lediglich auf den Materialwert verminderter Anspruch auf Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges gegenüberstand.

Jedenfalls entstand den jeweiligen Abnehmern, wie Sie zumindest billigend in Kauf nahmen, ein Schaden in Höhe des Aufwands für die vom Krafftahrt-Bundesamt angeordnete technische Nachrüstung des jeweiligen Fahrzeuges. Dieser Aufwand wird dabei jedenfalls durch die bei der Daimler AG angefallenen Kosten für die Durchführung entsprechender (Software-) Maßnahmen gespiegelt. Dieser Aufwand besteht pro Fahrzeug mindestens in Höhe von 50 € und damit in Bezug auf die 119.161 betroffenen mit „Strategie A“ ausgestatteten Fahrzeuge in einer

Gesamthöhe von 5.958.050 €.

30

VI.

Ihnen kam es insbesondere darauf an, der Daimler AG den sich aus dem Verkauf dieser Fahrzeuge ergebenden Gewinn als fortlaufende Einnahmequelle zu verschaffen, obwohl Sie wussten, dass das Unternehmen aufgrund der aus der fehlenden Zulassungsfähigkeit sowie der konkreten Gefahr der Stilllegung resultierenden Mangelhaftigkeit der Fahrzeuge hierauf keinen Anspruch hatte. Daneben handelten Sie auch, um am Erfolg des Unternehmens in Form jährlicher Bonuszahlungen zu partizipieren.

Sie werden daher angeklagt,

in 119.161 tateinheitlichen Fällen

in der Absicht, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, das Vermögen eines anderen dadurch beschädigt zu haben, dass Sie durch Vorspiegelung falscher oder durch Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum erregten oder unterhielten,

strafbar als

ein Vergehen des Betruges in 119.161 tateinheitlichen Fällen gemäß §§ 263 Abs. 1, Abs. 3 S. 2 Nr. 1, 1. Alt., 25 Abs. 1, 2. Alt., 52 Abs. 1 des Strafgesetzbuches.