



Ihr gutes Recht

Rechtsanwälte und Kanzleien stellen sich vor

Endspurt im VW Abgasskandal

Der Endspurt hat begonnen, denn der Volkswagen-Konzern ist der Auffassung, dass die Ansprüche Ende 2018 verjähren. Tausende Besitzer von Dieselaautos der Marken des Volkswagen-Konzerns haben bereits Klage auf Schadensersatz eingereicht. Immer wieder liest man in den Medien, dass viele Kunden erfolgreich gegen den VW-Konzern prozessiert haben. Eigentümern der betroffenen Modelle stellt sich daher die Frage, unter welchen Voraussetzungen Forderungen erfolgreich durchgesetzt werden können.

Die Verordnung 715/2007/EG statuiert in Art. 5 Abs. 2 ein Verbot von Abschaltvorrichtungen. Volkswagen bekam den Stickstoff-Ausstoß mit legalen technischen Mitteln nicht in den Griff. Daher entschied man sich in Kenntnis des Vorstands dafür, die sogenannte „Schummel-Software“ einzusetzen, um ausschließlich für den Prüfbetrieb eine Motoreinstellung zu besitzen, die die gesetzlichen Stickoxidwerte einhält.

Um den Ausstoß von Stickoxiden zu verringern, wurden die Stickoxide im Rahmen der Abgasrückführung aus dem Auslassbereich des Motors über ein Ruckfuhrungsventil in den Motor zurückgeleitet und ersetzt dort einen Teil der Frischladung, die für den nächsten Verbrennungsprozess benötigt wurde, wodurch sich im Ergebnis weniger Stickoxide bildeten. Das Abgasruckfuhrungssystem erkannte, wenn das Fahrzeug den Neuen Europäischen Fahrzyklus durchlief. Im Rahmen des Testlaufs war der Abgasruckfuhrungsmodus 1 aktiv, es kam zu einer höheren Abgasrückführungsrate und damit zu einem verringerten Stickoxid-Aus-

stoß. In diesem Modus wurden die Grenzwerte der Schadstoffnorm Euro 5 eingehalten. Im normalen Fahrbetrieb befand sich das Fahrzeug jedoch ausschließlich in dem Abgasruckfuhrungsmodus 0, wodurch sich mehr Stickoxide bildeten. Die Grenzwerte der Euro 5-Norm wurden in diesem Modus überschritten. Daher hätten die betroffenen Fahrzeuge nicht in der Schadstoffnorm 5 eingestuft werden dürfen; sie erfüllten nicht die gesetzlichen Vorschriften, da der Stickoxid-Ausstoß überhöht war.

Die Programmierung der Software setzt eine aktive, im Hinblick auf dieses gewollte Ergebnis präzise Programmierung der Motorsteuerungssoftware voraus und schließt die Annahme einer fahrlässigen Herbeiführung dieses Zustands aus. Denn erst die installierte Manipulationssoftware hat dazu geführt, dass die Typgenehmigung erteilt wurde. Der Volkswagen-Konzern hat seine Kunden konkludent daruber getäuscht, dass die Zulassung der Fahrzeuge zum Straßenverkehr und die Einstufung in die angegebene Schadstoffklasse gesetzmäßig erfolgten. Er erklärte nämlich mit dem Inverkehrbringen des manipulierten Motors stillschweigend, dass dieser den gesetzlichen Vorschriften genügt, was tatsächlich nicht der Fall gewesen ist. Die Täuschung ist zudem durch die Angabe der Schadstoffwerte in der Prospektwerbung erfolgt, die für den Kauf nur den Schluss zuließ, dass es sich um ordnungsgemäß ermittelte und nicht etwa mit Hilfe einer manipulierten Motorsteuerungssoftware herbeigeführte Werte handelte. Hierbei handelt es sich kaufrechtlich um eine Beschaffungsangabe (§ 434 Abs. 3 BGB), die im Zweifel als für den Kaufabschluss wesentliche Tatsache an-



Tanju Kutuk
Rechtsanwalt

zusehen ist. Die Kauf der betroffenen Fahrzeuge mussten damit rechnen, dass die Zulassungsstelle ihnen den Betrieb im öffentlichen Verkehr untersagt.

Es muss kein Kunde erwarten und kein Kunde geht davon aus, dass der Hersteller die erforderliche Typgenehmigung im Rahmen der Überprüfung unter Laborbedingungen überhaupt erst durch eine entsprechende Manipulation und einen anderen Betriebsmodus als demjenigen, der der Benutzung im Straßenverkehr entspricht, erreicht. Allein wegen dieser Besonderheiten hätten die Kunden vom Volkswagen-Konzern in diesem Sonderfall daruber aufgeklärt werden müssen, dass öffentlich-rechtliche Zulassungsvoraussetzungen manipulativ umgangen wurden. Voraussetzung für die Zulassung ist die Typgenehmigung. Aufgrund der rechtswidrigen Typgenehmigung hätten die betroffenen Fahrzeuge nicht zugelassen werden dürfen. Nach dem Bekanntwerden des Abgasskandals drohte die Zwangstilllegung der Fahrzeuge. Die ubereinstimmungsbescheini-

gung als letzter Akt des behördlichen Genehmigungsverfahrens hat eine unmittelbare Auswirkung gegenüber den Kauern und Verbrauchern. Die Abgabe der ubereinstimmungsbescheinigung durch den Volkswagen-Konzern stellt eine aktive Täuschung dar.

Der Vermögensnachteil besteht in den meisten Fällen darin, dass der abgeschlossene Kaufvertrag ungünstig ist, weil nach dem Aufspielen des Updates technische Probleme auftreten können und die negativen Folgen der Softwaremanipulation und des dadurch erforderlich gewordenen Updates nicht abzuschätzen sind. Es besteht die konkrete Befürchtung, dass die vermehrte Rückführung von Abgasen mit vermehrtem Stickoxid und Rußpartikeln in dem nach Durchführung des Updates ausschließlich wirksamen Modus 1 zu erhöhtem Wartungsaufwand oder sogar zu vorzeitigen Motorschäden führen kann.

Selbst wenn das Software-Update geeignet ist, in technischer Hinsicht den Mangel dahingehend zu beseitigen, dass auch ohne manipulativen Eingriff in die Motorsteuerung die Grenzwerte der Euro-Abgasnorm eingehalten werden, dürften die betroffenen Fahrzeuge als

weiterhin mangelhaft anzusehen sein: Auch durch das Aufspielen des Software-Updates verbleibt es bei der Eigenschaft des Fahrzeugs als ein solches Fahrzeug, dass von dem sog. „Abgasskandal“ betroffen war. Diese Eigenschaft kann nicht durch das Aufspielen eines Software-Updates beseitigt werden.

Der Schadensersatzanspruch des Kunden geht dahin, dass der Volkswagen-Konzern ihn so stellen muss, wie er ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte. Konsequenz ist, dass der Hersteller den Kaufpreis gegen Herausgabe des Fahrzeugs erstatten muss. Dabei muss der Kunde sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Der Wert der vom Kauf gezogenen Nutzungen ist wie im Fall der Rückabwicklung eines Gebrauchtwagenkaufs nach der Formel

Kaufpreis x gefahrene Kilometer
Restlaufleistung

zu bemessen.

Betroffene Kunden sollten zeitnah prüfen lassen, welche Möglichkeiten im konkreten Fall bestehen und welche Schritte sinnvoll sind.



Rechtsanwälte | Fachanwälte
Partnerschaft mbB