

## Abgasskandal – neue Audi-Rückrufe für Fahrzeuge mit 3,0 Liter TDI-Motor

Tausende Besitzer von Dieselautos 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 3,0 TDI-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. In den letzten Wochen gingen Audi-Diesel-Fahrern Rückrufschreiben der Audi AG zu. Betroffen sind Modelle, die mit einem Drei-Liter-Motor ausgerüstet sind.

Die Audi AG zunächst dafür, dass derzeit das Vertrauen in die Marke Audi auf die Probe gestellt sei.

Im Verlauf des Standardschreibens erläutert die Audi AG, dass aufgrund eines angeordneten Rückrufs für verschiedene Audi Fahrzeuge ein Software-Update am Motorsteuergerät im Rahmen einer Rückrufaktion „23X6“ vorgenommen werden müsse. Hintergrund sei, dass Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware festgestellt worden seien und das Kraftfahrt-Bundesamt daraufhin die Entfernung dieser Unregelmäßigkeiten angeordnet habe.

Es handelt sich hierbei um keine freiwillige Maßnahme seitens des VW-Konzerns, sondern um einen angeordneten Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt aufgrund von Manipulationen an der Motorsteuerung im Hinblick auf die Funktionsweise des Emissionsminderungssystems.

Der Volkswagen Konzern 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.

Die betroffenen Fahrzeuge verfügen über zwei Technologien zur Reduktion des Stickoxidausstoßes (NOx). Zum einen kommt ein SCR-Katalysator, der mit Ad-Blue betrieben wird, zum Einsatz, zum anderen die sog. Abgasrückführung. Die Abgasrückführung wird bei kühleren Temperaturen zurückgeführt, wobei eine signifikante Reduktion jedenfalls bei einer Temperatur von 5 Grad Celsius erfolgt („Thermofenster“). Die Abgasreinigung wird bereits bei einer Außentemperatur von unter 17 Grad Celsius und über 30 Grad Celsius abgeschaltet („Thermofenster“). Die Abgasreinigung wird bereits bei einer Außentemperatur von unter 17 Grad Celsius und über 30 Grad Celsius abgeschaltet („Thermofenster“). Ferner enthalten die betroffenen Fahrzeuge eine Software, die erkennt, ob das Fahrzeug in einem Testzyklus oder auf der Straße betrieben werde. Wenn die Software den Testzyklus erkennt, ändert sie die Abgasreinigung, um die Emissionen in Übereinstimmung mit den geltenden Normen zu bringen.

Die Grenzwerte der Euro-Norm wurden in diesem Modus überschritten. Daher hätten die betroffenen Fahrzeuge nicht in der geltenden Schadstoffnorm 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 darüber 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.



Tanju Kütük  
Rechtsanwalt

Die Täuschung ist zudem durch die Angabe der Schadstoffwerte in der Prospektwerbung erfolgt, die für den Käufer 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 Beschaffungsangelegenheit (§ 434 Abs. 3 BGB), die im Zweifel als für den Kaufentschluss wesentliche Tatsache anzusehen ist.

Die Käufer 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 darüber aufgeklärt werden müssen, dass öffentlich-rechtliche Zulassungsvoraussetzungen manipulativ umgangen wurden.

Aufgrund der rechtswidrigen Typgenehmigung hätten die betroffenen Fahrzeuge nicht zugelassen werden dürfen. Nach dem Bekanntwerden des Abgasskandals drohte die Zwangsstilllegung der Fahrzeuge.

Die Übereinstimmungsbescheinigung als letzter Akt des behördlichen Genehmigungsverfahrens hat eine unmittelbare Auswirkung gegenüber den Käufern und Verbrauchern. Die Abgabe der Übereinstimmungsbescheinigung 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 ein-

gehalten 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 Käufer gezogenen Nutzungen ist wie im Fall der Rückabwicklung eines Gebrauchtwagenkaufs nach der Formel

$$\frac{\text{Kaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}}{\text{Restlaufleistung}}$$

zu bemessen.

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

Tanju Kütük

K a h l e r t  
P a d b e r g

Rechtsanwälte | Fachanwälte  
Partnerschaft mbB