



Noch lange keine Ruhe für Fahrzeughersteller im Abgasskandal - Thermofenster vor dem EuGH

Andreas G. Wolf

Mai
2022



1	Abschaltvorrichtungen und deren Folgen	2
2	Rechtslage	3
2.1	Ausgangspunkt Europarecht	3
2.2	Vertragliche Ansprüche gegen Verkäufer	4
2.3	Schadensersatzanspruch aus „sittenwidriger Schädigung“ gegen Konzern	5
2.4	Schadensersatzanspruch aus „sittenwidriger Schädigung“ gegen Verkäufer	6
3	Der Streit um Thermofenster	8
3.1	Was sind Thermofenster	8
3.2	Ansprüche Käufer gegen Hersteller	9
3.3	Klage von Käufern gegen den Staat	11
3.4	Klage von Umweltverbänden gegen den Staat / Kraftfahrbundesamt	12
4	Fazit und Ausblick	15



1. Abschaltvorrichtungen und deren Folgen

Der ursprüngliche Diesel-Skandal um den VW-Motor EA189 scheint nahezu abgeschlossen zu sein, doch der Abgasskandal 2.0 beginnt erst. Denn vor dem EuGH geht - bisher von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt - der Streit um die sogenannten Thermofenster bei Dieselfahrzeugen in eine neue Runde.

Eine maßgebliche Leitentscheidung erlies der BGH mit seinem Grundsatzurteil vom 25. Mai 2020 in Streitigkeiten um „illegale Abschaltvorrichtungen“. Der Gerichtshof billigte Käufern von VW-Diesel-Fahrzeugen, deren Motor mit einer Steuerungssoftware ausgestattet war, die auf dem Rollenprüfstand den Stickoxidausstoß im Vergleich zur normalen Verkehrssituation reduziert, einen grundsätzlichen Anspruch auf Schadenersatz wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu¹. Dieser Ersatzanspruch bezog sich nur auf die bisher verbaute Steuerungssoftware in den Motormodellen des Typs EA189. Im Folgenden soll zunächst auf die Hintergründe und Auswirkungen dieses ersten Urteils eingegangen werden, bevor im folgenden Abschnitt dargelegt wird, warum mit einem Ende der gerichtlichen Streitigkeiten über (vermeintlich) illegale Steuerungssoftware in neueren Motormodellen noch lange nicht zu rechnen ist.

¹ BGH, Urteil v. 30.7.2020, VI ZR 397/19; BGH, Urteil v. 6.7.2021, VI ZR 40/20.



2. Rechtslage

Am 18. September 2015 wurde durch die US-Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) erstmalig öffentlich bekanntgemacht, dass die Volkswagen AG eine „illegale Abschaltvorrichtung“ in der Motorsteuerung ihrer Diesel-Fahrzeuge verwendete.

Demnach konnten die US-amerikanischen Abgasnormen nur in einem speziellen Prüfstandmodus erreicht werden, im Normalbetrieb wird dagegen ein Großteil der Abgasreinigungsanlage weitgehend abgeschaltet und die erforderlichen Normwerte um ein Vielfaches überschritten.

Bei der hierfür verwendeten Software handelte es sich um eine so genannte „Fahrkurvenerkennung“. Fahrzeuge, die diese nutzen, können erkennen, wenn sie sich auf dem Prüfstand befinden. Sie tun dies anhand der Fahrkurven, also anhand von festgelegten Parametern wie der Geschwindigkeit, Beschleunigung und Zeit.²

Laut der Volkswagen AG sei die betreffende Software in weltweit etwa elf Millionen Fahrzeugen mit der Motorenreihe VW EA189 zum Einsatz gekommen. Somit war klar, dass es sich nicht nur um ein Problem auf dem amerikanischen Markt handelte, sondern auch deutsche Fahrzeuge und deren Käufer betroffen waren.

2.1. Ausgangspunkt Europarecht

Grundlage für Streitigkeiten um Emissionen steuernde Vorrichtungen auf dem europäischen Markt sind die Maßgaben des Europarechts aus der 2007 erlassenen Verordnung „über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen“³, welche grundsätzlich die Nutzung solcher Vorrichtungen untersagt.

² <https://hahn-rechtsanwaelte.de/abgasskandal/vw-abgasskandal/fahrkurvenerkennung/>

³ VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge.



Gem. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 werden „Abschaltvorrichtungen“ definiert als

[...] ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (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 Nutzung einer solchen Abschaltvorrichtung ist gem. Art. 5 II 1 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig.

Artikel 5 – Anforderungen und Prüfungen

(2) Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. [...]

2.2. Vertragliche Ansprüche gegen Verkäufer

Auf nationaler Ebene besteht bei Vorliegen einer solchen nach EU-Recht unzulässigen Einrichtung die Gefahr einer Betriebsuntersagung nach § 5 I Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde. Der weitere ungestörte Betrieb im öffentlichen Straßenverkehr kann für solche Fahrzeuge mithin nicht gewährleistet werden.

Diese Beeinträchtigung des ungestörten Betriebes stellt jedenfalls einen „Sachmangel“ an der Sache dar, der den Käufern gegenüber dem Verkäufer – in den meisten Fällen der Vertragshändler – zumindest Ansprüche aus dem Gewährleistungsrecht nach §§ 434 ff. BGB eröffnet. Jedoch beschränkte sich der hieraus resultierende Anspruch zunächst lediglich darauf, dass den Käufern die Möglichkeit zur „Nachbesserung“ in Form eines Softwareupdates gegeben werden sollte.⁴

⁴ BGH - Beschluss vom 9.6.2020 – VIII ZR 315/19



2.3. Schadensersatzanspruch aus „sittenwidriger Schädigung“ gegen Konzern

Erst später wurden den Käufern höchstrichterlich auch Ansprüche gegen die unmittelbar Täuschenden, also die einzelnen Hersteller der Fahrzeuge, zugesprochen.⁵ Insbesondere können sie nun auch Schadensersatzansprüche erfolgreich geltend machen. Diese sind auf die Rückabwicklung des Vertrages gerichtet. Mit der erfolgreichen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen erhält der Käufer den Kaufpreis gegen Rückgabe des Fahrzeugs zurück. In der Regel wird jedoch für die gefahrenen Kilometer eine Nutzungsentschädigung abgezogen.

Sittenwidriges Vorgehen des Herstellers

Der Anspruch beruht auf einer „sittenwidrigen Schädigung“ der Käufer durch den Konzern gem. § 828 BGB.

§ 826 - Sittenwidrige vorsätzliche Schädigung

„Wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, ist dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet.“

Der BGH bejaht ein (objektiv) gegen die guten Sitten verstoßendes Verhalten, weil die Beklagte auf Grundlage einer strategischen Entscheidung systematisch und langjährig manipulierte Fahrzeuge auf den Markt gebracht hatte, die nur auf dem Prüfstand die jeweiligen Abgaswerte einhielten:

„Damit ging einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits [...] die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschaltvorrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit

⁵ BGH - Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19



den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren.“⁶

In dem Verhalten VWs sieht der BGH jedenfalls ein Vorgehen, das wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Käufer gleichsteht. Denn Autokäufer müssten sich darauf verlassen dürfen, dass die Hersteller die gesetzlichen Vorgaben des dicht regulierten Kfz-Marktes einhalten.

Schaden auf Seiten der Käufer

Dadurch entstand dem Käufer nach Ansicht des BGH auch ein ersatzfähiger Schaden. Auch wenn ein Schaden rechnerisch auf den ersten Blick schwer zu beziffern scheint, so könne ein solcher jedenfalls normativ begründet werden. Wer auf sittenwidrige Weise zu einem Vertragsabschluss gebracht wird, habe auch dann einen Schaden, wenn die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Allerdings müsse auch die Verkehrsanschauung den Vertragsabschluss als unvernünftig, unangemessen und nachteilig ansehen. Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Der Kläger hätte den Wagen – so die Feststellung des OLG – nicht gekauft, wenn er von der Schummel-Software gewusst hätte. Das liegt auch nahe: Die Wenigsten würden ein Auto kaufen, dessen Betrieb beschränkt oder untersagt werden kann – jedenfalls nicht ohne erheblichen Preisabschlag.⁷

2.4. Schadensersatzanspruch aus „sittenwidriger Schädigung“ gegen Verkäufer

Ebenfalls auf eine mögliche Sittenwidrigkeit gestützte Ansprüche gegen die Vertragshändler schieden jedoch aus.⁸

§ 828 BGB setzt voraus, dass der Inanspruchgenommene vorsätzlich handelte, mithin zumindest irgendeine Kenntnis von der Unrichtigkeit seiner Angaben hatte. Bei der Krisenaufdeckung wurde jedoch schnell deutlich, dass nur wenige Eingeweihte Kenntnis von der Prüfstanderkennungs-Software hatten,

⁶ BGH - Urteil vom 25.5.2020 – VI ZR 252/19.

⁷ Arnold: Schuldrecht BT: Abgasskandal und vorsätzliche sittenwidrige Schädigung, JuS 2020, 684, 684 f.

⁸ BGH - Beschluss vom 09.06.2020 – VIII ZR 315/19.



insbesondere das gesamte Vertriebsnetz des VW-Konzerns von der „Schummelei“ ebenso überrascht wurde wie die allgemeine Öffentlichkeit. Dennoch versuchten sich anfangs einige Geschädigte – auch nachdem die allgemeinen kaufrechtlichen Gewährleistungsfristen abgelaufen waren – wegen arglistiger Täuschung mit geltend gemachten Schadensersatzansprüchen an ihre Verkäufer zu halten. Die absehbare Erfolglosigkeit derartiger Klagen wurde indes schnell deutlich, woraufhin die meisten jener Rechtsanwaltskanzleien, die eine Vielzahl von Geschädigten vertraten und weiterhin vertreten, konsequent auf eine Inanspruchnahme der Volkswagen AG als Konzernmutter und Herstellerin des Motors umstellten.⁹

⁹ Syrbe: Die zivilgerichtliche Aufarbeitung des VW-Diesel-Abgasskandals – ein Zwischenstand

NZV 2021, 225, 225.



3. Der Streit um Thermofenster

Weitgehend unproblematisch war im Rahmen der „ersten Klagewelle“ um den Motortyp EA189 das Vorliegen einer illegalen Abschaltvorrichtung, da die hierzu verwendete Software klar darauf angelegt war, eine Prüfstandsituation zu erkennen und zu umgehen. Darauf aufbauend konnten den Verbrauchern Ansprüche vor allem gegen den Hersteller selbst zugesprochen werden, welche eine Rückgabe des Fahrzeugs ermöglichte.

Neuerdings angefeuert wurde die Thematik um Käuferansprüche, wenn es sich demgegenüber um eine wesentlich „subtilere“ Art der Abschaltvorrichtung in neueren Motoren bzw. im Rahmen des Softwareupdates handelt, s.g. „Thermofenster“.

Anders als bei der Abschaltvorrichtung in den EA189- Motoren betrifft diese Thematik nicht nur VW. Vielmehr werden diese Thermofenster herstellerübergreifend verwendet.

3.1. Was sind Thermofenster

Viele Motoren verwenden anstatt einer klassischen Prüfstanderkennungsoftware -bspw. durch Lenkradstillstand - ein Temperaturfenster, in dem die Abgase entsprechend der gesetzlichen Vorgaben gereinigt werden und weniger Stickoxid in die Umwelt gelangt. Dieses „saubere“ Thermofenster reicht teilweise nur von knapp unter 20°C bis knapp über 30°C Umgebungstemperatur. Das bedeutet aber, dass die betroffenen Modelle in der meisten Zeit des Jahres außerhalb dieses Fensters betrieben werden – mit verringerter oder ganz abgeschalteter Abgasvermeidung. Die Durchschnittstemperatur in Deutschland bspw. beträgt – über das ganze Jahr gerechnet – nicht einmal 10°C.¹⁰

Die Verfahren zur Modellzulassung sehen jedoch vor, dass der Abgasausstoß unter sehr spezifischen Prüfbedingungen zu messen ist. Neben dem vorgeschriebenen Fahrzyklus gehören dazu auch die Umgebungsbedingungen wie

¹⁰ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/914891/umfrage/durchschnittstemperatur-in-deutschland/>



Luftdruck und Temperatur. Daher finden die Messungen üblicherweise in einem Bereich zwischen 20°C und 30°C statt, sprich genau in dem „sauberen“ Fenster.

Der Einsatz von Thermofenstern wird dabei von den Herstellern mit dem Motorschutz begründet. Beispielsweise kann bei niedrigen Temperaturen im Bereich der Abgasrückführung (AGR) vermehrt Wasserdampf kondensieren und zusammen mit dem bei der Verbrennung entstehenden Ruß das AGR-Ventil verstopfen. Eine Abschaltung der Abgasreinigung zum Motorschutz ist auch gesetzlich grundsätzlich zulässig. Der Gesetzgeber hat dabei aber eher an die Anlass-Phase oder an Extremtemperaturen gedacht – beispielsweise an den Winter in Nordschweden oder den Hochsommer in der Wüste.

Zu klären war, ob dieses Emissionskontrollsystem eine unzulässige Abschalt-einrichtung darstellt und ob es, selbst bei angenommener Unzulässigkeit, eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung begründet, auf die der Käufer und Kläger seine geltend gemachten Ansprüche stützen könnte.

3.2. Ansprüche Käufer gegen Hersteller

Problematisch wäre die Feststellung der Illegalität von Thermofenstern unter dem Gesichtspunkt, dass nicht nur von VW Thermofenster in Dieselmotoren verbaut wurden, sondern auch viele weitere Hersteller wie Daimler, Fiat und Volvo die Technologie nutzen. Damit sind in Deutschland derzeit Millionen betroffene Autos im Straßenverkehr unterwegs.

Der BGH hat die Frage bisher jedoch umgangen, ob Thermofenster eine illegale Abschalteinrichtung darstellen.¹¹ In einer Reihe von Urteilen zu Thermofenstern stellten die Richter jedoch fest, dass ihr Einsatz – selbst, wenn eine Illegalität vorläge - allein nicht ausreicht, um einen Schadensersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller zu begründen.¹²

¹¹ Anders der EuGH, der Bereits mit Urteil vom 17.12.2020 hat der EuGH die von VW verwendete Abgas-Software – das Thermo- oder Temperaturfenster – für illegal erklärt hat; EuGH, Urteil vom 17.12.2020 - Az. C-693/18.

¹² BGH – Urteile vom 16.9.2021 – VII ZR 190/20, VII ZR 286/20, VII ZR 321/20 und VII ZR 322/20.



Hintergrund ist, dass es bei Thermofenstern weniger offensichtlich sei, ob es sich um illegale Abschaltvorrichtungen handelt. Daher wäre nicht klar, ob sich die Verantwortlichen bei den Autoherstellern bewusst dafür entschieden haben, gesetzeswidrig zu handeln, da die Rechtslage hinsichtlich der Zulässigkeit eines Thermofensters im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung zumindest zweifelhaft gewesen sei.

Wie bereits oben festgestellt, ist ein bewusst gesetzeswidriges Handeln aber eine Voraussetzung für die „sittenwidrige Schädigung“ nach § 826 BGB und damit für einen Schadensersatzanspruch. Eine Entschädigung vom Hersteller ist daher nur möglich, wenn weitere Umstände das Verhalten als besonders verwerflich erscheinen lassen. Das kann beispielsweise die Verwendung weiterer unzulässiger Abschaltvorrichtungen sein oder die aktive Verschleierung der Thermofenster gegenüber den Behörden:

„Bei einer Abschaltvorrichtung, die – wie hier – im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise arbeitet wie im realen Fahrbetrieb und bei der die Frage der Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantwortet werden kann, kann bei Fehlen sonstiger Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die für die Beklagte handelnden Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen, so dass es bereits an der objektiven Sittenwidrigkeit fehlt.“¹³

Für den Motortyp EA189 mit seiner Prüfstanderkennung und daran anknüpfenden „Umschaltlogik“ konnte dieses Bewusstsein der handelnden Personen letztlich ohne größere Schwierigkeiten flächendeckend angenommen werden. Bei allen anderen (unzulässigen) Abschaltvorrichtungen, mit denen sich die Gerichte derzeit im Zusammenhang mit anderen Herstellern und/oder anderen Motoren des VW-Konzerns zu befassen haben, stellt dieses Kriterium indes häufig eine für die jeweiligen Kläger unüberwindbare Hürde dar.¹⁴ Für

¹³ BGH - Urteil vom 16.09.2021 – VII ZR 190/20.

¹⁴ Syrbe: Die zivilgerichtliche Aufarbeitung des „Diesel-Abgasskandals“ – ein aktualisierter Zwischenstand, NVZ 2022, 153, 157.



eine erfolgreiche Klage gegen die Hersteller müssten vielmehr weitere Umstände, wie die aktive Verschleierung des Vorliegens von Thermofenstern gegenüber den Behörden oder der Einsatz weiterer, umstrittener Abschaltvorrichtungen hinzutreten.

3.3. Klage von Käufern gegen den Staat

Da dem Verbraucher ein solcher Nachweis nicht immer gelingen wird, kam schnell die Frage möglicher weiterer Verantwortlicher auf, gegen die eine Klage zu erheben sein könnte. In diesem Zusammenhang richtete sich auch der Blick auf mögliche Fehler der Bundesrepublik selbst.

Verfahrensrechtlicher Hintergrund

So versuchte ein Käufer eines mit der fehlerhaften Abschaltsoftware des Motortyps EA189 ausgestatteten Fahrzeuges einen Entschädigungsanspruch gegenüber dem Staat durchzusetzen, mit der Begründung, das Kraftfahrtbundesamt (KBA) habe eine fehlerhafte Typgenehmigung erteilt und den Käufern von Dieselfahrzeugen dadurch Schaden zugefügt.

Argumentation der Klägerseite

Der Kläger warf der Bundesrepublik vor, die EU-rechtlichen Vorschriften über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen¹⁵ nicht in der erforderlichen Weise umgesetzt und insbesondere kein effektives Sanktionssystem geschaffen zu haben, um Verstöße zu ahnden. Hätte die Bundesrepublik, vertreten durch das KBA, ihre Pflichten erfüllt, so wäre es nach seiner Argumentation nicht zum Abschluss seines Kaufvertrages über ein Fahrzeug mit unzulässiger Abschaltvorrichtung gekommen. Für den ihm hierdurch entstandenen Schaden in Form eines minderwertigen Fahrzeugs sei die Bundesrepublik daher verantwortlich.

¹⁵ maßgeblichen EU-Richtlinie 46/2007/EG sowie der ergänzende Verordnung 715/2007/EG über die „Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und die zulässigen Emissionen von leichten Pkw-Nutzfahrzeugen (Euro V und Euro VI)“



Ansicht des BGH

Diese Argumentation ging nach Ansicht des BGH aber ins Leere. Die vom Kläger angeführten Normen verfolgten nicht den Schutz des vom Kläger gerügten „wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts“, welches durch Abschluss eines ungewollten Kaufvertrages verletzt sein könnte. Der Kläger mache daher eine individuelle Schadensposition geltend, die vom Schutzzweck der EU-Richtlinien nicht erfasst werde:

„Zwar haben die RL 2007/46/EG und die VO 715/2007/EG insofern dritt-schützende Wirkung zugunsten der Fahrzeugerwerber, als deren Interesse betroffen ist, „dass ein erworbenes Fahrzeug zur Nutzung im Straßenverkehr zugelassen wird und dass diese Nutzung nicht aufgrund mangelnder Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ bzw. den für diesen Typ geltenden Rechtsvorschriften untersagt wird“ Die Verletzung dieses Interesses macht der Kläger jedoch nicht geltend. Sein Fahrzeug ist zugelassen und die Betriebserlaubnis nicht wieder entzogen worden.“¹⁶

Der BGH erteilt damit Ansprüchen von Verbrauchern gegenüber dem Staat eine Absage, die auf einem Fehlverhalten des KBA – durch Erteilung der Typengenehmigungen für Motoren mit strittigen Abschaltvorrichtungen - beruhten, aber auf Kompensation eines beeinträchtigten wirtschaftlichen Interesses gerichtet sind.

3.4. Klage von Umweltverbänden gegen den Staat / Kraftfahrbundesamt

Während sich aus diesem Interesse also keine weiteren Ansprüche herleiten ließen, zog gegen die Entscheidung der Typengenehmigung des KBA – diesmal allerdings über Motoren mit Thermofenstern – ebenfalls die Deutsche Umwelthilfe (DUH) vor Gericht.

¹⁶ BGH – Beschluss vom 10. Februar 2022 - III ZR 87/21



Verfahrensrechtlicher Hintergrund

Anders als bei den Motoren des Typs EA189 war dem KBA das Vorliegen der Software bekannt. Trotzdem wurde Fahrzeugen mit entsprechender Software die Genehmigung erteilt. Gegen diese Entscheidung erhob die DUH Klage vor dem Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht und machte geltend, dass es sich bei dieser Software um eine nach EU-Recht verbotene „Abschalteinrichtung“ handle, bei deren Vorliegen eine Genehmigung zu versagen gewesen wäre.

Probleme der Klage

Dabei drohte die Klage bereits an einem ähnlichen Punkt zu scheitern, wie die zuvor angeführte Verbraucher-Klage. Das deutsche Verwaltungsgericht war der Ansicht, der DUH fehle es bereits an der Klagebefugnis. Das bedeutet, dass diese nicht ausreichend geltend machen könne, durch die Entscheidung der Typengenehmigung des KBA in einem eigenen Recht verletzt worden zu sein.

Das Gericht hat das Verfahren daher ausgesetzt und wandte sich zur Klärung dieser Frage an den EuGH. Zudem fragte das VG bei Bejahung der Klagebefugnis an, ob sich die Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen wie des Thermoventilators nach dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Genehmigung richtet oder ob andere Umstände hinzuzuziehen sind.¹⁷

Ansicht des Generalstaatsanwalts des EuGHs

Während eine endgültige Entscheidung des EuGHs noch aussteht, äußerte sich bereits der Generalstaatsanwalt Athanasios Rantos zur Thematik.¹⁸

Demnach seien die Mitgliedsstaaten der EU verpflichtet, einen wirksamen gerichtlichen Schutz der durch das Umweltrecht der Union garantierten Rechte zu gewährleisten. Die aus diesem „Unionsumweltrecht“ hervorgegangenen Rechtsvorschriften seien in den meisten Fällen auf das allgemeine Interesse

¹⁷ EuGH – Rechtssache C-873/19.

¹⁸ Schlussanträge v. 03.03.2022; C-873/19.



und nicht auf den alleinigen Schutz der Rechtsgüter des Einzelnen gerichtet. Es sei Aufgabe gerade der Umweltvereinigungen, dieses Allgemeininteresse zu schützen. Daher müsse auch die Möglichkeit für die Vereinigungen bestehen, dieses Interesse vor Gericht durchsetzen zu können.

Des Weiteren folgte die Generalstaatsanwaltschaft der bisherigen Leitlinie des EuGHs in Sachen Thermofenster. Die Notwendigkeit und damit die Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung orientierten sich nicht am Stand der Technik zum Zeitpunkt der Erteilung der EG-Typengenehmigung. Die Staatsanwaltschaft hielt daran fest, dass es sich auch bei Thermofenstern um einen nach EU-Recht unzulässigen Einsatz von Abschaltvorrichtungen handelt. Dieser ließe sich auch nicht mit dem Argument rechtfertigen, dass die Software dem Schutz des Motors dienen soll.

Das Argument des Motorschutzes zähle nämlich nur dann, wenn der Motor ohne die jeweilige Abschaltvorrichtung unmittelbare Schäden erleiden würde. Das sei bei Thermofenstern jedoch gerade nicht der Fall. Diese schützen nämlich höchstens vor natürlichem Verschleiß und der herkömmlichen Abnutzung des Motors.



4. Fazit und Ausblick

Im Abgasskandal 1.0 um den Motortyp EA189 konnte die Frage, ob es sich bei der verhandelten Technik um „illegale Abschaltvorrichtungen“ im Sinne des Europarechts handelt schnell geklärt werden. In der Folge lag das Hauptaugenmerk der nationalen Rechtsprechung auf den daraus resultierenden rechtlichen Ansprüchen der betroffenen Fahrzeugnutzer, insbesondere von Rückgabeansprüchen über das Fahrzeug.

Der hierfür maßgebliche Anspruch aus Sittenwidrigkeit gegenüber den Herstellern der Fahrzeuge scheidet in neueren Konflikten jedoch regelmäßig aus. Anders als bei der ursprünglich verwendeten Software, stellte insbesondere die Entscheidung über den Einsatz von Thermofenstern – nach europarechtlicher Wertung zwar ebenfalls eine illegale Abschaltvorrichtung – kein sittenwidriges Verhalten der Hersteller dar.

Allerdings droht den Herstellern ein erneuter herber Rückschlag auch an dieser Front. Sollte die DUH vor dem EuGH Erfolg haben, droht dann im schlimmsten Fall die Stilllegung der betroffenen Fahrzeuge, bis eine wirksame Abgasreinigung – also eine Hardware-Nachrüstung – eingebaut wurde und eine entsprechende neue Typengenehmigung erlassen werden kann.

Zwar hat der Schlussantrag der EuGH-Generalstaatsanwaltschaft noch keine unmittelbaren rechtlichen Auswirkungen. Die Aussagen sind jedoch insofern beachtlich, als dass die EuGH-Richter der Rechtsauffassung der Generalstaatsanwaltschaft in fast jedem Fall folgen.

Das bedeutet, dass das bald erwartete Urteil in der Sache also mit hoher Wahrscheinlichkeit den gleichen Inhalt haben wird, wie der Schlussantrag und dieses Urteil wiederum wird Signalwirkung für sämtliche Gerichte in der Europäischen Union haben. Auch deutsche Gerichte werden sich in ähnlichen Verfahren zukünftig an dieser Entscheidung orientieren.