

# PRESSEMITTEILUNG

## **Nachweis erbracht: „Thermofenster“ ist unzulässige Abschaltvorrichtung // Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung ermöglicht Hardware-Nachrüstungen auf Kosten der Autohersteller**

- Das *Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung*, bestehend aus Nachrüstern und Verbraucherschutzkanzlei, wird die Hardware-Nachrüstung für Betrugs-Diesel auf Kosten der Hersteller durchzusetzen
- Anhand eines Mercedes-Benz C250 CDI mit Euro-5-Norm konnte das *Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung* nun den Nachweis erbringen, dass zum Herstellungszeitpunkt des Testfahrzeugs technische Alternativen vorhanden waren, um niedrige NOx-Emissionen auch bei niedrigen Außentemperaturen zu ermöglichen
- Dr. Timo Gansel, Inhaber von Gansel Rechtsanwälte: „Mit den Hardware-Nachrüstungen liegt die Lösung des Dieselskandals auf dem Tisch. Trotzdem weigern sich die verantwortlichen Unternehmen weiterhin, Kosten und Verantwortung für den größten Betrugsfall der deutschen Nachkriegsgeschichte zu übernehmen. Es kann nicht sein, dass betrogene Autokäufer selbst für die Schadensbeseitigung bezahlen müssen.“

**Berlin, 12.02.2020 - Das neu gegründete Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung hilft ab sofort Haltern von Euro-5-Diesel-Pkw, ihre Fahrzeuge auf Kosten der Hersteller mit einem SCR-System nachrüsten zu lassen. Zudem veröffentlicht das Bündnis einen Messbericht, der die technische Notwendigkeit und somit Legitimation der Abschaltvorrichtung „Thermofenster“ widerlegt. Bündnispartner sind die beiden führenden Anbieter im Bereich Abgasnachbehandlung, Dr Pley SCR Technology und Twintec Baumot sowie die Verbraucherschutzkanzlei Gansel Rechtsanwälte.**

Auch im fünften Jahr des Abgasskandals gibt es seitens der Automobilindustrie und der Politik kein ganzheitliches Konzept zur Lösung der bekannten Probleme: die andauernde Umweltverschmutzung und Gesundheitsgefährdung durch Millionen Diesel-Pkw, die die gesetzlichen Grenzwerte für Abgasemissionen deutlich überschreiten. Immer neue Rückrufbescheide des Kraftfahrt-Bundesamtes zu Nachbesserungen an den Fahrzeugen werden von den Herstellern lediglich in Form von Software-Updates beantwortet. Es häufen sich jedoch die Berichte, wonach auch diese den überhöhten Schadstoffausstoß der Fahrzeuge nicht unter Kontrolle bekommen.

Dabei ist sind Hardware-Nachrüstungen als nachweislich effektive Lösung einsatzbereit und seit Juli 2019 vom Kraftfahrt-Bundesamt bestätigt und zugelassen. Nachgerüstete Diesel-Fahrzeuge sind von den immer umfangreicheren Fahrverboten in deutschen Innenstädten ausgenommen und die gesundheitsschädlichen Emissionen werden effektiv reduziert.

### **Mangelnde Unterstützung der Autohersteller blockiert bisher Nachrüstung der Betrugs-Diesel**

Die massenhafte Nachrüstung scheitert bisher am Widerstand der Fahrzeughersteller. Sie weigern sich, die vollen Kosten für die Beseitigung der von ihnen verursachten Mängel an den Fahrzeugen zu übernehmen. Das *Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung* hat sich daher das Ziel gesetzt, die Hardware-Nachrüstung auf Kosten der Hersteller durchzusetzen und durchzuführen.

Rechtsanwalt Dr. Timo Gansel, Inhaber von Gansel Rechtsanwälte: „Mit den Hardware-Nachrüstungen liegt die Lösung des Dieselskandals auf dem Tisch. Trotzdem weigern sich die verantwortlichen Unternehmen weiterhin, Kosten und Verantwortung für den größten Betrugsfall der deutschen Nachkriegsgeschichte zu übernehmen. Es kann nicht sein, dass betrogene Autokäufer selbst für die Schadensbeseitigung bezahlen müssen. Wir werden daher nun damit beginnen, die herstellerseitige Kostenübernahme für die Nachrüstung juristisch zu erzwingen.“

Stefan Beinkämper, Vorstandsmitglied der Baumot Group AG: „Die Hardware-Nachrüstung ist die einzige Möglichkeit, den Ausstoß der gesundheitsschädlichen Stickoxide bei den betroffenen Fahrzeugen deutlich zu senken und so Fahrverbote zu vermeiden. Es muss ebenfalls allen klar sein, dass weiterhin Millionen von Diesel-Pkw auf den Straßen unterwegs sind, die unsere Gesundheit und Umwelt stark belasten.“

Um den Stickoxid-Ausstoß zu senken, wird ein sogenanntes Selective Catalyst Reduction-(SCR-)System verbaut. Dieses System wird der Abgasreinigung hinzugefügt und reduziert die Menge an Stickoxiden innerhalb des Verbrennungsprozesses. Durch die gezielte Verwendung von AdBlue – ein Harnstoff – kann die Abgabe von gesundheitsgefährdendem NOx an die Luft entsprechend gesenkt werden.

#### **Das „Thermofenster“ als unzulässige Abschaltvorrichtung im Mercedes-Benz C250 CDI**

Im Auftrag des *Aktionsbündnis' Diesel-Nachrüstung* wurde außerdem ein umfangreicher Messbericht ([Download hier verfügbar](#)) zur Funktionsweise des sogenannten „Thermofensters“ erstellt. Die Abschaltvorrichtung ist Gegenstand zahlreicher Gerichtsverfahren und in schätzungsweise mehr als acht Millionen Diesel-Pkw verschiedener Hersteller verbaut. Dabei erfolgt eine temperaturabhängige Veränderung der Abgasrückführungsrate, was bei Temperaturen unter 20 °C zu einer erhöhten Emission der gesundheitsschädlichen Stickoxide (NOx) führt. Je geringer die Außentemperatur, desto höher der Schadstoffausstoß.

Herstellerseitig wird behauptet, das „Thermofenster“ verstoße nicht gegen die gesetzlichen Emissions-Regelungen, die in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgeschrieben sind. Konkret berufen sich die Autohersteller dabei auf Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der genannten Verordnung. Danach ist die Verwendung einer Abschaltvorrichtung zulässig, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Gleichzeitig muss jedoch zum Zeitpunkt der Erlangung der Typengenehmigung stets die beste, d. h. effizienteste und fortschrittlichste verfügbare Technik eingesetzt werden (Art. 3 Nr. 10 der Industrie-Emissions-Richtlinie 2010/75/EU). Das ist seit spätestens 2007 die SCR-Technologie.

#### **Hersteller nahmen Überschreitung der Abgas-Grenzwerte bewusst in Kauf**

Anhand eines Mercedes-Benz C250 CDI 4Matic mit Euro-5-Norm konnte das *Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung* nun den Nachweis erbringen, dass zum Herstellungszeitpunkt des Testfahrzeugs (Baujahr 2011) die technischen Möglichkeiten bereits vorhanden waren, um zuverlässig niedrige NOx-Emissionen auch bei Außentemperaturen unter 20 °C zu ermöglichen. Dies hätte beispielsweise über eine einfache Bypass-Lösung mit einer geregelten Ladeluftkühlung oder einem SCR-Katalysator, wie er bei Hardware-Nachrüstungen verbaut wird und auch in Euro-6-Fahrzeugen vorhanden ist, geschehen können.

Dr. Martin Pley, Inhaber der Dr Pley SCR Technology GmbH: „Mit dieser Untersuchung erbringen wir zum ersten Mal den messtechnischen Nachweis, dass es sehr wohl Alternativen zum ‚Thermofenster‘ gegeben hätte. Die entsprechende Technologie dafür haben die Autohersteller in Form des SCR-Katalysators Anfang der 2000er Jahre selbst entwickelt und seit 2007 in ihren Fahrzeugen auf dem US-Markt verbaut.“

Dr. Timo Gansel: „Wir haben nun den Nachweis, dass es sich beim ‚Thermofenster‘ im Mercedes-Benz C250 CDI um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt. Die Alternativen zur Einhaltung der NOx-Grenzwerte waren der Daimler AG bekannt, aber anscheinend in Deutschland nicht gewollt. Damit hat sich der Hersteller bewusst gegen die permanente Abgasreinigung und für das ‚Thermofenster‘ entschieden.“

Die Untersuchung des Verbrennungsluftsystems im Testfahrzeug hat zudem gezeigt, dass es nicht möglich ist, die wenig effektive Abgasreinigung mittels Software-Anpassung zu verbessern, ohne die Beschädigung des Motors oder anderer Teile zu riskieren. Ein zuverlässiges und dauerhaftes Unterschreiten des gesetzlichen NOx-Grenzwerts ist folglich nur mit dem Einbau eines SCR-Systems mit AdBlue-Einspritzung möglich.

Weitere Informationen zum *Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung*, den Möglichkeiten einer kostenfreien Hardware-Nachrüstung und den Messbericht zum „Thermofenster“ finden Sie unter [www.nachruestung.de](http://www.nachruestung.de).

---

**Kontakt:**

Ingo Valldorf  
Pressesprecher für das *Aktionsbündnis Diesel-Nachrüstung*  
Tel.: +49 30 226674-216  
E-Mail: [valldorf@gansel-rechtsanwaelte.de](mailto:valldorf@gansel-rechtsanwaelte.de)

**Über die Dr Pley SCR Technology GmbH**

Dr Pley SCR Technology arbeitet mit seinem Team aus Spezialisten seit mehr als 15 Jahren an technischen Lösungen zur Senkung von Schadstoffemissionen aus Verbrennungsprozessen.

**Über die Baumot Group AG**

Mehr als 25 Jahre Know-how in der Abgasnachbehandlung helfen der Baumot Gruppe, Produkte zu entwickeln, die durch Qualität und Wirtschaftlichkeit überzeugen.

**Über Gansel Rechtsanwälte**

Gansel Rechtsanwälte zählt mit seinen über 260 Mitarbeitern zu den führenden Verbraucherschutzkanzleien in Deutschland und vertritt zehntausende Verbraucher gegenüber Banken, Autokonzernen und Versicherungen.