

# Die Demaskierung des Thermofensters

## Dr. Timo Gansel

„Das Thermofenster ist ein durch die Automobilindustrie geschaffener Begriff. Tatsächlich ist es eine auf dem Motorsteuergerät installierte Software, die das Abgasverhalten eines Fahrzeuges unter Verwendung der Temperatursensoren in Abhängigkeit der Außentemperatur steuert.“

### 1. Die Rechtsprechung zum Thermofenster wird sich grundlegend ändern

OLG-Entscheidungen zum Thermofenster der Daimler AG gibt es seit Juli 2019. Sie beruhen auf der pauschalen Behauptung der Daimler AG, die außentemperaturabhängige Abschaltung der Abgasreinigung sei aus Gründen des Motorschutzes notwendig.

Bisher lagen den Gerichten keine substanziellen und verständlichen Fakten zur Funktionsweise und rechtlichen Bewertung des Thermofensters vor. Nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 sind Abschaltvorrichtungen grundsätzlich unzulässig. Dies ist nur ausnahmsweise nicht der Fall, wenn „die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.“ Hierauf beruft sich die Daimler AG im Zusammenhang mit dem Thermofenster.

### 2. Der Einsatz des Thermofensters ist unzulässig, vorsätzlich und sittenwidrig

#### Warum unzulässig?

Unzulässig ist das Thermofenster, weil es nicht im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 2. lit. a) VO (EG) Nr. 715/2007 zum Motorschutz notwendig ist. Die Außentemperatur kann den Motor nicht schädigen. Bauteilbeanspruchend ist allenfalls die permanente Abgasreinigung. Die Abgasreinigung ist nach der EU-Verordnung jedoch nicht optional. Willkürlich und technisch nicht geboten ist demgegenüber die Anknüpfung an die Außentemperatur, um die Abgasreinigung abzuschalten. Das Thermofenster ist somit unzulässig.

#### Warum vorsätzlich?

Eine dauerhafte Abgasreinigung durch Systeme zur effektiven Emissionskontrolle auf dem Stand der Technik war zum Zeitpunkt der Typgenehmigung dieses Mercedes Benz C 250 CDI am 23.05.2011 technisch möglich. Dafür gab es mindestens zwei Möglichkeiten:

1. Preiswerte Alternativtechnologie: eine einfache Bypassschaltung um den Ladeluftkühler - Kosten unter 100 Euro in der Erstausrüstung
2. einen SCR-Katalysator (Selektive katalytische Reduktion) mit Ad-Blue-Technik und ausreichend bemessenem Tank – Kosten unter 1.000 Euro in der Erstausrüstung

Die Entwicklung eines Bauteils unterliegt einem gesetzlich geregelten Prozess zur Qualitätssicherung, der in allen Einzelheiten dokumentiert werden muss (FMEA – Fehlermöglichkeits- und Einflussanalyse). Der erste Serieneinsatz eines SCR-Systems durch die Daimler AG im PKW-Bereich erfolgte im Oktober 2006 (EURO 4 Periode in der EU) in den USA unter dem Markennamen „Bluetec“ (<https://dieselnet.com/news/2006/09daimler.php>). Bei einer allgemeinen Entwicklungszeit für neue Technologien von 4 Jahren muss bereits 2002 die Entwicklung bei der Daimler AG begonnen haben - im EURO 5 Bereich (2009-2015) hätte die SCR-Technologie bereits eingesetzt werden können.

Die Daimler AG hat sich durch den Einsatz des Thermofensters bewusst gegen den Einsatz der SCR-Technologie und gegen die permanente Abgasreinigung entschieden.

Im April 2019 kam die europäische Kommission für Wettbewerb zu dem Zwischenergebnis, dass sich die Daimler AG mit den Herstellern VW, Audi, Porsche und BMW zu systematischen Absprachen getroffen hätte, „die eine Einschränkung der Entwicklung und Einführung von Abgasreinigungstechnologien für neue Diesel- und Benzin-Pkw im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) bezwecken sollten“

Quelle: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP\\_19\\_2008](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_19_2008)

Das Verfahren gegen das Kartell des sog. 5er-Kreises ist noch nicht abgeschlossen.

### **Warum sittenwidrig?**

Die Sittenwidrigkeit eines Tuns ergibt sich aus der besonderen Verwerflichkeit des Verhaltens unter Berücksichtigung des **verfolgten Ziels**, der **eingesetzten Mittel**, der zu Tage tretenden **Gesinnung** und der **eingetretenen Folgen**.

Das **eingesetzte Mittel**: Die Daimler AG hat mit dem Thermofenster eine komplexes Steuerung entwickelt, die von Außenstehenden und dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) in seiner Funktion **nicht** nachvollzogen werden konnte. Die Behauptung der Schädlichkeit zu niedriger oder zu hoher Außentemperaturen lässt sich nur mittels umfangreicher Untersuchungen der Funktion der Abgasreinigung widerlegen. Um die Abläufe im Verbrennungslufttrakt zu ermitteln, war eine Freilegung des Motorblocks, eine Dokumentation des Verbrennungsluftsystems, die Entwicklung eines fahrzeugspezifischen Messprogramms, die Installation der notwendigen Sensorik, bestehend aus vier Temperaturmesspunkten, die Herstellung einer Datenschnittstelle zur Onboarddiagnostik und die Emissionsmessung am Endrohr durch einen promovierten Diplomchemiker und einen Industriemeister notwendig. Zusätzlich wurden über fünf Tage zwölf Messfahrten über je 40 km durchgeführt. Anschließend wurden die Daten ausgewertet. Für die Gesamtmessung war ein Einsatz der zwei Spezialisten von 12 Tagen (à 10 Stunden) notwendig.

Die Daimler AG verschleierte mit dem Thermofenster die Rechtswidrigkeit der Abschaltung der Abgasreinigung, indem auf dem Prüfstand die Stickoxidgrenzwerte nur deshalb eingehalten wurden, weil dort Außentemperaturen von 22-27 Grad Celsius herrschen. Die Daimler AG erschlich sich auf diesem Weg unter Täuschung des KBA die Typgenehmigung und damit den Anschein der Gesetzmäßigkeit ihrer Fahrzeuge.

Die Täuschung der Daimler AG richtete sich gegen staatliche Behörden, Wettbewerber sowie Kunden und hatte damit auf unterschiedliche Art eine große Zahl getäuschter Personen zum Ziel. Dabei hat sich die Daimler AG das Vertrauen ihrer Kunden in das bei einer unabhängigen Behörde, dem KBA, zu durchlaufende Genehmigungsverfahren zunutze gemacht. Als weiterer Aspekt kommt hinzu, dass das Vorgehen der Daimler AG entgegen der internen Qualitätsstandards (FMEA) und damit systematisch erfolgte.

**Das verfolgte Ziel** der Daimler AG war es, Gesetzeskonformität durch die Einhaltung der NOX-Höchstgrenzen zu suggerieren, um so den Einsatz kostenintensiver, effektiver Technologien (SCR) zu vermeiden und zugleich ein Fahrzeug mit geringem Dieserverbrauch am Markt anbieten zu können. Die Daimler AG versuchte auf diesem Weg das Dilemma der NOX-CO2-Schere (Spannungsfeld zwischen geringem Verbrauch einerseits und geringem NOX-Ausstoß andererseits) zu umgehen.

**Eingetretene Folgen**: Die Daimler AG schädigte tausende arglose Kunden planmäßig, indem sie diesen nicht genehmigungsfähige Fahrzeuge unter Vorspiegelung falscher Tatsachen verkaufte. Das Verhalten der Daimler AG schadet elementaren Individualinteressen (Gesundheit) sowie der Umwelt, da der tatsächliche NOX-Ausstoß der Fahrzeuge aufgrund des verwendeten Thermofensters um ein Vielfaches oberhalb der Werte lag, die im Typengenehmigungsverfahren ermittelt worden sind.

**Gesinnung**: Das Verhalten der Daimler AG lässt ein in großem Stil angelegtes Vorgehen aus reinem Gewinnstreben um jeden Preis vermuten. Die Verwerflichkeit wird durch das systematische Vorgehen und den großen betroffenen Personenkreis vertieft. Dass die Daimler AG bis heute den Schaden für die Umwelt und die hierauf bezogene

Individualbetroffenheit bagatellisiert und in den Gerichtsverfahren vorträgt, das durch sie verwendete Thermofenster sei rechtlich zulässig, verstärkt die Sittenwidrigkeit.

### **3. Kostenerstattung für Hardwarenachrüstung ist individuell durchsetzbar**

Die Kosten der Hardware-Nachrüstung sind ersatzfähig. Es ist einem Kunden für die ungewisse Zeitspanne bis zu einer Rückabwicklung des Kaufvertrages oder dem rechtskräftigen Abschluss eines Schadenersatzprozesses nicht zuzumuten, ein umwelt- und gesundheitsschädliches Fahrzeug in diesem Zustand weiter zu benutzen.

Durch das Aktionsbündnis Dieselnachrüstung werden momentan 8 Fahrzeuge nachgerüstet. Wir werden in dieser Woche für diese 8 Diesel-Pkw der Marken Daimler, BMW, Audi und VW in Pilotverfahren die Kosten der Nachrüstung einklagen. Alle 8 Verfahren sind laufende Gerichtsverfahren, in denen die Gerichtsverhandlung innerhalb der nächsten 6 Monate terminiert ist. In 4 dieser Verfahren geht es um die Rückzahlung des Kaufpreises, in 4 Verfahren um Schadenersatz. Ziel ist es, diese Verfahren in Rekordzeit zum BGH zu bringen.