

**HINTERGRUND-
GESPRÄCH**

13.7.2023

Diesel-Skandal: Hersteller müssen für Schäden an Umwelt und gegenüber PKW-Besitzer :innen geradestehen

AK-beauftragte Studie zeigt ganzes Ausmaß des Diesel-PKW-Skandals für Autofahrer:innen und Umwelt.

FRANZ GREIL

Verkehrsexperte der Abteilung Umwelt und Verkehr, AK Wien

LYDIA NINZ

Wirtschaftsjournalistin und Betriebswirtin

ALEXANDER HOLZLEITNER,

Rechtsanwaltskanzlei Poduschka Partner Anwaltsgesellschaft mbH



Wie die AK mit einer aktuellen Studie aufdeckt, ist Österreich vom Dieselskandal viel stärker betroffen als bisher bekannt. Bis jetzt mussten bereits 537.000 Dieselautos wegen illegaler Abschalteinrichtungen verpflichtend oder freiwillig zurückgerufen werden. Einer breiten Öffentlichkeit bisher unbekannt: Nicht nur aus dem VW-Konzern, sondern auch von Mercedes, BMW und Opel. Dazu kommen weitere 253.000 Autos von VW und Renault, deren Abgasreinigungen durch freiwillige Serviceaktionen optimiert werden sollten. Mit knapp 800.000 Dieselfahrzeugen hat der Dieselskandal ein doppelt so hohes Ausmaß als zu Beginn. Das zeigt eine umfassende Studie über Folgen des Abgasskandals in Österreich, die Lydia Ninz und Alexander Holzleitner im Auftrag der Arbeiterkammer durchgeführt haben

Damit nicht genug, könnten im Extremfall noch einmal 800.000 Dieselautos dazukommen, und zwar Dieselfahrzeuge, die bisher noch nicht zum Software-Update zurückgerufen wurden. Insgesamt wären damit 1,6 Millionen Diesel-Pkw betroffen, also praktisch alle, die zwischen 2010 und 2018 erstmals in Österreich zugelassen wurden, schätzen die Studienautor:innen. Der Grund: in all diesen Autos sind sogenannte „Thermofenster“ eingebaut, weswegen die Abgasreinigung nur bei bestimmten Außentemperaturen voll funktioniert. Solche Thermofenster sind laut Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) und des Obersten Gerichtshofes (OGH) unzulässig, wenn dadurch die Abgasreinigung die meiste Zeit im Jahr abgeschaltet oder reduziert wird. Ihre Typgenehmigungen sind daher nicht rechtskonform und die Autos vom Entzug der Betriebsgenehmigung bedroht. Ohne Betriebsgenehmigung dürfen die Pkws weder gefahren noch verkauft werden. Hersteller wie Citroen, Dacia, Fiat-Chrysler und Peugeot mussten ihre Diesel-Pkw wegen solcher unzulässigen Thermofenster in anderen EU-Staaten zurückrufen, während die gleichen Fahrzeuge in Österreich derzeit noch ohne Rückruf herumfahren.

VW-Software-Updates rechtswidrig

Mit Hilfe von Software-Updates hätten die manipulierten Dieselfahrzeuge in einen rechtskonformen Zustand versetzt werden sollen. Da bei VW-Autos, deren Manipulation 2015 aufgefliegen ist, auch beim Software-Update solche unzulässigen „Thermofenster“ eingebaut wurden, sind laut Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig auch diese Software-Updates rechtswidrig und schützen nicht vor dem Entzug der Betriebsgenehmigung. Sollte dieses Urteil in Deutschland rechtskräftig werden, womit zu rechnen ist, hätte das gravierende Folgen auch für Österreich: jene VW-Autos, bei denen bereits ein Software-Update durchgeführt wurde, wären weiterhin von einer Stilllegung bedroht. AK-Experte Franz Greil: „356.000 der 383.000 VW-Käufer:innen, die ihre Fahrzeuge brav zum Software-Update gebracht haben, wären dann rechtlich in genau derselben Situation wie jene, die das Software verweigert haben. Dabei waren Software-Updates mit vielen Nachteilen verbunden, etwa geändertes Motorverhalten, höhere Reparaturanfälligkeit und höherer Verschleiß“ Da das erwähnte Urteil nicht nur für VW gilt, sondern als Musterfall für andere Marken wie Mercedes, Opel und BMW, wären auch die Rückrufe dieser Automarken wirkungslos.

Aktuell erhalten Autohalter:innen in Österreich Post mit potenziell weitreichenden Folgen: Aufgrund einer Weisung des Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK) fordern die Behörden dazu auf, ein Software-Update bei manipulierten VW-Diesel-PKW der ersten Stunde durchführen zu lassen – trotz des erstinstanzlichen Urteils des Verwaltungsgerichtshofs Schleswig.

Zehntausenden droht Stilllegung

Unmittelbar von der Stilllegung bedroht sind 27.500 manipulierte Dieselfahrzeuge des VW-Konzerns mit dem Motor EA 189 (VW, Audi, Skoda, Seat), die im September 2015 als erste aufgefliegen sind und bei denen bisher kein Software-Update erfolgte. Insgesamt sind in Österreich jedoch 66.000

Dieselaautos von der Stilllegung bedroht, darunter auch 14.000 von Mercedes.

Größter Umwelt-Skandal der jüngeren Geschichte

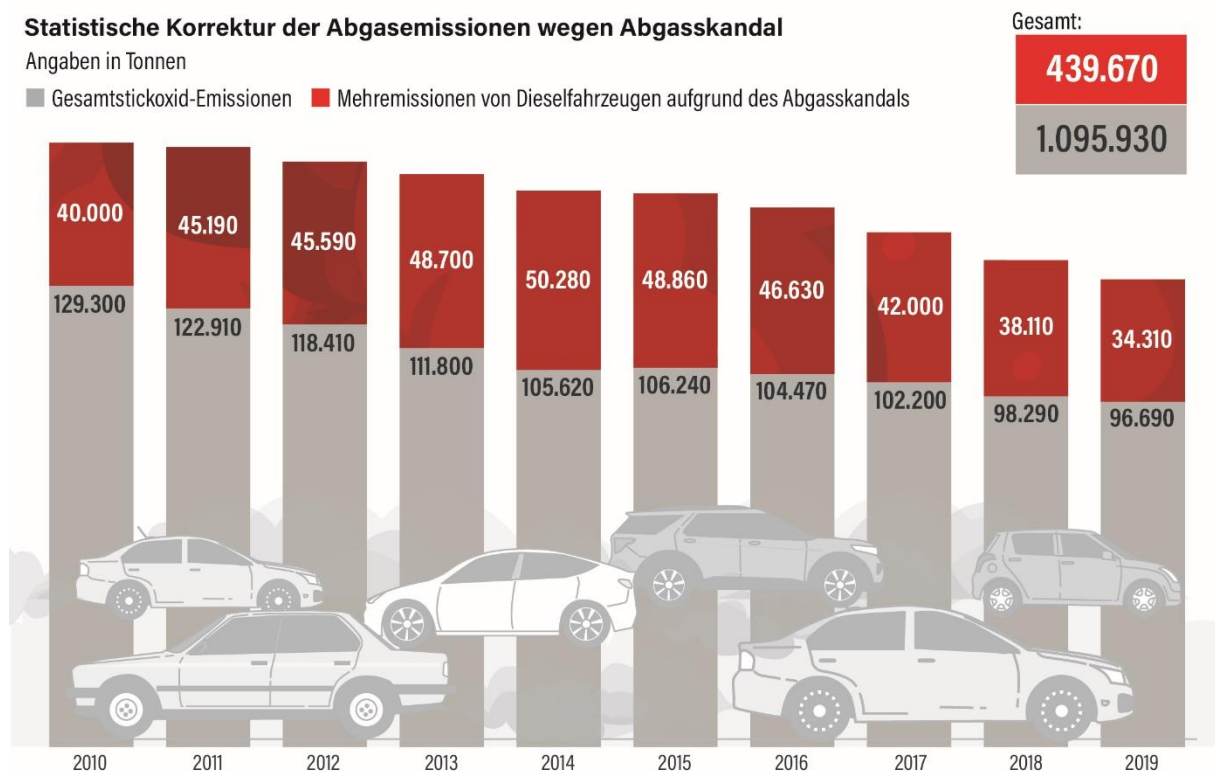
Nach wie vor stoßen diese Autos viel zu viel umweltschädliches Abgas aus (Stickoxide). Gerade in Österreich mit seinen klimatischen Verhältnissen und hohem Anteil an Dieselfahrzeugen sind die schädlichen Folgen besonders gravierend. Für die AK-Auftragsstudie konnten Daten des österreichischen Umweltbundesamtes herangezogen werden, die das erschreckende Ausmaß dieses Umweltskandals aufzeigen. Selbst die „sauberen“ Dieselaautos der neueren Generationen (Euro 6a und Euro 6b) haben den gesetzlichen Grenzwert bei Stickoxiden um das Achteinhalbfache überschritten. Alleine im Zeitraum 2010 bis 2019 fielen in Österreich 440.000 Tonnen an zusätzlichen Stickoxid-Emissionen durch diese Abgasmanipulation an. Das ist viermal soviel wie Österreich in einem Jahr emittiert. Diese riesigen Mehr-Emissionen wurden mit Zustimmung der Europäischen Kommission aus der offiziellen Statistik einfach weggestrichen. „Es geht darum zu verhindern, dass weiterhin für Mensch und Umwelt hochgiftige Stoffe in die Luft geraten und dass Gesetzesvorschriften eingehalten werden. Es kann nicht sein, dass die in Österreich lebenden Menschen mit ihrer Gesundheit und die Autokäufer:innen mit ihrem Geld dafür zahlen müssen, dass große Konzerne sich nicht an die Gesetze halten und dadurch enorme Gewinne einstreifen“, kritisiert AK-Experte Franz Greil.

DIESEL SKANDAL

Statistische Korrektur der Abgasemissionen wegen Abgasskandal

Angaben in Tonnen

■ Gesamtstickoxid-Emissionen ■ Mehrmissionen von Dieselfahrzeugen aufgrund des Abgasskandals



Quelle: AK Wien

AK

Betrug zahlt sich aus

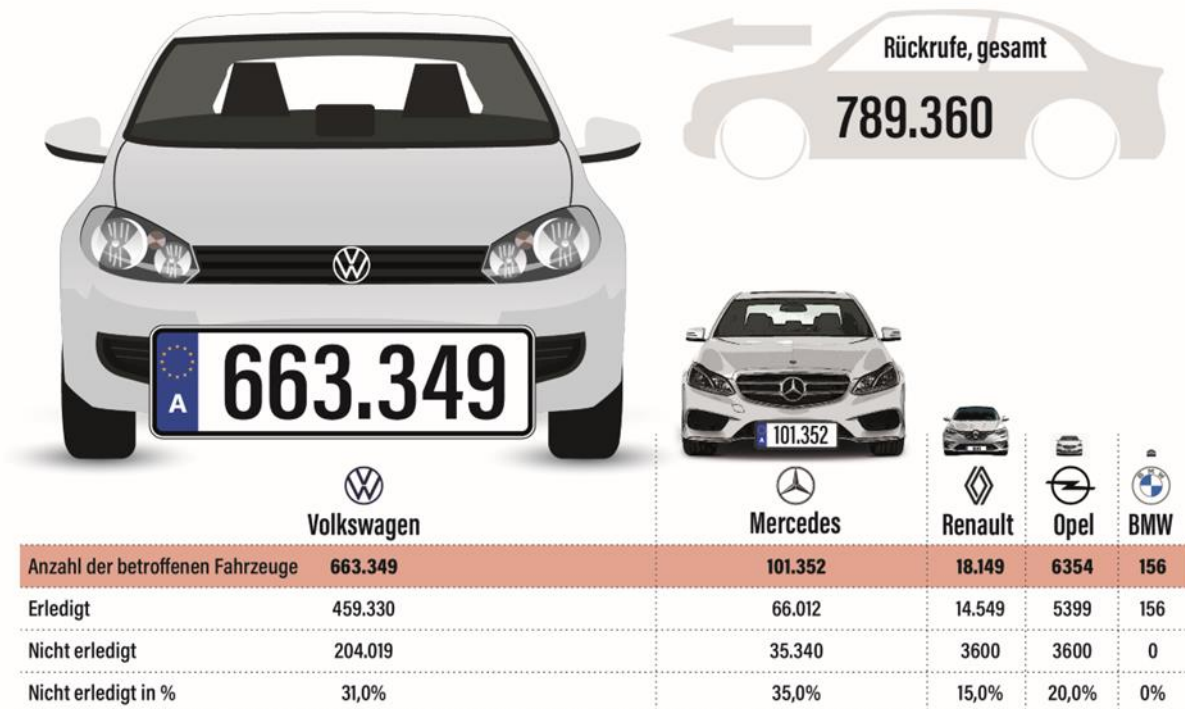
Für VW bedeutete der Dieselskandal nur eine Delle in der Bilanz. Ab 2016 machte der Konzern wieder kräftige Gewinne. In den USA wurde VW wegen des Betrugs kräftig zur Kasse gebeten und musste Entschädigungen sowie Strafzahlungen im zweistelligen Milliardenbereich leisten.

In Österreich bleiben bislang betroffene Diesel-Pkw-Besitzer:innen und die Umwelt auf der Strecke, weil es keine effektiven Rechtsdurchsetzungsmöglichkeiten gibt und die Behörden schlicht nur wegschauen. Angesichts des enormen Ausmaßes des Dieselskandals in Österreich bestehen viel zu hohe Hürden für klagende Konsument:innen und ist das österreichische Gerichtssystem überfordert.

Die jüngsten verbraucherfreundlichen Urteile in Deutschland und Österreich dürfen nicht darüber hinwegtäuschen: Bis heute sind die Verjährungsfristen (drei Jahre bei Sachmängel oder 30 Jahre bei Rechtsmangel oder vorsätzlichem Betrug) rechtlich unklar sowie die Verfahrensdauer kostenintensiv und enorm langwierig. Außerdem erwartet potentielle Kläger:innen bei jedem Auto ein unterschiedlicher Spießrutenlauf in technischer und rechtlicher Hinsicht. Die „Gerechtigkeitslücke“ spricht Bände: Laut AK-Auftragsstudie haben in Österreich rund 25.000 betroffene PKW-Besitzer:Innen gegen Hersteller geklagt, davon die meisten mit Hilfe der Sammelklagen des Vereins für Konsumenteninformation (VKI) im Auftrag von AK und Sozialministerium. Demgegenüber stehen knapp 800.000 Auto, die auf behördliche Veranlassung bzw. auf Initiative der Hersteller zurückgerufen werden mussten.

DIESELKANDAL

Komplette Übersicht Rückrufe Österreich



Quelle: AK Wien



Umweltstrafrechtlich gibt es keine konkreten Versuche seitens der österreichischen Behörde, die Abgasmanipulation von VW, aber auch anderer Hersteller, auch nur ansatzweise zu bestrafen. Zur

Orientierung: Das österreichische Kraftfahrgesetz (KFG) sieht eine Geldstrafe bis zu 10.000 € pro abgasmanipulierten Fahrzeug vor, wenn ein Hersteller oder sein Generalbevollmächtigter in Österreich auch nur den Vorsatz hat, abgasmanipulierte Autos in den Verkehr bringen.

Forderungen der AK

Aus Sicht der AK ist es keine Lösung, einfach abzuwarten und darauf zu bauen, dass Millionen Autofahrerinnen und Autofahrer individuell vor Gericht ziehen und sich Schadenersatz mühsam erstreiten müssen. Es gilt für die Politik, pro-aktiv eine Lösung zu vereinbaren, die das Umweltproblem und das Problem aus Verbrauchersicht zufriedenstellend löst. Dabei muss Österreich alle rechtlichen Möglichkeiten nutzen, auch gegenüber der deutschen Zulassungsbehörde

Die AK fordert folgende Maßnahmen:

1. Verkehrs- und Umweltministerin Gewessler muss in einem ersten Schritt das unsinnige Software-Update von Volkswagen stoppen und bei der EU-Kommission ein Überprüfungsverfahren gemäß EU-Typgenehmigungsverfahren einleiten auch bei anderen Herstellern einleiten.
2. Eine Nachrüstung mit einer EU-konformen Abgasvorrichtung auf Kosten der Hersteller ist bei vielen Autos die einzige sinnvolle Reparatur-Variante. Dort, wo dies technisch nicht geht, braucht es politische Lösungen, etwa für Stilllegungen, die aber nicht auf Kosten der Käufer:innen passieren dürfen. Hier muss der Hersteller auch finanziell geradestehen.
3. Österreich braucht eine Marktüberwachungsbehörde mit Biss. Abgasüberprüfungen müssen vorgenommen und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, damit betroffene Kfz-Besitzer:innen darauf zurückgreifen können und Autohersteller:innen nicht auf Tauchstation gehen können.
4. Es braucht eine politische Lösung für den Diesel-Skandal in diesem riesigen Ausmaß. Die Rechte betroffener Autobesitzer:innen können in Österreich derzeit zivilrechtlich nur mit hohem Aufwand eingeklagt werden. Massenschäden brauchen passende Rechtsinstrumente, um ein Verfahren mit einer Vielzahl von Anspruchsinhaber:innen abzuwickeln. Die EU-Richtlinie über Verbandsklagen zum Schutz der Kollektivinteressen der Verbraucher muss endlich umgesetzt werden, damit von einem Massenschaden Betroffene rasch und ohne aufwendiges Prozedere entschädigt werden. Hier ist Österreich längst in Verzug.
5. Der größte Umweltskandal der jüngeren Geschichte Österreichs darf nicht ohne strafrechtliche Folgen bleiben. Wenn selbst jedem Autotuner und jeder Autotunerin – zu Recht – empfindliche Strafen drohen, muss dies erst recht für Autokonzerne gelten. Die Behörden müssen hier unbedingt einschreiten.