



VW-SKANDAL

Rückholaktion

Nach den Abgasmanipulationen bei **Volkswagen**: Was können betroffene Besitzer von Autos der Marken VW, Audi, Seat und Skoda jetzt machen? Am besten, sie schließen sich einer Sammelklage an

Von David Hell und Esther Mitterstieler

Haben Sie auch ein Auto der Serie EA189 und schon Post von VW bekommen? Dann sind Sie direkt vom größten Skandal der deutschen Automobilgeschichte betroffen.

Das Kürzel steht für eine spezielle Dieselmotorenserie, die seit 2009 die Fließbänder des Autokonzerns VW verließ und mit spezieller Software Abgaswerte im Test schönerte. In Österreich sind 363.400 Autos betroffen, weltweit elf Millionen. Sie sind also nicht allein. Und das soll nicht zynisch klingen, denn damit haben Sie auch mehr Aussicht auf Wiedergutmachung.

Was tun? Auf eigene Faust klagen? Sich einer Sammelklage anschließen? Oder abwarten? Die letzte Option ist jedenfalls die schlechteste Wahl. Denn die Uhr tickt. Immerhin gibt es rechtliche Fristen. Und wenn diese einmal abgelaufen sind, ist selbst der beste Anspruch dahin. Die gesetzliche Gewährleistung sieht eine Frist von zwei Jahren vor. Innerhalb der ersten sechs Monate nehmen Verkäufer mangelhafte Waren sofort zurück. Andernfalls müssten sie beweisen, dass der Fehler eines Produkts nicht an ihnen liegt. Danach dreht sich die Beweislast ins Gegenteil, und der Konsument muss den Beweis antreten, dass die Ware nicht in Ordnung ist. Im aktuellen Fall VW ist dieser Nachweis nicht schwer zu erbringen.

Was kann bei der Gewährleistung verlangt werden? Das schadhafte Produkt, in diesem Fall das Auto, muss vom Mangel befreit werden, und es kann eine Preisreduzierung verlangt werden. Sollte sich der Fehler nicht beseitigen lassen, tritt der Fall einer so genannten Wandlung ein und das Auto muss umgetauscht werden.

Ein großer Irrtum

Daneben kann man den Vertrag auch wegen Irrtums anfechten. Geht die Klage durch, wird der Kaufvertrag rückabgewickelt. Für diese Irrtumsbekämpfung hat man drei Jahre (ab Kaufvertragsabschluss) Zeit. „Man erhält aber nicht die komplette Kaufsumme zurück“, sagt Jürgen Krauskopf vom Wiener Anwaltsbüro Benedikt Wallner. „Denn bis dahin hat man das Auto ja auch genutzt.“ Die Faustformel sieht so aus: Kaufpreis dividiert durch 200.000 (Kilometer). Das Ergebnis wird mit der tatsächlich gefahrenen Kilometerleistung multipliziert, der so ermittelte Betrag ist vom Kaufpreis abzuziehen.

Wie kommt man am besten zu seinem Recht? Wer eine Rechtsschutzversicherung



Lydia Ninz war Chefin des Automobilclubs Arbö und bloggt heute über Mobilität und Wirtschaft. Die Verkehrsexpertin versteht nicht, warum VW nicht mitteilt, was genau manipuliert wurde und wie man denkt, das Problem zu lösen

PORSCHE
AUSTRIA GMBH & CO OG



Salzburg, 8. Oktober 2015

Stickoxidwerte (NOx) bei Dieselmotor EA189

Sehr geehrte Frau Mag. Kasper-Ninz!

Volkswagen arbeitet mit größtem Einsatz daran, eine mit den Behörden abgestimmte technische Lösung zu entwickeln. Die Fertigstellung wird jedoch aufgrund der Motorenvielfalt noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Selbstverständlich übernimmt Volkswagen die Kosten für alle dafür erforderlichen Reparaturmaßnahmen an Ihrem Fahrzeug.

hat, kann den eigenen Anwalt mit dem Fall beauftragen. Daneben kann man sich auch kostenlos an der Sammelklage des Vereins für Konsumenteninformation (VKI) beteiligen (zu finden unter <https://verbraucherrecht.at>). Es gibt auch auf Verbraucherrecht spezialisierte Anwälte wie etwa die Wiener Kanzlei Benedikt Wallner oder den Linzer Anwalt Michael Poduschka.

Insgesamt haben sich schon 23.000 Österreicher zu einer Klage gegen VW entschlossen. Lydia Ninz, einst Chefin des Automobilclubs Arbö, jetzt Bloggerin über Mobilität und Wirtschaft und als Besitzerin eines VW Tiguan selbst betroffen, empfiehlt, sich einer dieser Sammelklagen anzuschließen. Die Aktion ist gratis, man bekommt sämtliche Informationen rund um den Fall EA189 und kann auch jederzeit wieder aussteigen. Es wird ein Generalvergleich in den Niederlanden angestrebt, wo auf Betreiben des VKI-Vertrauensanwalts Eric Breiteneder die gemeinnützige Stiftung „Volkswagen Car Claim“ gegründet wurde. Warum gerade die Niederlande? Weil es dort schneller geht als anderswo in Europa. Mit VW will die Stiftung an einem guten Vergleich für alle Geschädigten ar-

beiten. „Wenn hinter dieser Stiftung Tausende und Hunderttausende stehen, ist es für diese als David auch viel leichter, in Augenhöhe mit dem Goliath ein besseres Ergebnis zu verhandeln“, beschreibt Peter Kolba vom VKI den Vorteil.

Rechtliche Maßnahmen sind offensichtlich erforderlich, denn der VW-Konzern spielt auf hart. Selbst in der Aufklärung über die Causa stottert der VW-Motor gehörig. Auf der Webpräsenz von VW findet man unter „Fragen und Antworten“ zum Fall etwa folgende Ausführung: „Was genau wurde auf dem Prüfstand gemacht und wie?“ Antwort: „Mit der genutzten Software wurden die Stickoxide (NOx) von Dieselmotoren im Prüfstandlauf (NEFZ) optimiert.“

Ähnlich erratisch zeigt sich der Konzern beim Briefeschreiben. Vor knapp zwei Wochen bekamen 363.400 Österreicher Post von VW. Gleich im ersten Satz steht: „Sicherlich haben Sie in den Medien die aktuelle Diskussion über Dieselmotoren verfolgt.“ Als ob nichts passiert wäre. Kein Wunder, dass sich so mancher VW-Fahrer gefrotzelt fühlt. Auch Verkehrsexpertin Ninz ist wenig erfreut darüber: „Ich habe mir einen VW Tiguan mit Dieselmotor gekauft, weil die

Verbrauchs- und Abgaswerte so gut waren. Ich fühle mich natürlich betrogen, wenn die Industrie sagt, wir haben das im Griff, und dann stimmen die Werte nicht.“

Noch mehr Schäden?

Die Zurückhaltung über die wahren Manipulationstatbestände dürften ihre Gründe haben. Intern soll die Abgaslüge abgetan worden sein. Spricht man Mitarbeiter von VW-Vertragshändlern auf die Misere an, bekommt man Aussagen wie diese zu hören: „Alles halb so wild. Aus Konkurrenzgründen ist man zum Kavaliersdelikt gezwungen gewesen. Außerdem ist eh nicht viel passiert.“ Oder: „Es soll ja nur ein Chip ausgetauscht werden – und die Sache hat sich.“ So einfach dürfte es nicht werden. Werner Tober vom Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik an der Technischen Universität in Wien sagt: „Das Problem ist, dass der Stickoxidgehalt sich nicht reduzieren lässt, ohne dass gleichzeitig der Kraftstoffverbrauch steigt. Und wenn der Kraftstoffverbrauch reduziert wird, dann steigt umgekehrt der Stickoxidgehalt. Die beiden Werte sind Gegenspieler – wie auf einer Waage.“

Ein Automobiltechniker, der einst im VW-Konzern arbeitete und daher anonym bleiben möchte, bezweifelt, dass es mit dem Chipaustausch allein getan sein wird: „Dass sich der Skandal nur über die Software abspielt, glaube ich nicht. Ich denke, dass auch der Katalysator oder Motor manipuliert wurden. Damit würden die Änderungsarbeiten an den Fahrzeugen erheblich massiver als bisher angehen.“

Valide Daten dazu gibt es noch nicht. Für die Theorie aber spricht, dass die Umrüstung der Konzernmarken Volkswagen, Audi, Seat und Skoda zwar mit Anfang 2016 losgehen, aber nicht gleich alle Motoren umgestellt werden sollen. Der Startschuss fällt bei den 2,0-Liter-Maschinen. „Bei den 1,6-Liter-Motoren wird zusätzlich eine motortechnische Anpassung notwendig sein. Die technische Umsetzung hierfür soll laut VW voraussichtlich ab September nächsten Jahres zur Verfügung stehen“, sagt Ekhard Zinke, Präsident des zuständigen Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Flensburg. Genau diese Modelle, allen voran der Golf mit 1,6 Liter und 90 PS, machen den größten Anteil der zurückgerufenen Autos aus.

Der Abgasskandal stellt einen enormen wirtschaftlichen Schaden dar. Da ist es nicht verwunderlich, dass das Unternehmen zu

kalmieren versucht: „Die Volkswagen-Verkäufe laufen in Österreich weiterhin stabil und auf Ziel“, heißt es in einer schriftlichen Stellungnahme des Generalimporteurs. „Wichtig ist es dabei zu betonen, dass die neue Diesel-Motorengeneration (EA288, EU6) nicht betroffen ist und alle gesetzlichen Anforderungen und Umweltnormen erfüllt.“ Das sind allerdings nur jene Autos, die erst ab 1. September 2015 in den Markt gelangten.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt hingegen macht sich bereits Zurückhaltung breit. So verkauft etwa der Autohändler Jürgen Thaler in Hallein einen 2012er VW Golf Variant, der vom Chipbetrug betroffen ist und neu 24.470 Euro kostet, um schlappe 11.990 Euro. Das liegt 51 Prozent unter dem Anschaffungspreis – für die sonst so preisstabilen VW-Boliden ein außergewöhnlicher Preisverfall. News versuchte den Preis weiter zu verhandeln. Daraufhin Thaler: „Nur wegen der Abgasgeschichte gibt es keinen Rabatt, aber wir können ein Versicherungspaket und einen Winterreifensatz dazugeben, das käme auf rund 900 Euro. In Summe auch ein schöner Rabatt.“

Stornos unerwünscht

Davon, dass Thaler die Hände gebunden sind, will er nichts wissen. Doch die VW-Vorgaben sind strikt. Ein Preisrutsch und abwandernde Kunden sollen mit aller Macht verhindert werden. So sagt etwa ein niederösterreichischer VW-Händler, „dass durch den Skandal irritierte Kunden bei einer Stornierung nicht unterstützt werden“. Der VW-Konzern gewähre hier keine Rückenbedeckung, Stornos gingen ausschließlich zu Lasten der Händler. In Salzburg, wo der VW-Generalimporteur – die Porsche Holding GmbH – sitzt, wird angeblich diskutiert, ob die Kunden, die vom Dieselskandal betroffen sind und ihre Autos ab nächstem Jahr in die Reparatur stellen müssen, eine Art Treuebonus von rund 2.000 Euro erhalten sollen. Offiziell heißt es dazu von der Porsche Holding nur lapidar: „Ob es in Österreich in Zusammenhang mit der Rückrufaktion spezielle Angebote für betroffene Kunden geben wird, steht zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fest.“

Inwieweit sich die behördlich verordnete Reparatur auf die jeweilige Motorleistung auswirkt, ist noch unklar. Davon, dass nach den Umbauarbeiten von einem 90-PS-Diesel nur 82 PS übrigbleiben, ist nach derzeitigem Wissensstand aber nicht auszugehen. ▶

DREI FRAGEN



„Als Audifahrer bin ich vom Abgasskandal selbst betroffen und werde auch klagen“

Jürgen Krauskopf ist freier Anwalt der Wiener Kanzlei Benedikt Wallner, die auf Verbraucherschutz spezialisiert ist

1 Was muss ich tun, wenn an meinem VW, Skoda, Seat oder Audi die Abgasdaten manipuliert wurden?

Krauskopf: Jeder Betroffene soll sich auf wienrecht.at melden. Generell kommt es darauf an, wann das Fahrzeug gekauft bzw. übergeben wurde. Innerhalb von zwei Jahren ab Übergabe schützt die Gewährleistung: In dieser Zeit kann man eine Preisminderung oder Wandlung (Rückabwicklung) fordern. Daneben prüfen wir, ob der Kaufvertrag wegen Irrtums anfechtbar ist. Dazu hätte man drei Jahre ab Vertragsabschluss Zeit.

2 Was tun nach mehr als drei Jahren?

Da ist es schwieriger. Es bleibt nur noch der Weg des Schadenersatzes. Dazu ist aber ein Verschulden des Händlers – nicht des Herstellers – nötig. Das wird schwerer nachzuweisen sein, obwohl es aufgrund des Vertragsverhältnisses eine Beweislastumkehr gibt. Daher überlegen wir ein Strafverfahren wegen Betruges gegen den VW-Konzern. Private können sich beteiligen und ihre Ansprüche geltend machen.

3 Was erhalte ich zurück, wenn der Kaufvertrag aufgelöst wird?

Auf keinen Fall wird die ursprüngliche Kaufsumme erstattet. Da das Auto ja auch gebraucht wurde, ist der Wert anhand der bereits gefahrenen Kilometer zu ermitteln.

Wenn Giganten wanken.



Autorevue Premium

Der große Supertest 2015

Jetzt auch im Handel.




VW-SKANDAL

Denn: Im sogenannten „Type-1“-Test (NEFZ) wird der Diesel im Prüfprozess nur mit geringer Leistung beansprucht. Im Durchschnitt werden die Autos bei nur 5 bis 6 PS getestet und nicht mit der Höchst-PS-Zahl. Die Frage ist, ob die Fahrzeuge im niedrigen Leistungsbereich schwächer werden. Das Problem könnte in der Praxis im Ampelbereich zum Tragen kommen; also bei der Anfahrt und beim Beschleunigen aus dem untersten Drehzahlbereich.

Auch die Höhe des Schadenersatzes lässt sich nur eruieren, wenn ein konkreter Schaden vorliegt. Daher tappen viele noch im Dunkeln. Betroffen sind nicht nur diejenigen, die gerade einen betroffenen VW fahren, sondern auch die, die ihn loswerden wollen. Schnäppchenjäger, denen der gefälschte Stickoxid-Wert egal ist, wittern günstige Beute. Alexandra Wilk, die gerade einen VW Passat verkaufen will, sagt: „Ständig rufen mich Leute an und wollen handeln. Sie sagen, dass sie erhebliche Einbußen haben werden. Wenn ich beim Preis bleibe, will keiner kaufen. Ich brauche das Geld aber, weil ich ein neues Fahrzeug geordert habe. Ich muss also in den sauren Apfel beißen und günstiger als gewollt verkaufen.“

Ab 2016 werden die Korrekturarbeiten an den manipulierten Autos über die Porsche Austria GmbH als Generalimporteur abgewickelt. Der Importeur schreibt Besitzer von gebrauchten Autos direkt an. Danach werden sie gebeten, „mit einer autorisierten Markenwerkstätte ihrer Wahl in Verbindung zu treten, um dort ihr Fahrzeug nachrüsten zu lassen“, sagt ein Sprecher der Porsche-Holding. Die Umbauarbeiten am Fahrzeug sind behördlich vorgeschrieben. Wer diese nicht vornimmt, läuft Gefahr, die Zulassung für sein Fahrzeug zu verlieren. Oberbehörde ist nicht das Verkehrsministerium, sondern das deutsche KBA. Das liegt daran, dass ein Automobilhersteller das Typengenehmigungsverfahren im Herkunftsland durchführt, und das ist bei VW eben Deutschland. Diese Typengenehmigung gilt dann europaweit.

Länderübergreifend will auch der heimische ÖAMTC die Modelle mit Partnerclubs auf etwaige Leistungsverluste testen. Das geht ordentlich ins Geld: Pro Fahrzeug kostet ein Test 25.000 Euro. Also mehr als ein neuer VW Golf. 

„Ständig rufen mich Leute an und wollen handeln. Wenn ich beim Preis bleibe, will keiner kaufen“

VW-Passat-Besitzerin
Alexandra Wilk