

Autor: Viktor Malhotra

Rückblick: Rechtspanorama vom 26.11.2018 zum Thema „Brauchen wir Diesel-Fahrverbote?“

Die jüngste Veranstaltung der Diskussionsreihe „Rechtspanorama an der WU“ am 26. November 2018 war dem Thema „Brauchen wir Diesel-Fahrverbote?“ gewidmet. Nach einleitenden Begrüßungsworten von **Erich Vranes** (Univ.-Prof. und Institutsvorstand des EIR der WU) diskutierten am Podium unter der Moderation von **Benedikt Kommenda** („Die Presse“) **Bernhard Geringer** (Univ.-Prof. und Vorstand des Institutes für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik der TU Wien), **Hans-Peter Hutter** (Oberarzt und stellvertretender Leiter der Abteilung Umwelthygiene und Umweltmedizin der MedUni Wien), **Georg Kodek** (Univ.-Prof. und Vorstand des Instituts für Zivil- und Zivilverfahrensrecht der WU sowie Hofrat des Obersten Gerichtshofs), **Lydia Ninz** (Journalistin und Buchautorin) und **Stefan Storr** (Univ.-Prof. am IOER der WU).



In Deutschland sorgen Diesel-Fahrverbote mittlerweile regelmäßig für Furore. So sind auf einzelnen Straßen Hamburgs ältere Dieselfahrzeuge schon jetzt nicht mehr erlaubt, während andere deutsche Städte ähnliche Verbote planen. Zuletzt hat auch das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen entschieden, dass die Selbstzünder auf einem Autobahnteilstück in Essen verbannt werden müssen, worauf auch Lydia Ninz hinwies. Auf die daran anschließenden Fragen, ob denn solche Verbote in Österreich möglich oder gar geboten seien, erläuterte Stefan Storr den europarechtlichen Rahmen. Nach der Luftqualitäts-Richtlinie (RL 2008/50/EG) seien bei der Überschreitung von Schadstoff-Grenzwerten „geeignete Maßnahmen“ zu erlassen, um die Grenzwerte wieder einzuhalten. In Österreich ergehen solche Maßnahmen durch die Landeshauptleute in Form einer Verordnung. Bei der Wahl der Maßnahmen bestehe zwar ein Ermessensspielraum, so Storr. Die EU-Richtlinie verlange aber zudem, dass der Zeitraum zwischen Grenzwertüberschreitung und Wiedereinhaltung „so kurz wie möglich“ gehalten werden muss. Insofern wären Diesel-Fahrverbote dann geboten, wenn diese die einzige Möglichkeit darstellen, die Grenzwerte binnen kürzester Zeit einzuhalten.

Besonders deutliche Worte fand Hans-Peter Hutter hinsichtlich der Gesundheitsschädigung durch Dieselfahrzeuge. Die gesellschaftliche Grundhaltung der Ablehnung gegenüber sämtlichen Maßnahmen gegen das Abgasproblem, träfe vor allem „empfindliche Personenkreise“ hart. Darunter seien insbesondere Kinder und ältere Bürger zu verstehen. Diese

hätten aber im Vergleich zu den Autofahrern keine starke Lobby. Zur Abmilderung des Problems verwies Hutter insbesondere auf die vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Maßnahmen, es müsse nur der politische Wille gefunden werden, diese auch umzusetzen. Zudem merkte Hutter an, dass selbst bei Einhaltung der derzeit in Kraft stehenden Schadstoffgrenzwerte, der Gesundheitsschutz nicht für sämtliche Teile der Bevölkerung gewährleistet sei. Weitere Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrsregulierung seien daher dringend nötig.

Bernhard Geringer stellte dem Publikum die technischen Maßnahmen, welche den Schadstoffausstoß von Dieselfahrzeugen verringern sollen und die neueste „Emissionsgesetzgebung“ im Rahmen der Abgasnorm Euro 6 vor. Dabei nannte er vor allem die Abgasnachbehandlung durch Partikelfilter und SCR-Katalysatoren. Besonders hebt Geringer die im September 2018 in Kraft getretene Änderung im Bereich der Schadstoffmessung für die Neuzulassung von PKWs hervor. Anstelle der bisherigen Messzyklen auf dem Prüfstand, die nicht zuletzt durch den VW-Skandal in Verruf geraten sind, werden die Schadstoffwerte nunmehr anhand eines Tests unter echten Fahrbedingungen (Real Driving Emissions) gemessen. Geringer gab aber auch zu bedenken, dass man mit einem Zielkonflikt kämpfe. Denn die Maßnahmen, die einerseits zur Reduktion der klimaschädlichen Kohlendioxid-Emissionen führen, lassen andererseits den gesundheitsschädlichen Stickoxid-Ausstoß steigen.

An die Ausführungen Geringers anknüpfend, meinte auch Lydia Ninz, dass die modernen technischen Maßnahmen gut seien. Man müsse sie aber auch konsequent umsetzen. Ninz steht Diesel-Fahrverboten, vor allem aufgrund ihrer persönlichen Erfahrungen mit dem VW-Skandal, eher kritisch gegenüber. Sie fand, dass es dadurch zu einer Täter-Opfer Umkehr käme, zumal die Konsumenten ihre Diesel-PKW im guten Glauben auf deren rechtskonforme Schadstoffemissionen erworben hätten. Dabei kritisierte sie auch die unzureichende Nachrüstung der manipulierten Fahrzeuge. Ein Mangel den nicht nur die Autohersteller, sondern auch die zuständigen Behörden zu verantworten hätten. Denn für die Nachrüstung wurde eine Senkung des Stickoxid-Ausstoßes nicht einmal vorgeschrieben.

Georg Kodek führte im Anschluss daran die zivilrechtlichen Aspekte von möglichen Fahrverboten und des VW-Skandals näher aus. Ein Schadenersatzanspruch gegen den Staat für die Nichterlassung von Fahrverboten und der damit einhergehenden Gesundheitsbelastung sei zwar abstrakt möglich, allerdings sei der konkrete Schaden für den Einzelnen schwer zu beziffern. In Hinblick auf mögliche Schadenersatzansprüche gegen die Autohersteller führte Kodek ebenfalls die strengen Voraussetzungen des Schadenersatzrechts ins Treffen. Mit dem VW-Skandal sei vom Gesetzgeber eine Möglichkeit verpasst worden, zur Rechtsdurchsetzung geeignete zivilrechtliche Instrumente, wie etwa Gruppenklagen, zur Verfügung zu stellen. Ein fertiger Entwurf dafür liege seit Jahren in den Schubladen des Parlaments. Kodek stellte aber auch die Frage in den Raum, ob das Zivilrecht überhaupt der richtige Hebel ist um das Problem des gesundheitsschädlichen Verkehrs in den Griff zu bekommen. Dabei zielte er auf die Einrichtung einer strengeren Aufsichtsbehörde ab. Immerhin sei es auch die amerikanische Aufsicht gewesen, die den VW-Skandal überhaupt erst ins Rollen gebracht hat.

Zum Abschluss der Diskussion fand eine rege Publikumsbeteiligung statt. Fragen wurden unter anderem in Hinblick auf die Aufsicht der Autohersteller, alternative Motorantriebe, Kompletverbote von Dieselfahrzeugen und die Höhe des volkswirtschaftlichen Schadens durch den Schadstoffausstoß im Verkehr gestellt. Letzterer könne laut Hutter in Milliardenhöhe allein durch Gesundheitskosten beziffert werden. Er merkte zudem an, dass technische Maßnahmen alleine zur nachhaltigen Senkung dieser nicht ausreichen würden. Das Podium

stimmte hinsichtlich des Bedarfs einer strengeren und effektiveren Aufsicht überein. Storr warf dazu noch ein, dass eine solche aber auch transparent handeln müsse und die Kontrolleure der Aufsicht, also die Parlamentsabgeordneten, künftig genauer hinzusehen hätten. Abschließend plädierte Kodek in Hinblick auf die großen Probleme unserer Zeit, wie Umweltschädigung und die damit verbundene Gesundheitsbeeinträchtigung, generell für bessere Rechtsschutzmöglichkeiten. Gegen große Schäden brauche es auch starke zivilrechtliche und regulatorische Instrumente.