

Stößt der Gewährleistungsstaat beim Diesel-Skandal an seine Grenzen?

verfasst von **Melanie Nagel**, veröffentlicht am 15. Juni 2020

Nach dem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) am 25. Mai 2020 besteht für Zehntausende Besitzer von Diesel-Fahrzeugen die Möglichkeit, Schadenersatz von Volkswagen zu fordern. Das Urteil des BGH in Karlsruhe bedeutet, dass klagende Diesel-KäuferInnen ihr Auto zurückgeben können und dafür ihr Geld, abzüglich der gefahrenen Kilometer, zurückbekommen sollen (siehe [Az. VI ZR 252/19](#)). Bereits seit Herbst 2015 ist bekannt, dass eine illegale Abgastechnik bei Millionen von Fahrzeugen des Motorentyps EA189 dafür sorgte, dass die Stickoxid-Grenzwerte durch Abgasreinigung auf dem Prüfstand erreicht, jedoch im Fahrbetrieb überschritten werden. Auch wenn weiterhin viele Rechtsfragen ungeklärt sind, ist dieses Urteil doch wegweisend für viele Diesel-KlägerInnen und noch ausstehende Verfahren. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach dem Gewährleistungsstaat, inwieweit kann dieser die Gesundheit seiner BürgerInnen schützen und gewährleisten, dass Grenzwerte eingehalten werden.

Gewährleistung der Luftreinhaltung

Die Gewährleistung der Luftreinhaltung und die Sicherstellung der menschlichen Gesundheit wird durch die Reglementierung des Abgasausstoßes von Dieselfahrzeugen geregelt. Relevant hierfür ist die Europäische [Richtlinie 2008/50/EG](#), die alle vorangegangenen Richtlinien zusammenfasst und Grenzwerte für Feinstaub festlegt. Dabei ist es besonders wichtig, dass nicht nur staatlich kontrolliert wird, ob diese vorgegebenen Grenzwerte auch eingehalten werden, sondern auch, dass geprüft werden muss, ob die Messverfahren auf realistische Bedingungen übertragbar sind. Ohne diese realistische Messbarkeit sind diese Reglementierungen, wie sich herausgestellt hat, kein wirksames Instrument zum Schutz der BürgerInnen.

Nun könnte man sagen, dass der Gewährleistungsstaat seine Pflicht im Dieselskandal erfüllt hat: Zur Sicherstellung des öffentlichen Guts saubere Luft, wurden Vorgaben für Dieselmotoren erlassen, an die sich die Autobauer halten müssen. Die Missachtung und Manipulation dieser Regeln durch VW wurden nun von den Gerichten als solche bestätigt und den KäuferInnen steht Schadensersatz zu. Für VW bedeutet dies ein hohes finanzielles Risiko, was für die Zukunft abschreckend wirken und damit die Standards künftig sichern könnte.

Studien und Berichte aus diesem Beitrag:

- [Umweltbundesamt aktuelle Luftdaten](#)
- [Richtlinie 2008/50/EG](#)
- [Nationale Burden of Disease Studie](#)
- [EPA Air Quality in Europe](#)
- [WHO Health Statistics](#)
- [Deutsche Umwelthilfe](#)
- [Klima- und Umweltbündnis Stuttgart](#)

Warum hat es offensichtlich nicht funktioniert?

Doch dieses Argument greift zu kurz, wenn man nicht nur den Schaden für die KäuferInnen der manipulierten Autos, sondern auch den für die Umwelt und die Gesundheit vieler Menschen in den Blick nimmt. Die Abgasnormen existieren vor allem aus dem Grund, dass die Luft in vielen deutschen Städten bereits jetzt gesundheitsgefährdend ist. Das Robert-Koch-Institut führt aktuell die Studie [BURDEN 2020 – Nationale Burden of Disease Studie](#) durch, um die gesundheitlichen Auswirkungen in Deutschland zu untersuchen. Die Studie der European Environmental Agency [Air Quality in Europe – 2019 Report](#) geht von 400 000 vorzeitigen Todesfällen in Europa aus. Herzerkrankungen und Schlaganfälle sind demnach verantwortlich für den vorzeitigen Tod aufgrund von Luftverschmutzung, gefolgt von Lungenkrankheiten und Lungenkrebs (siehe [WHO Health Statistics 2018](#)). Luftverschmutzung kann kurz- oder langfristig für Erwachsene und Kinder zu einer deutlich reduzierten Lungenfunktion,

Atemwegsinfektionen und Asthma führen, bei Schwangeren kann es zu negativen Auswirkungen sowohl auf die Fruchtbarkeit, die Schwangerschaft, das Neugeborene und auch jüngere Kinder kommen ([WHO 2005, 2013](#)). Auch wird Luftverschmutzung mit Typ-2-Diabetes bei Erwachsenen sowie mit Adipositas, systemischen Entzündungen, Alterung, Alzheimer und Demenz in Verbindung gebracht. Besondere Betroffenheit besteht zudem auch bei Menschen mit gesundheitlichen Vorerkrankungen sowie mit geringerem Einkommen ([EPA Air Quality in Europe – 2019 Report](#)).

Es entsteht also ein gesamtgesellschaftlicher Schaden, der für viele Menschen schwerwiegende gesundheitliche Folgen hat und zudem kurz- und langfristige Kosten für das Gesundheitssystem beinhaltet – fragwürdig ist, ob dieser durch einzelne Schadensersatzzahlungen an KäuferInnen ausgeglichen werden kann.

Welche Interessenskonflikte kommen hier zusammen?

Verschiedene Interessen prallen im Konflikt um die Luftreinhaltung aufeinander: die deutsche Automobilindustrie mit vielen Arbeitsplätzen, die besonders in städtischen Ballungsräumen mit hoher Luftverschmutzung in Stuttgart und München ([Umweltbundesamt aktuelle Luftdaten](#)) angesiedelt sind, Umweltverbände wie die [Deutsche Umwelthilfe](#) und lokale Umweltschutzorganisationen (wie das [Klima- und Umweltbündnis Stuttgart](#)), Kommunalpolitik und Kommunalverwaltungen, die aufgrund der Europäischen Richtlinien auf lokaler Ebene Maßnahmen zur Feinstaub-Reduzierung (z.B. [Feinstaubalarm Stuttgart](#)) ergreifen müssen, und um ihre Gesundheit besorgte BürgerInnen, die vor Gericht klagen.

2018 wurde Deutschland bereits von der [EU wegen der Nichteinhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte verklagt](#). An den Maßnahmen zur Luftreinhaltung hat sich wenig geändert und Städte sind eher bereit, Strafzahlungen auf sich zu nehmen und gegen die EU zu klagen als Maßnahmen zu ergreifen, um die Feinstaubbelastung zu senken. Ob und ab wann die Politik von den Abgasmanipulationen wusste, ist nicht bekannt. Es gab vermutlich jedoch diesbezüglich Informationen, da Politiker im Aufsichtsrat der Automobilfirmen sitzen. Die Deutsche Umwelthilfe klagt gegen die Städte München und Stuttgart und es wird in diesem Zusammenhang sogar über eine Zwangshaft für PolitikerInnen diskutiert (Die [Zeit 3. September 2019](#)). Offensichtlich stößt hier auch der Rechtsstaat an seine Grenzen. Verwaltungen und Regierungen können sich über Gerichtsurteile hinwegsetzen und auch Zwangsgelder verfehlen ihren Zweck und führen nicht dazu, dass staatliche Institutionen ihr Handeln überdenken.

Wo bleibt nun der Gewährleistungsstaat?

Zusammenfassend kann man sagen, dass nicht nur einzelne DieselfahrerInnen betrogen wurden. Auch die Gesundheit vieler Menschen war und bleibt bedroht, während Politik und Verwaltung untätig sind. Doch wo ist die öffentliche Empörung darüber?

Der Gewährleistungsstaat ist unterschiedlich stark ausgeprägt und wird zwischen den politischen und gesellschaftlichen Akteuren in diskursiven Aushandlungsprozessen immer wieder neu verhandelt. Umwelt- und Gesundheitsbelange werden besonders auf Europäischer Ebene geschützt, was dazu führt, dass BürgerInnen für ihr Recht klagen können und – wie im Fall des jüngsten BGH-Urteils – Recht bekommen. Ein funktionierender Rechtsstaat beurteilt die Lage unabhängig von politischen oder wirtschaftlichen Interessen. Zudem haben BürgerInnen vielfältige Möglichkeiten sich zu organisieren und für ihre Rechte zu kämpfen – das mag vielleicht nur ein kleiner Trost sein, aber Proteste und Auseinandersetzungen auf vielen gesellschaftlichen Ebenen sind wichtig für eine funktionierende Demokratie. Das Zusammenspiel von Staat und Gesellschaft muss immer wieder neu verhandelt werden. Daher ist es wichtig, dass BürgerInnen vor Gericht klagen und auf die Straße gehen und sich empören. Wie wertvoll ein starker Gewährleistungsstaat ist, sehen wir aktuell beim Thema Covid-19 – die Gewährleistung einer funktionierenden Infrastruktur ist unverzichtbar.