

STELLUNGNAHME P8

Sehr geehrte Damen und Herren!

In Punkt "4.1.1. Vortreiben von Nachrüstungen" des oben genannten Entwurfs wird die konsequente Nachforderung zum Software-Update bei Dieselfahrzeugen festgehalten, was in vielen Fällen zu gravierendem finanziellen Schaden für die betroffenen Bürger führen wird.

Grund hierfür ist, dass in der neuen Software deutlich engere Toleranzen für im Abgassystem verbaute Baugruppen einprogrammiert sind, weshalb diese Teile - vielfach ohne defekt zu sein - vom System trotzdem als defekt eingestuft werden. Ohne eine teure Reparatur unterbindet die Software in der Folge dann den Start der Fahrzeuge.

Bei Fahrzeugen des VW Konzerns - etwa dem Familienfahrzeug Sharan - betrifft dies insbesondere den NOX-Sensor und das AGR-Ventil, aber auch noch mehr als 10 weitere Komponenten der Fahrzeuge. Seit dem Bekanntwerden dieses Umstands in der Öffentlichkeit "gewährt" VW deshalb innerhalb von 12 Monaten nach dem Update den kostenfreien Austausch dieser Teile im Falle eines Defekts, allerdings nur für Fahrzeuge mit einer Laufleistung von unter 250.000 km.

Der Tausch des NOX-Sensors kostet den Menschen dann etwa 800.- Euro, das AGR-Ventil bis zu 1500.- Euro.

Viele dieser Diesel-PKW's sind als Langstreckenfahrzeug bei Firmen im Einsatz, sehr hohe km-Leistungen in wenigen Jahren daher völlig normal. Oft werden diese Fahrzeug dann über den Handel an Endverbraucher verkauft, welche nicht über ausreichend Geld verfügen, Neufahrzeuge oder Gebrauchtwagen mit niedriger km-Leistung zu erwerben. Genau diese Menschen trifft dann die völlig willkürlich festgelegte km-Grenze finanziell doppelt hart. Es ist dabei aber komplett unerheblich, ob der Wagen 50.000 oder 500.00 km gelaufen ist, denn die nötigen Reparaturen treten aufgrund des Software-Updates kurz nach diesem und unabhängig von der Laufleistung auf, weil die Bauteile von der neuen Software nun frühzeitig als außerhalb der Funktionstoleranz eingestuft werden (was aber meist gar nicht der Fall ist). Nicht nur aus diesem Grund wollen viele Menschen daher diese "Up-Date" nicht durchführen.

Erschwerend kommt hinzu, dass diese schon bisher sehr reparaturanfälligen Baugruppen (das AGR-Ventil hält z.B. im Schnitt zwischen 40.000 und 130.000 km) zukünftig aufgrund der neuen Software in noch kürzeren Intervallen getauscht werden müssen. Daher verpflichten die USA viele Hersteller dazu, Hardware-Komponenten zu tauschen, was diese Hersteller in den USA auch anstandslos macht. In Europa werden einfach die schon bisher rasch kaputt gehenden Bauteile weiter verwendet, wobei VW daran natürlich entsprechend verdient.

In Anbetracht dieser Tatsachen halte ich die konsequente Nachforderung zum Software-Update nur dann gegenüber den Bürgern mit gutem Gewissen vertretbar, wenn die Politik die Hersteller dazu verpflichtet, solche "Kulanzlösungen" lediglich zeitlich zu beschränken. Wobei auch hier in Anbetracht der in der Vergangenheit aufgebrachten kriminellen Energie eine Ausdehnung der Frist von 12 auf 24 Monate durchaus angemessen erscheint.

Hardware-Nachrüstungen - wie bei Euro 4 Fahrzeugen - sind aufgrund der genannten "Qualität" der Bauteile auch bei Fahrzeugen der Klasse Euro 5 aber wohl die deutlich bessere Lösung, was in diesem Fall wohl bedeuten würde, das technisch deutlich nachgebesserte Bauteile mit entsprechend akzeptabler Lebensdauer entwickelt und verbaut werden müssten. Auch dazu müssten die betrügerischen Hersteller aus meiner Sicht längst auch bei uns verpflichtet sein.

Sofern die genannten Tatsachen nicht bekannt sind, ist es natürlich verständlich, diese Forderung nach konsequentem Software-Update in den Entwurf an vorderer Stelle zu reihen. Ich gehe aber davon aus, dass keiner der Entscheidungsträger die eben erläuterten negativen Folgen für die Menschen in Kauf nehmen will, ohne die für das Problem ursächlich verantwortlichen Akteure entsprechend konsequent in die Pflicht zu nehmen.

Ich bitte den vorliegenden Entwurf daher entsprechen zu adaptieren, ansonsten entstehen weitere finanzielle Schäden für viele der ohnehin schon von den bisherigen Betrügereien stark betroffenen Menschen.

Mit freundlichen Grüßen

Sehr geehrte Frau Dr. Jäger-Urban!

Anbei noch zwei aktuelle Ergänzungen, welche das geplante Vorhaben des Landes OÖ, durch Aufforderung der Industrie zu verstärktem „Updaten“ von Diesel-PKW's als zentrale Maßnahme zur Senkung der NOX-Schadstoffwerte, um so die problematische/gesetzeswidrige Situation speziell im Großraum Linz zu verbessern, zusätzlich zu den schon in meiner ersten Eingabe gemachten Argumenten, in einer noch schieferen Optik erscheinen lassen:

a) 21.12.2018 > KBA hat das verordnete VW-Software-Update als mangelhaft qualifiziert (!!!), weil dieses nur bei Temperaturen zwischen 15 und 33 Grad Celsius wirksam ist, was hierzulande lediglich im Früh- und Spätsommer der Fall ist.

Quelle: <https://derstandard.at/2000094537991/VW-Haendler-erkennt-erstmal-Ansprueche-in-Abgasskandal-an>

b) 23.12.2018 > VW meldet dem KBA Auffälligkeiten bei der Update-Software und stoppt die „Software-Nachrüstung“. Das KBA geht ERNEUT von einer illegale Abschaltvorrichtung aus. Anfang Januar 2019 will man die weitere Prüfung und Analyse vorantreiben.

Quelle: <https://www.finanzen.at/nachrichten/aktien/rheinische-post-kommentar-vw-muss-nachruesten--von-reinhard-kowalewsky-1027830830>

Wenn der Politik und Verwaltung als zentrale Maßnahme zur Lösung der Problematik tatsächlich nicht mehr einfällt, als durch Zwang zum Aufspielen ungeeigneter und unausgereifter „Software-Updates“ den Bürgern letztlich wieder den „schwarzen Peter“ zuzuschieben (statt die Industrie so wie in den USA hart in die Pflicht zu nehmen), dann ist dies aus meiner Sicht eine mehr als nur herbe Enttäuschung. In Anbetracht all dieser Tatsachen grenzt dieser Vorschlag im Entwurf aus meiner Sicht an eine bewusste Täuschung der Öffentlichkeit mit Inkaufnahme von finanziellen Nachteilen und weiteren gesundheitlichen Schäden für diese.

Mit freundlichen Grüßen

Eine Zusatzinfo für Sie: BMW etwa verfügt schon seit Jahren über entsprechende Hardware zur Um-/Nachrüstung ihrer Diesel-Fahrzeuge, der Schadstoffwert kann dadurch auf 25% gesenkt werden. Die Teile können in den USA ganz normal bestellt werden, an allen Fahrzeugen auch in Europa sind die entsprechenden Bohrungen etc vorhanden, um die Hardware problemlos nachzurüsten. Ein Umbau samt Bestellung in den USA kostet etwa bei einem älteren BMW X5 unter 2000.- Euro – darüber war kürzlich im deutschen TV auch ein Bericht zu sehen. In Europa kann man die Teile nicht kaufen und BMW stellte bereits mehrmals eindeutig klar, dass das Unternehmen eine Hardwarenachrüstung für keine sinnvolle Option hält (daher kann man die Teile auch nur in den USA kaufen, wo sie massenhaft in den Regalen liegen ;-)

Mit freundlichen Grüßen