

Frächter fordern Schadenersatz für Kartell

Auf dem Lkw-Markt werden die Zeiten noch härter, weil nach der Kartell-Rekordstrafe der EU eine Klagswelle droht.

GERALD STOIBER

WIEN, SALZBURG, IMST. Die Anfänge reichen fast 20 Jahre zurück und die Folgen werden wohl noch lang in der Güterverkehrsbranche in Europa spürbar sein. Die Rede ist vom größten Kartell, das die EU-Kommission bisher untersucht hat.

Es betrifft die sechs verbliebenen großen Hersteller von Lastwagen, die zusammen laut EU-Kommission 90 Prozent aller Lkw über sechs Tonnen Nutzlast in der EU bauen. Fünf von ihnen räumten die Vorwürfe ein und akzeptierten kürzlich die Rekordstrafe von zusammen fast drei Milliarden Euro (siehe Kasten), die die EU-Kommission, wie berichtet, am 19. Juli knapp vor der Sommerpause verhängte.

Das Geld kassiert die EU dafür, dass die Hersteller von 1997 bis 2011 nicht nur die Verkaufspreise ab Werk abgesprochen hatten, sondern auch die Einführung von Technologien, um die Emissionen von Stickoxiden, Rußpartikeln und dem Treibhausgas CO₂ zu senken. Hier wirft die Brüsseler EU-Behörde den Konzernen MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco, DAF und Scania vor,

die Einführung zwar nicht verhindert, aber verzögert zu haben. Offiziell spricht die Kommission von einem Zeitplan zur Einführung dieser Technologien, aber auch von Absprachen, diese Entwicklungskosten den Kunden aufzuhalsen.

Die gewaltige Dimension des Kartells und die wenigen möglichen Gegner in Rechtsstreitigkeiten ha-



BILD: SVA-OUEHENBERGER

„Wir halten die Erfolgsaussicht für sehr gut.“

Klaus Hrazdira, Quehenberger Group

ben nun sowohl bei Rechtsanwälten als auch in der Güterverkehrsbranche zu heftigen Diskussionen geführt. Es wird überlegt, wie bei den großen Nutzfahrzeugherstellern am besten Schadenersatz verlangt werden kann.

Bei der Augustin Quehenberger Group aus Straßwalchen, die rund 600 Lkw auf Europas Straßen laufen hat und damit zu den größten Speditionen in Salzburg zählt, steht das Thema Schadenersatz ebenfalls

auf der Tagesordnung weit oben. Klaus Hrazdira, als Chief Operations Officer eines der vier Vorstandsmitglieder: „Wir prüfen das Thema derzeit und sind bereits anwaltlich vertreten, haben aber noch keinen konkreten Schritt unternommen. Wir sehen aber sehr gute Erfolgsaussichten.“ Wegen der Vielzahl an Fahrzeugen und der langen Zeitspanne des Kartells sei auch ein außergerichtlicher Vergleich denkbar, hofft der Manager: „Wir beschaffen im Jahr rund 300 Lkw. Wir leasen sie und je nach Lage auf dem Gebraucht-Lkw-Markt verkaufen wir sie weiter oder der Hersteller nimmt sie zum vereinbarten Preis zurück.“ Hrazdira betonte, seit 2011 habe sich bei den Compliance-Vorschriften viel getan, die Praxis sei nun weit strenger.

Anwälte sprechen in Mitteilungen an potenzielle Klienten davon, dass der Schadenersatz für einen einzelnen Lastwagen im Schnitt 10.000 bis 20.000 Euro betrage. Der Tiroler Rechtsanwalt Christopher Fink aus Imst sagte am Dienstag, er halte inzwischen schon bei drei Dutzend Mandanten, die sich Klagen anschließen wollten.



Auch die Entwicklungskosten für saubere Lkw wurden weitergereicht. BILD: SN/LASSEDESIGNEN - FOTOLIA

Ein wesentlicher Grund für den Optimismus ist eine neue EU-Richtlinie, die Schadenersatzforderungen nach Kartellstrafen erleichtert. Sie muss von den Mitgliedsstaaten erst bis Ende 2016 umgesetzt werden. Fink: „Es wird noch heuer eine Novelle zum österreichischen Kartellgesetz erwartet, in der die Schätzung von Schadenersatzansprüchen durch Gerichte erlaubt wird.“ Fink geht bei den Lastern von einem um 20 Prozent überhöhten Preis aus. Entsprechend gehe es um sehr hohe Summen. Eine moderne Lkw-Zugmaschine der neuesten Emissionsklasse Euro 6 kostet nach Brancheninformationen mindestens 95.000 Euro.

Der Obmann des Fachverbands Güterverkehr in der Wirtschaftskammer, Franz Danningner von der Firma Hofmann-Neffe in St. Florian bei Linz, warnt vor zu großen Hoffnungen: Es könnten aufgrund der schwierigen Preisermittlung am Ende „hauptsächlich Anwälte und Gutachter daran verdienen“. Der Fachverband werde Empfehlungen geben, sobald die EU-Kommission die entsprechenden Unterlagen zu dem Kartell freigegeben habe.

EU verhängte 2,93 Mrd. Euro Strafe

Aufgeflogen ist das wohl größte Kartell, das jemals in Europa aufgedeckt wurde, durch eine interne Prüfung im Volkswagen-Konzern. Wegen der verschärften Vorschriften zur guten Unternehmensführung (Compliance) wurden die Praktiken bei der Nutzfahrzeugtochter MAN beanstandet. MAN scherte aus dem Kartell aus und informierte die EU-Kommission. Dadurch wurde MAN Kronzeuge und ersparte sich 1,2 Mrd. Euro Strafe.

Vier Hersteller akzeptierten Mitte Juli ihre Strafen: Daimler muss gut eine Milliarde Euro zahlen, DAF 752 Mill. Euro, Volvo/Renault 670 Mill. und Iveco 494 Mill. Euro. Diese Konzerne räumten ein, von 1997 bis 2011 die Verkaufspreislisten und die Weitergabe der Kosten für bessere Abgasreinigung abgesprochen zu haben. Die schwedische Scania akzeptierte keinen Vergleich, das Verfahren läuft weiter. **gs**



ÖBB bauen WLAN auf Bahnhöfen aus

Fast eine Million Fahrgäste nutzen derzeit pro Monat das kostenlose WLAN-Angebot der Österreichischen Bundesbahnen auf großen Bahnhöfen wie in den meisten Landeshauptstädten. An 15 Bahnhöfen gab es diesen Service bereits seit Ende 2015, ab sofort kommen dank einer 3,5-Mill.-Euro-Investition weitere 15 Stationen dazu: In Wien sind es neun von Hütteldorf bis Heiligenstadt, in Salzburg Bischofshofen, in der Steiermark Bruck an der Mur, weiters Attnang-Puchheim in Oberösterreich und Wörgl (Tirol). Bis Ende des Jahres werden die Voralberger Bahnhöfe Bludenz, Feldkirch und Dornbirn mit WLAN ausgerüstet. In den nächsten Jahren soll das für die größten 100 Bahnhöfe gelten. **BILD: SN/ÖBB**

Bayern verklagt Volkswagen

Der Freistaat fordert für Pensionsfonds bis zu 700.000 Euro Schadenersatz.

MÜNCHEN, SEOUL, SALZBURG. Der Freistaat Bayern wird als erstes deutsches Bundesland Volkswagen wegen der Folgen des Dieselskandals auf Schadenersatz verklagen. Es geht dabei um die Aktienkursverluste, die dem bayerischen Pensionsfonds entstanden seien, sagte der bayerische Finanzminister Markus Söder am Dienstag.

„Bayern muss Volkswagen verklagen. Wir sind da auch rechtlich in der Verpflichtung für unsere Beschäftigten“, sagte Söder. Die Klage werde im September beim Landgericht Braunschweig in Niedersachsen eingereicht. Hintergrund seien die massiven Wertverluste der VW-Aktien, nachdem der Dieselskandal im vergangenen September öffentlich bekannt wurde. Zwischenzeitlich hatte die VW-Vorzugsaktie mehr als 40 Prozent ihres Werts verloren. Bayern hielt über seinen milliarden schweren Pensionsfonds für die Landesbe-

diensteten im September 2015 rund 58.000 Vorzugsaktien. Söder: „Durch den Verstoß gegen Mitteilungspflichten seitens VW musste auch der bayerische Pensionsfonds einen Kursdifferenzschaden hinnehmen. Das Geld wollen wir von VW zurückhaben. Konkret geht es um maximal 700.000 Euro.“

Das Land Niedersachsen, nach der Großfamilie Porsche/Piëch

Vorwurf: verspätete Info an die Finanzmärkte

zweitgrößter Aktionär bei VW, will vor einer Entscheidung über eine eigene Klage die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Braunschweig abwarten. Diese prüft wegen möglicher Marktmanipulation seit Juni einen Anfangsverdacht gegen Ex-VW-Boss Martin Winterkorn und den amtierenden VW-Markenchef Herbert Diess. Es geht um die Frage, ob die Finanzwelt zu spät über den aufgefliegenen Skandal informiert

wurde. Bei der VW-Hauptversammlung Ende Juni verweigerte das Land Niedersachsen wegen offener Fragen in der Aufarbeitung der Abgasaffäre die Entlastung für Diess und Winterkorn. Niedersachsen enthielt sich seiner Stimmen. In Deutschland ist Volkswagen schon mit diversen Schadenersatzklagen konfrontiert, die Forderungen erreichen Milliarden-Euro-Beträge.

Zuvor hatte am Dienstag Südkorea den Verkauf von fast allen Fahrzeugen von Volkswagen gestoppt und die Zulassung für 80 Modellvarianten der Marken VW, Audi und Bentley zurückgezogen. Die Regierung in Seoul brummte dem Wolfsburger Konzern eine Strafe von ungerechnet 14,3 Mill. Euro auf.

Bei den Rückrufen von weltweit elf Millionen manipulierten Dieselpkw ist Volkswagen bereits in Rückstand. Ursprünglich war geplant, die Aktion heuer abzuschließen. Nun heißt es, die technischen Lösungen zur Umrüstung sollen heuer noch geschaffen werden. **SN, dpa**