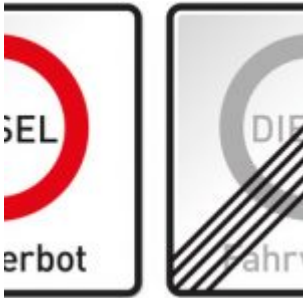


Diesel-Klage: Entscheidung in Stuttgart – die spinnen!



Jetzt klagt die Landesregierung von Baden-Württemberg also doch gegen das umstrittene Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart. Das hatte im Juli dieses Jahres in einem aufsehenerregenden Verfahren entschieden, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichten, um die Luftwerte im Stuttgarter Talkessel zu verbessern. Fahrverbote drohen ab kommenden Jahr, wenn nicht jetzt das Bundesverwaltungsgericht etwas anderes entscheidet.

In der vergangenen Woche gab es heftigen Streit im Koalitionsausschuss, als die Frage beraten wurde, wie Baden-Württemberg vorgehen solle. Ein Weg durch die verschiedenen Instanzen hätte sicherlich einige Jahre gekostet und der Politik Zeit verschafft. Das wollten die Grünen nicht, die das Urteil annehmen wollten und am liebsten sofort die Autos aus der Innenstadt verbannen.

Diesel-Autos droht Fahrverbot in Stuttgart

Die grün-schwarze Regierung in Stuttgart einigte sich auf den Kompromiss »Sprungrevision«. Das ist der schnellste Weg. Das Bundesverwaltungsgericht wird ohne über Berufungsinstanzen zu gehen direkt angerufen und soll über eine Revision entscheiden. Damit ist das ab 1. Januar kommenden Jahres drohende Fahrverbot für Dieselfahrzeuge, die die Euro 5 erfüllen, hinfällig, denn die Entscheidung des Stuttgarter Verwaltungsgerichtes ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes dürfte frühestens im kommenden Jahr fallen. Bis dahin gibt es keinerlei Einschränkungen im Verkehr. Das Bundesverwaltungsgericht befasst sich nicht mehr mit inhaltlichen Fragen, sondern untersucht nur, ob der Vorgängerinstanz rechtliche Fehler unterlaufen sind. Die Frage spielt dann keine Rolle mehr, ob mit Nachrüstungen von älteren Diesel-Fahrzeugen die Grenzwert-Forderungen doch erfüllt werden könnten. Das hat die Vorgänger-Instanz in Stuttgart nicht gesehen. Sie hat gesagt, dass Fahrverbote notwendig seien.

In Leipzig muss auch geklärt werden, ob das Land selbst Fahrverbotszonen für ältere Diesel-Fahrzeuge einrichten könne, wenn der eigentlich dafür zuständige Bund dies nicht tut. Das Verwaltungsgericht sagte, das Land dürfe dies. Wie das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht ausgeht, ist offen.

Deutsche Umwelthilfe (DUH) – Klage gegen Stuttgart

Es gehe um »Gesundheitsschutz«, sagen die Grünen. Wohl kaum eine Aussage stimmt weniger als diese. Aus den Daten des Umweltbundesamtes geht hervor, dass der gesamte Autoverkehr nur zu 43 Prozent Stoffe zur Luftverschmutzung beiträgt, den größten Teil machen die Abgase der Heizungen aus. Wenn jetzt in der kalten Jahreszeit wieder viele Stuttgarter in Halbhöhenlage ihre Holzkamine anwerfen, verschärft das die schlechte Luftlage im Talkessel dramatisch. Politisch korrekt wäre jetzt »Kamin aus« und »Frieren gegen Feinstaub und Stickoxide«. Das muss man sich einmal plastisch vor Augen halten: Eine höchst umstrittene Grenzwertregelung versetzt Umweltdesperados wie die von dem Abmahnverein »Deutsche Umwelthilfe« DUH in die Lage, großflächige wirtschaftliche Verwerfungen auszulösen. Sie verursachen einen gesamtwirtschaftlichen Schaden, der kaum zu beziffern ist. Und dies auf einer Faktenlage, die nicht von wissenschaftlichen Erkenntnissen gedeckt ist. Heftig in der Diskussion sind die Stellplätze der Messstationen. Im Stuttgarter Gemeinderat wurde vorgeschlagen, die Messstation Neckartor ein wenig zu verschieben. Das sieht der von der EU gesetzte Rahmen ausdrücklich vor. Doch das hätte den Grünen und der DUH ihr schönes Geschäft mit dem Horror »Luftverschmutzung« verhagelt.

WILLKÜR TRIFFT WILLFÄHRIGKEIT

Abgasskandal durch Grenzwertwillkür?

»Grenzwertlüge« sagt zudem Professor Helmut Greim von der Technischen Universität München. Er weist immer wieder darauf hin, dass ein Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft wissenschaftlich vollkommen unbegründet ist. Der Grenzwert für Arbeitsplätze beträgt 950 Mikrogramm, hier sitzen Angestellte den gesamten Tag über drin, während die Werte direkt an der Messstation am Stuttgarter Neckartor zu messen sind, ein paar Meter weiter entfernt dagegen schon deutlich niedriger sind. Überdies sind die Werte unter anderem der Stickstoffdioxide seit 1990 um über 60 Prozent zurückgegangen, wie das die Daten des Umweltbundesamtes ergeben. Die Grundlagen für einen regelrechten Grenzwertwahn und damit das derzeitige Diesel-Desaster wurden vor langer Zeit gelegt. Die ersten Vorschriften, wie viel Abgase Autos ausstoßen dürfen, wurden 1970 erlassen. Damals war die Luft in den Städten tatsächlich teilweise zum »Schneiden«.

Seit 1990 erläßt die EU immer neue Normen, die die Werte nahezu halbierten. Ergebnis: Heute sorgen Holzöfen und Kamine in den Städten für mehr Feinstaub als Automotoren. Bei den Beratungen in Brüssel, wie die neuen Grenzwerte für Abgase auszusehen haben, zeigten sich die Industrievertreter überaus harmoniesüchtig. Werner Rissing, Ministerialdirektor a.D., der als oberster Vertreter des Bundeswirtschaftsministeriums bei den Grenzwert-Verhandlungen in Brüssel am Tisch saß, erinnert sich. Er kämpfte gegen die Verschärfung der Abgaswerte, die damals technisch nicht erreichbar seien: »Wir dürfen Industrie nicht überfordern!«

»Oettinger«, so erzählt er, »mit dem ich vorher nie Kontakt hatte, klopfte mir nachher auf die Schulter und sagte: »Noch nie so ein klares deutsches Statement hier gehört!« Am nächsten Tag in Berlin las Rensing in den Tickermeldungen: »VW akzeptiert die neuen Brüsseler Grenzwertvorschläge«. Er rief sofort wütend den Berliner VW-Repräsentanten an: »Wieso fällt ihr mir in den Rücken?« Der VW-Mann leitete die Beschwerde nach Wolfsburg weiter. Kurze Antwort aus Wolfsburg: »Es bleibt dabei, wir schaffen das!«



DER NÄCHSTE FEIND

Feinstaub, eine Posse

Die VW-Ingenieure in den Entwicklungsabteilungen dagegen schlugen die Hände über dem Kopf zusammen. Ihnen war bewusst, dass solche Grenzwerte mit den damaligen Technologien nicht zu stemmen waren, schon gleich gar nicht zu verkaufbaren Preisen. Rensing: »Das Ergebnis ist bekanntlich die »Schummelsoftware.« Auch Mercedes-Chef Dieter Zetsche saß mit am großen runden Tisch. Was hat er gesagt? Antwort von Werner Rensing: »Er hat geschwiegen!« Auch Vertreter von Bosch, dem wichtigsten Hersteller von Diesel-Einspritzpumpen und damit Zulieferer der Automobilindustrie, überschlugen sich förmlich vor grüner Begeisterung. Rensing: »Nach der Sitzung in Brüssel sprachen mich Bosch-Vertreter vor dem Ratssaal an und sagten mir: »Da steckt noch viel mehr drin bei der Emissionsminderung!« Und »Wie?« habe ich gefragt: Keine Antwort.« Es muss eine kollektive Besoffenheit bei den Spitzen der wichtigsten deutschen Industrie geherrscht haben. Auf dem Automobilsalon in Genf prahlte der damalige VW-Chef Martin Winterkorn: Wir unterbieten die Normen um 25 bis 30 Prozent. Der 17,5 Millionen teure VW-Chef wollte ehrgeizig den Konzern grüner machen. Das war zu der Zeit, da Greenpeace VW aufs Dach kletterte und mal wieder gegen Autos protestierten.

»In meiner Zeit als Industrieabteilungsleiter habe ich der Industrie und dem BDI immer wieder gesagt: »Ihr seid zu schlapp!« Die haben mir die Bude eingerannt und meine Frau hat immer gesagt: »Warum beschweren die sich bei Dir? Schick sie zur Merkel.« »Das habe ich versucht. Zum Beispiel beim Klimapaket 2008 habe ich gesagt: »Wenn sie im Kanzleramt ist, dann kippt ihr das Tor zu mit Steinen und Zement, bis sie von ihren verrückten Plänen ablässt. Das Ergebnis ist bekannt: Nichts ist passiert.« Rensing hörte die Erklärung des Industrievertreter: »Wir können doch nicht die Kanzlerin beleidigen!« Sein Fazit: »Nicht die Regierung geht in Kumpanei mit der Regierung, sondern umgekehrt und zwar die Vorstandsebene.«

PUTZEN HILFT

Kehrwoche

Fest steht schon jetzt, welche extrem hohen Kapitalverluste die Autohändler zu tragen haben. Bei ihnen stehen rund 300.000 Diesel-Fahrzeuge auf dem Hof, die die Euro 5 – Norm erfüllen, aber praktisch nicht verkaufbar sind. Das bedeutet für sie einen immensen Kapitalverlust. Betroffen sind auch Fahrzeuge

nach der Euro 6 Norm. Deren Restwert sinkt dramatisch, damit hat das auch erhebliche Einflüsse auf das Leasinggeschäft, bei dem Restwerte ein wesentlicher Faktor in der Berechnung darstellt. Es geht weder um begrenzte Fahrverbote für einzelne Diesel-Fahrzeuge, um Betrügereien der Automobilindustrie, noch um Gesundheit.

Am Ende steht die individuelle Mobilität in Frage – für die Allgemeinheit wohl gemerkt, nicht für diejenigen, die gleicher sein wollen. Denn selbst fahren die lautesten Akteure die fettesten Autos, DUH-Chef Jürgen Resch steigt als Vielflieger gern in Flugzeuge, die Diesel-Verbot fordernde SPD-Chefin des Umweltbundesamtes, Maria Krautzberger, fährt selbst dicke Dienstwagen. Die DUH wird von Daimler Konkurrenz Toyota fürstlich unterstützt. So geht Konkurrenzkampf.

DAS GLÜCK FÄHRT IM E-AUTO?

Nach der Energie- jetzt die Verkehrswende?

Dahinter steht ganz klar: Hier soll die individuelle Mobilität verboten werden. Das ist auch eine Entscheidung gegen persönliche Freizügigkeit; niemand soll mehr frei bestimmen können, wann er sich wohin bewegen will. Fahrverbote stehen auf dem Wunschzettel der Grünen. Grünen-Chef Özdemir will nur dann Koalitionsverhandlungen, wenn das Ende des Verbrennungsmotors besiegelt werde. Fahren darf außer der Nomenklatura niemand mehr frei dorthin, womit, wo und wann er will. Es gilt: Wasser predigen und Wein saufen. Bezeichnend, wie sich die bisherige Bundesumweltministerin Hendricks auf dem Berliner Kongreß zur Elektromobilität als »Elektromobilitätsministerin« in Deutschland vorstellte. Ein Tagungsteilnehmer fragte sie: »Warum steht im Fuhrpark Ihres Ministeriums kein einziges Elektrofahrzeug?« Antwort: »Die Beamten müssen ja auch mal längere Strecken fahren. Deswegen ist Elektromobilität für uns nicht geeignet!«

Das gleicht der neuen CDU-Umweltministerin Christina Schulze Föcking in Nordrhein-Westfalen, die als eine ihrer ersten Amtshandlungen den Dienst-Tesla abschaffte. Sie erfuhr erschrocken, welche geringe Reichweiten im täglichen Einsatz damit zu erreichen sind. Den Tesla hatte für teure Steuergelder ihr grüner Vorgänger Johannes Remmel (Grüne) prestigeträchtig kaufen lassen. Jetzt fährt sie in einem sündhaft teuren 422 PS starken Mercedes 500.

Nicht zufällig wurde in den Räumen des Umweltbundesamtes sogar eine Studie vorbereitet, die in der Forderung gipfelt, dass nur noch zehn von 1.000 Einwohnern in Städten ein Auto haben dürfen. Das Mittel, um diese Forderung durchzusetzen, heißt Fahrverbote. Das Umweltbundesamt gehört zum bislang SPD-geführten Umweltministerium. Was aus solchen Plänen wird, muss man sehen. Es stehen demnächst noch Landtagswahlen an.