

Schulze, Altmaier und DUH-Resch – Nachrichten aus Takatuka-Land

Svenja Schulze sitzt fortan auf dem doch recht großen Sessel im Bundesumweltministerium. Kaum jemand kennt sie, da kann ein kräftiger Stoß in die PR-Tröte helfen. Und was wirkt zur Zeit besser als der Ruf nach Fahrverboten? Gesagt – getan.

»Bei den Städten, in denen wir wirklich massive Überschreitungen der Grenzwerte haben, fürchte ich, daß wir allein mit Softwareupdates nicht hinkommen«,

haut die Autofachfrau – kaum im Amt – kurzerhand raus. Svenja Schulze kann immerhin eine astreine SPD-Parteikarriere vorweisen und ein Studium der Germanistik- und Politikwissenschaft, allerdings an der Ruhr-Universität Bochum. NRW eben. Mit solch fürchterlichen Dingen wie Chemie, Physik hatte Frau Schulze nie etwas am Hut, kann aber jetzt über NO₂ und SCR-Katalysatoren fachsimpeln und ahnungsfrei befinden, dass eine Hardware-Nachrüstung notwendig ist.

Eine ihrer bisherigen politischen Großtaten als NRW-Innovationsministerin bestand in der Umbenennung des Studentenwerkes der Bielefelder Universität in »Studierendenwerk«, gegen viele Proteste übrigens. Sie gehört zu jener immer größer werdenden Schar von Abgeordneten im Bundestag, die nicht mehr von irgendjemandem gewählt, sondern von der Parteispitze auserkoren wurde, und so völlig von deren Wohlwollen abhängt. Willige Politikkräfte, die sich wie auch in der CDU aus Arbeitsplatzerhaltungsgründen niemals der Parteispitze entgegenstellen werden.

Diese Spitzenkräfte bringen nun Großtaten zustande wie einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr zu fordern oder – was man halt so fordern muss, wenn man rot-grün ist. Oder wie Nahles einst ein Gesetz für den »Führerschein für Paternoster« einführte, damit aber ziemlich auf die Nase fiel.

Schulze wiederum kann sich im knallharten ZEIT-Interview blitzschnell zwischen Bio-Ei und konventionellem Ei entscheiden sowie zwischen Osterlamm und Tofu, was halt so die Fragen sind, die man stellt, wenn man bei der ZEIT ist. (»ZEIT: Man könnte daraus folgern, dass die Politik mehr verbieten sollte, weil wir die Welt sonst unweigerlich zerstören.«[Quelle: hier](#) –)

»Ich will ja auch jeden Tag etwas zu essen haben und nicht nur einmal die Woche«, gibt daraufhin Svenja Schulze zu Bedenken. *»Es sollte ein ständiges Angebot geben für alle, die generell oder ab und zu kein Fleisch essen möchten.«* Und setzt nach: *»Aber ich will das nicht verordnen.«*

Da sind wir ihr alle zutiefst zu Dank verpflichtet.

»Ich will, dass Deutschland der Vorreiter beim Klimaschutz wird«, sagte Schulze am Freitag in Berlin anlässlich einer Umweltkonferenz und vermittelt immer den Eindruck »Sandkiste«.

Nun ist eine Nachrüstung betroffener Diesel-Fahrzeuge Unsinn. Diese Autos entsprachen immerhin zum Zeitpunkt der Zulassung und des Kaufes den seinerzeit geltenden Regeln. Aber welche Rolle spielen schon Regeln in diesem Rechtsstaat? Das haben bereits die Betreiber von Kernkraftwerken erfahren müssen.

Technisch ist der Einbau eines Nachrüstkatalysators leider nicht so, wie es sich der grüne und rote Politnachwuchs vorstellt. In den Abgasstrang soll der zusätzliche SCR-Katalysator eingebaut werden. Das setzt genügend Platz voraus, bei kleineren Wagen eher schwierig; eine Leitung für das AdBlue (Wassergefährdungsklasse 1) muss vom Tank irgendwo hinten im Kofferraum sicher unter den Wagenboden verlegt werden. Dazu gehört eine Pumpe, die auch die Restflüssigkeit aus den Leitungen wieder in den Tank zurückpumpt, wenn der Motor abgestellt wird. Denn die gefriert ab minus 11 Grad Celsius. Daher muss der Tank auch noch elektrisch beheizt werden, damit das AdBlue nicht einfriert. Das Komplizierteste dürfte die Einbindung zur Motorsteuerung sein. Denn diese Technik greift tief in das Motormanagement ein. Das Zusammenspiel muss gründlich getestet werden. Bis hin übrigens zu neuen Crashtests. Denn bei einem Unfall wollen die Konstrukteure wissen, wohin sich das neue feste Teil unter dem Wagenboden bewegt, wenn es heftig kracht. Zwei, drei Jahre Entwicklungszeit rechnen Fachleute und fragen sich zudem: *»Wer soll denn die Millionen Fahrzeuge umbauen und wie lange dauert das?«* Entwicklerteams und Fachkräfte stehen nicht unbegrenzt zur Verfügung.

Der erste und bisher einzige Politiker, der im Bundestag Klartext redete, war Dr. Dirk Spaniel (AfD). Kunststück, er hat ein umfangreiches Studium des Chemieingenieurwesens und des Maschinenbaues hinter sich, arbeitete lange *»beim Daimler«*, weiß also, wovon er spricht: *»Die Nachrüstung ist allerdings kompletter Unsinn und belegt einmal mehr, wie sehr sich Politiker aller Farben in ideologische Konstrukte verrannt haben.«*

Video der Rede von Dr. Dirk Spaniel (AfD) vom 19.4.2018 zum Thema Nachrüstung der Dieselmotoren. Technisch unmöglich, praktisch unnützlich, juristisch nicht erforderlich, weil nach den geltenden Regeln gebaut, zugelassen und gekauft

Spaniel verwies darauf, dass die Nachrüstung juristisch ein Unding sei: *»Es kann nicht sein, einen Hersteller zu verpflichten, ein ordnungsgemäß zugelassenes Produkt nachträglich anzupassen. Ich warne davor: Mit diesem Vorgehen würden zwei entscheidende Voraussetzungen eines modernen*

Wirtschaftsstandorts aufgegeben – die Rechtssicherheit und der Investitionsschutz!« Und: »Das Problem sind im Übrigen nicht die Abgase aus dem Fahrzeug. Das Problem sind die absurd niedrigen Grenzwerte für Stickoxide.« Seine Folgerung: »Die fehlende klare Linie in den Regierungsparteien zu diesem offensichtlich sinnlosen Antrag zeigt, wie sehr die Regierung mit der Führung eines modernen Industriestaates überfordert ist.«

Der neue Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) trötet ins Elektroauto-Horn und will der Autoindustrie erzählen, wie Autowirtschaft funktioniert. Er verlangte in *Bild* von den Autokonzernen, dass sie »ihr Fehlverhalten ausbügeln und ihre Geschäftsmodelle an die ökologische und digitale Zukunft anpassen.« Das klingt schon sehr nach Forderung stalinistischer Selbstkritik: »Auch die Elektro-Autos der Zukunft müssen hier gebaut werden, da haben die Auto-Konzerne unverständlich lange gezögert.«

Altmaier: »Weil künftig viele Millionen leistungsstarker Elektrobatterien benötigt werden, mit denen gutes Geld verdient wird, brauchen wir auch eine Batteriezellfertigung in Europa. Sonst würden wir hinnehmen, dass künftig ein großer Teil der Wertschöpfung in Asien oder den USA entsteht, statt hier bei uns.«

Auch Altmaier könnte zur Kenntnis nehmen, warum zuletzt auch Bosch unmissverständlich beschlossen hat, hier keine Batteriezellproduktion aufzubauen und alle entsprechenden Arbeiten eingestellt. Trotz vermutlich reichlich fließender Subventionen rechnet sie sich nicht. Bosch hatte schon früher einmal nach rund sechs Milliarden verpulverter Entwicklungskosten seinen kompletten Solarzweig eingestampft.

Schnipp, macht der Altmaier mit den Fingern, schnipp – und schon steht da, was er sich von der Autoindustrie wünscht: »Erstens: Bringt ein Modell auf den Markt, das mindestens die Reichweite eines Tesla hat und gleichzeitig weniger kostet. Zweitens: Schafft eine IT-Plattform für selbstfahrende Autos, die die beste weltweit ist. Die ersten sicher selbstfahrenden Autos müssen mit deutscher Technologie fahren – und drittens: Entwickelt gemeinsame Lösungen, um eine europäische Batteriezellfertigung auf die Beine zu stellen.«

Vielleicht hilft, wenn er verspricht, sich todesmutig in das erste selbstfahrende Auto zu setzen und dessen Fähigkeiten auszuprobieren. Natürlich ohne doppelten Boden, ohne Sicherheitsbegleitfahrer.

Derweil fordert der Chef der Deutschen Umwelthilfe (DUH) Jürgen Resch in der neuen *Osnabrücker Zeitung* technische Nachrüstung von Dieselfahrzeugen und zieht auch gegen den Benziner zu Felde: »Es ist völlig absurd, dass die Autoindustrie erreicht hatte, dass Benzin-Direkteinspritzer bis 2017 zehnmal mehr Partikel ausstoßen dürfen als Diesel.«

Er fährt großmannssüchtig (*»Wir beklagen uns nicht, sondern wir verklagen«*) fort: »Verbrauchern kann ich nur raten: Finger weg von allen Benzin-Direkteinspritzern ohne Filter.« Der Umwelt selbst helfen – daran denkt er natürlich nicht. Auf die Frage »Die DUH hat einen Sitz in Radolfzell und

einen in Berlin. Das Hin- und Herreisen ist nicht gerade umweltfreundlich, oder?» antwortet er: »Nein, leider nicht. Wo es möglich ist, nutze ich Bahn, Bus oder mein Pedelec-Fahrrad. Und unser Familienauto ist seit vielen Jahren ein Benzin-Hybrid mit besonders niedrigem Verbrauch.«

Sein nächstes Geschäftsfeld neben dem lukrativen Abmahnungsbereich: häusliche Kamine und Holzöfen, die doch das achso klimafreundliche, weil CO2 neutrale Holz verbrennen: Hier müssen Auflagen her. *»Dort, wo es Probleme mit Feinstaub gibt, müssen entweder Einschränkungen oder Verbote von ungefilterten Kaminen ausgesprochen werden.«* Da könnte er es sich leicht mit seinen grünen Kumpels, zum Beispiel in teurer Stuttgarter Halbhöhenlage verscherzen. Die pflegen ihre Kamine anzuwerfen und sich beim Holzfeuer politisch korrekt zu fühlen, Feinstaub hin, Stickstoffdioxide her. Aus Brüssel kommt die Nachricht, dass die EU ihre Entscheidung über eine Klage gegen Deutschland wegen zu großer Luftverschmutzung wieder vertagt hat. Sie soll frühestens im Mai bekannt gegeben werden. Mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) will EU-Umweltkommissar Karmenu Vella die angeblich schlechte Luftqualität in deutschen Städten verbessern lassen. Vella kommt von der sozialdemokratischen Partei Maltas, dem Inselstaat, in dem im Herbst vergangenen Jahres eine regierungskritische Journalistin ermordet wurde und das für die illegale Jagd auf Zugvögel berüchtigt ist. Der EU-Umweltkommissar führt unüberhörbar gern 400.000 *»vorzeitige Todesfälle«* aufgrund der Luftverschmutzung in Europa an. Jetzt erklärte er, die Tagesordnung in Brüssel sei so voll gewesen, dass über die Klage noch nicht entschieden werden konnte. Die letzte Entscheidung liegt übrigens bei Kommissionspräsident Juncker.

Dabei ist in Deutschland noch nicht einmal geklärt, ob die Werte in den Städten alle den Vorgaben entsprechend gemessen wurden, und ob die Alarmmeldungen berechtigt sind. Vella schnaubte laut dpa: *»Wir werden die Sache nicht fallenlassen.«*

Der Beitrag erschien zuerst bei Tichys Einblick [hier](#)