

# Kein Diesel für Berlin – SCHLIMMER GEHT IMMER



Von außen sieht man es einem Auto nicht an, welche Abgasnormen es erfüllt. Da hilft nur Kontrolle jedes einzelnen Autos mit Blick auf den Fahrzeugschein. Wobei: in Berlin gelingt es ja nicht einmal, absolute Halteverbote durchzusetzen. Es kommen lustige Zeiten auf uns zu.

Das war abzusehen: Auch in Berlin hat jetzt das Verwaltungsgericht entschieden, dass die Berliner nur gerettet werden können, in dem Fahrverbote ausgesprochen werden. Wichtige Straßen wie unter anderem die Leipziger Straße und die Friedrichstraße im Zentrum sollen teilweise gesperrt werden.

Der links-grüne Senat muss bis zum 31. März 2019 einen verschärften Luftreinhalteplan ausarbeiten und die entsprechenden Vorschriften erlassen. Ebenso muss er die Ausnahmen für Fahrzeuge von Krankentransporten, Anwohnern und Handwerkern bestimmen. Für mindestens elf Straßenabschnitte müssen dann Fahrverbote bis Ende Juni 2019 gelten. Erst mit diesen Fahrverboten, so fantasieren die Richter, werden die Grenzwerte für Stickstoffdioxid eingehalten. Noch ist die Begründung nicht veröffentlicht, aus den Meldungen bisher geht nicht hervor, ob und wie das Verwaltungsgericht die Bedingung der Verhältnismäßigkeit berücksichtigt hat. Das hat Anfang dieses Jahres der Bundesverwaltungsgerichtshof in Leipzig mit in sein aufsehenerregendes Urteil hineingeschrieben, nachdem Fahrverbote vom Prinzip her zulässig sind.

Die liegen laut Umweltbundesamt in Berlin bei 49 µg Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft. Im Jahresmittel sollen es laut EU Vorschrift 40 µg/Kubikmeter Luft sein. Amerikaner sind robuster: Hier sind 100 µg/Kubikmeter Luft erlaubt, in der Schweiz 80 µg/ Kubikmeter Luft, also das Doppelte wie auf unseren Straßen.

Am Arbeitsplatz dürfen Arbeitende über 8 Stunden lang über einen kompletten Arbeitstag Belastungen von 950 µg/Kubikmeter Luft ausgesetzt sein, beim Kochen in der Küche mit einem Gasherd können schnell einmal 4.000 µg pro entstehen. Berliner sind also gut beraten, in der Küche nicht mehr mit Gas zu kochen und im Winter die Heizungen abzustellen, wenn sie wirklich die Welt und ihr Klima retten wollen. Kerzen übrigens produzieren ein Vielfaches an NO<sub>2</sub> als Dieselfahrzeuge – weg damit. Das Erstaunliche: immer noch gelingt es den Ökotruppen, der Bevölkerung weiszumachen, Stickoxide in jenen extrem geringen Konzentrationen vergiften Menschen. Machen wir uns nichts vor, es

geht längst nicht mehr um saubere Luft oder gar die Gesundheit. Die ist weder durch die niedrigen Stickoxidkonzentrationen in den Städten nahe den natürlichen Konzentrationen noch durch Feinstaub gefährdet. Es geht darum, das Standbein der Bundesrepublik Deutschland zu zerstören, die Automobilindustrie. Der Plan ist, die individuelle Mobilität einzuschränken. Fahrverbote in einzelnen Städte sind nur Bausteine auf diesem Weg.

Als nächstes steht die neue EU-Forderung nach der nächsten drastischen Senkung von Autoabgasen auf dem Plan. Diesmal geht es um das CO<sub>2</sub>, das stufenweise immer weiter gesenkt werden soll, bis auch das letzte moderne Auto nicht mehr fahren dürfen soll. Jüngster Beschluss des EU-Parlaments: den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen bis 2030 um 40 Prozent zu reduzieren. Der verkehrspolitische Sprecher der Sozialdemokraten im EU-Parlament, Ismail Ertug, schwindelt zur Begründung, damit könne das Klima geschützt werden, gleichzeitig könnten aber auch Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Europa behalten werden. Die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie sind dann von Sozialdemokraten und Grünen zerstört, denn von reiner Luft und Liebe bewegt sich bisher noch kein Auto. Für den Antrieb muss nun einmal Energie aufgewendet werden, dabei entstehen immer Abfallprodukte. Dahinter stehen dann schon die Truppen in der EU bereit, die Pläne zur Umgestaltung Deutschlands ausarbeiten. Miriam Dalli, die Berichterstatterin des Umweltausschusses schreibt: »Es ist von entscheidender Bedeutung, die unweigerlich zu erwartenden sozialen Auswirkungen des Übergangs zu geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Automobilindustrie zu berücksichtigen und beim Umgang mit den unvermeidlichen Auswirkungen auf Arbeitsplätze, die sich in bestimmten am stärksten betroffenen Regionen besonders bemerkbar machen werden, proaktiv vorzugehen.«

Vielflieger Jürgen Resch und seine Ökoputztruppe Deutsche Umwelthilfe (DUH) wollten in einem Anfall von Größenwahn eigentlich den kompletten S-Ring sperren lassen. Das machte das Verwaltungsgericht noch nicht mit. Betroffen sind jetzt einige neuralgische Punkte. Jetzt werden sich Autofahrer Schleichwege durch Seitenstraßen suchen. Betroffenen Autofahrern bleibt nichts anderes übrig, sich von dieser Bauernfängerei nicht beeindrucken zu lassen und weiter zu fahren, den Wahnsinn nicht zu akzeptieren und gegen Fahrverbote zu klagen. Sie haben ordentlich zugelassene Autos erworben, die die zum Zeitpunkt der Zulassung gültigen Regeln erfüllten. Gespannt darf man sein, was die Verwaltungsrichter sagen, wenn in solchen Verfahren die Messstellen genauer unter die Lupe genommen werden. Die sind nur in Deutschland so aufgestellt, dass sie die schlechtest möglichen Werte liefern. So kann man politisch den Individualverkehr am gründlichsten zerstören. In anderen EU-Ländern will man das eher nicht.

Von Fahrverboten betroffen sollen zunächst nur Diesel nach den Normen Euro 1 bis 5. Allerdings: auch die Benziner stehen als nächstes an. Der Abmahnverein DUH verdient einfach zu gut an Umweltpanik. Von außen sieht man es einem Auto nicht an, welche Abgasnormen es erfüllt. Da hilft nur individuelle Kontrolle jedes einzelnen Autos mit Blick auf den Fahrzeugschein. Wobei: in Berlin gelingt es ja nicht einmal, absolute Halteverbote durchzusetzen. Es kommen lustige Zeiten auf uns zu.

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

