

Fahrverbote oder Nachrüstungen?



Hatz auf den Diesel und kein Ende. Fahrzeuge mit Diesel-Motor, die die Abgasnorm (Euro-6-Norm) nicht erfüllen, sollen entweder von den deutschen Straßen verschwinden oder technisch nachgerüstet werden. Aber Fahrverbote machen sich wahlpolitisch nicht so gut: Über 15 Millionen Diesel-Autos*¹⁾ sind in Deutschland angemeldet, und dahinter stehen mindestens ebenso viele Wähler. Also möglichst lieber Nachrüsten als Fahrverbot. Das hat inzwischen auch Kanzlerin Merkel kapiert.**²⁾ Aber das geht ins Geld – zwischen 3000 und gut 5000 Euro, liest man. Wer zahlt? Der Autohersteller? Der Autoeigentümer? Oder der Staat, also die Steuerzahler? Für die CDU-Generalsekretärin Annegret Kram-Karrenbauer und andere Politiker steht fest: die Autohersteller. Falsch, denn die Abgasnormen sind zu hoch festgesetzt, haben also Willkürcharakter. Zudem steckt dahinter überdrehte Umweltschutzpolitik inzwischen aller Altparteien, nicht nur allein der Grünen – und dahinter wiederum ein infames, noch weitergehendes anderes Ziel. Damit dürfte klar sein, wer zahlen müsste.

Was für die Generalsekretärin vermeintlich „klar“ ist

In einem Interview***³⁾ ist die CDU-Generalsekretärin zur Nachrüstung gefragt worden „Was ist Ihre Position?“ Geantwortet hat sie: „Nachrüstungen dürfen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Wo sie sinnvoll und machbar sind, müssen sie angeboten werden. Aber klar ist: Nicht die Autofahrer sollen für die Dieselnachrüstungen zahlen. Das ist Sache der Autohersteller. Sie stehen in der Verantwortung.“

Nein, verantwortlich ist der Staat, finanziell geradestehen muss gerade er

Nein, es ist nicht Sache der Autohersteller, nicht sie stehen in der Verantwortung. In der Verantwortung steht die Politik mit ihren überzogenen Abgasvorschriften, die zu „Manipulationen“ an der Abgasmess-Software durch Autohersteller erst geführt haben. Siehe hierzu aber den Beitrag von Peter Haisenko „Haben Autokonzerne überhaupt illegal gehandelt?“

(AnderweltOnline.com vom 23. August 2017 [hier](#)). Politisches Personal hat auch selbst nicht astrein gehandelt, nämlich durch manipulierte Messungen in Großstädten. Dadurch ist politische Verantwortlichkeit zusätzlich entstanden. Auch im „Diesel-Skandal“ hat das Verursachungsprinzip zu gelten. Es ist ein Skandal, weil es sich um realitätsferne und bürgerfeindliche Politik handelt. Aus der Verantwortung dafür wollen sich deutsche Politiker wie Frau Kramp-Karrenbauer herausstehlen, sie sind Drückeberger. Die Abgasgrenzwerte sind ideologiebestimmt, also ideologisch manipuliert. Sie müssen ideologiefrei sein. Folglich hat für etwaige Nachrüstungen der Staat zu zahlen – also

leider wir Steuerzahler – und von Fahrverboten abzusehen.

Ältere Diesel-Autos werden unverkäuflich, deren Eigentümer gleichsam enteignet

Die FAZ schrieb: „Ziel der Fahrverbote sind ältere Diesel, wobei das relativ ist, denn viele von ihnen sind gerade mal drei Jahre alt. Die meisten kursierenden Messwerte sind mit ebenjenen Autos der Abgasstufe Euro 5 erzielt worden. Solche dürfen seit Herbst 2015 nicht mehr als Neuwagen zugelassen werden. Sie werden jetzt unverkäuflich, die Besitzer enteignet. „Gewisse Wertverluste sind hinzunehmen“, sagt der Vorsitzende Richter Andreas Korbmacher. Sollten sie eben mit Hardware nachgerüstet werden, soll doch die dafür erforderlichen 4000 Euro der Autohersteller übernehmen, schließlich habe der ein fehlerhaftes Produkt geliefert, lautet eine simple Argumentation. Das hat die Autoindustrie mitnichten, die Autos entsprachen der Zulassungsnorm. Wer auf die Regeln vertraut hat, ist der Gelackmeierte.“ (Holger Appel, FAZ vom 28. Februar 2018, Seite 15).

Eine Diesel-Vernichtungskampagne

Ein FAZ-Leser reagierte unter der Überschrift „Eine Dieselvernichtungskampagne“ so: „Hunderte von Milliarden Euro an Anlagenwerten werden ungestraft vernichtet. Der bereits feststellbare Ersatz von Diesel- durch Benzinfahrzeuge jedoch produziert einen Anstieg der CO₂-Emissionen. Das prognostizierbare gesamtbilanzielle Emissionsergebnis lässt den Betrachter über das Kompetenzniveau der politisch Handelnden – wie so oft – erstaunen. Weniger erstaunlich hingegen, dass weder aus Frankreich noch Spanien noch Italien ähnliche Diffamierungskampagnen bekannt werden, obwohl dort der Marktanteil des Selbstzünders an den Pkw-Zulassungen wesentlich höher liegt. Dass die rot-grüne Bundesregierung dem Verein DUH das Recht auf Verbandsklage zugestanden hat, darf als eklatantes Versehen deutscher Rechtspflege gelten und bedarf dringend der Revision. (Peter Klaue, Hamburg, FAZ vom 22. März 2018, Seite 25).

Auf das Recht, was beim Wagenkauf galt, muss man auch später vertrauen dürfen

Derweilen gilt die Abgasstufe Euro 6. An älteren Diesel-Fahrzeugen, die nur die Euro-4-Norm einhalten, gibt es rund 3,1 Millionen. Bei ihnen, so ist zu lesen, sei ein Umbau technisch unmöglich.*¹⁾ Fahrverbote müssen aber auch für sie nicht verhängt werden. Sie sind ohnehin bald aus dem Rennen, weil zu alt und durch die höheren Abgasnormen längst unverkäuflich. Ihr Abgasausstoß fällt mit der Zeit immer weniger ins Gewicht. Fahrverbote für sie kämen in der Tat einer entschädigungslosen Enteignung gleich, die es in einem Rechtsstaat nicht geben darf. Die Eigentümer dieser Wagen sind ohne Schuld. Sie müssen auf das Recht, das beim Wagenkauf galt, auch später vertrauen dürfen. Daher müssen sie ihr Auto bis zu dessen Ende weiterfahren dürfen. Das sollte sich in einem Rechtsstaat vor selbst verstehen.

Die Folgen zu tragen hat, wer die Spielregeln mitten im Spiel ändert

Nichts anderes hat auch für die rund 5,5 Millionen deutschen Diesel Autos mit der Euro-5-Norm zu gelten. Bis zu 2 Millionen von ihnen könnten, so Bundesver-

kehrsminister Andreas Scheuer, technisch nachgerüstet werden, weil der nötige Bauraum vorhanden sei.^{*)} Wenn der Staat für sie Nachrüstungen wirklich durchsetzen will, hat er für sie finanziell auch aufzukommen, denn er ist es, der die Abgasregeln „mitten im Spiel“ geändert hat – nicht die Autoindustrie und schon gar nicht die Diesel-Wagen-Eigentümer. Nach dem Verursachungsprinzip eben. Außerdem, Achtung: 15 Millionen Diesel-Eigentümer sind auch 15 Millionen Wähler. Und die Belegschaften der Autoindustrie kommen noch hinzu.

Ein inszenierter Anschlag auf die deutsche Autoindustrie

Ich selbst halte die ganze Diesel-Abgas-Skandalisierung für einen (vor allem aus den USA) inszenierten Anschlag auf die deutsche Autoindustrie und damit auf Deutschland insgesamt, also – neben der Massen-Invasion aus islamischen und schwarzafrikanischen Ländern, neben dem Euro-Zwang und seiner „Rettung“ sowie neben der ruinösen Klimaschutzpolitik – für einen Teil der abermaligen Zerstörung Deutschlands, diesmal aber ohne Krieg mit Waffengewalt, sondern mit raffiniertem gesetzlichem Regelwerk. Ich verweise ergänzend auf meinen Beitrag „Die Hatz auf den Diesel“ vom 22. Dezember 2017 [hier](#)) und auf die dort erwähnten und per Link aufrufbaren Beiträge zum Diesel-Thema des in der Schweiz lebenden Autors Fred F. Müller.

„Stickoxid-Emissionen zu vermindern, ist nicht erforderlich“

In einer seiner vielen Rund-Mails hat der politisch sehr regsame Bürger Hans Penner darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Verminderung der Stickoxid-Emissionen nicht erforderlich sind: „Die wissenschaftlich ermittelte maximale Arbeitsplatzkonzentration (MAK) von Stickstoffdioxid beträgt $950 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die im Straßenverkehr gemessenen Höchstwerte betragen nur $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sind also unschädlich. Der von der EU festgelegte Höchstwert beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dieser Wert wurde nicht wissenschaftlich ermittelt, sondern ist ein politisch willkürlich festgelegter Wert. Forderungen zur Senkung der Stickoxid-Emissionen werden nur in Deutschland erhoben, wo es mit Abstand die meisten Meßstellen gibt.“ (Der promovierte Naturwissenschaftler und diplomierte Chemiker Penner am 1. März 2018).

Widersinnig: Am Arbeitsplatz sind 24mal mehr Stickoxide erlaubt als draußen

Die willkürliche Festlegung von Stickoxid-Grenzwerten im öffentlichen Raum durch den Gesetzgeber kritisiert auch Bernd Gögel, verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Landtagsfraktion von Baden-Württemberg: „Der Stickoxid-Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft ist eine politisch inspirierte Mogelpackung, die jeder wissenschaftlichen Grundlage entbehrt und ausschließlich dazu dienen soll, dem Ausstieg aus der Verbrennungstechnologie den Boden zu bereiten, ohne dass eine adäquate Ersatztechnologie auch nur in Ansätzen vorhanden ist. „Die Festlegung eines derart niedrigen Grenzwertes macht schon deshalb keinen Sinn, weil Erkrankungen durch Stickoxide – die ja ohnehin in der Atemluft enthalten sind – bislang überhaupt noch nicht nachgewiesen werden konnten und wohl auch nie werden.“ Der ganze Text [hier](#).

Fahrverbote mit zweifelhafter Begründung

Der Ökonom Thomas Mayer schreibt in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung (FAS): „Zu unseren Freiheitsrechten gehört das Recht auf privates Eigentum, das sich der Staat nur zum Wohle der Allgemeinheit und gegen Entschädigung aneignen darf. Dazu bedarf es einer guten Begründung. Doch heute werden zum Beispiel die Besitzer älterer Dieselfahrzeuge durch Fahrverbote, die mit zweifelhaften Begründungen erlassen werden, enteignet. Verhängt werden diese Verbote, wenn die Belastung der Luft am Straßenrand 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter übersteigt. Wenn aber am Arbeitsplatz gleichzeitig 950 Mikrogramm pro Kubikmeter zulässig sind, darf man diese Grenzwerte als Grundlage für eine Enteignung in Frage stellen.“ (FAS vom 30. September 2018, Seite 32).

Was zu tun, aber alles andere als einfach wäre

Die „Manipulationen“ von Autoherstellern an ihrer Abgasmess-Software, die ja wohl stattgefunden haben, lassen sich auch als Selbstschutz gegen überzogene Abgaswerte verstehen. Man hat sich nur erwischen lassen und kommt nun aus der Malaise nicht mehr heraus, in die sich die Autoindustrie teils aus verfehlter political correctness, teils wegen erhoffter zusätzlicher Absatzmöglichkeiten hat hineinziehen lassen. Sich von Anbeginn argumentativ öffentlich zur Wehr zu setzen, hat sie nicht fertiggebracht – aus Feigheit vor der Politik, aus Angst vor der Prangerwirkung und in der trügerischen Hoffnung, mittels Willfährigkeit aus dieser unheilvollen Entwicklung doch noch geschäftlich Kapital schlagen zu können. Nun sitzt sie in der Falle. Mit ihr aber auch ihre Kundschaft, die Eigentümer eines Diesel-Autos. Wenn aber die „Grünen“ in allen Altparteien vor diesen gut 15 Millionen Wählern nicht zittern wollen, sollten sie ganz schnell entscheiden: keine Fahrverbote, kein Nachrüstzwang, Euro-6-Norm nur für Neuwagen oder ganz überdenken. Es wäre das Richtige, aber alles andere als einfach, denn das Ganze ist über die EU gespielt worden.

PS. Damit kein Missverständnis entsteht: Ich selbst fahre kein Diesel-Auto.

*¹) Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (FAS) vom 23. September 2018, Seite 23.

**²) „Merkels Auto-Wende“ in: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (FAS) vom 23. September 2018, Seite 23.

***³) Lübecker Nachrichten vom 30. September 2018, Seite 5.

Der Beitrag erschien zuerst auf dem Blog des Autors [hier](#)