

## Die nächste Runde im deutschen Märchen vom sauberen Diesel

Klaus Oberzig, DGS, 8.9.17



Karikatur: Richard Mährlein

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat mit seiner am 6.9.2017 schriftlich vorgelegten Urteilsbegründung zur Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land Baden-Württemberg Stoff für die nächste Runde im Kampf um Fahrverbote und Nachrüstung bei Dieselfahrzeugen geliefert. Die DUH hatte insbesondere die Einführung von umfassenden Fahrverboten für Dieselfahrzeuge im gesamten Stuttgarter Stadtgebiet spätestens zum 1. Januar 2018 gefordert, nachdem die zuständigen Behörden, die eigentlich klaren Umweltschutzregeln nicht anwenden wollten. Das Gericht hatte der DUH-Klage stattgegeben und verdeutlichte nun schriftlich, dass die bislang vorgesehenen Maßnahmen nicht ausreichten, um die rechtlichen Anforderungen zu erfüllen und die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) schnellstmöglich einzuhalten. Unter „schnellstmöglich“ sei eben nicht, wie von Ministerpräsident Kretschmann vorgebracht, das Jahr 2020, sondern der 1.1.2018 zu verstehen. Ganzjährige Diesel-Fahrverbote in der Stuttgarter Umweltzone, so das Gericht, seien unausweichlich, rechtlich zulässig und stellten keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit dar.

Bedeutsam ist diese Begründung, da auch nach dem 2. Dieselpipfel die Haltung der deutschen Automobilindustrie zur Diesel-Nachrüstung unverändert ist. Sie will den einheimischen deutschen Autokäufern nicht die gleichen Konditionen zusichern, die sie den amerikanischen Kunden einräumen muss. Das ganze Spektakel um angebliche Nachbesserungen, das seit Wochen inszeniert wird, und bei dem die deutschen Autobauer bisher nur ein Software-Update angeboten haben, dient dem Zweck, in Deutschland den Kopf aus der Schlinge zu ziehen, in der man auf dem US-Markt seit den Enthüllungen über ihre Abgasbetrügereien steckt. In Deutschland wollen die Autobauer die Kosten vermeiden, denen sie sich dort nicht entziehen können. Daher wird peinlich vermieden, die Frage zu thematisieren, wie die Abgasreinigung in den USA gehandhabt wird. Darf Volkswagen, nachdem sie jenseits des Atlantiks inzwischen über 22 Mrd. Dollar hinblättern mussten, die Dieselaautos weiterhin mit den schlechten Abgaswerten und der Schwindelsoftware verkaufen? Und wie ist das mit den anderen deutschen Herstellern?

Natürlich dürfen sie das nicht. Dieselfahrzeuge der deutschen Hersteller erhalten drüben nur eine Zulassung, wenn Sie die US-Abgasnormen einhalten. Dass dies mit einem simplen Software-Update nicht erreicht werden könne, ist in den USA keine Frage. Anders als hierzulande. Dass die Amis konsequent sind und auf einer anderen Hardwarelösung bestehen, wird in Deutschland möglichst übergangen. Sowohl von den Mainstream-Medien, wie von der Politik. Um es klar und deutlich zu formulieren: Dieselfahrzeuge, die für den Export in die USA bestimmt sind, werden mit einer anderen Ausstattung gebaut, als die, die im Inland verkauft werden. Technisch geht das. Der

Unterschied zu den Deutschland besteht nur darin, dass nicht die Verbraucherschutzpolitik den Autobauern die Regeln diktiert, sondern die Regierungspolitik vor den Autokönigen auf die Knie geht und fragt, wie sie denn gern hätten - das selbst angesichts einer klaren Rechtslage. SPD-Umweltministerin Barbara Hendriks, die bereits seit dem ersten Dieseltreffen gefordert hatte, es nicht bei der Mickey-Maus-Lösung eines Software Updates zu belassen, traut sich im Wahlkampf nicht, klipp und klar zu fordern, dass Dieselfahrzeuge in Deutschland nicht schmutziger sein dürften als in Amerika. Kein Wunder angesichts der dieselseuchenden Treuschwüre ihres Parteichefs Martin Schulz.

Mit aller Macht und völlig ohne Interesse an der Gesundheit der deutschen Bürger bestehen die selbsternannten Innovations- und Effizienzweltmeister darauf, nur die billigste Abgas-Kosmetik in Deutschland und Europa vornehmen zu müssen. Mitten im Wahlkampf hat sich so ein Bündnis der Verlogenheit etabliert, dass dem Wähler ein X für ein U vormachen will. Anstatt sich für bessere Umweltbedingungen für 80 Millionen deutsche Bürger stark zu machen, treten die vereinten Dieseltreffen-Komplizen in Politik und Medien auf diejenigen ein, die mutig für saubere Abgaswerte streiten. Bezeichnend ist, dass zu den Dieseltreffen keine Umweltverbände, auch nicht die DUH, eingeladen waren. Stattdessen wird vor allem die DUH diffamiert und angegriffen. Denn sie ist es, die mit ihrem Emissions-Kontroll-Institut die realen Abgaswerte aufdeckt und mit ihren Klagen die Einhaltung der geltenden Grenzwerte zur Luftreinhaltung zu erzwingen versucht. Mit der Stuttgarter Urteilsbegründung erhält die DUH nicht nur eine ausführliche richterliche Rücken- deckung, sondern den Autobauern, wie den sie stützenden Politikern, wird noch einmal deutlich gemacht, dass Fahrverbote keine leeren Drohungen sind.

Verfahren die Dieseltreffen-Komplizen bislang nach dem Motto, man prügelt nicht den Umweltverschmutzer, sondern den, der darüber redet, verändert die Urteilsbegründung die Kräfte- verhältnisse. Es ist sicher gut und richtig, den verdieselten Lügenbaronen am 24. September eine Abfuhr zu erteilen und der DUH Solidarität zu Teil werden zu lassen. Wichtig ist aber auch, dass die DUH und andere NGOs sich nicht einschüchtern lassen. Das demonstriert die DUH mit ihrer neuen E-Mail-Aktion „Saubere Luft für unsere Städte“ und der Forderung an Verkehrsminister Dobrindt, die Umrüstung aller Dieseltinker auf Kosten der Hersteller vornehmen zu lassen. Das verdient Unterstützung.