
Kommentar: Ja zum Umweltschutz, nein zum Öko-Terror

Von Hans-Robert Richarz

Wir trennen unseren Müll, legen in Kürze alle deutschen Kernkraftwerke still, fahren seit Jahrzehnten mit Katalysatoren ausgestattete Autos, verzichten auf Einkaufstüten aus Plastik oder bauen für viel Geld die Versorgung mit erneuerbaren Energien aus - um nur ein paar Beispiele zu nennen. Und das ist gut so.

Aber ist es auch gut und vernünftig, dass

- die A 44 zwischen Kassel und Eisenach zur teuersten Autobahn der Welt gerät, weil ein paar Kammmolche für 10 000 Euro pro Lurch aus Artenschutzgründen umgesiedelt werden müssen?
- 40 Rebhühner einen Straßenneubau in Böblingen verhindern?
- 250 Zauneidechsen an der geplanten ICE-Trasse zwischen Stuttgart und Ulm zum Stückpreis von 4 000 Euro einzeln per Hand auf die Schwäbische Alp transportiert werden? oder
- in Bad Brückenau der Schmetterling Wiesenknopf-Ameisenbläuling die Sanierung einer Bundesstraße blockiert?

In diese Aufzählung passt auch der Ärger, den sich bei Ausbauplänen der Frankfurter Flughafen wegen einer angeblich vorhandenen Fledermaus-Population einhandelte. Drei Millionen Euro kostete ein neutrales Gutachten, das zu dem Ergebnis kam, weit und breit wäre nur ein einziges männliches Exemplar dieser Spezies nachzuweisen. Ein zur Fortpflanzung erforderliches Weibchen fehlte.

Weitere Beispiele dieser Form von teurem Umwelt-Aktionismus könnten Bände füllen. Auch der totale Krieg, der zur Zeit in Deutschland gegen den Dieselmotor geführt wird, passt in diese Kategorie. Er verbreitet Unsicherheit und Schrecken bei der Bevölkerung, sowohl emotional als auch wirtschaftlich. So stehen sich jetzt schon zur Zeit rund 300 000 gebrauchte Euro 5-Diesel-Pkw im Gesamtwert von 4,5 Milliarden Euro bei den Autohändlern die Reifen in den Bauch. "Diese Fahrzeuge sind im Moment schwer verkäuflich, weil die Kunden verunsichert sind", sagt ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn, Vizepräsident beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Laut der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) wollen sich aktuell 29 Prozent aller befragten Dieselfahrer von ihrem Auto trennen, um Fahrverbote oder drohende Wertverluste zu vermeiden.

Der missionarisch eifernde und keinen Widerspruch duldende Geschäftsführer der sogenannten Deutschen Umwelthilfe DUH steht beim Krieg gegen den Diesel an vorderster Front. Dass der Selbstzünder nur zu einem Teil zur Luftverschmutzung beiträgt, lässt er unter den Tisch fallen. Ein Sündenbock reicht ihm. In Hamburg zum Beispiel sind für 39 Prozent der Stickoxidemissionen Seeschiffe verantwortlich, der Straßenverkehr für 29 Prozent. Das ist Herrn Resch ebenso schnurz wie die Luftbelastung in den vornehmen Stadtvierteln an der Elbe. Gegen sie ist das berühmte Stuttgarter Neckartor geradezu eine Frischluftoase. Eine Studie hat ergeben, dass allein die 15 größten Seeschiffe der Welt, die auch hier vorbeikommen, pro Jahr mehr Schwefeldioxide ausstoßen als alle 760 Millionen Fahrzeuge weltweit. Insgesamt befahren rund 40 000 Handelsschiffe die Weltmeere.

Zu Lande ist es schon jetzt spürbar besser geworden. Wurden 1990 noch rund drei Millionen Tonnen Stickstoffdioxid in Deutschland in die Luft geblasen, waren es 2014 nur noch 1,3 Millionen Tonnen – also weniger als die Hälfte. Und bei der Feinstaubbelastung ist der Diesel nicht der einzige Schuldige. Ein gewaltiger Teil des Feinstaubes in Deutschland kommt zum Beispiel aus Holzheizungen und offenen Kaminen der

Wohnungen. Beim Pkw stammen etwa 85 Prozent des Feinstaubes aus Reifenabrieb, Aufwirbelung von Straßenstaub und Bremsen, das trifft auch für das Elektroauto zu.

Doch einmal in Fahrt schlägt Jürgen Resch nun mit einer beispiellosen Klagewelle um sich. Nachdem er bereits 17 Städte wegen angeblich mangelnder Luftqualität verklagt hat, will er nun weitere 45 vor den Kadi zerren. Darunter auffallend viele Kommunen, die entweder an viel befahrenen Schifffahrtsrouten oder in der Nähe von Braunkohlekraftwerken liegen. Ausschließlich den Diesel zu verteufeln, ist meiner Ansicht nach nichts anderes als Öko-Terrorismus. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net