
Kommentar: Unabsehbare Folgen beim Kreuzzug gegen den Diesel

Von Hans-Robert Richarz

In vielen Großstädten Deutschlands werden zur Zeit die willkürlich festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid überschritten. Längst hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) den Dieselmotor als Hauptverursacher ausgemacht und ihm deswegen den Krieg erklärt - verbal, polemisch und juristisch. Am Mittwoch allerdings zeigte das Verwaltungsgericht Düsseldorf der DUH zunächst einmal die kalte Schulter.

Der Verein hatte zehn Städte zwingen wollen, allen Volkswagen mit dem umstrittenen und ursprünglich manipulierten Typ EA 189 EU5-Motor die Betriebserlaubnis zu entziehen. Doch der Prozess endete mit einer schallenden Ohrfeige für den Verein. Er sei weder klageberechtigt, hieß es im Urteil, noch sei die Klage begründet. Schließlich würden die betroffenen Fahrzeuge seit einem Software-Update auf dem Prüfstand die gesetzlichen Stickoxid-Grenzwerte einhalten.

Anders, so befürchten Juristen, könnte jedoch eine weitere Klage der DUH entschieden werden, die Ende Februar vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhandelt wird. Dort verlangt die DUH Fahrverbote für alle Dieselfahrzeuge in Städten mit einer Stickstoffdioxidbelastung über dem Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Sollten sich die obersten Verwaltungsrichter auf die Seite der DUH schlagen, droht Unheil mit überhaupt noch nicht absehbaren Folgen.

In vorderster Front sind zunächst alle Halter von Dieselfahrzeugen betroffen, weil ihnen Kosten in Milliardenhöhe durch Wertverluste und zwangsläufig erforderliche Neuanschaffungen entstehen. Das sind neben Privatleuten vor allem Taxifahrer, Lieferanten und Handwerker. Für sie gibt es so gut wie keine verfügbaren Alternativen zum Diesel, die Erreichbarkeit der Städte würde für alle erheblich beeinträchtigt. Gleiches gilt für zehntausende von Pendlern und Kunden, die bislang mit ihrem Dieselfahrzeug auch in die Innenstädte fahren konnten. Schon jetzt arbeitet der öffentliche Personennahverkehr zu Stoßzeiten überall an der Belastungsgrenze, zusätzliche Mitfahrer könnte er kaum verkraften. Unter dem Strich wären alle Unternehmen und Wirtschaftszweige die Gelackmeierten durch mangelnde Erreichbarkeit. Zerstörte Existenzen wären die Folge.

Doch dem rund 240 Mitglieder starken Verein DUH, der unwidersprochen einen sehr großen Teil seiner Millionen durch Abmahnungen wegen haarsträubender Nichtigkeiten erzielt, sind drohende Fahrverbote in einigen Innenstädten noch viel zu wenig. Auf seinem Kampf gegen den Diesel ohne Rücksicht auf Verluste anderer will er seinen Kreuzzug jetzt auf das flache Land ausdehnen – mit Maßnahmen, die an unselige Methoden der Stasi in der untergegangenen DDR erinnern. Bürger sollten Stellen nennen, wo ihrer Meinung nach mehr Stickoxide als erlaubt vorhanden sind. Die DUH will dann im Februar an 500 Orten nachmessen – also zu einer Zeit, wenn überall die Ölheizungen auf Hochtouren laufen. Ob auf diese Weise seriöse Rückschlüsse möglich sind, wie groß der Dieselanteil an der Belastung ist? Wohl kaum.

1300 Bürger folgten dem Aufruf und forderten 1300 Messstationen auch in Dörfern mit weniger als 5000 Einwohnern. „Offensichtlich trifft diese Aktion bei den Menschen einen Nerv“, freute sich DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch über die vielen privaten Schnüffler. Die individuelle Mobilität aber ist eine der wichtigsten Errungenschaften der Zivilisation

und unverzichtbarer Teil unserer Freiheit, Schadstoff-Grenzwerte aber nur Ergebnis politischer Entscheidungen. Nicht die immer sauberer werdende Dieselmotorisierung, sondern die Deutsche Umwelthilfe, die Bund, Länder und Kommunen unaufhörlich vor sich hertreibt, sollte in ihre Schranken verwiesen werden. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net