

# Diesellüge (F.J.Hoffmann)

Florian Josef Hoffmann

## Dreistigkeit siegt!□

Der Dieselskandal ist kein Automobil-Skandal und kein Umweltskandal, sondern ein politischer Skandal. Die Politik hat unsinnige Grenzwerte vorgegeben und damit der Industrie ein Bein gestellt. Der größte Skandal ist, dass es der Politik gelingt, dieses Versagen zu verdecken, indem sie erfolgreich das Industrie-Image beschmutzt. Und ihre Dreistigkeit siegt - zulasten von Industrie und Kommunen.

□Dabei ist die Sache selbst so einfach zu verstehen: Stickoxide sind Gase, die sich von selbst auflösen und von denen für den Menschen kaum messbare oder erkennbare Gefahren ausgehen. Dementsprechend beträgt die Belastungsgrenze in der Schweiz 8.000 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. In Deutschland liegt die Obergrenze in geschlossenen Räumen laut Arbeitsplatzverordnung bei 950 Mikrogramm pro Kubikmeter. Diesen Grenzwert hat der deutsche Gesetzgeber festgelegt, nachdem in medizinischen Tests festgestellt wurde, dass es ab 3.000 Mikrogramm möglicherweise Einwirkungen auf das Befinden von Menschen geben könnte, insbesondere auf asthmatisch vorbelastete oder ähnliche Fälle. So viel die Realität.

Dann kommt die Politik.

□Ehrgeizige Spitzenbeamte und Politiker auf EU-Ebene im Schulterschluss mit einer regierenden Physikerin denken sich NOx-Niedrigstwerte für die Belastung an Straßen aus, die ihr Image als Umweltsaubermänner polieren sollen. Das Ganze ist zehn Jahre her, wird zur EU-Verordnung und schon nimmt das Unglück seinen Lauf. Die europäischen Grenzwerte liegen erst bei 100 Mikrogramm pro Kubikmeter, dann bei 60, heute geplant bei 40. Und niemand wehrt sich so richtig.□

Ach, der nette Herr Wissmann...

□An der Spitze des VDA, des Verbandes der Automobilindustrie, also ihrer politischen Vertretung, steht zu dieser Zeit ein verdienter Berufspolitiker, Matthias Wissmann, ein lebenslänglicher Politiker sozusagen, und tut nichts. Jedenfalls ist nichts von einem etwaigen Tun erkennbar. Er, der VDA-Chef, überlässt die ganze Industrie sich selbst, anstatt mit allen Mitteln gegen den politisch-technischen Humbug aufzubegehren. Da nichts geschieht, wehren sich die Autobauer dann selbst - aber auf ihre Art.

Nun, Autobauer sind Techniker, Techniker suchen nach technischen Lösungen. Es gelingt zwar,

den Ausstoß von NOx bei den beliebten Turbodieselmotoren drastisch zu senken, aber für die idiotisch niedrigen EU-Grenzwerte reicht es nicht.

Also denkt man sich einen Weg aus, wie man die Zulassungsbürokratie an der Nase herumführt. Man steuert den NOx-Ausstoß herunter, sobald das Programm feststellt, dass sich der Motor auf einem Prüfstand befindet. Das ist zwar die Täuschung einer Behörde, aber kein Betrug. Die Behörde erleidet keinen Vermögensschaden, wie das Gesetz es für den Betrug § 263 StGB voraussetzt. Außerdem ist die Abwehrmaßnahme gerechtfertigt, weil die Grenzwerte sichtlich Unsinn sind, also verfassungswidrige Eingriffe in die Handlungsfreiheit.□

Ein Schaden tritt erst ein, als die krumme Sache publik wird. Denn was nun droht, sind Fahrverbote für den Diesel-Altbestand und damit dessen wirtschaftliche Abwertung. Ein echter Schaden für Hersteller, Handel und manche Dieselbesitzer.

Und schon wieder: Die Drohung mit Fahrverboten ist wieder ein Versagen der „großen“ Politik. Keine Gemeinde käme von sich aus auf die Idee, ganz normal amtlich zugelassene Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen oder Teil ihrer Innenstädte für sie zu sperren. Aber genau an dieser Stelle tritt wieder die große Politik auf, diesmal in Gestalt des Umweltministeriums. – Aber hoppla, diese Aussage ist etwas unscharf. Das Ministerium tritt nicht selbst auf, es lässt auftreten und zwar in Gestalt eines Abmahnvereins, der den unschlagbaren Namen „Deutsche Umwelthilfe e. V.“ trägt. Der Normalbürger assoziiert damit so etwas wie eine Nothilfe für die arme Umwelt. Wer will sich dem entgegenstellen?

□Trittins trojanisches Pferd

□Der Verein ist von seinem Gründer, dem Bundesumweltministerium, mit viel Geld ausgestattet, fünf Millionen Euro jährlich. Der besonders schlaue Umweltminister Jürgen Trittin beauftragte seinerzeit seinen grünen Parteifreund und Staatssekretär Rainer Baake mit der Gründung. Als der Aufbau abgeschlossen war, holte der als schlagkräftigen Nachfolger den jetzigen Geschäftsführer Jürgen Resch. Baake selbst ging als Staatssekretär zurück ins Umweltministerium und wachte bis März 2018 darüber, dass sein Baby, die Deutsche Umwelthilfe, auch ja alljährlich seine steuerfinanzierte Apanage bekommt. Seine Aufgabe ist, damit landauf landab die Einhaltung von Umweltvorschriften aller Art zu kontrollieren und durchzusetzen. Eine Art private Umweltpolizei sozusagen.□

Nebenbemerkung: Trittin hat sich damit praktisch unsterblich gemacht. Unterlassungserklärungen sind stets unbefristet, haben also Dauerwirkung, und gerichtliche Unterlassungsurteile sind auf Dauer vollstreckbar. Deshalb grinst Trittin bei seinen wenigen verbliebenen Fernsehauftritten auch immer so siegessicher. Von der echten Mutter des Vereins, dem Umweltministerium, steht in der Presse nichts. Man regt sich über die Unterstützung durch Toyota auf – wohl um die Öffentlichkeit abzulenken. Vereinfacht gesagt: Das einst grün regierte Umweltministerium hat es dauerhaft extern effizient und erfolgreich organisiert, Industrie und Kommunen zu drangsalieren. Dabei spielt es offenbar keine Rolle, dass Wirtschaftsminister und Umweltminister in Berlin als Kollegen am selben Kabinettstisch sitzen. Die Schlachten werden draußen geschlagen, zulasten

der wehrlosen Bürger, drinnen gibt man sich artig lächelnd die Hand. Alles politisch gewollt.

### Das grüne Meinungsbeamtentum

Nachdem sich die Automobilindustrie nicht gewehrt hat, sollte man meinen, die Gemeinden seien stark genug, sich zu wehren. Immerhin reden wir von Metropolen wie Stuttgart, Frankfurt, Hamburg und anderen Millionenstädten, deren Eigeninteresse am pulsierenden Verkehr auf der Hand liegt. Herzen ohne Blut pulsieren nicht und der automobiler Verkehr ist nun mal das Blut der Städte. □Die politische Organisation der Städte ist der Deutsche Städtetag. Und hier stellt sich die nächste Falle. Städte sind Verwaltungseinheiten, sind bürokratisch organisiert. Die Städte haben Umweltaufteilungen und der Deutsche Städtetag auch. Und welche politische Couleur verdingt sich als Umweltbeamte bei den Städten und beim Städtetag? Die grüne.

Und also schlägt sich der Deutsche Städtetag auf die Seite des Umweltministeriums und des Umwelthilfe-Abmahnvereins - zulasten der Automobilindustrie und gegen die Interessen ihrer eigenen Mitglieder, der Städte. Brav fordert er die teure und unsinnige Umrüstung oder Nachrüstung oder gar ihren Austausch, um ältere Dieselfahrzeuge auf Null-NOx zu trimmen oder zu verbannen. Bezahlen soll es die Industrie und der Steuerzahler. Der Verbraucher selbstredend auch. Den Innenstädten drohen erst mal weiterhin gesperrte Straßen.

Dass sich alle großen LKWs und alle Kleintransporte praktisch ausschließlich mit Dieselmotoren vorwärts bewegen, wird unter den Teppich gekehrt. Auch dicke Schiffe kurven auf unseren Flüssen ausschließlich mit qualmenden Dieselmotoren durch die Städte Hamburg, Düsseldorf, Köln, Frankfurt und Berlin. Aber der Hinweis auf die idiotischen, realitätsfernen NOx-Grenzwerte wird vom Deutschen Städtetag beiseite gewischt: Das Umweltministerium wisse da mehr, man sei da richtigerweise völlig anderer Ansicht als die Medizin, die Wissenschaft und die Automobilindustrie. Und dem schließe man sich als Deutscher Städtetag an. Das wars dann.□

Wie gesagt: Dreistigkeit siegt.

Und die nächste Attacke kündigt sich an: Wahrheitswidrig behauptet Jürgen Resch, Berlin habe ein NOx-Problem, und kündigt gerichtliche Schritte an. Dass hier letztlich das Bundesumweltministerium gerichtlich gegen die Stadt Berlin agiert, regt niemanden auf. Oder doch?□