

Diesel-Fahrverbote um jeden Preis: Wie ein schmutziger Lobby-Krieg Deutschland lahmlegt



Diesel-Verbot (Symbolbild)

Automobilclub von Deutschland / Shutterstock / Riko Best



FOCUS-Online-Redakteur **Sebastian Viehmann**

Donnerstag, 08.11.2018, 18:20

https://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/diesel-verbot-fahrverbote-wegen-falschmessung-fdp-kritisiert-ideologische-verkehrspolitik_id_9859765.html

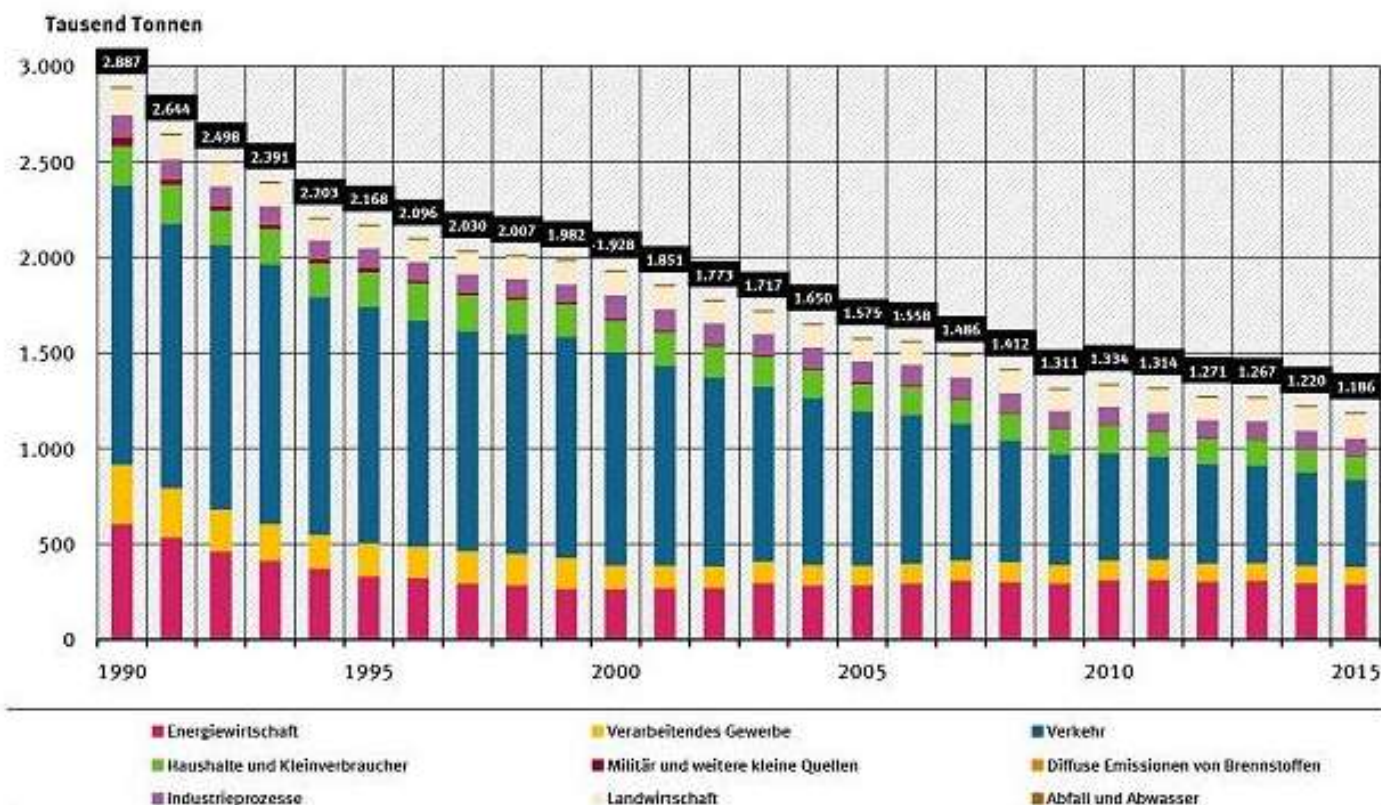
Jetzt kommen auch in Köln Diesel-Fahrverbote. Umweltzonen gibt es in der EU viele - doch Fahrverbote für noch junge Euro 5-Diesel derzeit nur in Deutschland. Die Bundesregierung hat sich in einen folgenschweren Stellungskrieg begeben. Eine Spurensuche.

Diesel-Fahrverbote sind zwingend erforderlich, weil die Luft in Deutschlands Städten dramatisch schlecht ist. So ist die öffentliche Wahrnehmung derzeit. Mit der Realität hat das eher wenig zu tun, denn tatsächlich sinkt die Luftbelastung seit Jahren kontinuierlich. Das gilt sowohl für Feinstaub als auch für Stickstoffoxid, dessen

Grenzwert-Verschärfung für die aktuellen Diesel-Fahrverbote gesorgt hat. Laut Daten des Umweltbundesamtes reduzierte sich der NO_x-Ausstoß des Verkehrs von 1,5 Millionen Tonnen (1990) auf 0,5 Millionen Tonnen (2016).

Dass jetzt trotzdem Diesel-Fahrverbote drohen, liegt an der starken Verschärfung für Stickoxid-Grenzwerte im Außenbereich. Angeblich tragen Pkw dafür die Hauptverantwortung. Ein Fall in Oldenburg macht allerdings stutzig: Die Grenzwerte für die NO_x-Konzentration in der Luft wurden sogar dann gerissen, [als ein Marathon stattfand und die Straße für den Verkehr gesperrt war](#). Damit wurde ein Hauptargument für Fahrverbote, das allein der Straßenverkehr die Ursache für zu hohe Stickoxid-Emissionen sei, durch die Realität ins Wanken gebracht. Je nach Region sind auch andere Emittenten - etwa Industrie oder Schiffsverkehr - für Schadstoffe in der Luft verantwortlich.

Stickstoffoxid (NO_x, gerechnet als NO₂) - Emissionen nach Quellkategorien



Verkehr: ohne land- und forstwirtschaftlichen Verkehr
 Haushalte und Kleinverbraucher mit Militär und weiteren kleinen Quellen (u.a. land- und forstwirtschaftlichen Verkehr)

Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen seit 1990, Emissionsentwicklung 1990 bis 2015 (Stand 02/2017)

Die Menge der Luftschadstoffe in Deutschland (im Beispiel Stickstoffdioxid) ist in den vergangenen Jahren deutlich gesunken. Doch es werden immer noch Grenzwerte überschritten - daran hat direkt in den Innenstädten der Verkehr einen erheblichen Anteil

Mess-Experten kritisieren schon länger, dass bewusst oder unbewusst falsch platzierte Mess-Stationen [die eigentliche Ursache für Diesel-Verbote seien](#). Umweltzonen und geplante Diesel-Einschränkungen gibt es natürlich auch in anderen EU-Ländern, doch nirgends werden schon jetzt Euro 5-Diesel verboten - einige von ihnen sind keine vier Jahre alt.

Warum andere Länder keine Fahrverbote haben

Die NO_x-Belastung sinkt schon wenige Meter von den Messstellen entfernt deutlich. Dass die Platzierung der Stationen einen erheblichen Einfluss hat - es geht ja meistens nur um wenige Mikrogramm Grenzwert-Überschreitung, und das bei Werten, die noch im Jahr 2000 als völlig problemlos eingestuft wurden - zeigt das Beispiel Wien. So sind die zentrumsnahen Messstationen fast ausschließlich weit entfernt von Hauptverkehrsstraßen platziert, zum Teil bis zu 160 Meter entfernt. Eine Station steht sogar auf dem Dach eines Hauses, das von einer Fußgängerzone umgeben ist. Ergebnis: In Wien gibt es keine Fahrverbote.



Eine Messstation für Stickoxide. In deutschen Städten haben viele Kommunen dafür gesorgt, dass die Stationen privat möglichst dicht an der Straße stehen. Mess-Experten kritisieren: Erst das führte zu überhöhten Messwerten - obwohl dies gar nicht im Sinne der EU-Vorschriften sei

Der deutsche Sonderweg: Fahrverbote um jeden Preis

Dass in vielen Städten deutschen Fahrverbote drohen oder bereits beschlossen wurden - nach [Hamburg](#) (in Kraft) und Stuttgart (beschlossen) geht es voraussichtlich in [Frankfurt](#), [Berlin](#) und auch in [Köln](#) weiter, ein entsprechendes Urteil erging heute - sorgt im Ausland denn auch für Erheiterung. Millionen deutsche Autofahrer fragen sich, wie es vor diesem Hintergrund trotzdem zu Fahrverboten kommen kann. Die Antwort ist relativ einfach: Weil ein schmutziger Lobby-Krieg hinter den Kulissen die Politik lähmt und zu folgenschweren Fehlentscheidungen führt.

Lobby-Krieg hinter den Kulissen

Während Verkehrsminister Scheuer (CSU) von den Grünen und [der SPD](#) immer wieder eine zu große Nähe zur Autoindustrie vorgeworfen wird, gilt das Gleiche in umgekehrter Richtung für das seit Jahren SPD-geführte Umweltministerium. [Es verteilt nämlich Steuergelder in Millionenhöhe an die Deutsche Umwelthilfe \(DUH\)](#), also eben jenen Verein, der bundesweit Fahrverbote gerichtlich erzwingt. Autobesitzer finanzieren quasi mit Steuergeldern ihre eigenen Fahrverbote mit. Dass der Kanonendonner in diesem Lobby-Krieg nun immer lauter wird, hat vor allem einen Grund: Allen Beteiligten läuft die Zeit davon.

- Verkehrsminister Scheuer hat im Kompromiss der Regierungskoalition einer Hardware-Nachrüstung zugestimmt. Doch die meisten Autohersteller verweigern dabei ihre Mitarbeit, wollen keine Kosten für die Nachrüstung tragen. Scheuer droht zum zahnlosen Tiger zu werden, der seinen eigenen Kompromiss gegen die mit ihm verhandelten Autoindustrie nicht durchsetzen kann. Stattdessen trommelt er für die Umtauschprämien und bevorzugt dabei offenbar die deutschen Hersteller. Scheuer läuft in diesem Krieg quasi mit einer auf den Körper tätowierten Zielscheibe herum. Grünen-Fraktionsvize Oliver Krischer tobt: "Die Bundesregierung muss alle Hebel in Bewegung setzen, um Druck auf die Autobosse auszuüben. Das beginnt bei der Einführung einer blauen Plakette und reicht bis hin zu ambitionierten CO2-Grenzwerten für Pkw auf [europäischer](#) Ebene. Wer [in Brüssel](#) noch mit der Autoindustrie kuschelt, dem wird auch in Berlin kein harter Kurs gelingen. Klar ist: Wer betrügt, muss auch zahlen. Hardwarenachrüstungen müssen zu 100 Prozent von Autoindustrie bezahlt werden".
- Doch auch wenn [die Grünen](#) gerade auf der Erfolgswelle schwimmen und mit dem klaren Feindbild Auto natürlich leichtes Spiel haben, geht es auch bei ihnen um eigene Interessen. Die Nachrüstung wird vor allem von der SPD, den Grünen und der mit ihnen verhandelten Umwelt-Industrie gefordert. Für sie ist wichtig, dass das Umtauschprogramm scheitert - aus zwei Gründen. Zum einen steckt auch bei der Hardware-Nachrüstung Lobbyismus dahinter: [Die Umwelt-Lobby ist eng mit den Herstellern solcher Nachrüst-Systeme verbandelt](#). Für die Nachrüster und viele darbenende Kfz-Werkstätten gilt es, ein Milliarden-Geschäft sicherzustellen - obwohl schon nach dem ersten Fünftel eines [ADAC](#)-Langzeittests solcher Systeme klar wird, [dass die Nachrüstung in der Praxis mehr Probleme macht als erwartet und auch die Schadstoff-Reduzierung geringer ist als erhofft](#). Zum anderen ist auch SPD und Grünen klar, dass die - meistens nur noch geringe - Grenzwertüberschreitung an den Messstellen schon in wenigen Jahren kein Problem mehr ist, weil immer mehr ältere Diesel-Autos aus Altersgründen durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. Die Umweltpremien würden diesen Prozess beschleunigen und die Hardware-Nachrüstung als sinnlosen Aktionismus entlarven. Daher ist es der der Umwelthilfe und anderen Lobbyverbänden auch wichtig, die angeblich dramatische Gesundheitsgefährdung durch Stickoxide in so schillernden Farben wie möglich zu malen - [eine Strategie, die selbst einige Grüne mittlerweile kritisieren](#). Unterstützung bekommt die Umwelthilfe von der Lobby-Organisation "ClientEarth". Das international agierende Anwalts-Netzwerk stellt sich als Non-Profit-Organisation (NGO) da und finanziert unter anderem Klagen von Umweltverbänden. ClientEarth erhält unter anderem finanzielle Förderungen - letztlich also Steuergelder - von der Europäischen Kommission, verschiedenen Ministerien der britischen Regierung, vom deutschen Bundesumweltministerium sowie von diversen Stiftungen, darunter die Heinrich Böll-Stiftung.

Video: Was mache ich jetzt mit meinem alten Diesel?



https://www.focus.de/auto/kommentar-diesel-paket-der-bundesregierung_id_9713800.html

FDP kritisiert "ideologische Grenzwerte"

Während SPD, [CDU](#) und Grüne in ihren Bunkern sitzen und den Lobby-Krieg auf Kosten der Bevölkerung führen, bleibt den kleineren Parteien nur die Rolle des Zuschauers. Die [AfD](#) kritisiert die Diesel-Fahrverbote besonders deutlich, diese seien eine Enteignung der Autofahrer und sachlich nicht begründbar. [Die Linke](#) hat sich für mehr [Verbraucherschutz](#) ausgesprochen, etwa bei Entschädigungen für Diesel-Fahrer, hält sich ansonsten aber weitgehend zurück.

Die FDP-Fraktion im Bundestag hat mittlerweile einen Antrag eingereicht, über den in den kommenden Wochen im Umwelt- und Verkehrsausschuss debattiert wird. Dabei geht es zum einen um die Überprüfung und Vereinheitlichung der Messstationen und zum anderen um die Aussetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie.

Weil die Schadstoffbelastung mit zunehmendem Abstand zur Quelle - in diesem Fall zum Auto - deutlich abnehme, sei der Gesundheitsschutz auch bei einer leichten Grenzwertüberschreitung mehr als gewährleistet, selbst bei Menschen mit angegriffener Gesundheit. "Klinische Studien, die im Rahmen der Empfehlung der WHO für den 1-Stunden-Mittelwert zugrundegelegt wurden, zeigten, dass sogar bei Astmatikern bei einer 30-minütigen Exposition erst bei einer Konzentration von 375 bis 565 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft eine erhöhte bronchiale Reaktion zu beobachten war. Ein Sicherheitsfaktor von 50 Prozent wurde daraufhin seitens der WHO angelegt, woraufhin sie schließlich gerundet 200 Mikrogramm empfahl", so die Begründung.

Die FDP geht davon aus, dass Studien bewusst missbraucht worden seien: "Insgesamt genügt die Herleitung und Festlegung des Richtwerts wissenschaftlichen Grundprinzipien nicht. Aus der WHO-Studie geht an verschiedenen Stellen klar heraus, dass aus den gewonnenen Erkenntnissen gerade kein Richtwert abgeleitet werden kann. Dass dies dennoch geschieht, deutet auf eine politische oder ideologische Einflussnahme in der Schlussfolgerung (40 Mikrogramm als Langzeit-Richtwert) hin", heißt es im Antrag. Tatsächlich liegt zum Beispiel in den USA der entsprechende Grenzwert für die Außenluft bei 100 Mikrogramm. "Wir gehen davon aus, dass SPD, Grüne und CDU den Antrag ablehnen werden. Wir hoffen aber, dass endlich eine Debatte über die Thematik in Gang kommt", sagt [die FDP](#)-Bundesantragsabgeordnete Judith Skudelny.

Insider packt aus: Warum es überhaupt zum Diesel-Skandal kam



Sehenswertes Video für technisch Interessierte: https://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/weltweiter-abgas-skandal-insider-packt-aus-es-gab-den-saubereren-diesel-und-darum-wollte-man-ihn-nicht_id_8625512.html

Kennzeichenüberwachung durch die Hintertür

Skudelny weist auch auf einen Passus im Diesel-Kompromiss der Regierungskoalition hin, der im Kanonendonner des Lobby-Krieges komplett untergegangen ist: Das Straßenverkehrsgesetz soll geändert werden, damit die Behörden Zugriff auf Fahrzeugdaten bekommen. Aus dem Bundesverkehrsministerium heißt es dazu: "Für den Fall, dass Länder oder Kommunen Fahrverbote anordnen sollten, wird der Bund sicherstellen, dass die Verkehrsüberwachungsbehörden auf die Daten des zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können. Das heißt, [die Polizei](#) könnte stichprobenartig [...] erkennen, ob es sich um ein Euro-6-Fahrzeug handelt oder ob ein Fahrzeug mit einem Nachrüstsystem ausgerüstet worden ist." Wie schnell aus einer Stichproben-Überwachung auch eine Dauer-Überwachung, etwa per Kamera, werden könnte, kann man sich ausmalen.

Wenn sich der ganze Rauch im Diesel-Donner irgendwann einmal gelegt hat, wird man also womöglich feststellen, dass das Ganze mal eben zur heimlichen Einführung einer umfassenden Kennzeichenüberwachung genutzt wurde. Das Vertrauen in die politischen Akteure und die dahinter stehenden Lobbyisten dürfte das nicht besonders fördern.