

Die wahre Diesel-Lüge

Falsch aufgestellte Messgeräte, frei erfundene Grenzwerte: Je mehr man über den Kampf gegen Dieselabgase liest, desto verrückter wird es. Und jetzt auch noch das: Ausgerechnet die Abkehr vom Diesel fördert die Erderwärmung.



Eine Kolumne von [Jan Fleischhauer](#)



Wahrscheinlich beginnt die Klimabelastung mit der Indienstnahme des Pferdes als Reittier

Donnerstag, 06.12.2018

Eine Notiz in der Zeitung, die wenig Beachtung gefunden hat: Der CO₂-Ausstoß bei Neuwagen ist im Oktober weiter gestiegen. Er lag bei durchschnittlich 130,9 Gramm, das sind drei Gramm pro Kilometer mehr als noch vor einem Jahr.

Wir können stolz sagen, dass wir, was das CO₂ auf unseren Straßen angeht, wieder ganz vorn mit dabei sind. Über die Jahre sind die CO₂-Emissionen im Verkehr gesunken, auch weil immer mehr Deutsche auf [Diesel](#) umstiegen. Damit ist es vorbei und folglich mit dem Beitrag der deutschen Autofahrer zum Kampf gegen den [Klimawandel](#).

Ich finde, das ist eine passende Nachricht zur [Uno-Klimakonferenz](#), die dieser Tage im polnischen [Katowice](#) tagt. Der SPIEGEL hat anlässlich des Gipfeltreffens in einer

eindrucksvollen Titelgeschichte beschrieben, welche Folgen der Anstieg der Meeresspiegel für das Leben in küstennahen Regionen haben wird. Gut 600 Millionen Menschen sind mehr oder weniger direkt betroffen, weil Wasser sich ausdehnt, wenn es sich erwärmt. Das ist ein physikalischer Effekt, der so unerbittlich wirkt wie die Klagen der [Deutschen Umwelthilfe](#) vor deutschen Gerichten.

Die deutsche Panik belastet das Weltklima

Diese Woche sehen wir in den Zeitungen beängstigende Fieberkurven, die den Anstieg der Temperatur in der Atmosphäre zeigen. Vorige Woche waren es noch die Stickstoffdioxidwerte, die die Öffentlichkeit in Atem hielten. Unser Dilemma ist es, dass wir uns nicht entscheiden können, vor was wir uns mehr fürchten sollen: vor den schmelzenden Polen oder den tödlichen Diesel-Gasen. Dummerweise gibt es zwischen beidem einen Zusammenhang: Weniger Stickoxid im Autoverkehr geht mit mehr CO₂ einher und umgekehrt. Man kann auch sagen: Die deutsche Diesel-Panik hat direkte Folgen fürs Weltklima.

Das Problem der deutschen [Umweltpolitik](#) ist, dass sie im Wolkenkuckucksheim konzipiert ist. Wir sind Helden darin, uns Ziele zu setzen, die nicht übereinstimmen oder sogar im direkten Widerspruch zueinander stehen. Gerade ist die Bundesumweltministerin aus Brüssel mit der frohen Botschaft zurückgekehrt, dass der CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2030 um 35 Prozent sinken soll. Ich gebe Ihnen Brief und Siegel, dass sich die Werte als unrealistisch erweisen werden oder aber Maßnahmen erforderlich machen, wie man sie aus autoritären Regimen kennt.

Jede Form der Fortbewegung, die über das Gehen hinausgeht, belastet die Umwelt, das ist die Krux an der [Mobilität](#). Wahrscheinlich beginnt die Klimabelastung mit der Indienstnahme des Pferdes als Reittier. Wenn die Kuh als Klimakiller gilt, kann eigentlich auch das Pferd nicht klimaneutral sein. Selbst der allenthalben gepriesene Elektromotor ist nur so lange grün, wie man sich nicht für die Batterien interessiert, die ihn antreiben. Erst nach über 100.000 Kilometern kippt die Ökobilanz zugunsten des Stromaggregats, vorher führt der herkömmliche Verbrennungsmotor.

Der Grenzwert? Ein Zahlenspiel

Wir spotten über US-Präsident Donald Trump und sein gebrochenes Verhältnis zu wissenschaftlichen Fakten. Die "New York Times" listet täglich seine Verdrehung und Wirklichkeitsentstellungen auf. Aber Trump ist uns näher, als wir denken. Auch wir lassen uns, was die Umwelt angeht, lieber von Gefühlen als von Fakten leiten.

Man weiß inzwischen, dass viele Messgeräte falsch aufgestellt oder zu leicht der Manipulation zugänglich sind. "Ist es nicht verrückt, dass in Essen Tausende Autofahrer von einem Plastikdöschen gestoppt werden sollen, das mit einem Kabelbinder an einem Laternenmast

festgemacht ist?", fragt sich zu Recht mein Kollege Lukas Eberle, der sich das Gerät angesehen hat, das jetzt das halbe Ruhrgebiet ins Chaos stürzt.

Wir haben gelernt, dass der Stickoxid-Grenzwert, den die Gerichte zur Grundlage ihrer Spruchpraxis machen, jeder gängigen wissenschaftlichen Begründung entbehrt. Es war in diesem Fall nicht "Autor Motor Sport", sondern die untadelige "Zeit", die publik machte, dass die 40 Mikrogramm NO₂, die in der Diesel-Debatte wie eine Monstranz hochgehalten werden, auf einem Zahlenspiel beruhen.

Ein paar Leute bei der [WHO](#) sahen sich in der Pflicht, einen Richtwert zu nennen, also schätzten sie mangels besserer Anhaltspunkte die Emissionen eines Gasherdes in einem normalen Haushalt und schlugen diesen Wert als Grenzwert vor. "Bis heute gibt es keinen Beleg dafür, dass diese Zahl irgendetwas mit den gesundheitlichen Auswirkungen von NO₂ zu tun hätte", heißt es in der "Zeit". Mit anderen Worten: Jede Auskunft eines afrikanischen Schamanen ist evidenzbasierter. Aber das hält uns nicht davon ab, so lange Städte und Autobahnen zu sperren, bis auch der letzte Autofahrer begriffen hat, dass der Diesel eine Technik von gestern ist.

In der "Süddeutschen Zeitung" fand sich vor ein paar Tagen ein Bericht über ein Strategiepapier der EU-Kommission, wie es Europa bis zum Jahr 2050 schaffen kann, komplett auf Treibhausgase zu verzichten. 80 Prozent des Stroms müssten bis 2020 aus erneuerbaren Energien stammen, heißt es dort, der Rest aus Atomenergie. Auch das ist eine Notiz, über die hinwegzugehen wir vorziehen. Es gibt unter Experten eine ernsthafte Debatte darüber, ob nicht nur eine Renaissance der [Atomkraft](#) aus der Klimakatastrophe herausführen kann. Wir träumen lieber von einer Welt, in der sich in einem ewigen Sommer sanft die Windräder drehen.

Man könnte endlos so weitermachen. Der Wetterunternehmer [Jörg Kachelmann](#) führt seit ein paar Wochen auf Twitter einen einsamen Kampf gegen die Holzfeuerung, die sich in der kalten Jahreszeit großer Beliebtheit erfreut. Wenn ich seinen Zahlen trauen darf, dann muss man wochenlang an einer Hauptverkehrsader kampiert haben, bis man einen Bruchteil des Feinstaubs eingeatmet hat, den ein normaler Kamin in die Luft entlässt. Der Holzbrand ist eine Riesensauerei, die wir aber tolerieren, weil sie so schön romantisch ist und es bislang keine von ausländischen Kaminbauern unterstützte Lobbyorganisation gibt, die den heimischen Kaminherstellern das Handwerk legen will.

Ich fahre Diesel und feure im Winter meinen Kamin an, das heißt, Stickstoffdioxid und Feinstaub gehen mit auf mein Konto. Am Klimawandel bin ich damit allerdings nur bedingt beteiligt. An wen Sie sich zu wenden haben, wenn Ihnen das Wasser in den Keller läuft? Mein Tipp wäre: [Deutsche Umwelthilfe](#) e.V., Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell.