WIE BERLIN SEINE VERANTWORTUNG VERSCHLEIERT Fahrverbote: Diesel-grenzwert vor dem Bundesverwaltungs-gericht

geschrieben von Admin | 28. Februar 2018

Fahrverbote sind also zulässig. Das sagt das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Städte können grundsätzlich Fahrverbote für Dieselautos verhängen. Das sei vom geltenden Recht gedeckt. Eine bundesweite Regelung sei dafür nicht notwendig.

Der schwarze Peter liegt bei den Städten

Damit sind die beiden Länder Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen mit ihrer Revision gescheitert. In Düsseldorf und Stuttgart hatte die dubiose Abmahnorganisation Deutsche Umwelthilfe (DUH) geklagt, weil die Städte die neuen herabgesetzten EU-Grenzwerte nicht einhalten würden. Im Zweifel, daraufhin klagte die DUH, sollten die Städte ihre Straßen für Autos sperren. Damit liegt der Schwarze Peter bei den Städten – sie sollen die Autofahrer schröpfen und enteignen, um unrealistische Grenzwert auf Teufel komm raus einzuhalten.

Denn grundsätzlich seien solche Fahrverbote durch das Recht gedeckt, meinte jetzt das Bundesverwaltungsgericht. Damit öffnet das Gericht ein weiteres schönes Betätigungsfeld für Angehörige des Justizwesens. Geprüft werden muss laut Leipziger Entscheidung, ob bei einem Fahrverbot die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Was auch immer das im Einzelfall heißt – es dürfte jetzt Gegenstand von vielen munteren Klagen werden. Denn Fahrverbote müssen immer Einzelfallentscheidungen sein, gegen wiederum juristisch vorgegangen werden kann.

Von der Umwelt- zur Rechtsanwaltshilfe

Ein Mittel könnte eine Klage auf flüssigere Verkehrsführung sein. Weniger Staus – das bedeutet auch weniger Luftbelastung, wie gerade Stuttgart an einigen Straßen belegt hat. Was immer sie tun – die Städte riskieren teure Prozesse. Aus der Umwelthilfe wird eine Art Rechtsanwaltshilfe.

Klagen könnten auch Autobesitzer gegen Hersteller, um ihren alten Dieselwagen loszuwerden, den Hersteller in Anspruch zu nehmen und Wagen zurückzunehmen.
Wobei „alt“ bereits bei zwei bis vier Jahren losgehen kann. Früher war das noch kein Alter für ein Auto, heute kann es Schrottwert bedeuten.

Immerhin mussten Dieselbesitzer rund 15 bis 20 Prozent Wertverluste hinnehmen in den letzten Jahren.

Jetzt nach dem Leipziger Urteilsspruch vermutlich noch mehr. Bis zu 15 Milliarden Euro könnte ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge kosten, hat der Professor für Automobilwirtschaft Ferdinand Dudenhöffer ausgerechnet.

Kosten, deren Verantwortliche klar benannt werden können.

Die Reaktionen fielen sehr unterschiedlich aus. Für Christian Lindner (FDP) ein „Schlag gegen Freiheit und Eigentum, weil wir uns zu Gefangenen menschengemachter Grenzwerte machen“. Er will in Zukunft Grenzwerte auf Basis solider wissenschaftlicher Debatte.

Die geschäftsführende Umweltministerin Hendricks sieht die Autohersteller in der Pflicht zur Nachrüstung, also sozigerechter Aktionismus, gutes Geld schlechtem hinterherzuwerfen, ohne dass ein Nutzen herauskommt.

Bundesregierung und Parteien spielen den Unschuldigen

Windelweich die Reaktion der Nichtregierung in Berlin. Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion schreibt: „Kommunen können demnach selbst entscheiden, ob sie an bestimmten Stellen eingreifen. Eine Regelung des Bundes ist dafür nicht notwendig, also auch keine blaue Plakette. Ausdrücklich weist das Gericht auch darauf hin, dass bei den Luftreinhalteplänen die Verhältnismäßigkeit gewahrt werden muss. Unser Ziel bleibt es, auch künftig die innerstädtische Luftqualität weiter zu …“

Das sind flotte Sprüche, die den Betroffenen nicht helfen – nicht den Städten, den Bürgern und schon gar nicht den Autofahrern. Dabei wird die klagende Deutsche Umwelthilfe massiv mit Bundesmitteln unterstützt. Wenn sich jetzt die Bundesregierung versucht wegzuducken, dann ist das nicht glaubhaft glaubhaft. Es war die Bundesregierung, die für die Grenzwerte wie für das Vorgehen der DUH die Verantwortung trägt – und jetzt so tut, als habe sie damit nichts zu tun.

Der lange Weg des Irrsinns

Die Entwicklung des Irrsinns deutete sich seit langem an. Die politischen Grundlagen sind von rot-grünen Stoßtrupps schon in den 90er Jahren gelegt worden. Damals empfahl die grün dominierte Weltgesundheitsorganisation WHO 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Stickoxide. Noch nicht einmal Kalifornien als Umweltvorreiter hatte einen solchen Grenzwert festgelegt. In den USA gelten heute 100 Mikrogramm pro Kubikmeter. Die EU jedenfalls wählte 1999 40 Mikrogramm pro Kubikmeter

als künftigen Grenzwert.

Vor etwa zehn Jahren wurden heutigen Abgasgrenzwerte für Autos festgelegt, also die Emissionswerte. Die Ingenieure wussten seinerzeit nicht, wie sie die überhaupt erreichen könnten. Es gab noch keinerlei Technologien dafür.

„Ein Wert, der mit der Dartscheibe geworfen wurde“, sagt heute Werner Ressing, ehemaliger Ministerialdirektor im Bundeswirtschaftsministerium, der damals die Verhandlungen in Brüssel für Deutschland führte. Er, der sich mit am längsten mit den Grenzwerten beschäftigt hat, stellte jetzt auch in seiner Stellungnahme für das Bundesverwaltungsgericht klar:

> „Mir ist klar, dass die 40 Mikrogramm NO2 der geltende Grenzwert sind: Gleichwohl möchte ich als früher zuständiger Beamter des BMWi Ihren Blick darauf lenken, dass dieser Grenzwert relativ willkürlich gewählt wurde und Sie als unabhängiges Gericht die Politik auffordern sollten, diesen Grenzwert zu ändern.“

Denn, so Ressing, der 40 Mikrogramm-Grenzwert wurde von der WHO nicht empfohlen, sondern von der EU aus einem Sammelsurium von WHO-Grenzwerten willkürlich festgelegt.

Medizinisch sei der Grenzwert nicht zu begründen. Zudem gelten völlig unterschiedliche Grenzwerte für zum Beispiel Büroarbeitsplätze von 60 µg/Kubikmeter, am Arbeitsplatz gelten als maximaler Wert 950 in der Schweiz sogar 6.000 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Ressing verweist auf die USA: Dort gelten im Verkehr 100 Mikrogramm und es gibt keine Fahrverbote; 100 Mikrogramm werden in jeder deutschen Stadt unterschritten.
Ressings Fazit: „Der Grenzwert ist willkürlich gewählt und viel zu niedrig. Fahrverbote hätten unabsehbare wirtschaftliche Konsequenzen und sind deshalb unverhältnismäßig.“

Seine Aufforderung als Reaktion auf das Leipziger Urteil: Die Politik muss nach Brüssel marschieren und den Grenzwert ändern! Aber genau das verweigert bislang die Bundesregierung. Sie lässt Brüssel die Schmutzarbeit erledigen und hofft, dass sie trotzdem weiter Wählerstimmen kassiert, weil die Verantwortung doch in Brüssel liege. Aber genau das ist falsch – in Berlin sitzen die Verantwortlichen für das Elend von Millionen Autobesitzern, Handwerkern und Berufstätigen, die jetzt neue Autos kaufen sollen.

Mit Umweltschutz hat es nichts zu tun

Es gibt keinerlei Belege dafür, dass Stickoxide in den Straßen zu Erkrankungen führen – jedenfalls nicht in jenen geringen

Konzentrationen, wie sie in bestimmten Bereichen der Innenstädte zu finden sind. Vollkommener Unsinn ist die Rede von 10.000 Toten durch Dieselabgase. Wir haben das hier auch bei TE oft genug belegt.
Ein Grenzwertwahn, der durch nichts belegt ist, aber gut als Hebel taugt und vor allem die Kosten der Mobilität drastisch erhöht. Allein die Chemiefabrik in der Auspuffanlage verschlingt hohe laufende Kosten. So bereitet derzeit bei den kalten Außentemperaturen der Zusatz Ad Blue erhebliche Probleme – und damit Kosten.

Das ist ein wässrige Lösung, die bei kalten Außentemperaturen leicht gefriert. Tank und Leitungen müssen also beheizt werden, erhöht letztlich den Treibstoffverbrauch. Im Augenblick herrscht gerade wieder große Nachfrage nach Heizmatten und Schaltern, die leicht kaputt gehen. Die Kosten dafür reichen bis zu 450, 500 Euro.

Es geht den NGOs nicht um Gesundheit, sondern um ihr Geschäftsmodell und darum, Deutschland zu deindustrialisieren. Es ist schön, dass mit dem Kampf gegen das Auto und die Mobilität müheloser Geld verdient werden kann als mit der mühsameren Entwicklung neuer Autos und Antriebe.

Kleiner Tip am Schluß: Ein nächster Kampfschritt der NGOs könnte der gegen Kirchen sein. Denn die Belastung mit Stickoxiden, Feinstäuben und CO2 in den Gotteshäusern steigt dramatisch, wenn Kerzen in den Kirchen angezündet werden. Das ergaben Messungen in Kirchen. (Indoor Flame Sources)

Die Gläubigen stehen direkt neben den Kerzen und sind den Gefahrstoffen ausgesetzt. Gemessen werden teilweise bis zu 90 ppb NOx. Noch deutlich mehr dürften es neben dem heimatlichen Weihnachtsbaum sein. Das ist viermal mehr als in den Todesfallen am Stuttgarter Neckartor erlaubt – bei ungleich längerer Expositionszeit. Ein Gottesdienst dauert zudem länger als ein Vorbeilaufen am Stau. Und dabei haben wir noch nicht einmal die Feinstaubbelastung durch Weihrauch mit einbezogen. Um Himmels Willen!

Der Beitrag erschien zuerst bei Tichys Einblick hier