

---

## Kommentar: Der Kampf gegen den Diesel erreicht eine neue Dimension

Von Walther Wuttke, cen

Es gab einmal eine Zeit, die Älteren werden sich erinnern, da galt der Diesel als besonders umweltfreundlich, was zeitweise sogar durch eine Steuerbefreiung belohnt wurde. Dann kamen die Partikel ins Spiel, und der Selbstzünder mutierte zum Umweltfeind. Eine kurze Erholung gab es dank des Partikelfilters, doch inzwischen ist der Antrieb wieder zum Umweltfeind Nummer eins mutiert.

Daran ist inzwischen nicht nur der Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe (DUH) beteiligt, jetzt hat sich auch die Europäische Justiz in den Kreuzzug gegen den Diesel eingeschaltet und auch die modernen, nach der Abgasnorm Euro 6 zertifizierten Diesel an den Pranger gestellt. Nach einem Urteil des Gerichts der Europäischen Union (EuG) dürfen auch diese Fahrzeuge mit einem Fahrverbot belegt werden.

Dass Recht und Gerechtigkeit zweierlei Dinge sind, hat jeder Prozessbeteiligte schon einmal vor Gericht erlebt. Doch mit seinem Urteil, das die von der EU-Kommission festgelegten Grenzwerte einfach für ungültig erklärt, hat das EuG den Kampf gegen den Diesel in eine neue Dimension geführt. Denn die Entscheidung richtet sich nicht gegen die Modelle mit Euro 1 bis 5, sondern gegen aktuelle Fahrzeuge, die noch nicht lange unterwegs sind. Und so fragt man sich, wenn jetzt Autos mit Euro 6 vor den Stadttoren bleiben müssen, was passiert demnächst mit den nach Euro 6d-Temp zertifizierten Modellen?

Im Gegensatz zu den deutschen Verwaltungsgerichten, die Fahrverbote auf Basis von europäischen Grenzwerten und mitunter fragwürdig aufgestellten Messstationen verhängen, wischt das EU-Gericht in Luxemburg eine von der Kommission festgelegte Norm wegen des genehmigten Testverfahrens einfach vom Tisch. Das geht eindeutig zu weit und trägt weiter zur Verunsicherung bei.

Zunächst gilt das Urteil nur für die klagenden Städte, Brüssel, Paris und Madrid. Außerdem wird der EU-Kommission eine Frist von 14 Monaten gegeben, die von ihr definierten Rahmenbedingungen für die Umsetzung des neuen Testverfahrens zu überarbeiten. Allerdings benötigt man nicht viel Phantasie, um sich die Folgen auszumalen. DUH-Chef Jürgen Resch freut sich schon über das „Sahnehäubchen des Jahres“, und wahrscheinlich rollt demnächst die nächste Klagewelle, von der weniger die Umwelt, dafür aber die Kassen der Juristen profitieren werden.

Wer es wirklich ernst mit der Umwelt meint, kann nicht auf den Diesel verzichten. Zumal die modernen Selbstzünder inzwischen die Stickoxid-Grenzwerte deutlich unterschreiten und einstellige Werte erreichen. Das passt natürlich nicht in das Weltbild der selbsternannten Umweltretter, die in ihrer Argumentation an das Mädchen erinnern, das die Milch holt.

Der Luxemburger Richterspruch bedeutet nicht mehr als eine der größten Enteignungswellen, die Europa bisher gesehen hat. Denn was soll mit den dann ausgesperrten Dieselfahrzeugen werden? Wahrscheinlich werden sie irgendwo in Osteuropa weiter nageln. Was für ein Sieg für die Anti-Diesel-Fraktion. Wer weniger vom klimafeindlichen CO<sub>2</sub> in der Luft haben will, muss den Diesel akzeptieren, denn er liefert einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Klimagases.

---

Bleibt die Frage: Wann stehen die Benziner am Pranger?

Auch die Elektromobilität, die als Klimaretter immer wieder ins Feld geführt wird, ist längst kein Allheilmittel, wenn weiter Braunkohle in den Kraftwerken eingesetzt und Tonnen von CO<sub>2</sub> in die Umwelt entlassen werden. Dann wird die Belastung einfach nach dem Sankt-Florians-Prinzip verlagert, und das kann auf Dauer keine Lösung sein. (ampnet/ww)

---

## Bilder zum Artikel



Walther Wuttke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Walther Wuttke