Kommentar: Vorsicht Geisterfahrer!

Von Hans-Robert Richarz, cen

Nicht erst seit Donald Trump gehören alternative Fakten, Lügen oder Verbalattacken voller Hass zur politischen Auseinandersetzung. Auch hier zu Lande, wobei die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit besonders schlechtem Beispiel vorangeht. Viele ihrer Argumente, mit denen sie ihre Forderungen zu untermauern versucht, lösen sich meist mangels Seriosität in Luft auf. Außerdem sieht sich die andere Seite – wie etwa die deutsche Automobilindustrie – Angriffen ausgesetzt, deren Wortwahl direkt einem Tweet des amerikanischen Präsidenten entstammen könnte.

Wenn etwa DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch der CDU vorwirft, sie sei „der verlängerte Arm der Automobilindustrie" und verdiene den Namen „Christliche Diesel Union" oder den deutschen Automobilunternehmen „Züge einer organisierten Kriminalität" und „vorsätzliche Körperverletzung mit Todesfolge in vielen tausend Fällen" unterstellt, dann hat das mit einer Diskussion unter zivilisierten Menschen nichts mehr zu tun. Sogar ehemalige Verbündete pflegt Resch nach Art eines Dickhäuters im Porzellanladen nieder zu trampeln. Einstige finanzielle Unterstützer wie Toyota, Daimler oder die Brauerei Krombacher haben inzwischen den Geldhahn zugedreht. Baden-Württembergs grüner Regierungschef Winfried Kretschmann lehnt es sogar ab, mit Resch überhaupt noch ein einziges Wort zu wechseln.

Schuld daran sind mehrere Gründe: Das zu einem beträchtlichen Teil auf Abmahnungen beruhende Geschäftsmodell der DUH ist ärger denn je in Verruf geraten. Die ohne jegliche demokratische Legitimation erhobenen Forderungen nach Fahrverboten sprengen längst den Grad der Verhältnismäßigkeit. Außerdem profiliert sich der Verein in diesen Tagen ausgesprochen intensiv mit einer Art ökopolitischer Geisterfahrt.

Jüngstes Beispiel ist die Forderung nach einem Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen. Laut Resch würde das fünf Millionen Tonnen CO2 pro Jahr einsparen, was sogar das mit der DUH befreundete Umweltministerium bestreitet. Ernsthaften Berechnungen zufolge würde sich mit Reschs Forderung der CO2-Ausstoß des gesamten Straßenverkehrs um zwei Prozent verringern, für die Kohlenstoffdioxid-Menge insgesamt – Industrie, Haushalte, Landwirtschaft usw. – ergäbe sich ein Minus von nur 0,3 Prozent.

Doch solchen Argumenten gegenüber beweist die Deutsche Umwelthilfe eine hartnäckige Beratungsresistenz – auch im TV zur Prime Time. Als jetzt in der ARD-Sendung „hart aber fair" das Thema Dieselmotor zur Diskussion stand, gerieten Professor Dieter Köhler, Facharzt für Pneumologie und ehemaliger Präsident der Gesellschaft für Lungenheilkunde, und Barbara Metz, stellvertretende DUH-Bundesvorsitzende zum Thema Wissenschaftlichkeit der Emissions-Studien aneinander.

Das Fazit des Experten: Die vorgegebenen Grenzwerte für die Reinhaltung der Luft entbehren jeder wissenschaftlichen Grundlage und beruhen auf Studien, die längst überholt sind: „Mich regt es auf, wenn ein extremer Unterschied zwischen der objektiven Wahrheit und den veröffentlichten Behauptungen besteht." Demgegenüber hatte Frau Metz lediglich sinngemäß zu entgegnen: „Ich habe zwar keine Ahnung von Medizin, aber der Mediziner, mit über 25 Jahren Berufserfahrung neben mir, hat auf jeden Fall Unrecht."

In Wirklichkeit aber geht es der Deutschen Umwelthilfe um etwas ganz anderes, sie will nach einstiger DDR-Manier die Freiheit unserer Beweglichkeit begrenzen. Barbara Metz stellte bei „hart aber fair" unwidersprochen in den Raum: „Es geht uns vor allem um die

Minderung der individuellen Mobilität."

Nicht nur die knapp 900 000 Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie und deren Familien dürften in dieser Beziehung anderer Meinung sein. Schon erheben sie in den sozialen Netzwerken Forderungen, nach Vorbild der französischen Gelbwesten auf die Straße zu gehen um der DUH Paroli zu bieten. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel

Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net