

Dieselgate **Der Kampf gegen 15 Millionen**

Die Politik ist dabei, Millionen Dieselbesitzer zu enteignen, die sich auf das Kraftfahrtbundesamt verlassen haben. Sie wurden beschummelt - nicht von der Industrie, sondern von Leuten, die als Umwelthelden dastehen wollen.



Eine Kolumne von Jan Fleischhauer

Ich habe mir vor zwei Monaten einen Diesel gekauft. Wer hätte gedacht, dass dies einmal ein Bekenntnis sein würde. So wie: Ich habe mir vor zwei Monaten ein Piercing zugelegt. Oder: Ich habe mich im Januar dazu entschlossen, meine Frau zu verlassen, um einen Mann zu heiraten.

Wenn es etwas gab, das als Ausweis der Durchschnittlichkeit galt, dann der Erwerb eines Diesels. Heute ist es ein Statement wider den Kadavergehorsam, so unangepasst und aufmüpfig wie vor langer Zeit einmal das Engagement bei den Grünen. Irgendwie Easy Rider, mit dem Soundtrack von Steppenwolf.

Ich habe mich vor dem Kauf genau informiert. Easy Rider war nie wirklich mein Ding. Außerdem wollte ich auf keinen Fall einen Schummeldiesel kaufen, der nur auf dem Papier einhält, was der Hersteller verspricht. VW fiel damit schon mal raus. Am Ende bin ich bei einem Peugeot gelandet.

Peugeot arbeitet seit vielen Jahren mit dem Harnstoff AdBlue, um den Stickoxiden beizukommen. In Fachzeitschriften wird der Motor als besonders sauber beschrieben. Angeblich bläst er sogar weniger an Stickoxid in die Luft als das bei vielen Benziner der Fall ist. "Für ein reines Gewissen", war der Fahrbericht bei "Auto Motor Sport" überschrieben. "Rein und fein", stand auf tagesspiegel.de. Nun heißt es, dass ich eine Gefahr für die Umwelt sei und

deshalb bald nicht mehr mit dem Auto in die Innenstadt fahren kann. So schnell wird man vom Bürger zum Bösewicht.

Suche nach dem Schuldigen

Wie soll man das nennen, was gerade mit den 15 Millionen Dieselbesitzern passiert? Staatlich verfügte Vermögensvernichtung? Kalte Enteignung? Wir reden hier nicht von Schummelsoftware oder der Manipulation bei den Abgaswerten. Wir reden von Millionen Pkw, die ordnungsgemäß zugelassen und zertifiziert wurden. Nun gibt es die Neunmalklugen, die sagen, unter realen Fahrbedingungen würde sogar ein Diesel, der die Euro-6-Norm erfüllt, viel mehr Stickoxid ausstoßen als erlaubt. Aber wenn das so klar ist: Wie konnten sie beim TÜV oder beim Kraftfahrt-Bundesamt Autos ein Prüfsiegel verleihen, von denen angeblich alle Experten wussten, dass sie die Grenzwerte nur unter Laborbedingungen einhalten?

Wenn man die Berichterstattung liest, ist nie ganz klar, wer an dem Diesel-Debakel eigentlich schuld ist. Die Automobilindustrie, sicher, die hängt immer mit drin. Aber darüber hinaus? Die Politik habe die Autofahrer im Stich gelassen, heißt es dann. Aber damit ist nur gemeint, dass die Politiker die Autokonzerne noch stärker hätten in die Mangel nehmen sollen. Niemand scheint auf die Idee zu kommen, die dauernde Überbietung bei Grenzwerten selber in Frage zu stellen.

715/2007 heißt die EU-Verordnung, nach der Euro-6-Diesel nur 80 Milligramm NOx pro Kilometer emittieren dürfen, bei Ottomotoren liegt die Grenze bei 60 Milligramm. Wer immer für Deutschland in den zuständigen Gremien saß, wo dies ausgeheckt wurde: Entweder hatte er keine Ahnung, was das für Millionen Autobesitzer bedeuten würde - oder es war ihm schlicht egal, weil auch er insgeheim der Überzeugung ist, dass die beste Stadt die autofreie Stadt ist.

Zeit für einen Aufstand

Ich will an dieser Stelle gar nicht die Diskussion führen, inwieweit die Festlegung von Grenzwerten bei Stickoxiden wissenschaftlich abgesichert ist (ist sie eher nicht, wie ich gelernt habe). Oder was der Grund dafür sein könnte, dass am Arbeitsplatz durchschnittlich 950 Mikrogramm je Kubikmeter als Höchstwert gelten, obwohl man sich im Büro nachweislich länger aufhält als auf dem Gehsteig (40 Mikrogramm je Kubikmeter). Mir geht es darum, dass in der Politik zu viele Leute unterwegs sind, die lieber jeden Unsinn unterschreiben, als sich der Gefahr auszusetzen, jemand könnte sie für einen Umweltfeind halten.

Mit Euro 6d sei man sicher, heißt es jetzt, das wäre der Antrieb der Zukunft. Das ist auf den Schaden Spott gesetzt. Der ADAC hat eine Liste der Autos mit dieser Norm ins Netz gestellt. Die meisten Wagen, die dort aufgeführt sind, sind noch gar nicht im Handel, sondern kommen erst in den nächsten Monaten auf den Markt. Und wer sagt einem, dass nicht in zwei Jahren auch dem Besitzer eines Euro-6d-Diesel ein Fahrverbot droht, weil irgendjemand beschlossen hat, dass es für die saubere Stadt die Euro-7-Norm braucht?

Man kann das alles machen. Man kann auch 50 oder 30 Milligramm als Obergrenze einführen. Man darf sich nur nicht wundern, wenn die Menschen auf die Barrikaden gehen. Die Deutschen geben für einen Neuwagen im Schnitt 30.350 Euro aus, das ist eine substantielle Summe. Die Leute, die in Brüssel sitzen oder im Umweltbundesamt, wissen das vielleicht nicht. Die meisten der Grenzwertbeschließer fahren Dienstwagen. Wenn es da ein Problem gibt, bestellt man sich eben ein neues Auto. Aber so funktioniert das im wirklichen Leben nicht. Da ist man darauf angewiesen, dass man für die Karre, die man sich angeschafft hat, einen vernünftigen Preis bekommt, wenn man sie wieder verkaufen will.

Ich glaube, es wird Zeit für einen Aufstand. Ich kann allen 15 Millionen Dieselbesitzern, die gerade enteignet werden, nur empfehlen, bei der nächsten Wahl genau darauf zu achten, wer sie an der Nase herumgeführt hat. Vielleicht sollte man die SPD einmal daran erinnern, dass es vor allem ihre

Leute sind, die gerade über den Löffel barbiert werden. Der Grünen-Wähler fährt zur Not im Porsche Cayenne zum Biomarkt - und tankt Super.

Zur [Online-Version](#)