

Die Diesel-Lüge

Bei den Fahrverboten geht es in Wirklichkeit nicht um Umweltschutz, sondern um Erziehungspolitik

Nicolaus Fest

Sozialistische Politik ist immer unsozial. Das gehört zu den Konstanten der Geschichte. Venezuela führt es gerade wieder vor, der Ostblock bewies es täglich. Hier wie dort herrschte eine Zweiklassengesellschaft: die mit Beziehungen, Dollars und D-Mark, und die vielen anderen.

Auch in Deutschland gibt es wieder diese Teilung. Auf der einen Seite die Ideologen, auf der anderen die Gelackmeierten. Das zeigt sich erneut in der Diskussion um ältere Dieselfahrzeuge, die Kommunen nach einer Gerichtsentscheidung nun von ihren Straßen verbannen können. Denn das Verbot trifft vor allem jene, die es nicht so dicke haben. Also all die ohne Geschäftswagen, ohne den Zugriff auf Fuhrpark, parlamentarischen Limousinenservice oder Leasingautos. Es trifft vor allem Pendler, Gewerbetreibende und kleine Selbständige, für die und deren Kunden das Fahrrad keine Alternative ist. Sie werden nun faktisch enteignet. In der hochmögenden Diktion des Vorsitzenden Richters am Bundesverwaltungsgericht: „Gewisse Wertverluste sind hinzunehmen.“

Dabei gibt es für diese Einbußen keinen Grund. Denn die Grenzwerte für Stickoxide (NO_x), auf die das Gericht seine Entscheidung stützte, sind unwissenschaftlich, willkürlich, unverhältnismäßig und widersprüchlich. 40 Mikrogramm (mcg) pro Kubikmeter ist heute der Grenzwert, der auf öffentlichen Straßen nur an wenigen Tagen im Jahr übertroffen werden darf. Am Arbeitsplatz sind hingegen 950 mcg zulässig, in der Schweiz sogar 6.000 mcg. Daß man dort möglichen Gesundheitsgefährdungen der Bevölkerung weniger aufmerksam gegenübersteht, wird niemand behaupten. Nur sind die Schweizer eben keine Ideologen. Denn sie wissen: Küchen mit Gasherd erreichen leicht 4.000 mcg, in Zimmern mit offenen Kaminen sind auch doppelte Werte nicht selten. Das ist der 200fache Wert dessen, was auf deutschen Straßen gilt. Gesundheitsgefährdungen sind dennoch nicht bekannt.

Tatsächlich stirbt die vielfach behauptete Letalität durch verkehrsbedingte Umweltgifte gerade selbst den Tod der fehlenden Belegbarkeit. War anfangs von 80.000 Toten pro Jahr die Rede, reduzierte sich die Zahl erst auf 60.000, dann auf 40.000. Kürzlich las man von jährlich 8.000 Opfern, nun sollen es nur noch 4.000 sein. Das ist ein geradezu phänomenaler Rückgang um 95 Prozent, der, wäre er bei Krebskranken zu bemerken, große Berichte in allen Medien nach sich zöge. Doch scheint der Rückgang bei Stickoxid- und Feinstaub-Toten niemanden zu interessieren.

Zu Recht. Denn die Todeszahlen waren schon immer ein Schmarrn. Nicht einen Totenschein gibt es in Deutschland, der als Todesursache „Feinstaub“ oder „NO_x“ nennt. Und seltsamerweise stieg die Lebenserwartung in den vergangenen Jahren, obwohl bis 2010 mit 200 mcg noch deutlich höhere NO_x-Grenzwerte im Straßenverkehr galten. Daß NO_x und Feinstaub die Sterblichkeit erhöhen, war immer Fake-News.

So willkürlich die Zahlen zu angeblichen Todesfällen, so willkürlich auch die Festlegung des Grenzwerts von 40 mcg. Ein Ministerialdirektor des Bundeswirtschaftsministeriums räumte ein, der Wert „sei mit der Dartscheibe“ ermittelt; medizinische oder sonstige wissenschaftliche Gründe gebe es nicht. Selbst im umweltbewußten Kalifornien gilt im Straßenverkehr der Grenzwert von 100 mcg – ein Wert, der in keiner deutschen Stadt erreicht wird. Zigaretten, Grillen und Feuerwerk, so das Umweltbundesamt, werden 2020 mehr Feinstaub produzieren als der Individualverkehr. Allein die 15 größten Schiffe stoßen laut der Umweltorganisation Nabu mehr NOx aus als 750 Millionen Pkw – und rund 90.000 Schiffe sind weltweit auf den Meeren unterwegs. Wer wirklich den NOx-Ausstoß bekämpfen will, müßte in erster Linie den Schiffsverkehr ins Auge fassen.

Doch geht es gar nicht um Gesundheits- oder Umweltschutz. Die sind nur vorgeschoben. Tatsächlich ist die Debatte um den Diesel der immer neue Versuch von Grünen und Linken, das Auto kaputtzureden – erst unter dem Stichwort Saurer Regen, dann Ozon, dann CO₂, dann Feinstaub, nun eben Stickoxide. Daß unmittelbar nach dem Verwaltungsgerichtsurteil führende Sozialdemokraten forderten, nun müsse man auch Benzinmotoren den Kampf ansagen, zeigt die Richtung.

Die hat sich deutlich verschoben. Richtete sich die Kritik der Linken früher auf die Industrie, gilt sie heute dem Verbraucher. Während sich Ministerpräsidenten wie Kretschmann, Weil oder ehemals Kraft als Partner der Großindustrie inszenieren, erfinden ihre Parteien immer neue Bevormundungen des Bürgers. Ihm werden die Milliardenkosten der Öko-Energie aufgebürdet, ihm werden Veggie-Tage, Hausdämmung und Fahrradfahren empfohlen. Bier soll er nicht aus Aluminiumdosen trinken, statt Glühbirnen LED-Birnen nutzen. Verbieten will man ihm Vespa-Roller, Schnäppchen, Billigflüge und Heizpilze, auch Ponyreiten, Böller und Computerspiele. Fährt er Auto, gängelt man ihn mit Parkraumbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen. Auch hier markiert der Erziehungsgedanke die Grenze zwischen Sozialpolitik und sozialistischer Ideologie.

Einher damit geht die De-Industrialisierung Deutschlands. Viele wichtige Technologien, in denen dieses Land einst führend war, sind inzwischen abgewandert, und mit ihnen Tausende Arbeitsplätze. Nun geht es gegen die wichtigste deutsche Industrie. Ihrem Traum von Deutschland als großem ökologischen Biohof kommen Linke so wieder einen Schritt näher. Das ist nur konsequent. Genügend agrarische Hilfsarbeiter, unvermittelbar in einem Hochtechnologieland, hat man schon ins Land geholt.

Dr. Nicolaus Fest ist Jurist und Journalist. Der frühere stellvertretende Chefredakteur der Bild am Sonntag trat in Berlin für die AfD zur Bundestagswahl an.