Deutsche Umwelthilfe (DUH): Gescheiterte Klage in Düsseldorf

geschrieben von Admin | 27. Januar 2018

Das Urteil ist eindeutig: Diesel-Fahrer in Düsseldorf haben erst einmal Ruhe vor selbsternannten Umweltrettern. Der Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe (DUH) ist vor Gericht gescheitert. Die DUH-Geschäftsleute wollten erreichen, dass kein Fahrer mit einem vom Abgas-Skandal betroffenen VW-Diesel über Düsseldorfer Straßen mehr fährt.

Dieser gewaltigen Wertvernichtung hat das Düsseldorfer Verwaltungsgericht jetzt einen Riegel vorgeschoben. Es stufte die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) als unzulässig und unbegründet ein. Denn Umweltverbände wie die DUH – übrigens von Konkurrent Toyota kräftig unterstützt – dürften nicht gegen schon genehmigte Produkte klagen. So hatten auch schon die Anwälte des VW-Konzerns argumentiert.

Interessant ist die Begründung des Gerichts: Auch inhaltlich wäre die Klage gescheitert. Die Zulassung der VW-Dieselfahrzeuge sei trotz Abschaltsystems rechtmäßig. Die vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordnete Nachrüstung durch ein Software-Update sei nicht zu beanstanden. „Die Betriebserlaubnis erlischt nur, wenn die Nachrüstung nicht erfolgt.“ So das Gericht in Düsseldorf.

Das bedeutet immerhin noch, dass betroffene Autofahrer sich eine neue Software aufspielen lassen müssen. Bisher berichten Autofahrer von einer leicht verminderten Leistung und erhöhtem Kraftstoffverbrauch. Verständlich, denn ein eine Motorsteuerung ist ein sehr kompliziertes Zusammenspiel verschiedener Komponenten und Abläufe. Viel Entwicklungsarbeit und Tests sind notwendig, und die wiederum benötigen Zeit; Zeit, die die Entwickler bei VW nicht hatten.

Nicht umsonst warnte gelegentlich des Diesel-Gipfels im vergangenen Sommer der VW-Chef vor Nachrüstungsbegehren. Das seien rausgeworfene Kosten, er würde das Geld viel lieber in künftige Entwicklung investieren. Womit der Mann recht hat.

Wirr wirkt wiederum das jüngste Vorpreschen der VW-Spitze. VW-Chef Müller bot eine Hardware-Nachrüstung an, neue Abgasreinigungssystem, das in der Abgasstrang eingebaut werden könne. Nachträglich eingebaute Systeme sind allerdings immer kritisch, weil sie die sorgsam austarierten Strömungs-, Druck- und Temperaturzustände durcheinander bringen. Fraglich, wieviel Zeit hier die Entwickler hatten, eine saubere Lösung zu konstruieren.

Von einem Nutzen für die Umwelt kann man nicht sprechen. Ein Blick in die Daten des Umweltbundesamtes zeigt, wie sehr sich die Luftqualität in

den Städten verbessert hat. Wovon reden wir hier eigentlich?

Seit 1995 sind die Stickoxidemissionen aus dem Straßenverkehr um fast dreiviertel gesunken. Nebenbei bemerkt eine ziemlich beispiellose Leistungssteigerung, die die Autokonstrukteure geschafft haben. Sie findet man nicht so häufig in der Geschichte der Technik. Dennoch haben Motoreningenieure fast willkürlich von NGO getriebener Politik festgesetzte Grenzwerte erreicht.

Über Normen, so haben wir hier immer wieder geschrieben, kann man leicht alles zerstören. Jetzt müssen Grenzwerte ins Blickfeld rücken. Wie sinnvoll sind sie? Was sagen sie aus? Zumal feststeht, dass der Autoverkehr nur einen kleinen Teil der Werte ausmacht, wie die Grafik des Umweltbundesamtes deutlich zeigt.

Pure Propaganda läßt die DUH-Truppe vom Stapel. Jedes Jahr würden 10.000 oder 13.000 Menschen an den Stickoxiden aus Dieselfahrzeugen sterben, betont DUH-Chef und Vielflieger Jürgen Resch immer wieder. Eine Zahl, die durch nichts belegt und nicht einmal zulässig ist. Niemand kann eine solche Aussage treffen. Es sind statistische Rechenspiele ohne realen Bezug. Peter Heller hat das hier bei TE sehr schön nachvollziehbar dargestellt.

Damit versuchen NGOs, in bester Manier Angst und Schrecken hervorzurufen, auf dass die Spenden kräftiger fließen. Eigentlich hätten Hunderttausende alle schon in den 70er Jahren „den Abgang“ machen müssen. Damals war es tatsächlich angebracht, heftig gegen die schlechten Luftbedingungen in unseren Innenstädten vorzugehen. Sowohl Benzin- als auch Dieselmotoren bliesen um ein Vielfaches höhere Werte aus dem Auspuff, darunter ziemlich viel wirklich gefährliche Bestandteile der Verbrennung.

Solche Aktionen sind weder technisch sinnvoll noch bringen sie Lösungen. Sie kosten Geld. Geld, mit dem zum Beispiel Städten der Dritten Welt tatsächlich geholfen werden könnte. Doch dabei würde eine NGO wie die DUH nichts verdienen.

Aber das ist doch das Geld der Konzerne, die sollen bluten, sagen die Grünen immer wieder gern und vergessen dabei, dass es die Käufer der Autos sind, die den Schwindel über höhere Preise bezahlen und die Kosten für Fahrverbote. Ganz zu schweigen von den wirtschaftlichen Dramen, die sich bei Autohändlern abspielen. Deren Höfe stehen mit unverkäuflichen Dieselfahrzeugen voll. Es ist Otto Normalkunde, der von windigen Organisationen wie der DUH geprellt wird.

Klartext geredet werden muss so bald wie möglich über Normen. Sie sind das Mittel, mit dem in der Vergangenheit Industrien problemlos zerstört, aber auch neue aufgebaut werden konnten. Länder schotteten sich über Normen gegen Importe ab. In EU-Gremien in Brüssel werden Grenzwerte so willkürlich festgesetzt, dass sie nicht oder nur mit sehr hohen Kosten eingehalten werden können. Wir haben das bei TE immer wieder detailliert

nachgezeichnet.

Es gilt natürlich zu unterscheiden. Es gibt Stoffe, die auch in geringsten Mengen gefährlich werden können. Doch diese Diskussion muss jenseits der Ideologie geführt werden. Auch muss das Verbandsklagerecht auf den Prüfstand. Das von Grünen durchgesetzte Gesetz erweist sich als großer Fehler, denn es öffnete windigen Geschäftemachern Tür und Tor und verschaffte windigen Abmahnvereinen eine wunderbare Geschäftstätigkeit.

Die Frage stellt sich: Wie weit schafft es eine zu allem entschlossene Organisation, einer gewaltige Wertvernichtung unter dem verlogenen Siegel des Gesundheitsschutzes anzuzetteln? Was, wenn Kunden erkennen, welches faule Ei ihnen gelegt wurde? Was, wenn die VW-Fahrer realisieren, wer ihnen auf welcher wackligen Grundlage horrenden Wertverluste beschert hat?

Der Tanz ist nicht zu Ende. Weitere beklagte Städte sind laut Deutscher Umwelthilfe Berlin, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln, Mainz, München, Stuttgart und Wiesbaden.

Interessant wird jetzt die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig. Dort klagt die prozessgierige DUH ebenso. Die Entscheidung soll im Februar fallen.

Der Beitrag erschien zuerst bei Tichys Einblick hier