



## Diesel – ein Skandal und die Folgen

### Description

Nun ist es „durch“: Städte können in besonders mit Stickoxid in der Atemluft belasteten Ortsteilen Fahrverbote für Kraftfahrzeuge verhängen, die bestimmten Normen nicht entsprechen. Sie können nicht nur, sie müssen. Die in Brüssel festgelegten Grenzwerte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft sind verbindliche Vorschriften, für deren Einhaltung die Städte und Gemeinden Sorge tragen müssen.

Lassen wir mal beiseite, dass dieser Grenzwert ziemlich willkürlich gewählt ist, lassen wir auch beiseite, dass der für bestimmte Industriearbeitsplätze geltende maximale Grenzwert (MAK) für NO<sub>2</sub> mit 950 µg/m<sup>3</sup> mehr als zwanzig mal so hoch ist. Lassen wir ebenfalls beiseite, dass sich die mittlere NO<sub>2</sub>-Konzentration seit 1995 nahezu halbiert hat und die gesamte Belastung mit Schadstoffen bereits jetzt fast das Niveau des Zielwertes von 2020 erreicht hat (siehe [hier!](#)).

Jahrelang haben deutsche Autobauer bei der Angabe der Schadstoffemissionen ihrer Autos betrogen. In den USA wurde VW dafür zur Rechenschaft gezogen und musste hohe Strafen zahlen, sowie die Käufer solcher Autos entschädigen. Was passiert hier? Nichts. Es werden lediglich kostenlose Software-Updates durchgeführt. Eine Hardware-seitige Nachrüstung auf Kosten der Verursacher wird abgelehnt – das sei entweder zu teuer oder nicht machbar oder beides. Schadenersatz? Fehlanzeige.

Der Tatbestand des Betrugs ist erfüllt. Normalerweise muss jeder Betrüger für das gerade stehen, was er angerichtet hat. Nur bei den Autoherstellern gilt dieser Grundsatz hier offenbar nicht. Erschwerend kommt hinzu, dass die Bundesregierung, die „GroKo II“, bis heute einen Gesetzentwurf zurückhält, der Sammelklagen ermöglicht. Es geht dabei im Unterschied zum Instrument der „class action“ in den USA darum, mittels einer Sammelklage feststellen zu lassen, dass ein Rechtsverstoß begangen wurde. Damit ist das finanzielle Risiko für ein solches Verfahren für den einzelnen Verbraucher gering. Auf Basis einer solchen Feststellung kann er dann sehr viel leichter und schneller zu seinem Recht kommen und Schadenersatz in welcher Form auch immer erlangen.

Man kann davon ausgehen, dass der Gesetzentwurf noch so lange in der Schublade bleibt, bis alle Verjährungsfristen abgelaufen sind. Käufer eines Neufahrzeugs genießen ab Übergabe des Fahrzeugs zwei Jahre lang die gesetzlich geltende Gewährleistung. Diese Frist ist bei Gebrauchtfahrzeugen meist auf ein Jahr reduziert. Bei arglistiger Täuschung können Geschädigte Ansprüche (gegen VW) bis zu drei Jahre nach Kenntnis der Arglist, hier also bis Ende 2018, geltend machen. Ob VW arglistig gehandelt hat, ist juristisch nicht abschließend geklärt. Würde eine Behörde ein kartellrechtliches Verfahren einleiten, hätten Kunden ggfs. auch kartellrechtliche Schadensersatzansprüche für fünf Jahre ab Kenntnis des Schadens. Bis zum Abschluss des Verfahrens durch die Behörde ist die Verjährung gehemmt, jedoch ist in dieser



Richtung bisher nichts geschehen (siehe [hier!](#)).

Der Kläger, der die Fahrverbote jetzt durchgesetzt hat, ist die Deutsche Umwelthilfe (DUH). Dieser Verein verdient viel mit Abmahnungen und bedient sich auch sonst recht dubioser Praktiken. Siehe z.B. „[Die Umwelthilfe bekommt Geld von Toyota](#)“ oder „[Deutsche Umwelthilfe: Abmahnverein als Aktionärsschreck](#)“ oder „[Nach dem Diesel sind Benziner dran – Umwelthilfe kassiert dafür Millionen-Förderung vom Bund](#)“.

Die DUH erhält in erheblichem Umfang öffentliche Mittel, auch aus dem Haushalt der Bundesregierung – derselben Bundesregierung („GroKo II“), die nichts unversucht gelassen hat, die Kfz-Hersteller aus der Schusslinie zu nehmen. Die von ihr veranstalteten „Diesel-Gipfel“ wurden zwar medienwirksam inszeniert, aber konkrete Maßnahmen folgten nicht.

Damit ergibt sich für mich folgendes Bild: Die Bundesregierung hat alles getan, um dafür zu sorgen, dass die Autohersteller nicht zur Rechenschaft gezogen werden, was bedeutet hätte, den Verbrauchern (wie in den USA) die Schäden zu ersetzen, die sie mit dem Kauf eines „Schummel-Diesels“ erlitten haben. Die mit öffentlichen Mitteln ausgestattete DUH hat dafür gesorgt, dass die ganze Angelegenheit medienwirksam eine gänzlich andere Richtung bekam und betroffene Verbraucher jetzt quasi als Umweltsünder dastehen.

Für die Automobilindustrie wirkt das Ganze als eine Art Konjunkturprogramm. Nachdem jahrelang der Diesel-Antrieb als umweltschonendere Variante angepriesen wurde, ist der jetzt nichts mehr wert. Die meisten Diesel-Fahrer müssen früher oder später auf andere Fahrzeuge umsteigen. Das werden v.a. „Benziner“ sein. Sie können aber sicher sein, dass diese Antriebstechnik in ein paar Jahren genauso am Pranger steht wie jetzt der Diesel. Die DUH scharrt schon mit den Hufen (siehe [hier](#)).

Was ist dann die Alternative? Experten haben ausgerechnet, dass der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung eines Elektroautos um 60% höher ist als bei der Produktion eines „Verbrenners“. Das liegt v.a. an den Batterien. Die Klimabilanz beim Betrieb eines E-Autos ist erst bei einer Laufleistung von 80.000km neutral im Vergleich zum herkömmlichen PKW. Das gilt unter der Annahme eines Energiemixes bei der elektrischen Energie, wie wir ihn gegenwärtig haben. Sollte die elektrische Energie zu 100% aus erneuerbaren Ressourcen erzeugt werden, sinkt die „Break-even“-Laufleistung auf 25.000km (andere Quellen nennen ca. 40.000km). Was für eine Alternative!

Das dicke Ende kommt erst noch – wenn es nämlich mit der Elektromobilität wirklich Ernst würde, dann gerät die für unsere Wirtschaft wichtigste Branche, die Kfz-Industrie mit all ihren Zulieferern gewaltig in Bedrängnis. Die Anzahl der Teile und Baugruppen im Antriebsbereich von E-Autos sinkt dramatisch und damit auch die Zahl der Arbeitsplätze, die zur Herstellung erforderlich sind. Mich würde es nicht wundern, wenn wir dann eine Art „Bankenrettung 2.0“ erleben, nur dieses Mal in der Form, dass die Auto-Industrie mit Milliardenbeträgen gerettet wird. Und wer zahlt das? Siehe Bankenrettung 1.0.

#### **Nachtrag:**

Harald Lesch: "Fahrverbote sind eine Bestrafung für die Automobilbesitzer und die sollte man nicht bestrafen." Die Umrüstung aller Diesel-Kfz würde etwa 15 Mrd. Euro kosten, die Automobilkonzerne machen pro Jahr etwa 8 Mrd. Euro Gewinn.