

# Dieselpipfel verpufft wirkungslos

**VERKEHR** Maßnahmen bringen nur sehr geringe Verbesserungen der Luft, kritisiert die DUH

BERLIN taz | Die Beschlüsse des Dieselpipfels von Autoindustrie und Politik werden die Luft in deutschen Städten nicht verbessern. Davon ist die Deutsche Umwelthilfe (DUH) überzeugt. Nachrüstungen per Software-Aktualisierungen, Kaufprämien für moderne Autos und ein Zukunftsfonds für die Städte würden weniger als 5 Prozent Stickoxid-Reduzierung bringen, sagte DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch am Dienstag in Berlin.

Fahrverbote für Autos, die nicht die strenge Euro-6-Abgasnorm im Normalbetrieb auf der Straße erfüllen, seien daher alternativlos – wenn nicht noch umfangreiche technische Nachrüstungen an den Motoren be-

schlossen würden. Die DUH will ihre Klagen gegen die Stickoxidbelastung in den Städten fortsetzen. Derzeit sind 16 solcher Klagen anhängig, durch die Städte zu wirksamen Luftreinhalteplänen gezwungen werden sollen.

Zuletzt hatte das Verwaltungsgericht Stuttgart geurteilt, dass ohne Fahrverbote das Ziel sauberer Luft nicht erreicht werden könne. Während die DUH dieses Verfahren in einer „Sprungrevision“ vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig fortgesetzt sehen möchte, hat sich das beklagte Land Baden-Württemberg noch nicht entschieden, ob es diesem Ansinnen zustimmt oder erst den Verwaltungsgerichtshof in Mannheim anruft.

Laut Umwelthilfe wird die beschlossene Software-Nachbesserung für Fahrzeuge der Euro-5- und Euro-6-Normen im Sommer höchstens 2 Prozent Stickoxidminderung bringen. Im Winter allerdings gar keine, da die Abgasreinigung ohnehin bei fast allen Autos unter 10 Grad nicht wirkungsvoll arbeite.

Wirksame technische Nachrüstungen an den Motoren seien kein Hexenwerk, sondern mit bereits auf dem Markt zu erhaltenen Bauteilen möglich, sagte DUH-Berater Axel Friedrich. Dies habe die Organisation bei einem VW Passat bewiesen. Durch die Nachrüstung sei der Stickstoffdioxid-Ausstoß

von mehr als 1.000 Milligramm pro Kilometer auf rund 50 Milligramm gesunken. Solche Nachrüstungen kosteten, inklusive Arbeitsleistung, etwa 1.500 Euro pro Fahrzeug. Die Kosten für das gesamte notwendige Nachrüstprogramm schätzt die DUH auf rund 13,5 Milliarden Euro.

Deutlich billiger sind die wenig wirkungsvollen Maßnahmen vom Dieselpipfel. Allerdings verweigerten sich alle ausländischen Hersteller, kritisierte Friedrich. „Auch Ford ist jetzt wieder ein Ausländer.“ Stickoxide seien nicht nur gesundheitsschädlich für Menschen, sondern belasteten auch die Umwelt – etwa durch Bildung von Ozon. **RICHARD ROTHER**