

Zu diesem Interview [Diesel-Skandal: „Die Bundesregierung möchte diesen Bürgern nicht helfen“](#) gab es viele teilweise recht emotionale Zuschriften. Was einmal mehr zeigt, wie lieb und notwendig uns das eigene Automobil geworden ist, oder zumindest erscheint es uns so. Ich selbst bastle auch oft mit viel Freude an Autos herum, aber verdränge dabei die Erkenntnis, dass deren Abgase doch extrem schädlich für uns Lebewesen sind, auch die von Benzinern. Wenn die Abgase ins Auto geleitet würden, überlebte man nicht lange. Eigentlich unvorstellbar, dass ca. 1,25 Milliarden Automobile auf dem Globus herumfahren oder -stehen und stündlich ca. 11.000 (statista) weitere produziert werden. Die Nettozunahme beträgt ca. [1 Auto pro Sekunde](#). Ob da die Diskussion nicht eine ganz andere sein müsste, also Diesel vs. Benziner vs. Elektro?... Zusammengestellt von **Moritz Müller**. Bitte auch die Anmerkung von Jens Berger beachten!

Vorwort zu den Leserbriefen von Jens Berger

Wir haben zahlreiche Leserbriefe zum Thema bekommen. Einige davon haben leider das Thema gar nicht weiter aufgegriffen und sich stattdessen lediglich an der Deutschen Umwelthilfe abgearbeitet. Als Autor einiger Artikel zum Thema habe ich diese Briefe mit Erstaunen aufgenommen. Bereits in meinem allerersten Artikel zum „[Abgasskandal](#)“ hatte ich im September 2015 ausführlich auf Materialien und Veröffentlichungen der Deutschen Umwelthilfe und ihrer Partnerorganisation ICCT hingewiesen. Daten und Fakten, auch die zu Folgeartikeln wie beispielsweise [diesem Artikel](#) aus dem März 2016, [diesem](#) oder [diesem Artikel](#) aus dem August 2017, stammen in den allermeisten Fällen von diesen beiden Quellen. Als die gesamte deutsche Medienlandschaft noch völlig unkritisch die Verbrauchs- und Emissionswerte moderner Autos bejubelte und große Verbände wie der ADAC im Tiefschlaf verweilten, hatte die DUH bereits auf dieses Thema aufmerksam gemacht.

Mir ist sehr wohl bewusst, dass eine „unheilige Koalition“ aus [AfD](#) und [BILD](#) das Veröffentlichende kritischer Fakten über „deutsche Automobile“ als Hochverrat betrachtet und seit Monaten eine Kampagne für den „deutschen Diesel“ und gegen die DUH fährt - ich hätte aber nicht gedacht, dass diese Kampagne verfängt. Wie ich in [diesem Artikel](#) klargemacht habe, handelt es sich beim „Abgasskandal“ ja nicht nur um Umweltverschmutzung, sondern auch um einen handfesten und dabei vorsätzlichen Betrug am Kunden und am Staat. Nun auf den Boten der schlechten Nachrichten einzuprügeln und die Täter zu verteidigen, ist eine Reaktion, die ich nicht nachvollziehen kann.

1. Leserbrief

Lieber Jürgen Resch, lieber Marcus Klöckner,

es gibt einige Punkte, die ich zu diesem Interview anmerken möchte.

Punkt eins ist, dass „die Politik“ – allen voran die Damen und Herren Regierungsmitglieder, die den konservativ-neoliberalen Parteien angehören – sehr sicher keinerlei Interesse hat, den Automobilherstellern im notwendigen Maße auf die Füße zu treten und sich für eine Kostenaufteilung im Sinne des Gemeinwohls stark zu machen. Hier ist man wohl viel zu viel auf das eigene Wohlergehen bedacht – schließlich gibt es ja Posten, Pfründe, Dienstwagen und -reisen, die verteilt werden wollen. Während die Automobilindustrie eine ausgesprochen starke Lobby darstellt (so stark immerhin, dass sie Recht und Gesetz beeinflussen kann), muss der gemeine Autofahrer, der sein Auto nebenbei auch noch privat finanzieren und versichern muss, feststellen, dass er noch nicht einmal Marktmacht besitzt – den Flotten von Konzernen und Leasingunternehmen sei Dank. Sein Einfluss auf Automobilwirtschaft und damit die Politik ist gleich null. Es wird also zwangsweise darauf hinauslaufen, dass die Rechnung für diesen „Dieselskandal“ (für mich ein Bundespolitik- und Wirtschaftsskandal) sehr fair aufgeteilt wird – auf Steuerzahler und Autokäufer. Die Aufsichtsräte hingegen bescheren sich höhere Boni, die beteiligten Bundespolitiker höhere Diäten, und die beteiligten Parteien bekommen höhere Spenden aus der Privatwirtschaft. Soweit so gut, alle glücklich. Naja, fast.

Ein Punkt, der mir hier fehlt: Was geschieht eigentlich mit den Fahrzeugen, die aufgrund dieses „Skandals“ hier demnächst nicht mehr betrieben werden dürfen? Die finden sich sehr schnell plötzlich auf vielen kleinen und großen Autotransportern auf dem Weg in Länder, die mit der Luftverschmutzung durch Dieselmotoren kein Problem haben (oder dieses nicht sehen) – Bulgarien, Rumänien, Albanien und viele andere inner- und außereuropäische Länder. Oh schöne Welt – wir finanzieren in Deutschland haufenweise neue Autos, zahlen den Banken Unsummen für eigentlich unnötige Kredite, den Versicherungen noch mehr Geld für noch teurere und größere Autos, bezahlen den Automobilkonzernen den größten Beschiss in der Geschichte der Bundesrepublik, während wir unseren alten Krempel an diejenigen verschachern, die ohnehin schon das europäische Lupenproletariat darstellen. Peter Mustermann stellt sich seinen auf 10 Jahre finanzierten Passat in die Einfahrt, kann damit vor seinem Nachbarn prahlen und freut sich, dass sein oller Dieselfeld demnächst qualmend durch die Karpaten rattert. So weit, so gut, alle glücklich. Naja, fast.

Spannend ist ja auch, welche Alternativen zum Stinkediesel uns angeboten werden. Hier positionieren sich ja breit lächelnd die Automobilhersteller mit ihren Elektromobilen. „Du willst keinen Steinzeit-Stinkediesel fahren? Dann kauf Dir doch einen hippen Elektroflitzer! – Batteriereichweite? Ach was, für den Weg zu Arbeit reicht doch locker!“ Verschwiegen

wird hier, dass die hochkomplizierten elektronischen Komponenten genauso hergestellt werden müssen, wie auch der zum Betrieb notwendige Strom produziert werden muss. Und wie soll man den in Zeiten der Energiewende herstellen? Mit Windkraft? Oder gar mit Stein(zeit)-Kohle, die umweltschädlich verbrannt werden muss? Nein - hier bekommen RWE, Vattenfall, EnBW und Consorten feuchte Äuglein vor Freude - wir schaffen uns gerade das unschlagbare Argument, um den Atomkraftwerken wieder einmal längere Laufzeiten zu verschaffen! (Es wäre durchaus mal eine lohnende Fragestellung, wie die Verbindungslinien von Energieerzeugern und Automobilherstellern verlaufen und wer sich da in letzter Zeit mit wem zum Golfspielen (Wortwitz!) verabredet hat).
Wieviele Wirtschaftszweige braucht es eigentlich, um einer Regierung die politische Entscheidungsgewalt zu entziehen?

Es grüßt aus der Eifel
Martin Grüning

P.S.: Hier in der Vulkaneifel gibt es noch keine Umweltzonen - aber dafür jede Menge alter Traktoren, die neben Diesel auch Salatöl, Heizöl, Frittenfett, Nagellackentferner, Spiritus und ähnliches verbrennen.

2. Leserbrief

Sehr geehrte Redaktion,

mit der Veröffentlichung eines Interviews mit dem DUH-Chef Jürgen Resch haben Sie sich ein sauberes Eigentor geschossen. Haben Sie sich vorher nicht kundig gemacht, wer oder was die so genannte Deutsche Umwelthilfe im allgemeinen und Jürgen Resch im besonderen eigentlich sind? Die DUH ist ein winziger Abmahnverein, der sich vor allem aus Schikanierereien von Autohäusern, aus Fördermitteln der Bundesregierung und aus großzügigem Sponsoring des Katalysatorherstellers HJS und des Autobauers Toyota finanziert. Folgerichtig steht Toyota auch nie im Fokus der DUH, obwohl deren Fahrzeuge keinen Deut umweltfreundlicher sind, als die der Konkurrenzunternehmen. Auch der Firma Daimler Benz wurde wohlwollende Berichterstattung unter dem begrifflichen Deckmantel „Beratung“ angeboten. Was Daimler-Chef Zetsche aber wegen unbotmäßiger Honorarforderungen abgelehnt hat.

Die Deutsche Umwelthilfe hat mit Umwelt und Hilfe - außer Selbsthilfe - so viel zu tun wie die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft mit sozialer Marktwirtschaft und der Bund der

Steuerzahler mit einer Verbraucherschutzorganisation. Das Resch-Interview ist, als ob die Nachdenkseiten Oswald Metzger oder Karlheinz Däke ein Forum für seine kruden Theorien gegeben hätten. Jürgen Resch ist ein pfauenhaft eitler Selbstdarsteller, der in Sachen Umweltschutz keinerlei belegbare Kompetenz nachweisen kann, außer dass er sich selbst als Experten bezeichnet. Sein Studium der Verwaltungswissenschaften hat er abgebrochen und sein Umweltbewusstsein dokumentiert er durch die Goldene Vielfliegerkarte der Lufthansa, deren Inhaber mit Porsche Cayenne vom Flughafenterminal zum Flugzeug transferiert werden, durch seine mehrmals wöchentlichen Flüge zwischen der DUH-Zentrale in Radolfzell und den Niederlassungen in Hannover und Berlin, und natürlich durch häufige Flüge zu Umweltschutzveranstaltungen rund um den Erdball. Man ist ja wichtig.

Jürgen Resch ist ein pfauenhaft eitler Selbstdarsteller, der nicht für den Umweltschutz oder für saubere Atemluft kämpft. Er kämpft in erster Linie für sein Ego und er kämpft gegen den Dieselmotor. Dass damit viele Existenzen und ein komplettes Wirtschaftssystem auf dem Spiel stehen, interessiert ihn dabei nicht im geringsten. [...]

Mit freundlichen Grüßen
Harald Hartmann

3. Leserbrief

Liebe NDS-Redaktion,

das Verhalten von Politik und Autoindustrie beim Dieselskandal ist schändlich, die Vorgehensweise der DUH kann ich aber nur in Teilen nachvollziehen. 3-Wege-Kat. oder Dieselruß-Partikelfilter wurden zwar nur gegen den erheblichen Widerstand der Autoindustrie durchgesetzt, sind aber heute dennoch Standard. Ich bin ein Kind des Ruhrgebiets - in der Stahlstadt Duisburg in den 1960er Jahren groß geworden - die Luftqualität ist seit dieser Zeit besser, der Himmel wieder blauer geworden. Pseudo-Krupp war damals in aller Munde, heute hört man von der Krankheit nichts mehr.

Grenzwerte sind zumeist willkürlich gezogene Grenzen, die besagen, in welchem Grad ich die Umwelt straffrei verschmutzen darf.

Wer, wie die Groß-Industrie heute an den Gesetzen mitschreiben darf, wird keine Gesetze machen, die ihn verlieren lassen. Die Autoindustrie weiß daher sehr wohl, warum sie in

Sachen Hardware-Nachrüstungen keinen Finger zu krümmen braucht. Bevor man sich zu Hardware-Nachrüstungen entschließt, wird es eher so etwas wie eine Abwrackprämie für geben. Da werden dann noch "gute" Autos verschrottet, um Neukäufe anzuregen. Das ist für die Umwelt ganz schlecht - da ein Großteil der Umweltrechnung bereits bei der Herstellung eines PKW's auf dem Tisch liegt, noch bevor das Auto einen Meter gefahren ist. (Das gilt auch für E-Autos).

Ich selbst fahre einen Euro-5 Diesel, habe hin und zurück einen Arbeitsweg von rund 50 km und verbrauche rund drei Liter Diesel am Tag. Ein sparsamer 40 Tonnen-LKW (der LKW-Verkehr hat sich in den letzten Jahren nahezu verdreifacht) braucht rund 30-35 Liter Diesel auf 100 km und fährt hunderte von Kilometern täglich. Dem kann man noch so schöne Umweltplaketten anheften, in absoluten Zahlen verschmutzt der die Umwelt weitaus mehr, als ein alter Euro-3 oder Euro-4 Diesel, der nur mal zum Einkaufen in die Stadt fährt. Große Städte liegen oft an Flüssen, da kommt noch mit Schweröl betriebener Schiffsverkehr hinzu.

Für eine Handvoll von Besitzern klappriger Dieselfahrzeuge stigmatisierende Fahrverbote zu verhängen, wird uns da nicht weiter bringen. Wenn Fahrverbote unumgänglich werden, dann doch bitte grundsätzlich erst einmal für alle (auch Benziner). Über berechnete Ausnahmen müssen dann die Stadtverwaltungen im Einzelfall entscheiden, bis die Luftverschmutzung wieder eingedämmt ist.

Mit lieben Grüßen
Michael Wrazidlo, Essen

4. Leserbrief

Liebe Nachdenkseiten-Herausgeber,

das war zu viel!

Dass ihr diesem Herrn, der in Deutschland den größten Umweltschaden verursacht hat, ein Forum bietet, veranlasst mich, keine Spenden mehr an die Nachdenkseiten zu geben.

Zum Diesel-Thema habt ihr bisher nur Blödsinn geschrieben. Das habe ich im Hinblick auf andere große Verdienste hingenommen. Dass ihr aber jetzt diesen Kriminellen, der mit seinen 270 Mitstreitern (closed shop) 15 Millionen Dieselfahrer, die energieeffiziente Autos fahren zu erpressen versucht, ein Forum bietet, ist unerträglich.

Jetzt werden in großem Stil gut funktionsfähige Autos zerstört, wegen ein paar Mikrogramm Stickoxiden. Unter Umweltgesichtspunkten ein Verbrechen, denn die Herstellung der neuen Autos benötigt riesige Energiemengen!

Die Atmosphäre besteht zu 79 % aus Stickstoff. Oxide dieses Stoffes sind deshalb allgegenwärtig. Sie zerfallen in wenigen Stunden, spätestens innerhalb von Tagen.

Der Ölverbrauch, der jetzt um ca. 20 %, durch den Umstieg auf Benziner, steigen wird, ist aber endgültig, denn das verbrannte Öl ist endgültig verbraucht!

Haben sie eigentlich eine ungefähre Vorstellung, wo alles Dieselmotoren laufen? Eine Abschaltung in großem Stil käme einer Neuauflage des Morgenthau-Planes gleich. Gleichzeitig müsste man den „Reichsarbeitsdienst“ wieder einführen um wenigstens einen Teil der Infrastruktur aufrechtzuhalten. Haben sie beispielsweise einmal die Zahl der Beschäftigten auf einer Baustelle heute mit denen vor 60 Jahren verglichen?

Sie sollten einmal die Finanzierung dieser Organisation „DUH“ betrachten.

Über diese Einrichtung hält jemand eine „schützende Hand“ und ich würde mich nicht wundern, wenn diese von jenseits des Atlantiks käme, denn in Wirklichkeit geht es hier um einen Wirtschaftskrieg und keinesfalls um die Umwelt!

Ein erhöhter Ölverbrauch macht schließlich Fracking wirtschaftlicher.

Mit „traurigen“ Grüßen
Erich Franz

5. Leserbrief

Sehr verehrtes Nachdenkseiten-Team,

eine salvatorische Klausel vorab: Ich bin kein Fan der Autoindustrie, und ich halte Dieselabgase nicht für gesund.

Das Interview mit Resch ist allerdings primär plakativ. Es lässt mehr Fragen offen als dass man Antworten findet. Einige Bemerkungen dazu:

(1) Mit ostinater Penetranz wird immer wieder der Betrug durch die Autoindustrie

angeführt, netterweise auch durch Herrn Resch. Der Betrugsvorwurf ist wunderbar populistisch. Der hat durchaus das Niveau einer so genannten Zeitung mit sehr großen Buchstaben. Aber Betrug ist justiziabel. Warum wird in dieser Richtung nichts getan? Warum klagt die DUH nicht?

(2) Auch wenn es uns nicht passt: Der einzige Hersteller, der bisher nachweislich wirklich betrogen hat, ist VW, und zwar in den USA. Dort hat VW nachgewiesenermaßen gegen Gesetze verstoßen, wohlgemerkt, US-amerikanische Gesetze.

(3) Was uns noch viel weniger passt: Die sicher zu Recht als schädlich inkriminierten Dieselfahrzeuge waren zum Zeitpunkt ihrer Zulassung absolut gesetzeskonform. Da ist es schwer, eine Kundentäuschung einzuklagen. Die inflationäre Verwendung des Begriffs „Betrug“ ist nicht hilfreich. Nochmal: Betrug ist justiziabel!

(4) Die unheilige Allianz zwischen Autoindustrie und Regierung(en) ist unbestreitbar. Dummerweise gehören dazu aber zwei. Nominell werden Vorschriften/Gesetze von der Legislative gemacht (ich weiß, Gesetzesvorlagen von Beratungsfirmen etc sprechen dagegen - ich erinnere an Guttenberg).

(5) Treibt man den Gedanken an die in (4) genannte Verquickung weiter, so nähert man sich bedenklich dem Konzept der Korruption.

(6) Was mich speziell an Resch ärgert, ist, dass er die Kommunen verklagt. Das ist eine juristisch unglaublich clevere indirekte Methode. Den Kommunen sind zwar die Hände gebunden, weil sie nicht so eben mal Fahrverbote verhängen dürfen (haben ja sogar die Gerichte gesagt wg Härtefällen etc), aber die als ja nun definitiv auch Geschädigte bekommen jetzt den ganzen DUH-Segen ab.

(7) Lösungsvorschläge, die auch nur minimal konstruktiv/hilfreich sind, vermisste ich vollkommen. Eine Idee am Rande: Warum wird nicht mal das Neckartor für eine bis zwei Wochen gesperrt? Sozusagen wie bei einer Großbaustelle? Es gäbe sicher ein Verkehrschaos, aber man könnte wenigstens mal messen. Immerhin war es ja auch möglich, die A40 in Essen für drei Monate komplett zu sperren.

Ich verstehe es nicht. Wenn laut DUH der Betrug so klar, so eindeutig ist, warum klagt sie nicht konkret? Wenn die illegalen Abschaltanlagen bei 10 Millionen Fahrzeugen nachgewiesen sind, sollte eine Klage doch ein Kinderspiel sein. Da fühle ich mit als Geschädigter vollkommen vergesäßt.

Mit sehr nachdenklich Grüßen
Hans-Peter Prüfer