

**2.44 Der Abgasskandal und die Folgen
oder das Dilemma der Politik**

Wolfgang Sinz

Kompetenzen und Unterrichtsinhalte:

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- ◆ sich mit zentralen Begriffen des VW-Abgasskandals vertraut machen,
- ◆ die wichtigsten Ursachen für die Luftverschmutzung in Deutschland erarbeiten,
- ◆ erkennen, dass die SO₂-Emissionen sich seit den 90er Jahren drastisch verringert haben,
- ◆ die Frage nach dem richtigen Weg der Nachrüstung älterer Diesel-PKWs diskutieren,
- ◆ entscheiden, ob ein Diesel-Fahrverbot sinnvoll ist und ihre Entscheidung am Ende zur Disposition stellen,
- ◆ sich bewusst werden, welche Bedeutung die Automobilindustrie für den Standort Deutschland besitzt,
- ◆ den Politikzyklus am Beispiel des Abgasskandals anwenden,
- ◆ ein Rollenspiel in Form einer Bundestags-Anhörung durchführen und analysieren,
- ◆ erkennen, dass die Politik die verschiedensten Aspekte bei der Suche nach der besten Lösung berücksichtigen muss,
- ◆ sich mit weiteren Verursachern der Luftverschmutzung auseinandersetzen und ihre eigene Meinung kritisch hinterfragen, wenn sie selbst betroffen sind,
- ◆ sich mit der Luftverschmutzung durch die Schifffahrt beschäftigen,
- ◆ die Frage diskutieren, ob die Diesel-Technologie tatsächlich am Ende ist,
- ◆ entscheiden, ob sie für oder gegen ein Verbot des Silvester-Feuerwerks sind,
- ◆ am Ende sich mit der Frage auseinandersetzen, wie die Politik entscheiden sollte und wie sie in Sachen Abgasreduzierung bisher schon gehandelt hat.

Didaktisch-methodischer Ablauf	Inhalte und Materialien (M)
<p>I. Der VW-Abgasskandal</p> <p>Ein Wordle ermöglicht es den Schülerinnen und Schülern zu Beginn dieser Einheit sich mit zentralen Begriffen des Abgasskandals vertraut zu machen und weitere, ihnen unbekannte Begriffe zu recherchieren.</p> <p>V. a. die Schwefeldioxid-Emissionen stehen im Zentrum dieses Skandals. Eine Statistik zeigt, wie sich der Ausstoß dieses schädlichen Gases zwischen 1990 und 2015 verändert hat.</p> <p>Ein YouTube Film dokumentiert die Hintergründe der Volkswagenaffäre.</p> <p>Mithilfe einer Karikatur von Stuttgart sollen die Schülerinnen und Schüler anschließend die Frage diskutieren, ob Dieselfahrzeuge in Deutschland verboten werden sollten.</p>	<ul style="list-style-type: none">→ Der VW-Abgasskandal/M1 (Wordle) 💡 Lösungen/M2a und b (Tafelanschrieb)→ Schwefeldioxid-Emissionen nach Quellkategorien/M3 (Arbeitsblatt) 💡 Lösungen/M4 (Statistikanalyse)→ Geheimakte VW/M5 (YouTube-Video)→ Folgen des Abgasskandals/M6 (Karikatur)

<p>Um die Bedeutung der Automobilindustrie für den Standort Deutschland zu erfassen, analysieren die Schülerinnen und Schüler am Ende dieses Kapitels eine Statistik zu Deutschlands Automobilindustrie.</p>	<p>→ Deutschlands Automobilindustrie/M7 (Statistik)</p>
<p>II. Die Politik und der Abgasskandal</p> <p>Der Abgasskandal eignet sich ideal um mithilfe des Politikzyklus die Einflussnahme verschiedenster Interessengruppen auf politische Entscheidungen zu veranschaulichen. Insgesamt soll die Klasse in sieben Gruppen (Interessenvertreter bzw. Experten) aufgeteilt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rollenkarte A • Rollenkarte B • Rollenkarte C • Rollenkarte D • Rollenkarte E • Rollenkarte F • Rollenkarte G • Rollenkarte H <p>Für die „Anhörung“ im Bundestag erhalten die Diskussionsteilnehmer Namensschilder. Die folgende „Anhörung im Bundestag“ soll den Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit bieten, in verschiedene Rollen zu schlüpfen und selbst die Initiative zu ergreifen. Am Ende entscheidet aber ein Gericht, dass Dieselfahrverbote unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt sein müssen</p>	<p>→ Politikanalyse mithilfe des Politikzyklus/M8 (Schema)</p> <p>→ Steuerexperte EU/M9 (Zeitungsartikel) → Umwelthilfe/M10 (Zeitungsartikel) → Vertreter des VdA/M11 (Zeitungsartikel) → Umweltbundesamt/M12a und b (Zeitungsartikel) → EMPA-Chemiker/M13 (Zeitungsartikel) → Gewerkschafter/M14a und b (Zeitungsartikel) → Experte für Feuerungstechnik/M15 (Zeitungsartikel) → Experte für VOC – Emissionen/M16a und b (Zeitungsartikel) → Namensschilder für die Anhörung im Deutschen Bundestag/M17a und b (Namensschilder) → Anhörung der Interessenvertreter und Experten im Bundestag/M18 (Arbeitsblatt) → Bundesrichter erlauben Diesel-Fahrverbote/M19 (Zeitungsartikel)</p>
<p>III. Die Folgen des Diesel-Fahrverbots</p> <p>Nachdem in Deutschland aufgrund der Luftverschmutzung in Städten Diesel-Fahrverbote seit Februar 2018 möglich sind, gibt es aber noch andere Emittenten, die die Luft in Deutschland stark belasten.</p>	<p>→ Dreckige Dieselaautos? Nichts im Vergleich zu Schiffen/M20a und b (Zeitungsartikel)</p>

Teil 2: Politik

Und auch die Frage, ob die Dieselschadstoffe überhaupt noch eine Zukunft haben, ist weiterhin umstritten.

Ein in der Debatte um die Luftreinhaltung selten vorkommender Verursacher ist schließlich das jährliche Silvester-Feuerwerk. Hier sind die meisten Schülerinnen und Schüler selbst betroffen und sie können anhand dieses Beispiels ihre bisherigen Urteile zur Disposition stellen. Am Ende dieser Unterrichtseinheit sollen die Schülerinnen und Schüler ihre Erkenntnisse sammeln und vergleichen. Sie erkennen, dass die politisch Verantwortlichen in einem Dilemma stecken. Es gibt nicht die Lösung, es kann in den meisten Fällen nur um den besten Kompromiss gehen. Und es wurde auch bereits viel unternommen!

Im April 2018 schließlich verkündete die Robert Bosch AG einen Durchbruch bei der drastischen Senkung der NO₂ Emissionen bei Dieselfahrzeugen. Die Schülerinnen und Schüler sollen abschließend anhand dieses Artikels über die Zukunft des Diesels diskutieren.

→ **Zukunft des Autos. Und der Diesel lebt doch/M21a und b (Zeitungsartikel)**

→ **Silvester-Feuerwerk verbieten?/M22 (Abstimmungsfolie)**

→ **Dicke Luft zum Jahreswechsel/M23a bis c (Zeitungsartikel, Grafiken)**

→ **Das Dilemma der Politik/M24a und b (Schema, Zeitstrahl)**

→ **Bosch hält zum Diesel – Neue Technik soll Niedergang stoppen/M25 (Zeitungsartikel)**

Tipp:

- Borgeest, Kai: Manipulation von Abgaswerten: Technische, gesundheitliche, rechtliche und politische Hintergründe des Abgasskandals 1st Edition, Springer Vieweg Verlag, Wiesbaden 2017.
- Bundesumweltamt (Hrsg.): Urbaner Umweltschutz. Die strategische Forschungsagenda des Umweltbundesamtes, k. O 2018. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/broschuere_urbaner_umweltschutz_final.pdf

Autor: Wolfgang Sinz, Studiendirektor, geb. 1967, studierte Politologie, Geschichte und katholische Religion an der Universität Freiburg. Er ist seit 1996 im Schuldienst des Landes Baden-Württemberg und unterrichtet derzeit die Fächer Gemeinschaftskunde, Wirtschaft, Geschichte und katholische Religion am Gymnasium Neuenbürg. Seit 2010 ist er Fachleiter für Gemeinschaftskunde und Wirtschaft am Staatlichen Seminar für Didaktik und Lehrerbildung (Gymnasien) in Karlsruhe. Zusammen mit Ulrike Seitz gibt er die Ideenbörse Sozialkunde/Politik heraus.

Farbige Abbildungen zur vorliegenden Unterrichtseinheit finden Sie in der digitalen Version auf www.edidact.de unter Sekundarstufe → Sozialkunde/Politik → Politik.



Anmerkungen zum Thema:

Der Volkswagen **Abgas-Skandal beschäftigt seit September 2015 Gerichte in den USA und Deutschland**. Der weltgrößte Autobauer musste bislang die Rekordsumme von über **26 Milliarden Euro an Strafzahlungen und für die Umrüstung von Diesel-PKWs bezahlen**. Seitdem **steht die Diesel-Antriebstechnik in der Kritik**, nicht wenige verlangen das Verbot von Diesel-PKWs.

Aber nicht nur **Schwefeldioxid (SO₂)** verschmutzt die Luft. **Stickstoffoxid (NO_x)**, **Feinstäube**, **Kohlendioxid (CO₂)** und **Kohlenmonoxid (CO)** sind Verursacher der schlechten Luft v. a. in Ballungsräumen.

Im Zentrum dieser Einheit steht die Frage, wie **die Politik auf diesen Skandal reagieren** und welche **Maßnahmen sie zur Verbesserung der Luftqualität** treffen soll.

Mit Hilfe des **Politikzyklus** sollen die Schülerinnen und Schüler die **Forderungen verschiedenster Interessengruppen und Experten** erarbeiten und im Rahmen einer **Bundestagsanhörung** vorbringen. Am Ende sollen sie eine Entscheidung treffen und diese in der Folge zur Disposition stellen.

Nicht nur Diesel-PKWs verschmutzen die Luft, moderne Benziner emittieren Feinstaub, **die Schifffahrt ist, was den Feinstaub betrifft, unangefochtener Spitzenreiter** und auch das **Silvester-Feuerwerk** trägt erheblich zur Umweltbelastung bei. Die Schülerinnen und Schüler sollen erkennen, dass sie auf politische Entscheidungen unter Umständen anders reagieren, wenn sie selbst davon betroffen sind und auf Feuerwerk oder eine Kreuzfahrt der Umwelt zuliebe verzichten sollen.

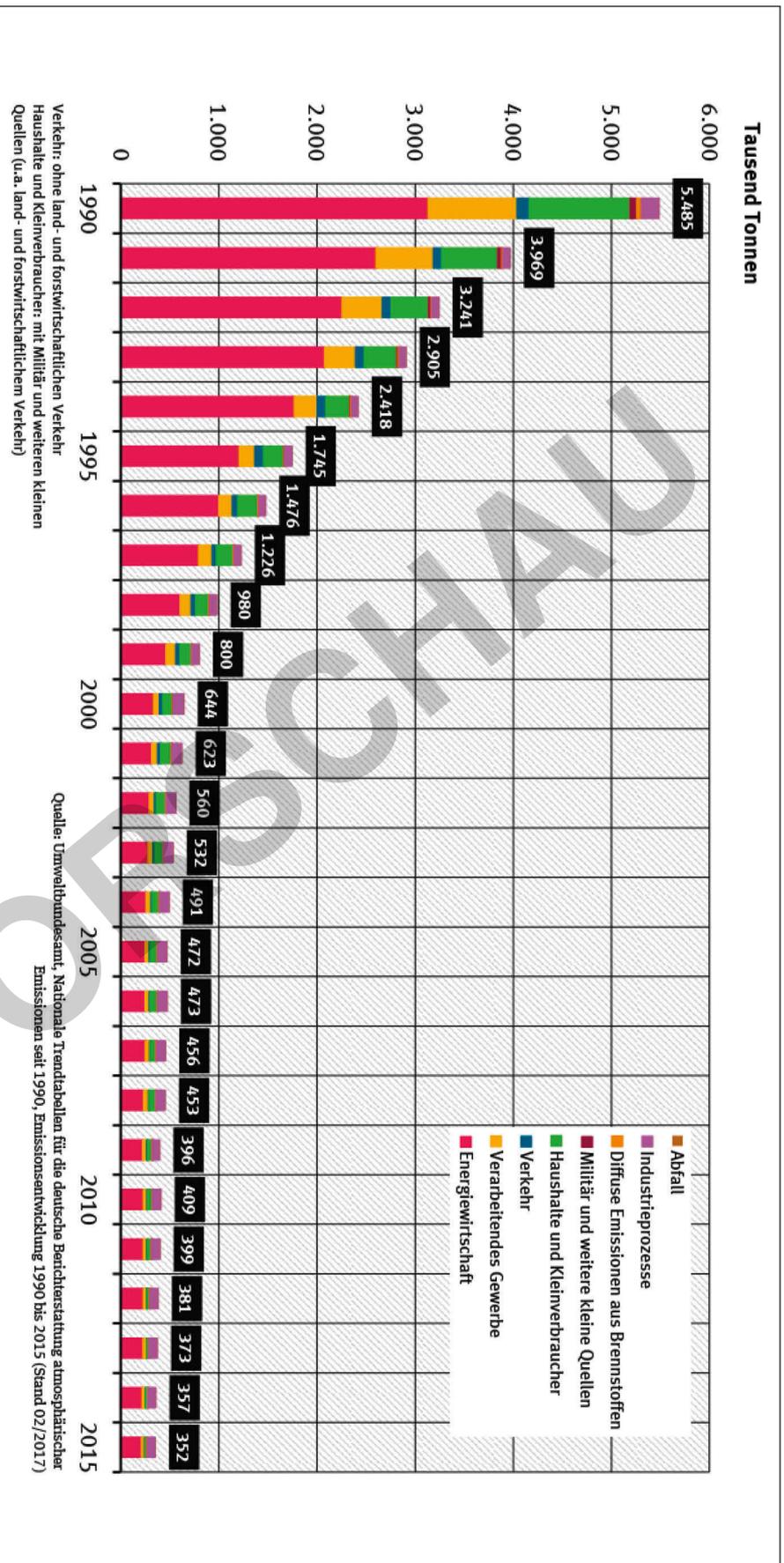
Schließlich soll mit dieser Einheit das **Dilemma der Politik** anschaulich dargestellt werden, wenn Schülerinnen und Schüler erkennen, dass sie sich vor einer Entscheidung mit den Argumenten verschiedenster Couleur auseinandersetzen müssen, bevor sie politische Entscheidungen begrüßen oder kritisieren.

Der Abgasskandal und die Folgen oder das Dilemma der Politik

Teil 2: Politik

2.46/M3

Schwefeldioxid-Emissionen nach Quellkategorien



(Stand Februar 2017: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/2_abb_schwefeldioxid-emi_2017-06-12.png, modifiziert)



Arbeitsaufträge:

1. Analysiert die Statistik.
2. Erörtert Möglichkeiten den Schwefeldioxid-Ausstoß weiter zu reduzieren.

Geheimakte VW

	
	https://youtu.be/m3RJ2gGL1Yk

Geheimakte VW

Die VW-Abgasaffäre ist der wohl größte Wirtschaftsskandal der deutschen Nachkriegszeit. Mehr als 22 Milliarden Euro hat Deutschlands größter Autobauer bislang dafür bezahlt.

Beitragslänge: 29 min / Datum: 8.2.2018 / Produktionsland und -jahr: Deutschland 2017

Was aber geschieht mit den betroffenen Fahrzeugen, die von ihren Besitzern im guten Glauben, ein umweltfreundliches Fahrzeug erworben zu haben, gekauft wurden? In Europa lässt VW die betroffenen Autos mit einem Software-Update nachbessern.

Reicht das, um die Fahrzeuge sauber zu machen? Diese Frage und weitere bislang unbekanntes Hintergründe des Abgas-Skandals recherchierte „ZDFzoom“-Reporter Hans Koberstein.

VW hat jahrelang Dieselaautos mit illegaler Abschalteneinrichtung verkauft. Diese schaltete das Abgasverhalten der Dieselaautos im Straßenbetrieb auf „schmutzig“, während im offiziellen Labortest der Grenzwert für gesundheitsschädliche Stickoxide eingehalten wurde. Als der Betrug in den USA aufflog, wurde VW dazu verpflichtet, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass sie im Straßenbetrieb die Grenzwerte wenigstens annähernd einhalten. Für den Konzern ein kostspieliges Unterfangen: VW musste in den USA bereits über 250.000 Dieselaautos zurückkaufen und arbeitet seitdem an einer technischen Lösung. In Deutschland stand die Bundesregierung vor einer schwierigen Entscheidung. Damit die Fahrzeuge auf der Straße tatsächlich die gesetzlichen Stickoxid-Grenzwerte einhalten, hätte man sie mit Entstickungs-Katalysatoren nachrüsten müssen, ein kostspieliges Verfahren. Von einem zweistelligen Milliardenbetrag, der dann von VW zu zahlen gewesen wäre, ist die Rede. Dies wiederum hätte mutmaßlich zum Verlust zahlreicher Arbeitsplätze geführt.

„ZDFzoom“ liegen interne Unterlagen vor, aus denen hervorgeht, wie Regierung und VW die Abgaskrise bewältigt haben. Anstelle einer teuren Umrüstung – so einigte man sich – sollte ein kostengünstiges Software-Update durchgeführt werden. Damit seien die betroffenen Dieselaautos wieder in Übereinstimmung mit den Gesetzen. Doch Messungen an auf diese Weise „nachgebesserten“ Fahrzeugen ergeben ein anderes Bild.

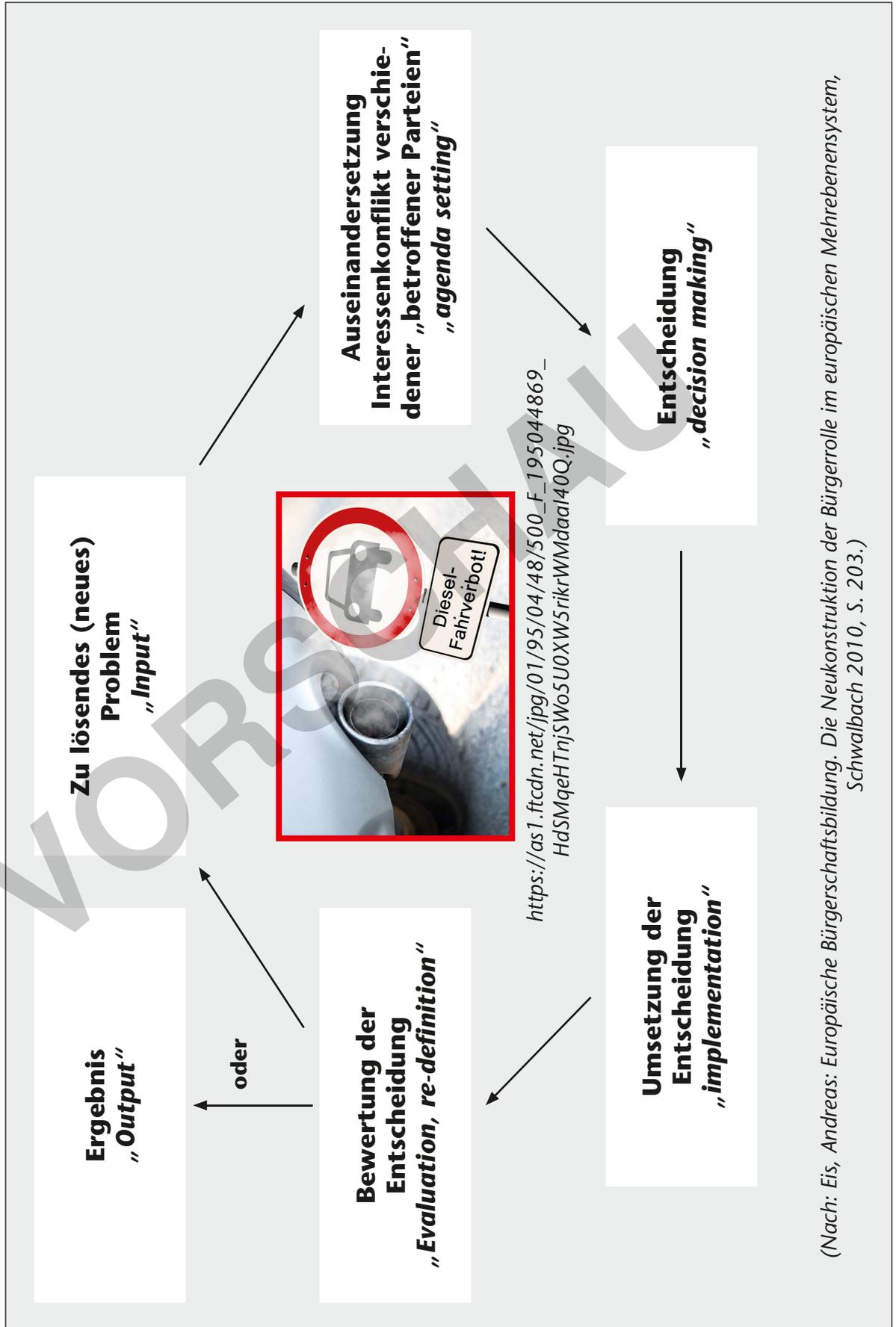
(<https://www.zdf.de/dokumentation/zdfzoom/zdfzoom-geheimakte-vw-100.html>)



Arbeitsaufträge:

1. Seht euch den YouTube Film zu Hause an.
2. Nennt Ursachen und Folgen des VW-Skandals.
3. Notiert euch Maßnahmen zur Nachrüstung von Diesel-PKWs.

Politikanalyse mithilfe des Politikzyklus



Fiskus entgehen 1,2 Mrd. Euro wegen falscher CO₂-Werte



Rollenkarte A:

1. *Ihr seid Steuerexperten der Europäischen Kommission.*
2. *Lest den Artikel und fasst eure wesentlichen Ziele in drei einprägsamen Forderungen zusammen.*
3. *Verfasst ein kurzes Plädoyer als Vertreter der Europäischen Kommission.*
4. *Euer Ziel ist es, die Interessen aller Mitglieder der Europäischen Union zu vertreten.*

Weil Abgaswerte häufig zu niedrig angegeben wurden, sind dem Staat in den vergangenen Jahren Milliarden entgangen – wie eine aktuelle Studie zeigt.

Abgas kommt aus einem Auto im morgendlichen Berufsverkehr.

Die Abgastricks der Autohersteller reißen nach einer Studie im Auftrag der Grünen in ganz Europa Milliarden-Löcher in den Steuerkassen.

Allein in Deutschland sind dem Fiskus demnach im Jahr 2016 knapp 1,2 Milliarden Euro an Kfz-Steuerentnahmen entgangen, weil Autos auf Basis falscher CO₂-Werte besteuert wurden, wie aus einer am Samstag veröffentlichten Studie im Auftrag der Grünen-Fraktion im Europäischen Parlament hervorgeht.

Danach hätten 2016 elf EU-Staaten knapp 11,3 Milliarden Euro verloren. Zwischen den Jahren 2010 und 2016 beliefen sich die Steuerausfälle der Studie zufolge auf insgesamt gut 46 Milliarden Euro, davon entfielen gut 4 Milliarden Euro auf Deutschland.

Die Kfz-Steuer richtet sich in Ländern wie Deutschland auch nach dem Ausstoß von klimaschädlichem Kohlendioxid (CO₂). Weil Abgaswerte häufig zu niedrig angegeben waren, sind dem Staat der Studie zufolge Milliarden entgangen. Zuvor hatte die „Süddeutsche Zeitung“ darüber berichtet.

„Der Abgasskandal entpuppt sich als veritabler Steuersumpf“, sagte der finanzpolitische Sprecher der Grünen-Fraktion im Europaparlament, Sven Giegold. Der Betrug der Autohersteller schade nicht nur Gesundheit und Umwelt, sondern auch den öffentlichen Finanzen. Die Rechnung für den Steuer Schaden zahlten Bürger, die verbrauchsarme oder gar keine Autos fahren. Fahrer von Fahrzeugen mit hohem Kraftstoffverbrauch hingegen profitierten besonders von der falschen Besteuerung.

Von September 2018 an gelten in der EU neue Abgastests. Dabei werden Fahrzeuge auch unter realen Straßenbedingungen getestet. Giegold sagte, „wir brauchen Abgastests, die realistische CO₂-Werte liefern“. Eine Kraftfahrzeugsteuer auf Grundlage von geschönten Daten setze keine Anreize für den Übergang zu saubereren Autos und bremse Investitionen in bessere Luftqualität. Die bisherigen Reformen der Messverfahren griffen zu kurz. Allein der gemessene Wert auf der Straße zähle.

Die Studie konzentriert sich den Angaben zufolge auf die Auswirkungen auf Steuerentnahmen in Deutschland, Österreich, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande, Spanien, Schweden und Großbritannien. Auf diese Länder entfielen mehr als 60 Prozent der gesamten Pkw-Zulassungen aller EU-Staaten.



(Aus: *inFranken.de* vom 10.03.2018: <http://www.infranken.de/ueberregional/wirtschaft/fiskus-entgehen-1-2-mrd-euro-wegen-falscher-co2-werte;art184,3234529>)

abgenommen, während die durch VOCs zulegte. Laut Umweltbundesamt (UBA) emittieren Pkws heute 86 Prozent weniger VOCs als 1995.

Während Motoren vor allem Alkane, Aromaten und polyaromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) hinterlassen, erkennt man die Emissionen aus Konsumartikeln an Azeton und Ethanol. Aldehyde können aus Küchendämpfen stammen. „Auch Bäume emittieren VOCs, vor allem Terpene“, sagt Thomas Karl vom Institut für Atmosphären- und Kryosphärenwissenschaften an der Universität Innsbruck. Je nach Baumart können diese flüchtigen Stoffe mit Stickoxiden aus dem Straßenverkehr sogar eine giftige Melange bilden.

In der Summe werden VOCs egal welcher Herkunft vor allem in Städten gefährlich: Sie oxidieren und kondensieren hier in sehr kleinen und besonders giftigen ultrafeinen Feinstaub-Partikeln mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometern, können aber auch die Ozonbelastung verstärken. Dies kann Husten oder Asthma verursachen. „Das Ozon bereitet uns Sorge“, sagt Marion Wichmann-Fiebig vom UBA. „Vor allem in den städtischen Randgebieten werden die Zielwerte für den Schutz der menschlichen Gesundheit häufig überschritten.“ Gibt es dort auch noch Feinstaub, steigt das Risiko für Herzkrankheiten, Diabetes und bestimmte Krebsarten.

Auch die Innenraumluft wurde gemessen

Auch im Haushaltsbereich hat es gesetzliche Verbesserungen gegeben, etwa bei Farben und Lacken. Seit rund 15 Jahren deckeln EU-Normen Schadstoffausdünstungen aus vielen Produkten. Darum sind etwa die Lösungsmitteldämpfe aus Anstrichen, etwa Benzol oder Toluol, heute seltener in der Stadtluft zu finden. Dies hat eine aktuelle Studie des Innsbrucker Forschers Thomas Karl nachgewiesen. In der Luft der österreichischen Stadt entdeckte er dabei aber überraschend viele Silikonöle und andere Substanzen, die aus Kosmetika oder Reinigungsartikeln stammen dürften.

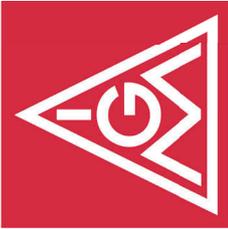
Bei der US-Studie wurde auch die Innenraumluft in Wohnungen gemessen: Hier waren die VOC-Werte aus Haushaltsprodukten sieben- bis zehnmal so hoch wie in der Außenluft. Allerdings beliefen sich die Werte im schlimmsten Fall auf 0,012 Milligramm pro Kubikmeter Luft. Als gefährlich gelten erst 3 Milligramm pro Kubikmeter. Auch das UBA hat innen untersucht, „üblicherweise“ seien hier die „einzelnen VOC-Konzentrationen sehr gering, gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu befürchten.“ Stark erhöhte Werte können zu Kopfschmerzen oder Schwindel führen – bekannt als Sick-Building-Syndrom.

Das Problem: „Viele Einzelsubstanzen wie die Silikonöle sind kaum erforscht“, sagt Karl. Verbindliche Grenzwerte gibt es darum nicht. Auch über Wechselwirkungen weiß man wenig. Wer vorsorgen will, kann nur insgesamt weniger Reinigungsmittel und Kosmetika verwenden. Auch Duftlampen oder ein offener Kamin sind problematisch. Häufiges Lüften und Wischen (nur mit Wasser) reduzieren hingegen die schlechte Luft in Wohnungen.

Ein Persilschein für Autos sind die Untersuchungen freilich nicht. Diese emittieren nämlich nicht nur VOCs, sondern auch Stickoxide, Kohlenmonoxid und Rußpartikel. „Fossile Verbrennung trägt nach wie vor am meisten zur Verschmutzung bei“, sagt Frank Gilliland, Gesundheitswissenschaftler an der University of Southern California. Von was auch immer verpestete Luft stuft die Weltgesundheitsorganisation WHO als das größte auf Umwelt-Gesundheitsrisiko weltweit ein – mit etwa sieben Millionen Toten jährlich.

(taz 31.3.2018: <https://www.taz.de/!5494905/>)

Namensschilder für die Anhörung im Deutschen Bundestag

	<p>Vertreter/-in Bundesumweltamt:</p> <hr/>
	<p>Experte für Feuerungstechnik</p> <hr/>
	<p>Vertreter/-in IG-Metall:</p> <hr/>
	<p>Sachverständige/-r EMPA:</p> <hr/>

Bundesrichter erlauben Diesel-Fahrverbote

Es ist ein wegweisendes Urteil: Die obersten Verwaltungsrichter erklären das schärfste Mittel gegen zu viele Diesel-Abgase für zulässig – Fahrverbote. Aber nur unter Bedingungen.

Im Kampf gegen schmutzige Luft in deutschen Städten sind Fahrverbote für Dieselaautos grundsätzlich erlaubt. Die Bundesregierung will dies aber noch vermeiden.

Nach jahrelangem Streit entschied das Bundesverwaltungsgericht am Dienstag, dass Kommunen Straßen oder Gebiete für Dieselaautos sperren dürfen. Dies muss aber der einzige Weg zum schnellen Einhalten von Grenzwerten zum Gesundheitsschutz sein. Außerdem soll es Ausnahmen etwa für Handwerker und bestimmte Anwohner geben. Nach der Entscheidung steigt auch der Druck auf die Autobauer, bei Abgas-Nachbesserungen nachzulegen.

Konkrete Folgen dürfte es bereits für Dieselfahrer und Anwohner in Hamburg geben. Dort soll es schon in zwei Monaten begrenzte Diesel-Fahrverbote geben. und zwar in zwei wichtigen Durchgangsstraßen im Stadtteil Altona. Der Berliner Senat will bis Jahresende prüfen, ob es ab 2019 Fahrverbote in der Hauptstadt geben soll. In Stuttgart könnte es für ältere Diesel schon Ende 2018 erste Beschränkungen geben.

Die Leipziger Bundesrichter bestätigten größtenteils Urteile unterer Instanzen in Stuttgart und Düsseldorf. Dort hatte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) auf Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxide geklagt, die zum Großteil aus Diesel-Abgasen stammen. Die beiden Verwaltungsgerichte hatten Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen verpflichtet, dafür auch Fahrverbote in Betracht zu ziehen. DUH-Chef Jürgen Resch sprach von einem „ganz großen Tag für die saubere Luft in Deutschland“.

Das Urteil dürfte für ganz Deutschland wichtig sein, auch wenn es konkret um Stuttgart und Düsseldorf geht. Für Stuttgart erklärten die Richter, dass Dieselaautos der Abgasnorm Euro 5 frühestens ab September 2019 mit Fahrverboten belegt werden dürfen. Die Hamburger Fahrverbote sollen allerdings bereits jetzt für alle Fahrzeuge gelten, die nicht die Norm Euro 6 erfüllen.

Zudem brauche es Ausnahmen etwa für Handwerker und bestimmte Anwohner. Eine Pflicht zur Entschädigung für Diesel-Fahrer gibt es nach den Worten des Vorsitzenden Richters Andreas Korbmacher nicht: „Gewisse Wertverluste sind hinzunehmen“, sagte er. Die Landesbehörden hätten es in der Hand, einen Flickenteppich bei den Fahrverboten zu verhindern. [...].



Foto: www.infranken.de –
Sebastian Willnow

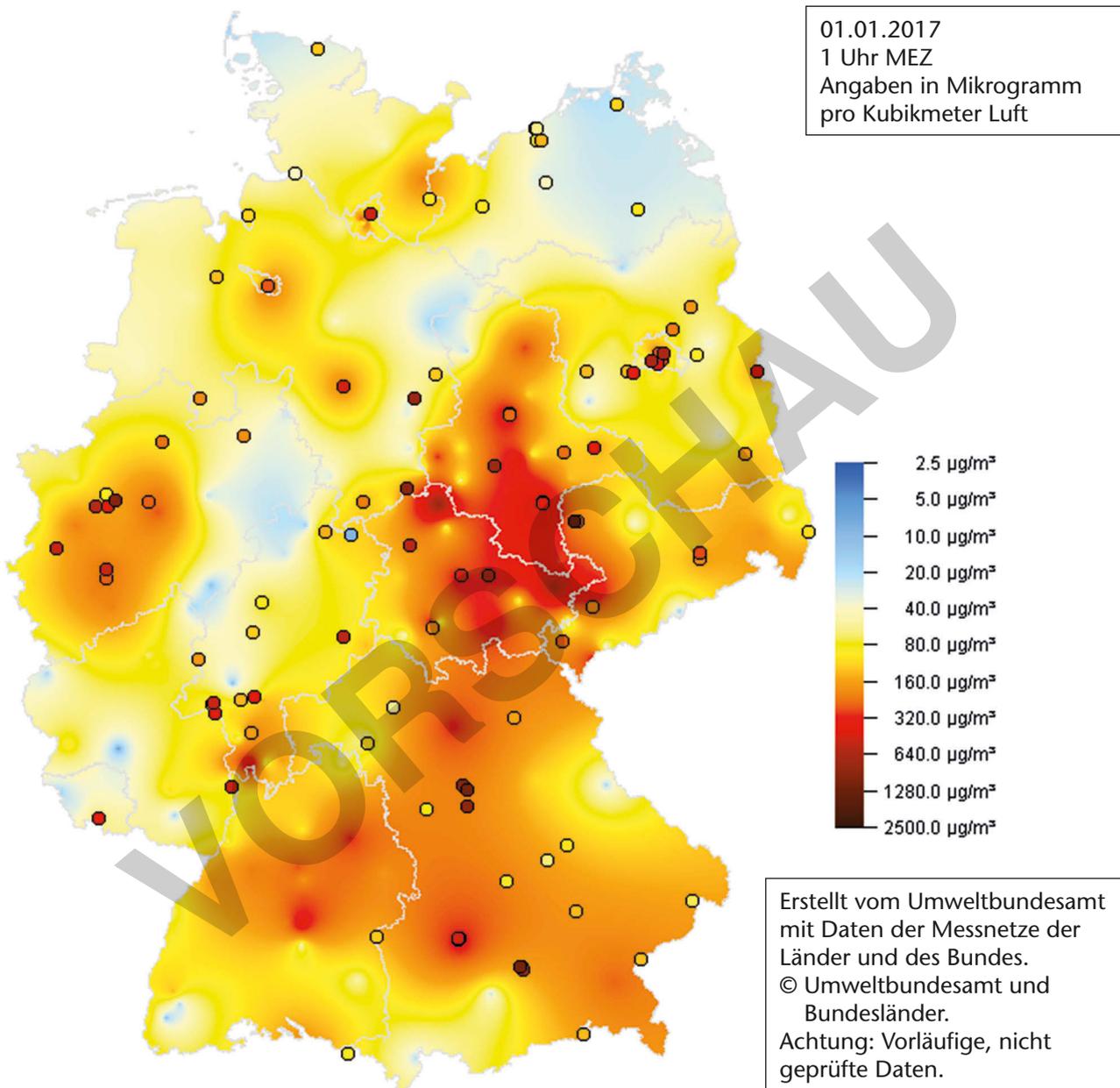
(<https://www.infranken.de/ueberregional/deutschland/bundesverwaltungsgericht-urteilt-ueber-diesel-fahrverbote;art14268,3211171>)



Arbeitsaufträge:

1. Arbeitet aus dem Text die Gründe der Richter für dieses Urteil und seine Folgen heraus.
2. Vergleicht die verschiedenen Reaktionen der Verbände auf dieses Urteil.

Stundenmittelwerte der Partikelkonzentration



Die vom Umweltbundesamt zusammengestellten Karten und Daten zur aktuellen Immissions-situation dienen der orientierenden Information der Bevölkerung. Aufgrund der weiträumigen Betrachtung ist eine kleinräumige Interpretation nicht zulässig.

(https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2294/bilder/pm10std_20170101_0100.gif)