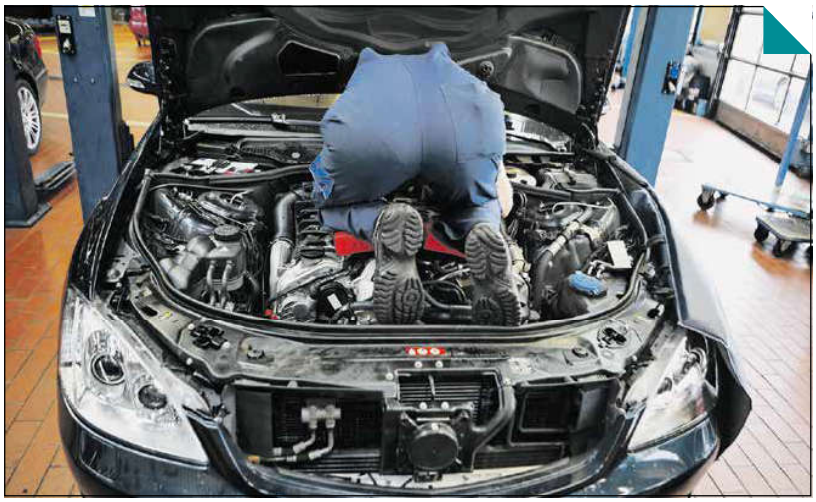

Voll für den Allerwertesten: Tricksereien der Autoindustrie. Foto: Joachim E. Röttgers

WIRT SCHAFT

# Kniefall vor dem Auto

**Zetsche & Co. bestimmen, wo's langgeht, und die Grünen verneigen sich vor dem Auto. Sagt der Chef der Deutschen Umwelthilfe, Jürgen Resch, einer der schärfsten Kritiker der Autokonzerne. Er wirft ihnen „kriminelle Energie" beim Schadstoffausstoß vor.**

Von Gastautor Jürgen Resch

Die Vorstandsvorsitzenden der drei großen Automobilkonzerne Daimler, Volkswagen und BMW regieren in Deutschland durch. Die Herren Dieter Zetsche, Matthias Müller und Harald Krüger haben den Direktdurchgriff ins Kanzleramt, in Ministerien und Behörden. Sie diktieren Gesetzesinhalte und verhindern die Kontrolle und Ahndung von Gesetzesverstößen. In ihrem Auftrag forderte Bundeskanzlerin Angela Merkel in Kalifornien vor einigen Jahren persönlich weniger strenge Abgasbestimmungen für Dieselfahrzeuge.

## Selbst die Grünen verneigen sich vor dem Auto

Wie wollen wir die Verkehrswende erreichen, wenn sich selbst die Grünen vor dem Automobil verneigen und erklären: „Moderne Verkehrspolitik spielt Auto und öffentlichen Verkehr nicht gegeneinander aus"; die „Ausdünnung des klassischen ÖPNV" wird akzeptiert und der ausgedünnte ÖPNV solle „durch Mitfahr-Pkws und Carsharing" ersetzt werden.

Bereits in 14 Jahren – 2030 – soll der Verbrennungsmotor Geschichte sein. Ein – mit Verlaub – unrealistisches Ziel, wenn wir uns wie bisher ausschließlich auf das Thema Elektromobilität konzentrieren und verzichten, gleichzeitig stattfindende Fehlentwicklungen, insbesondere beim Diesel, zu stoppen. Eine schnelle Umstellung auf saubere – im Idealfall elektrische – Antriebe werden wir nur erreichen, wenn die Politik endlich beginnt, den Autokonzernen selbstbewusst, mit aufrechtem Gang entgegenzutreten.

Ohne die unbedingte Überzeugung, Recht und Gesetz durchzusetzen, werden wir die Konzerne nicht disziplinieren und den $NO_x$- und $CO_2$-Betrug nicht in den Griff bekommen. Aber welche Vorgaben und Regulierungen sind nötig? Ein undifferenziertes Verbrenner-Verbot ab 2030 und zuvor ein „business as usual"?

Betrachten wir den Stand der Elektromobilität in Deutschland: Von den 45,1 Millionen Pkw in Deutschland waren zu Jahresbeginn ganze 25.500 mit rein elektrischem Antrieb. Das sind 0,05 Prozent des Fahrzeugbestandes. Seit acht Jahren verspricht uns die Automobilindustrie die Wende hin zu sparsamen, zu sauberen und vor allem elektrischen Antrieben der Zukunft. Der Bund hat hierfür bisher 2,6 Milliarden Euro ausgegeben. Das Ergebnis ist armselig: Bis heute haben die deutschen Hersteller nicht geliefert.

In Wirklichkeit sabotiert die deutsche Automobilindustrie die Verkehrswende. Sie hat den Entwurf des Klimaschutzplans für Marrakesch im Vorfeld im Verkehrsbereich bis zur Unkenntlichkeit geschreddert, auch weil sie gar kein ehrliches Interesse an einem Wechsel hin zu sauberen und klimaverträglichen Fahrzeugen hat.

## Verkehrswende für Daimler, VW und BMW: der Diesel

Die Verkehrswende von Daimler, VW und BMW findet jetzt und heute statt. Aber in die falsche Richtung! Stolz verkünden sie, wie viele Milliarden sie in noch leistungsstärkere Dieselmotoren investieren und in praktisch jedem Modellsegment einen SUV entwickeln. Deshalb sind sie nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems. Sie schaffen Fakten und fluten unsere Städte mit giftigen Dieselabgasen aus immer größeren Diesel-SUVs.

Alleine in diesem einen Jahr wird eine Million neu zugelassener Geländewagen und SUVs hinzukommen. Als wäre das Feuerwerk schmutziger Diesel-SUVs nicht schon unsinnig genug, beglücken uns Volkswagen und Mercedes aktuell mit einer für Deutschland neuen Fahrzeugkategorie:

- Volkswagen wirbt für den neuen Luxuslaster Amarok mit dem Slogan: „Das Auto, das Männer versteht." Beworben wird dieser 191 km/h schnelle Rennlaster mit 3-Liter-Dieselmotor ausgerechnet mit Fotos der Hamburger Hafencity, einem der am stärksten mit Abgasen belasteten Orte in Deutschland.
- Daimler kündigt die Mercedes X-Klasse an, diese soll „gleichermaßen Lifestyle und Luxuslaster" sein, „der erste Premium-Pick-Up für den modernen, urbanen Lifestyle", für „neue Kunden, die bislang nicht an einen Pick-Up gedacht haben".

Mit dieser für Deutschland neuen Fahrzeugkategorie verbessern Daimler und VW auch ihre $CO_2$-Bilanz bei den Neuzulassungen. Trotz steuerlicher Einstufung als Pkw gelten sie bezüglich $CO_2$ als Lkw. Ihre hohen $CO_2$-Werte fallen unter den Tisch. Folge: Je mehr ehemalige SUV-Fahrer auf die Rennlaster für die Stadt umsteigen, umso stärker verbessert sich die $CO_2$-Bilanz bei den offiziellen Zulassungszahlen.

## Kriminelle Energie und konspirative Kumpanei

In den USA stimmen die amtlichen $CO_2$-Werte auf drei Prozent mit den realen Verbräuchen überein. Bei uns jedoch liegen die realen $CO_2$-Emissionen – und damit der Spritverbrauch – um 45 Prozent höher als die amtlichen Werte. Durch konsequente Kontrollen der Umweltbehörde EPA konnte eine ähnliche Entwicklung in den USA frühzeitig gestoppt werden. Der sehr geringe Unterschied zwischen amtlichen Werten und tatsächlichem Verbrauch ist das Ergebnis amtlicher Nachprüfungen, voller Transparenz aller gefundenen Verstöße. Und Folge hoher Strafen, wenn die Abweichungen mehr als vier Prozent ausmachen. Kia, Hyundai, Daimler, BMW und Ford wurden in den letzten Jahren von der EPA ertappt, mussten die Werte korrigieren und bis zu dreistellige Millionenstrafen zahlen.

Schuld an den falschen $CO_2$-Angaben in Deutschland ist vor allem die kriminelle Energie der Autobauer und die konspirative Kumpanei eines Kraftfahrtbundesamtes (KBA), dessen Präsident Ekhard Zinke Prüfberichte textlich mit den Autokonzernen abstimmt und E-Mails mit „industriefreundlichen Grüßen" signiert.

Mit präparierten „Golden Cars" – die mit der späteren Serie wenig zu tun haben – sowie mit illegalen Abschalteinrichtungen werden niedrige $CO_2$-Werte konstruiert. Aktuelles Beispiel: Mehrere Automobilkonzerne – nicht nur Audi, die damit gerade in den USA aufgeflogen sind – verwenden einen Lenkradsensor: Auf dem Prüfstand bewegt der Testfahrer das Lenkrad nicht, das Fahrzeug zeigt niedrige $CO_2$-Werte. Auf der Straße führt die erste Lenkbewegung dazu, dass der Wagen in den Nicht-Prüfmodus wechselt und verbleibt – und der Spritverbrauch massiv ansteigt.

## Eine besonders unrühmliche Rolle spielt Daimler

Kommen wir nun zum Thema Schadstoffausstoß von Pkws und Nutzfahrzeugen: An 60 Prozent der verkehrsnahen Messstellen werden die Luftreinhaltewerte für das Dieselabgasgift Stickstoffdioxid überschritten. Am schlimmsten ist die Luftbelastung ausgerechnet in der grünen Landeshauptstadt Stuttgart, wo eigentlich besonders viele Mercedes, Porsche und Audi mit Euro 6 unterwegs sind. Die Euro-6-Grenzwerte für $NO_x$ werden in der Realität um den Faktor 7,1 überschritten – im Durchschnitt! Bei herbstlichen oder winterlichen Temperaturen steigen die $NO_x$-Emissionen sogar nochmals stark an, weil praktisch alle Hersteller von Diesel-Pkw Abschalteinrichtungen aktivieren.

Nach der Aufdeckung der Manipulationen bei VW in den USA im September 2015 und dem Versuch, dies als alleinige Verfehlung von Volkswagen darzustellen, hatte die DUH entschieden, mit eigenen Untersuchungen an der schweizerischen Abgasprüfstelle in Bern/Biel nachzuweisen, dass wir kein VW-, sondern ein alle Hersteller gleichermaßen betreffendes Dieselproblem haben. Opel, GM, Renault, Nissan, BMW, Fiat und Mercedes wurden des Abgasbetruges überführt und Verkehrsminister Alexander Dobrindt gezwungen, das Untersuchungsprogramm auf alle Hersteller von Dieselfahrzeugen auszudehnen.

Eine besonders unrühmliche Rolle spielt dabei ausgerechnet die Daimler AG, der wir Anfang Februar dieses Jahres als erstem deutschen Fahrzeughersteller die Verwendung einer rechtswidrigen Abschalteinrichtung nachweisen konnten. Obwohl sie uns – wie kein anderer Autobauer – mit angedrohten rechtlichen Schritten und einer zwischenzeitlich vom Berliner Landgericht wieder aufgehobenen einstweiligen Verfügungen ganz massiv in unserer Aufklärungsarbeit behinderte und auch weiterhin rechtlich gegen uns vorgeht. Die nächste Entscheidung fällt am 8. Dezember vor dem Landgericht Hamburg.

Durch weitere Messungen der DUH in der Schweiz sowie im Rahmen unseres Emissions-Kontroll-Institutes sowie durch Whistleblower aus der Industrie wissen wir heute, dass nahezu alle Diesel-Pkw unterhalb 17 bis 10 Grad Celsius Außentemperatur keine ordnungsgemäß funktionierende Abgasreinigung haben und zu Giftgasschleudern mutieren.

Deutschland hat eine Durchschnittstemperatur von rund 10 Grad Celsius. Eine Abschaltung bei 17 Grad, wie bei Porsche, Opel Renault und bestimmten Mercedes Diesel bedeutet faktisch, dass die Fahrzeuge zehn von zwölf Monate im Jahr illegal auf unseren Straßen fahren. Für Fahrzeuge, die unterhalb von plus 10 Grad Celsius abschalten, bedeutet dies sechs Monate – vor allem im Winter – hohe und höchste Schadstoffwerte durch aktivierte Abschalteinrichtung.

Wir werden in wenigen Tagen neue alarmierende Stickoxid-Messungen bei herbstlichen und winterlichen Temperaturen veröffentlichen. Soviel kann ich bereits verraten: Wir haben einen neuen negativen Spitzenreiter eines süddeutschen Autokonzerns – das schmutzigste jemals gemessene Dieselfahrzeug aus deutscher Produktion, das bei herbstlichen Temperaturen über 1000 mg $NO_x$ ausstößt. 13 mal mehr als erlaubt.

## Fahrverbote für Diesel werden kommen

Zur Vorbereitung auf meine Rede habe ich mich mit erfahrenen Lungenfachärzten unterhalten. Der Leverkusener Pneumologe Norbert Mülleneisen berichtete, je näher seine Patienten an einer Straße wohnen, umso schlimmer seien die Symptome beziehungsweise Krankheitsverläufe. Alte Menschen und Kinder leiden besonders. Seine Patienten im dieselbelasteten Leverkusen müssen mehr als doppelt so häufig wie im NRW-Durchschnitt ins Krankenhaus.

Um die hohe Luftbelastung in den Städten zu mindern, klagt die Deutsche Umwelthilfe in 16 Städten auf wirksame Maßnahmen und insbesondere Diesel-Fahrverbote. Bisher haben wir alle Klagen gewonnen. Zuletzt hat das Verwaltungsgericht Düsseldorf unsere Rechtsauffassung bestätigt und unter Verweis auf Artikel 2 des Grundgesetzes – Schutz des Lebens und Recht auf körperliche Unversehrtheit – festgehalten, dass dieses höchste Schutzgut kein Abwägen zum Beispiel mit wirtschaftlichen Interessen erlaube. Das Gericht sieht Dieselfahrzeuge als Hauptverursacher und hält Fahrverbote ab 2018 für notwendig. Eine Blaue Plakette sei hierzu nicht erforderlich. Die bestehenden Gesetze und Verordnungen seien ausreichend, sofort Dieselfahrverbote umzusetzen.

Für mich stellt sich deshalb nicht so sehr die Frage, ob 2030 keine Verbrennungsmotoren mehr produziert werden, sondern wie wir bereits heute beginnen, die Menschen vor den Verbrennungsmotoren mit besonders giftigen Abgasen schützen.

*Jürgen Resch, 56, ist Geschäftsführer bei der Deutschen Umwelthilfe, die 1975 in Radolfzell gegründet wurde. Der Text ist die gekürzte Fassung seiner Rede, die er auf dem Bundesparteitag der Grünen in Münster gehalten hat. (Foto: Robert Lehmann)*

## Mehr Kontext online auf kontextwochenzeitung.de:

### Man darf halt nicht auf fremde Dächer klettern

Was ist schlimmer: Ladendiebstahl oder unbefugtes Betreten fremden Geländes? Fünfeinhalb Jahre nach der „Störung des Grundwassermanagements" verfolgt die Staatsanwaltschaft Stuttgart mit aller Härte Menschen, die 2011 dabei waren. Ladendiebe haben dagegen die erste Tat frei. **Von Jürgen Bartle und Dieter Reicherter**

### Generation Wichs

Studien über Jugendliche haben Konjunktur. Als vermeintliche Seismographen der Gesellschaft werden sie gern herangezogen, um einen Zeitgeist zu ermitteln. Dabei sind sie vor allem attraktiv für Personalabteilungen und die Werbeindustrie. Die aktuelle Jugendstudie „Generation What?" ist da nicht anders. **Von Elena Wolf**

### Wird auch Zeit!

Dietrich Wagner, prominentes Opfer des Polizeieinsatzes im Stuttgarter Schlossgarten, bekommt sechs Jahre nach seiner Verletzung durch den Strahl eines Wasserwerfers Schmerzensgeld. Kontext hat seine Leidensgeschichte regelmäßig verfolgt. **Von Anna Hunger**

## Kontext fördern

### Spenden für Kontext

Honorieren Sie unsere Arbeit dauerhaft mit Ihrem Solidaritäts-Abo. Regelmäßig per Bankeinzug für 10 €/Monat – gerne auch mehr. Zeichnen Sie das „Soli-Abo" unter www.kontextwochenzeitung.de

### Unser Spendenkonto

IBAN DE80 4306 0967 7011 8506 00

### Vereinsmitgliedschaft

Oder werden Sie ein Teil von Kontext und unterstützen Sie uns mit Ihrem Jahresbeitrag in Höhe von 50 Euro. Wenn Sie Fragen haben, senden Sie uns eine E-Mail an verein@kontext-wochenzeitung.de oder rufen Sie uns an unter Telefon 0711 6486548

## Impressum

**KONTEXT:Wochenzeitung** ist unabhängig. Sie wird von keinem Wirtschaftsunternehmen oder anderen Lobbyisten finanziert. Getragen wird sie von Menschen, die wissen, dass eine freie Presse das Brot der Demokratie ist.

**KONTEXT:Wochenzeitung** erscheint mittwochs online auf www.kontextwochenzeitung.de und samstags als Beilage der taz.

**Herausgeber:** KONTEXT Verein für Ganzheitlichen Journalismus e. V., Hauptstätter Str. 57, 70178 Stuttgart, Telefon: 0711 6486548, verein@kontextwochenzeitung.de
Der Verein wird vertreten durch die Vorstandsmitglieder Wilhelm Resch, Petra Bewer und Johannes Rauschenberger.

**Redaktion:** KONTEXT:Wochenzeitung, Hauptstätter Str. 57, 70178 Stuttgart, Telefon: 0711 6486548, Fax: 0711 6486547, redaktion@kontextwochenzeitung.de

**Redaktionsleitung:** Josef-Otto Freudenreich (verantw. gem. § 8 Presse GBW / § 55 RStV.)

**Produktion:** Michael Uzinski, Berlin

**Druck:** prima Rotationsdruck Nord GmbH & Co. KG, 19243 Wittenburg; A. Beig Druckerei und Verlag GmbH & Co. KG, 25421 Pinneberg; MDV GmbH & Co. KG, 35390 Gießen

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen. KONTEXT:Wochenzeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung der Redaktion strafbar. Alle Anbieter von Beiträgen, Fotos und Illustrationen stimmen der Nutzung in der KONTEXT:Wochenzeitung-Printausgabe, im Internet, auf DVD sowie in Datenbanken zu.