



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

Ausgabe 295

Kniefall vor dem Auto

Von Gastautor Jürgen Resch, Datum: 23.11.2016

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 Auto-konzerne. Er wirft ihnen "kriminelle Energie" beim Schadstoffausstoß vor.

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.

Jüngstes Beispiel: Im Oktober verhinderte Staatssekretär Matthias Machnig in Brüssel, unter Hinweis auf BMW, strengere Grenzwerte für Rußpartikel bei Direkteinspritzern und deren Kontrolle auf der Straße. Der einflussreichste Vertreter der Autokonzerne und gleichzeitig ihr Sprecher ist Dieter Zetsche, der Daimler-Chef.

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 gegenseitig 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.



Als Ministerpräsident hat Winfried Kretschmann schnell seine Liebe zum Auto entdeckt.
Foto: Joachim E. Röttgers

Ohne die unbedingte Überzeugung, **Recht und Gesetz durchzusetzen**, werden wir die Konzerne nicht disziplinieren und den NOx- und CO2-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 diesem Jahr verkauft das amerikanische Unternehmen Tesla in Deutschland nahezu so viele Elektro-Pkw wie alle deutschen Hersteller zusammen – und das ohne Kaufprämie. Wie lustlos die deutschen Autobauer das Thema Elektromobilität angehen, zeigen die Zulassungszahlen 2014 bis 2016 - jeweils die ersten neun Monate:

- BMW (i3) – minus 28 % – von 1075 auf 776 E-Pkw
- Volkswagen (eGolf und eUp) – minus 38 % – von 1546 auf 961 E-Pkw.
- negativer Spitzenreiter Daimler mit einem dramatischen minus 63 % – von 1063 auf 390 E-Pkw.

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.

Die 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 CO₂-Bilanz bei den Neuzulassungen. Trotz steuerlicher Einstufung als Pkw gelten sie **bezüglich CO₂ als Lkw**. Ihre hohen CO₂-Werte fallen unter den Tisch. Folge: Je mehr ehemalige SUV-Fahrer auf die Rennlaster für die Stadt umsteigen, umso stärker verbessert sich die CO₂-Bilanz bei den offiziellen Zulassungszahlen.

Kriminelle Energie und konspirative Kumpanei

In den USA stimmen die amtlichen CO₂-Werte auf drei Prozent mit den realen Verbräuchen überein. Bei uns jedoch liegen die realen CO₂-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 erlappt, mussten die Werte korrigieren und bis zu dreistellige Millionenstrafen zahlen.

Schuld an den falschen CO₂-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 Abschaltvorrichtungen** werden niedrige CO₂-Werte konstruiert. Aktuelles Beispiel: Mehrere Automobilkonzerne – nicht nur Audi, die damit gerade in den USA aufgefliegen sind – verwenden einen Lenkradsensor: Auf dem Prüfstand bewegt der Testfahrer das Lenkrad

nicht, das Fahrzeug zeigt niedrige CO₂-Werte. Auf der Straße führt die erste Lenkbewegung dazu, dass der Wagen in den Nicht-Prüfmodus wechselt und verbleibt – und der Spritverbrauch massiv ansteigt.

Die Bundesregierung weiß seit langem von diesen und anderen illegalen Praktiken. Seit 2007 weist die Deutsche Umwelthilfe (DUH) auf illegale Abschaltvorrichtungen bei CO₂ und NO_x hin und fordert bis heute erfolglos die gesetzlich vorgeschriebene Nachkontrolle der immer betrügerischen CO₂-Werte durch das KBA.

Um es nochmals deutlich zu sagen: Es geht nicht um Schummeln, Tricksen oder das Ausnutzen von Regelungslücken. Es geht um **vorsätzlichen Betrug** der Autokonzerne

- zu Lasten der Umwelt,
- zu Lasten der Haushaltskasse des Fahrzeughalters,
- zu Lasten der Gesundheit der Bürger,
- und zum Schaden des Staates, der nach Berechnungen der DUH allein in 2016 um 2,2 Milliarden Euro Steuern geprellt wird.

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 Abschaltvorrichtungen aktivieren.**



Aktuell ist wieder Feinstaubalarm in Stuttgart. Foto: Joachim E. Röttgers

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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung.

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 NOx ausstößt. 13 mal mehr als erlaubt.**

Die DUH wird sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln dafür einsetzen, dass solche Fahrzeuge ihre Zulassung verlieren, nicht weiter verkauft beziehungsweise zugelassen werden dürfen und Bestandsfahrzeuge Einfahrtverbote zumindest für die 80 von Dieselabgasen besonders leidenden Städte erhalten.

Ich fordere Herrn Zetsche und seine Vorstandskollegen der übrigen Autokonzerne dazu auf, alle ausgelieferten Euro 5 und Euro 6 Diesel-Fahrzeuge so nachzubessern, dass sie bei normaler Fahrweise und auch bei winterlichen Temperaturen die NOx-Grenzwerte und damit auch die rechtlichen Anforderungen einhalten.

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge 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.

Ich bin mehr als zuversichtlich, dass das Bundesverwaltungsgericht bereits im Sommer 2017 eine höchstrichterliche Bestätigung der Zulässigkeit von Dieselfahrverboten trifft und somit ab 2018 Diesel-Fahrverbote in allen Städten und Ballungsräumen mit Überschreitung der Luftreinhaltewerte eingeführt werden müssen.

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. Nach unseren Messungen an 50 Diesel- und Benzin-Pkw sind die **realen NOx-Emissionen eines Diesels 30 Mal höher als die eines Benziners**.

Wir müssen den Bürgern, aber auch den Handwerkern und Lieferverkehren helfen, bereits 2017 vom Diesel, wenn nicht auf Elektro-, dann doch zumindest auf saubere und gleichzeitig CO2-effiziente Antriebe umzusteigen. Für die Zeit vor 2030 benötigen wir klare politische Vorgaben und ein vorzeitiges Dieselvebot, um saubere und klimaverträgliche Alternativen auf die Straße zu bringen. In Frage kommen Elektro-, Erdgas- oder Benzinhybrid-Antriebe.

Ich bin mir sicher: Ein schnelles Ende des Diesels hilft nicht nur den Millionen unter den Abgasgift leidenden Bürgern. Das Ende des Diesels beflügelt saubere Antriebsarten – und damit ganz besonders die Elektromobilität.



Jürgen Resch. Foto: Robert Lehmann

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. Am [24. November, 19 Uhr, ist Resch im Württembergischen Kunstverein](#) in Stuttgart zu Gast.