05.04.2017: Feinstaub-Alarm! Vor allem in den Wintermonaten werden in nahezu allen Großstädten die Grenzwerte überschritten. Am Schlimmsten: Stuttgart. "Stuttgart erstickt", "Feinstaub, der unsichtbare Tod" oder "Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr" – unter diesen Losungen wurde in Stuttgart für saubere Luft demonstriert und dabei der Verkehr in der Innenstadt lahmgelegt. Wir dokumentieren die **Rede von *Jürgen Resch***, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe.

Begleitet von Trommeln und Musik zogen am Donnerstag (30.3.2017) in Stuttgart zwei Demonstrationszüge zu einer Kundgebung auf dem Charlottenplatz im Zentrum. Mit den Losungen ihrer Transparente - "Stuttgart erstickt", "Feinstaub, der unsichtbare Tod" oder "Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr" – machten sie ihre Forderungen deutlich: weniger Autos im Innenstadtverkehr und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Auf dem Schlossplatz machte ein über zehn Meter großes, aufblasbares Auto aus Kunststoff mit

dem Slogan "Diesel-Abgase töten" auf die Aktion aufmerksam.

Die schwäbische Hauptstadt hat die mit Abstand schmutzigste Luft aller Großstädte in Deutschland. Dabei hat Stuttgart, der Sitz dreier Weltkonzerne der Autoindustrie - Daimler, Porsche und Bosch – die höchsten Dichte neuester Dieselfahrzeuge nach Euro 5 und Euro 6-Norm.

Aber es seien eben gerade die Euro 6 Diesel-Pkw, die im für die Gesundheit besonders sensiblen Winterhalbjahr sogar noch deutlich schmutziger sind als die Euro 4 und Euro 5 Diesel-Pkw, sagte Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), in seiner Rede zu den KundgebungsteilnehmerInnen (komplette Rede weiter unten).

Phoca PDF

Dieselgate

Die DUH habe mit eigenen Untersuchungen die realen Abgaswerte bei Temperaturen zwischen +15 bis -5 Grad Außentemperatur ermittelt und veröffentlicht, sagte Jürgen Resch. Resch: "Nur zwei von 15 Euro 6 Diesel-Pkw halten den Euro 6-Grenzwert von 80 mg/km für Stickoxide ein. Im Durchschnitt stießen die Euro 6 Diesel-Pkw mit 640 mg/km achtmal mehr von diesem Diesel-Abgasgift aus als erlaubt. Damit sind im für die Gesundheit besonders sensiblen Winterhalbjahr die Euro 6 Diesel-Pkw sogar noch deutlich schmutziger als die Euro 4 und Euro 5 Diesel-Pkw."

Im Winterhalbjahr würden die Stickoxid-Emissionen gerade dieser Fahrzeuge stark ansteigen, weil die Hersteller illegale, temperaturgesteuerte Abschalteinrichtungen eingebaut haben, so Resch. Er betonte, dass es sich dabei nicht um ein "VW-Problem" handele, sondern dass kein Diesel-PKW die Grenzwerte einhalte und alle Diesel-Pkw Hersteller in Europa illegale Abschalteinrichtungen verwenden. "Mit unseren eigenen DUH-Untersuchungen gelang es uns, Opel, GM, Renault, Nissan, BMW, Fiat und Mercedes des Abgasbetruges zu überführen", so Resch. Angestoßen durch die DUH laufen inzwischen strafrechtliche Ermittlungen im In- und Ausland gegen VW, Porsche und Audi, seit Januar gegen Fiat/Chrysler und seit März auch gegen Renault und die Stuttgarter Daimler AG.

Schmutzfink Daimler

Zwei der drei schmutzigsten Diesel-Pkw aus deutscher Produktion sind aus dem Haus Daimler. Resch: "Negativer Spitzenreiter unter den heimischen Euro 6-Diesel ist eine Mercedes B-Klasse mit 13-facher Überschreitung des Grenzwerts und über 1.000 mg NOx, das Fahrzeug erreicht nicht einmal Euro 1 aus dem Jahr 1992, gefolgt vom Opel Zafira. Auch der drittschmutzigste deutsche Diesel ist ein Produkt aus dem Hause Daimler: der Mercedes C-Klasse 220d."

"Die deutschen Autokonzerne sind nicht Teil der Lösung sondern Kern des Problems", schlussfolgert Resch. Bereits in seiner Gastrede auf der Bundesdelegiertenkonferenz der der Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Vovember 2016 hatte Resch die betrügerischen Praktiken und die "kriminelle Energie der Autobauer" belegt. "Die CO2-Werte sind nicht nur falsch - sie sind gefälscht", sagte er und brachte Beispiele mit welchen technischen Tricks der Betrug erfolgt. (siehe: "Jürgen Resch: deutschen Autokonzerne nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems")

Daimler produziere aber nicht nur die schmutzigsten Autos, sondern versuche auch "wie kein

Phoca PDF

anderer Autobauer, die Veröffentlichungen von Messergebnissen zu verhindern", klagte der DUH-Mann den Konzern an. Mit einer Einstweiligen Verfügung mit einer angedrohten Strafe von bis zu 250.000 Euro, ersatzweise 6 Monate Haft, habe der Autobauer versucht, die Aufklärungsarbeit der DUH zu behindern. Ende Dezember habe das Hamburger Landgericht jedoch zu Gunsten der DUH entschieden und diesen Versuch von Daimler verurteilt, berichtete Resch.

Sofort handeln!

Besonders drastisch sind die gesundheitlichen Folgen giftiger Dieselabgase im Winterhalbjahr. Die kalte Luft führt bereits zu einer Verengung der Bronchen. Wenn nun Reizungen bzw. Entzündungen zum Beispiel durch Stickstoffdioxid hinzukommen, verschlimmert dies den Zustand. Die EU-Kommission schätzt, dass in Deutschland 10.600 Menschen deshalb vorzeitig sterben. Das sind dreimal so viele wie durch Verkehrsunfälle ums Leben kommen.

Um die hohe Luftbelastung in den Städten zu mindern, klagt die Deutsche Umwelthilfe in 16 Städten auf wirksame Maßnahmen und insbesondere Diesel-Fahrverbote. Bisher wurden alle Klagen gewonnen.

Die DUH fordert in einem Maßnahmenkatalog:

1. Ganzjährige Fahrverbote für alle Diesel-Fahrzeuge (auch alle Euro 6 Diesel, die auf der Straße den Grenzwert überschreiten)
2. Bestandsbusse im ÖPNV müssen über eine in allen Fahrsituationen funktionierende SCR-Abgasreinigung verfügen bzw. damit nachgebessert werden.
3. Ausnahmen für öffentliche Dienste, Lieferfahrzeuge und Handwerker, sofern ihre Motoren zumindest auf Stand der Technik Abgasreinigung nachgebessert wurden oder kurzfristig werden
4. Massiver Ausbau des ÖPNV und Fahrradverkehre

Von den politisch Verantwortlichen in der Bundes- oder Landespolitik erwartet sich Resch nichts mehr. "Da ich mir aber nicht wirklich vorstellen kann, wie sich die Politik aus der Umklammerung der Autokonzerne lösen kann oder will setze ich auf den Rechtsstaat und die

Phoca PDF

Entscheidungen von Gerichten. Und auf die Überzeugungskraft einer ehemals schweigenden und heute lautstarken Mehrheit, die für ein lebenswertes und gesundes Stuttgart auf die Straße geht", so der Geschäftsführer der DUH.

fotos: DHU

Rede von Jürgen Resch bei der Demonstration für Saubere Luft in Stuttgart am 30.03.2017

Liebe Stuttgarter Mitbürgerinnen und Mitbürger, liebe Freunde einer sauberen Luft für Stuttgart,

ich freue mich sehr über die Einladung und die Möglichkeit, Ihnen heute etwas genauer erläutern zu dürfen, warum ausgerechnet Ihre Heimatstadt Stuttgart die mit Abstand schmutzigste Luft aller Großstädte in Deutschland hat – und was getan werden muss, dass sich dies kurzfristig ändert. Und zwar spätestens ab dem 1. Januar 2018.

Im 12. Jahr überschreitet Stuttgart die Feinstaubgrenzwerte, im 7. Jahr die für Stickstoffdioxid. Eine Besserung ist nicht in Sicht: Wir haben noch nicht Ende März und die maximal zulässigen 35 Tage mit Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte sind bereits erreicht. Beim Dieselabgasgift Stickstoffdioxid sieht es fast noch schlimmer aus. Die Maximalwerte lagen gestern bei 175 µg/ m3 Luft, vorgestern bei 174 µg/ m3 Luft, im Jahresmittel sind wieder über 80 µg zu erwarten, das ist über 100% Überschreitung der für EU-Bürger geltenden Grenzwerte, 2,7 mal höher als die Grenzwerte für Pflanzen und 4 mal höher als die NO2-Grenzwerte für Schweizer oder US-Bürger.

- Wie kann es sein, dass ausgerechnet das reiche Stuttgart, Sitz dreier Weltkonzerne –

Phoca PDF

Daimler, Porsche und Bosch – eine derart schlechte Luft hat?
- Wie kann das sein angesichts der höchsten Dichte neuester Euro 5 und Euro 6-Fahrzeuge aus überwiegend heimischer Fertigung?

Die Antwort lautet: Gerade deswegen.

Die Deutsche Umwelthilfe hat mittlerweile die Stickoxid- und CO2-Emissionen von über 50 Diesel- und Benzin-Pkw in unserem in Berlin ansässigen Emissions-Kontroll-Institut auf der Straße nachgemessen und gerade die realen Abgaswerte bei Temperaturen zwischen +15 bis -5 Grad Außentemperatur veröffentlicht. Das sind die überwiegenden Temperaturen zwischen September und April eines jeden Jahres, die Zeit in der wir interessanterweise ja auch die höchsten Luftbelastungswerte messen.

Die Ergebnisse sind alarmierend, so schlimme Werte hatten wir nicht erwartet. Nur zwei von 15 Euro 6 Diesel-Pkw halten den Euro 6-Grenzwert von 80 mg/km für Stickoxide ein. Im Durchschnitt stießen die Euro 6 Diesel-Pkw mit 640 mg/km achtmal mehr von diesem Diesel-Abgasgift aus als erlaubt. Damit sind im für die Gesundheit besonders sensiblen Winterhalbjahr die Euro 6 Diesel-Pkw sogar noch deutlich schmutziger als die Euro 4 und Euro 5 Diesel-Pkw!

Es kommt aber noch schlimmer: Zwei der drei schmutzigsten Diesel-Pkw aus deutscher Produktion sind aus dem Haus Daimler: Negativer Spitzenreiter unter den heimischen Euro 6-Diesel ist eine Mercedes B-Klasse mit 13-facher Überschreitung des Grenzwerts und über 1.000 mg NOx, das Fahrzeug erreicht nicht einmal Euro 1 aus dem Jahr 1992, gefolgt vom Opel Zafira. Auch der drittschmutzigste deutsche Diesel ist ein Produkt aus dem Hause Daimler: der Mercedes C-Klasse 220d.

Wir haben somit eine Erklärung für die besonders hohen Stickstoffdioxid (NO2)-Werte in der Stuttgarter Innenstadt. Woher kommt aber die extreme Überschreitung bei Feinstaub? Stuttgart ist die letzte Stadt in Deutschland mit starken Überschreitungen der Grenzwerte bei PM10. Die allermeisten Diesel-Pkw, die nach Stuttgart einfahren, haben doch einen Dieselpartikelfilter?

Das was ich Ihnen jetzt erzähle, zeigt, wie weit sich der ehemals stolze Daimler Konzern unter seinem jetzigen Vorstandschef Zetsche von seinen Umwelt- und Nachhaltigkeitserklärungen wegbewegt hat und der puren Profitgier verfallen ist – und zur Steigerung des Gewinns skrupellos Mitarbeiter, Kunden, Politik und Öffentlichkeit täuscht.

Ausgerechnet der angeblich umweltfreundliche Kleinwagen Smart ForTwo – ein Euro 6 Benziner, ist die schlimmste Feinstaubschleuder auf europäischen Straßen. Der Smart stößt je nach Prüfzyklus das 14- bis 440-fache der für Diesel-Pkw maximal zulässigen Partikelanzahl aus. Verglichen mit einem beliebigen Diesel-Pkw ist der Smart damit 1000-mal schmutziger.

Ein trauriger Doppelrekord: Nicht nur beim Dieselabgasgift Stickoxid – auch bei Feinstaub verkauft Daimler unverantwortliche Fahrzeuge. Mercedes verkauft mit der B-Klasse Diesel den Pkw mit den höchsten Stickoxid-Emissionen aller deutschen Hersteller. Und Smart mit dem 0.9 ForTwo den Pkw mit den höchsten Feinstaub-Emissionen aller europäischen Hersteller. Wir werden gegen diese Form der Verbrauchertäuschung mit allen uns zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln vorgehen!

Ich habe eine Frage an Herr Zetsche und bitte die anwesenden Daimler-Mitarbeiter, sie ihm

Phoca PDF

auszurichten. Er selbst weigert sich bisher, mit mir zu sprechen. Im vergangenen Herbst beim Grünen Bundesparteitag in Münster musste er mich als Ko-Referenten zwar akzeptieren. Er hat aber darauf bestanden, dass ich aus der anschließenden Talkrunde wieder ausgeladen werde. Also starte ich einen neuen Versuch, ihm eine Frage zu stellen:

Wie können Sie angesichts der gestern gefeierten 14,4 Milliarden Euro Rekord-Profits (EBIT) ein derart schäbiges Verhalten rechtfertigen? Ist Ihnen bewusst, wie Sie mit Schmutz-Diesel und Schmutz-Smart Ihr Unternehmen und damit unmittelbar zehntausende Arbeitsplätze im Land gefährden? Herr Zetsche, schämen Sie sich nicht, wie Sie mit Ihren Produkten die Menschen in Stuttgart und anderen Ballungsräumen regelrecht vergiften? Und das nur, um wenige hundert Euro pro Fahrzeug zu sparen, indem Sie minderwertigste Abgasreinigungstechnik verbauen?

An mehr als jeder zweiten verkehrsnahen Messstelle in Deutschland werden die Luftreinhaltewerte für das Dieselabgasgift Stickstoffdioxid überschritten. Am schlimmsten ist die Luftbelastung ausgerechnet hier in der grünen Landeshauptstadt Stuttgart, wo eigentlich besonders viele neue Mercedes, Porsche und Audi unterwegs sind. Im Winterhalbjahr steigen die NOx-Emissionen gerade dieser Fahrzeuge sogar nochmals stark an, weil die Hersteller illegale, temperaturgesteuerte Abschalteinrichtungen eingebaut haben.

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 Schweizer Abgasprüfstelle in Bern/Biel nachzuweisen, dass wir kein VW-, sondern ein alle Hersteller gleichermaßen betreffendes Dieselproblem haben. Die DUH machte Behörden bereits seit 2007 auf die illegalen Abgasmanipulationen aufmerksam. Mit ersten Untersuchungsergebnissen im Oktober 2015 konnten wir Herr Dobrindt dazu bewegen, das ursprünglich auf VW beschränkte Untersuchungs¬programm auf alle Hersteller von Dieselfahr¬zeu-gen auszudehnen. Mit unseren eigenen DUH-Untersuchungen gelang es uns seitdem, Opel, GM, Renault, Nissan, BMW, Fiat und Mercedes des Abgasbetruges zu überführen.

Eine besonders unrühmliche Rolle spielt dabei ausgerechnet die Daimler AG, der wir seit Dezember 2015 alarmierende Stickoxidwerte und Anfang Februar 2016 als ersten deutschen Fahrzeughersteller die Verwendung einer rechtswidrigen Außentemperatur-Abschalteinrichtung nachweisen konnten.

Wie kein anderer Autobauer versuchte Daimler, die Veröffentlichungen von Messergebnissen zu verhindern. In meiner 35-jährigen hauptberuflichen Arbeit in Umweltverbänden bin ich noch nie so massiv bedroht und – mit einer zwischenzeitlich vom Berliner Landgericht wieder aufgehobenen Einstweiligen Verfügung mit angedrohter Strafe von bis zu 250.000 Euro, ersatzweise 6 Monate Haft - in unserer Aufklärungsarbeit behindert worden. Ende Dezember hat uns das Hamburger Landgericht endgültig Recht gegeben und diesen Versuch von Daimler verurteilt. Ich zitiere aus dem Urteil und bin mir der möglichen Folgen bewusst. Zwei Zeitungen, die dies in ihren Berichten taten, bekamen unmittelbar Ärger mit Daimler-Anwalt Prof. Schertz:

„Bedeutend war… wie betroffene Automobilhersteller mit dem Thema umgehen. Insoweit kam dem Bericht, dass die Daimler AG über ihren Rechtsanwalt, den Kläger, bereits vor Veröffentlichung der Testergebnisse unter bestimmten Voraussetzungen juristische Schritte androhte, erhebliche Bedeutung zu. Es kann nicht angehen, einem Verein, der sich im Bereich

Phoca PDF

der öffentlichen Meinungsbildung einbringt, bestimmte Berichte zu verbieten und ihm gleichzeitig zu untersagen, den Anlass des von ihm verlangten Schweigens nicht zu veröffentlichen.“

Unmittelbare Folge unserer, nach Meinung der Landgerichte Berlin und Hamburg, wichtigen Beiträge zur „öffentlichen Meinungsbildung“ ist die Erkenntnis, dass alle Diesel-Pkw Hersteller in Europa illegale Abschalteinrichtungen verwenden. Diese rechtliche Einschätzung auch des Gutachters für den Untersuchungsausschuss Prof. Führ teilen zwischenzeitlich auch die Strafverfolgungsbehörden. Strafrechtliche Ermittlungen im In- und Ausland laufen bereits gegen VW, Porsche und Audi, seit Januar gegen Fiat/Chrysler und seit diesem Monat auch gegen Renault und seit vergangener Woche nun auch gegen die Stuttgarter Daimler AG.

Die deutschen Autokonzerne sind nicht Teil der Lösung sondern Kern des Problems.

Angelika Linckh hat uns eindrucksvoll geschildert, welche gesundheitlichen Folgen giftige Dieselabgase haben. Besonders dramatisch sind die Folgen für die Gesundheit im Winterhalbjahr. Die kalte Luft führt bereits zu einer Verengung der Bronchen. Wenn nun Reizungen bzw. Entzündungen zum Beispiel durch Stickstoffdioxid hinzukommen, verschlimmert dies den Zustand. Die EU-Kommission hat vor wenigen Monaten die Zahl der vorzeitigen Todesfälle auf 10.600 Menschen in Deutschland pro Jahr hinaufgesetzt. Das sind dreimal so viele wie durch Verkehrsunfälle ums Leben kommen.

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 haben das Verwaltungsgericht Düsseldorf und der Verwaltungsgerichtshof München unsere Rechtsauffassung und unter Verweis auf Artikel 2 des Grundgesetzes – Schutz des Lebens und Recht auf körperliche Unversehrtheit – geteilt: Dieses höchste Schutzgut erlaube kein Abwägen z. B. mit wirtschaftlichen Interessen.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat die Landesregierung im Rahmen unserer Klage gegen das Land aufgefordert bereits im Herbst 2016, ein Konzept vorzulegen, mit dem ab dem 1.1.2018 im gesamten Stadtgebiet die Luftqualitätswerte sicher eingehalten werden. Das nach viermaliger Herauszögerung des Termins vorgelegte Konzept erfüllt diese Anforderung nicht, wir sehen hierin ein erneutes Einknicken vor den Interessen der Autokonzerne.

Die von Ministerpräsident Kretschmann angekündigten Fahrverbote an einzelnen Tagen für alte Diesel sind bei weitem nicht ausreichend. Selbst nach Aussagen des Verkehrsministeriums wird der dem Gericht vorgelegte Maßnahmenkatalog vor 2020 keine Einhaltung der Luftqualitätswerte bringen.

Das Gericht drängt nun auf eine schnelle Entscheidung, was wir als Kläger gegen das Land begrüßen. Es hat uns Mitte März mitgeteilt, auch nicht auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig warten zu wollen, es will zeitnah entscheiden.

Als Kläger fordern wir einen Maßnahmenkatalog, der ab dem 1.1.2018 saubere Luft für Stuttgart sicherstellt. Und das bedeutet konkret:

Phoca PDF

1. Ganzjährige Fahrverbote für alle Diesel-Fahrzeuge (auch alle Euro 6 Diesel, die auf der Straße den Grenzwert überschreiten)
2. Bestandsbusse im ÖPNV müssen über eine in allen Fahrsituationen funktionierende SCR-Abgasreinigung verfügen bzw. damit nachgebessert werden.
3. Ausnahmen für öffentliche Dienste, Lieferfahrzeuge und Handwerker, sofern ihre Motoren zumindest auf Stand der Technik Abgasreinigung nachgebessert wurden oder kurzfristig werden
4. Massiver Ausbau des ÖPNV und Fahrradverkehre

Ich habe heute viel von den Verantwortlichen in der Automobilindustrie, von Gerichten und Staatsanwaltschaften gesprochen, kaum von den Verantwortlichen in der Bundes- oder Landespolitik. Dies hat einen einfachen Grund: Ich erwarte mir nichts von ihnen.

Die Bundeskanzlerin und ihre Fachminister exekutieren die Anweisungen der Automobil-Konzernchefs und fühlen sich nicht mehr dem Allgemeinwohl verpflichtet. Die durchgestochenen Unter-lagen des Untersuchungsausschusses Dieselgate belegen diese Fernsteuerung aus Wolfsburg, München und Stuttgart eindrucksvoll.

Besonders heiß lief der Draht zwischen Kanzleramt und Verkehrsministerium nach Aufdeckung des Dieselabgasskandals. Der ehemalige Kanzleramtsminister und jetzige Daimler Cheflobbyist Eckart von Klaeden schickte wenige Wochen nach Aufdeckung von Dieselgate weitere seine Anweisungen z. B. an Verkehrs-Staatssekretär Odenwald auf dessen Privat-Email. Odenwald erhielt ein „Non-Paper“, ein Papier, das offiziell nicht existiert. Daimler forderte darin frech weitere Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuggruppen vor schärferen Grenzwerten bzw. Nachpüfungen und Abschwächung von Dieselabgaswerten.

Nicht viel besser ist es um die baden-württembergische Landesregierung gestellt. In meinen Gesprächen wurde ich auf die Bedeutung der Diesel-Arbeitsplätze hingewiesen, die für sie eben im Vordergrund stünden. Von einem Regierungsmitglied wurde ich erst vor wenigen Wochen tatsächlich aufgefordert, unsere Klage vor dem VG Stuttgart auf saubere Luft zurückzuziehen. Verständnis für mein Anliegen, zehntausendfaches Leid bei den betroffenen Menschen mit der Erreichung der Luftqualitätsziele zu erreichen, habe ich nicht im Ansatz bemerkt.

Eine Resthoffnung besteht dennoch fort. Ich wünschte mir, Ministerpräsident Kretschmann nimmt die Einleitung eines offiziellen Ermittlungsverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart zum Abgasbetrug und zur Verbrauchertäuschung bei Daimler zum Anlass, sich seiner Verantwortung für alle Baden-Württemberger bewusst zu werden. Vielleicht würde er ein erstes Mal seinen Diesel-Konzernen aufrecht und nicht devot entgegentreten. Ich meine jetzt weniger seine Werbeauftritte und Daimler-Pressefotos - als einziger Regierungschef in Deutschland – zur Übergabe von Dienstwagen und auch nicht seinen neuerlichen demonstrativen Kauf eines Dienst-Diesels.

Ich wünschte mir von Kretschmann, dass er nach vielen Jahren Lobbyarbeit für Autokonzerne und erfolgreiche Verhinderung mehrerer Verschärfungen bei Emissionsvorschriften für Pkw, folgende Forderung an Daimler & Co richtet:

„Die Menschen durch Dieselabgase zu vergiften ist unanständig. Ich verlange als Ministerpräsident von den verbliebenen drei deutschen Autoherstellern Daimler, BMW und VW

Phoca PDF

den sofortigen Stopp des Verkaufs von Neufahrzeugen, die die Abgasgrenzwerte auf der Straße nicht einhalten. Darüber hinaus erwarte ich von Ihnen Herr Zetsche, Herrn Krüger und Herrn Müller, dass Sie auf eigene Kosten alle ausgelieferten Euro 5 + 6 Diesel-Pkw im Rahmen einer Rückrufaktion so nachbessern, dass diese Fahrzeuge auf der Straße die Grenzwerte erreichen und nicht länger die Menschen in unseren Städten vergiftet werden. Und besonders an Sie Herr Zetsche, meine Bitte gilt auch für den dreckigen Benzin-Smart – stoppen sie seinen Verkauf oder machen sie ihn sauber.“

Träumen darf man ja mal. Da ich mir aber nicht wirklich vorstellen kann, wie sich die Politik aus der Umklammerung der Autokonzerne lösen kann oder will setze ich auf den Rechtsstaat und die Entscheidungen von Gerichten. Und auf die Überzeugungskraft einer ehemals schweigenden und heute lautstarken Mehrheit, die für ein lebenswertes und gesundes Stuttgart auf die Straße geht. Deshalb ist es toll, dass es die vielen tausend für ein lebenswertes Stuttgart kämpfenden Bürger und Gruppen gibt!

In eigener Sache: Wir werden weiterhin massivst bedroht und behindert. Bitte unterstützen Sie uns in unserer Arbeit. Beteiligen Sie sich an unserer Email-Aktion und – wenn Sie können – unterstützen Sie uns auch mit einer Fördermitgliedschaft.

Mein Appell: Oben bleiben!

Wir danken Jürgen Resch für die Genehmigung zur Veröffentlichung seiner Rede.

---

siehe auch

- Jürgen Resch: "deutschen Autokonzerne nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems"

Phoca PDF