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

Kategorie: Meinungen
Veröffentlicht: Mittwoch, 16. November 2016 04:40

16.11.2016: DIE GRÜNEN hatten zu ihrem Parteitag Daimler-Chef *Dieter Zetsche* als Gastredner eingeladen. Denn Daimler müsse "Teil der Lösung" werden, wie Grünen-Chef Özdemir sagte. "Die deutschen Autokonzerne sind nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems", meinte hingegen ***Jürgen Resch,*** Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, in seiner Rede an die Delegierten. Das "Hauptproblem" sei, dass Zetsche und Co. in Deutschland durchregieren, Gesetzesinhalte diktieren und die Kontrolle und Ahndung von Gesetzesverstößen verhindern. Er belegte die "kriminelle Energie der Autobauer" und kritisierte, dass "sich selbst die GRÜNEN vor dem Automobil verneigen" und dem Leitantrag Konsequenzen für eine Verkehrswende fehlen. Wir dokumentieren seinen Redebeitrag.

Vom 11. bis 13. November fand in Münster die Bundesdelegiertenkonferenz der Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN statt. Einer der Schwerpunkte war die Energie- und Verkehrswende. Dazu war Daimler-Chef Dieter Zetsche als Gastredner eingeladen. Dies stieß auch bei Grünen auf Kritik. Es sei "falsch, einem Unternehmen eine Bühne für Greenwashing zu geben, das sein Geld auch mit Rüstungsexporten in Länder mit Menschenrechtsverletzungen verdient", kritisierte der Grünen-Vorsitzende Nordrhein-Westfalens Sven Lehmann.

Für den Grünen-Vorsitzenden Cem Özdemir, der den Draht zur Wirtschaft verbessern will, war es "ein Kompliment, dass einer der wichtigsten Konzernlenker der Autobranche zu den Grünen kommt und nicht zu den anderen Parteien, wenn es um die Zukunft der Automobilbranche in Deutschland geht." Zetsche sei zum "kritischen Dialog" eingeladen worden, weil man Daimler als "Teil der Lösung" brauche.

"Die deutschen Autokonzerne sind nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems", meinte hingegen ***Jürgen Resch*** in seinem Gastbeitrag. Jürgen Resch ist Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DHU). Er hat den Abgas- und Dieselskandal aufgedeckt und ins Rollen gebracht. In seinem Beitrag (Rede in voller Länge weiter unten) belegte er die betrügerischen Praktiken und die "kriminelle Energie der Autobauer". "Die CO2-Werte sind nicht nur falsch - sie sind gefälscht", sagte er und brachte Beispiele mit welchen technischen Tricks der Betrug erfolgt.

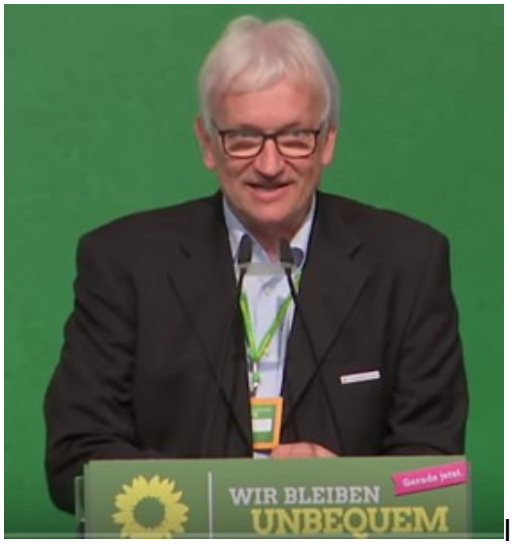
Phoca PDF

Die Autokonzerne würden seit Jahren sparsamere, sauberere und elektrische Antriebe versprechen, aber "in Wirklichkeit sabotiert die deutsche Automobilindustrie die Verkehrswende", so Resch. "Sie hat den Entwurf des Klimaschutzplans für Marrakesch im Vorfeld im Verkehrsbereich bis zur Unkenntlichkeit geschreddert, auch weil sie gar kein ehrliches Interesse an einer Verkehrswende hin zu sauberen und klimaverträglichen Fahrzeuge hat", sagte der Umweltexperte. Und weiter: "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. .. Die deutschen Autokonzerne sind nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems."

Er verwies auf den politischen Einfluss der Automobilkonzerne, der gebrochen werden müsse, um eine Verkehrswende zu erreichen: "Die Vorstandsvorsitzenden der drei großen Automobilkonzerne Daimler, Volkswagen und BMW regieren in Deutschland durch. Die Herren Zetsche, Müller und Krüger haben den Direktdurchgriff ins Kanzleramt, Ministerien und Behörden. Sie diktieren Gesetzesinhalte und verhindern die Kontrolle und Ahndung von Gesetzesverstößen. 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."

In seinem Beitrag kritisierte er, dass "sich selbst die GRÜNEN vor dem Automobil verneigen" und im Leitantrag "einige klare Aussagen fehlen, wie ab heute konkret umgesteuert werden muss. .. Für mich stellt sich momentan 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."

Rede von Jürgen Resch (Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe)



Ich danke euch für die Einladung nach Münster. Im Leitantrag Energie- und Verkehrswende findet sich die Feststellung: ‚Ohne Verkehrswende wird die Energiewende nicht gelingen‘. Ja, das ist wahr – nur wie kommen wir zu dieser schönen Vision einer ‚CO2-freien Mobilität‘? So richtig die Erkenntnis, so sehr fehlen einige klare Aussagen, wie ab heute konkret umgesteuert werden muss:

Phoca PDF

- Warnung der Bürger vor dem Kauf von Diesel-Pkw und insgesamt schnellstmöglichem Ausstieg aus der schmutzigsten Antriebsart
- 'Sauberen Luft für deutsche Städte‘ durch Diesel-Fahrverbote ab 2018 in allen belasteten Städten
- Wiederherstellung demokratischer Zustände und Beendigung der Fernsteuerung von Politik, Regierung und Behörden durch die drei großen deutschen Autokonzerne Daimler, VW und BMW.

Ich möchte mit dem Hauptproblem beginnen:

Die Vorstandsvorsitzenden der drei großen Automobilkonzerne Daimler, Volkswagen und BMW regieren in Deutschland durch. Die Herren Zetsche, Müller und Krüger haben den Direktdurchgriff ins Kanzleramt, Ministerien und Behörden. Sie diktieren Gesetzesinhalte und verhindern die Kontrolle und Ahndung von Gesetzesverstößen.

In Ihren Auftrag forderte Bundeskanzlerin Angela Merkel in Kalifornien vor einigen Jahren persönlich weniger strenge Abgasbestimmungen für Dieselfahrzeuge. Jüngstes Beispiel: Im Oktober verhinderte Staatssekretär 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 Dr. Zetsche, mein heutiger Co-Keynote-Speaker.

Nun zu den Inhalten:

Elektromobilität

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.

Und beim Appell: „Heute Weichen stellen“ denke ich an die Eisenbahn.

Zwar wird beklagt „die Elektrifizierung von Strecken habe – für Dobrindt - keine Priorität“. Aber die Autoren des Leitantrags pflichten dem bei und erklären: die „Elektrifizierung von Nebenstrecken sei nicht finanzierbar“.

Wo ist der grüne Elan zur Förderung der Elektromobilität in einem Verkehrssegment, in dem Elektroantriebe ‘Stand der Technik‘ sind?

Während in der Schweiz 99,7% der Schienenstrecken elektrifiziert sind und damit der komplette Personen- und Güterverkehr zukunftsgerecht erfolgt, sind es in Deutschland gerade einmal 59 %. Schmutzige, fast durchweg ungefilterte Dieselstinker-Triebwagen verpesten bei uns die Luft in den Bahnhöfen und angrenzenden Stadtbezirken. Deutschland liegt – was den Grad der Streckenelektrifizierung angeht – sogar noch hinter Polen und Spanien.

Der Geist der E-Mobilität Förderung ist bei der Schiene nicht angekommen – im Gegenteil: Wurden vor 20 Jahren durchschnittlich 220 km pro Jahr elektrifiziert, sind es aktuell nur noch

Phoca PDF

ein 60 km pro Jahr. Bei dieser Geschwindigkeit wird es bis zum Jahr 2300 dauern, bis wir auf der Schiene die Verkehrswende hin zur Elektromobilität geschafft haben.

270 Jahre schneller soll es dagegen auf der Straße gehen. 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 der unbedingten Überzeugung, Recht und Gesetz durchzusetzen, werden wir die Automobilkonzerne 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 neben einer bislang wenig wirkungsvollen E-mobilityförderung ein „business as usual“?

Betrachten wir den Stand der Elektromobilität in Deutschland: Von den 45,1 Mio. Pkw in Deutschland waren zu Jahresbeginn ganze 25.500 mit rein elektrischem Antrieb. Das sind 0,05% des Fahrzeugbestandes.

Seit acht Jahren verspricht uns die Automobilindustrie die Verkehrswende hin zu sparsamen, zu sauberen und vor allem elektrischen Antrieben der Zukunft. Der Bund hat hierfür bisher 2,6 Mrd. € ausgegeben. Das Ergebnis ist armselig: Bis heute haben die deutschen Hersteller nicht geliefert.

Faktencheck: In diesem Jahr verkauft 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 + 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 einer Verkehrswende hin zu sauberen und klimaverträglichen Fahrzeuge hat.

Verkehrswende der Autoindustrie: Neue Dieselfahrzeuge

Die Verkehrswende von Daimler, VW und BMW findet jetzt und heute statt. Aber in die falsche Richtung!

Phoca PDF

Stolz verkünden sie, wie viele Milliarden sie in noch leistungsstärkere Dieselmotoren investieren und in praktisch jedem Modellsegment einen SUV entwickeln.

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

Sie schaffen Fakten und fluten unsere Städte mit giftigen Dieselabgasen aus immer größeren Diesel-SUVs.

Im Jahr 2020 werden wir das Ziel von 1 Mio. Elektrofahrzeuge sicher nicht erreicht haben – dafür wird aber alleine in diesem einen Jahr eine Mio. neu zugelassene Geländewagen und SUVs hinzukommen.

Als wäre das Feuerwerk schmutziger Diesel-SUVs nicht schon unsinnig genug beglückt 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 kündigte daraufhin 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“.

Vorschlag: Es gibt eine einfache Maßnahme gegen diese Entwicklung: Ein Tempolimit von 80 km/h für diese Edel-Lastwagen.

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 der Autobauer"

Damit sind wir wieder beim Leitantrag. Die Umgestaltung der Kfz-Steuer mit starken Bonus-/Malus-Elemente nach dem CO2-Ausstoß ist wichtig und richtig. Aber die bei uns zugrundeliegenden CO2-Werte sind nicht nur falsch - sie sind gefälscht.

In den USA stimmen die amtlichen CO2-Werte auf 3% mit den realen Verbräuchen überein. Bei uns jedoch liegen die realen CO2-Emissionen - und damit der Spritverbrauch - um 45% 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 von nur 3 % ist das Ergebnis amtlicher Nachprüfungen, voller

Phoca PDF

Transparenz aller gefundenen Verstöße. Und Folge hoher Strafen, wenn die Abweichungen mehr als 4 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 CO2-Angaben in Deutschland ist vor allem die kriminelle Energie der Autobauer und die konspirative Kumpanei eines Kraftfahrtbundesamtes, dessen Präsident Zinke Prüfberichte textlich mit den Autokonzernen abstimmt und Emails ‚mit industriefreundlichen Grüßen' signiert.

Mit präparierten „Golden Cars" – die mit der späteren Serie wenig zu tun haben – sowie mit illegalen Abschalteinrichtungen werden niedrige CO2-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 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 Abschalteinrichtungen bei CO2 und NOx 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 Mrd. € Kfz-Steuern geprellt wird.

Schadstoffausstoß - süddeutscher Autokonzern neuer negativer Spitzenreiter

Kommen wir nun zum Thema Schadstoffausstoß von Pkws und Nutzfahrzeugen – hier drückt sich der Leitantrag besonders laut um eine Positionierung.

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 Euro 6 Mercedes, Porsche und Audi unterwegs sind. Die Euro 6 Grenzwerte für NOx werden in der Realität um den Faktor 7,1 überschritten – im Durchschnitt!

Bei herbstlichen oder gar winterlichen Temperaturen steigen die NOx-Emissionen sogar nochmals stark an, weil praktisch alle Hersteller von Diesel-Pkw Abschalteinrichtungen aktivieren.

Phoca PDF

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 Herr 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 ersten 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 Hersteller 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 bestimmte 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 unseres Emissions-Kontroll-Instituts sowie der Schweizer Abgasprüfstelle von NOx-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 1.000 mg NOx ausstößt. 13mal 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 bzw. 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

Eine wichtige Hilfe ist die Aufklärung des mittlerweile weit über das Thema Stickoxide wirkende

Phoca PDF

Automobilskandals des Bundestags-Untersuchungsausschusses und hier ein Kompliment an die Grünen Bundestagsabgeordneten und insbesondere Oliver Krischer für ihre Arbeit.

Drei unabhängige Rechtsgutachten – zuletzt von Prof. Führ im Auftrag eben dieses Untersuchungsausschusses – widerlegen klar die Schutzbehauptung 'Motorschutz' als technologisch unsinnig und rechtlich falsch. Dauerhafte Abschaltungen nach Temperatur, Lenkradbewegungen, >140 km/h Geschwindigkeit, Motordrehzahl, 800m Meereshöhe oder nach 22 Minuten Motor-Betriebszeit sind eindeutig illegal und sogar strafrechtlich relevant.

Zur Vorbereitung auf meine Rede habe ich mich mit erfahrenen Lungenfachärzten unterhalten. Der im Dieselabgas belasteten Leverkusen praktizierende Pneumologe Dr. Mülleneisen berichtete, je näher seine Patienten an einer Straße wohnen, umso schlimmer seien die Symptome bzw. Krankheitsverläufe. Alte Menschen und Kinder leiden besonders. Seine Patienten müssen mehr als doppelt so häufig wie im NRW-Durchschnitt ins Krankenhaus und haben mehr als dreimal so häufig eine akute Verschlimmerung des Krankheitszustandes bzw. chronische Atemwegserkrankung.

Im Winter führt bereits die kalte Luft zu einer Verengung der Bronchen, Reizungen bzw. Entzündungen zum Beispiel durch Stickstoffdioxid verschlimmern den Zustand. Und 10.400 Menschen sterben nach Berechnungen der Europäischen Umweltagentur, der Umweltbehörde der EU-Kommission, jedes Jahr vorzeitig an den Folgen von NO2.

Um die hohe Luftbelastung in den Städten zu mindern klagt die Deutsche Umwelthilfe in 16 Städte 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 – ausgeführt: Dieses höchste Schutzgut erlaube kein Abwägen z. B. mit wirtschaftliche Interessen. Das Gericht sieht Dieselfahrzeuge als Hauptverursacher und hält Fahrverbote gezielt für Dieselfahrzeuge ab 2018 für notwendig. Eine Blaue Plakette sei hierzu nicht erforderlich. Die bestehenden Gesetze und Verordnungen sind ausreichend, sofort Dieselfahrverbote umzusetzen.

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

Zurück zum Leitantrag: Für mich stellt sich momentan 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 30mal 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.

Phoca PDF

Für die Zeit vor 2030 benötigen wir klare politische Vorgaben und ein vorzeitiges Dieselverbot, 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 Diesel hilft nicht nur den Millionen unter den Abgasgift leidenden Bürgern. Das Ende des Diesels beflügelt saubere Antriebsarten – und damit ganz besonders die Elektromobilität.

Ich danke für Eure Aufmerksamkeit!

Zwischenüberschriften von der Redaktion

Phoca PDF