



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



14. März 2017

Sehr geehrter Herr Dr. Zetsche,

eines der Mantras der Automobilindustrie ist in der Sendung „Die Anstalt“ vom 7. März 2017 im ZDF aufs Korn genommen worden. „Willst du wenig CO₂, kommst am Diesel nicht vorbei.“

Tatsächlich wird der Diesel benutzt, um noch schwerere Autos mit noch mehr PS auf die Straße zu bringen – mit immer noch mehr CO₂- Ausstoß statt weniger. Neuestes Beispiel hierfür ist der Maybach G 650 Landaulet. Dies ist wahrlich ein Automonster, 3,3 Tonnen schwer, verfügt über 630 PS, beschleunigt in weniger als 6 Sekunden auf 100 km/h (Spiegel, 22.2.2017). Über den CO₂- Ausstoß steht leider nichts in dem Artikel. Wieviel verbraucht dieses Monster, wenn es z.B. 200 km/h fährt? Es hat den Anschein, als ob die Automanager die Ergebnisse des Pariser Klimagipfels nicht kennen. Um die Klimaerwärmung zu begrenzen, muss in allen Bereichen der CO₂ -Ausstoß verringert werden. Der Verkehrsbereich ist der einzige Bereich, in dem er seit vielen Jahren laut UBA praktisch gleich bleibt (163.6 Mio. t CO₂ Äquivalente, Jahresbericht, 2016). Mit 630 PS und 3.5 t wie beim Maybach G 650 Landaulet bringt auch ein Dieselmotor keine CO₂-Minderung.

Die Automobilindustrie propagiert auch weiterhin öffentlich den „sauberen Diesel“. Der Klimagipfel von Paris bedeutet aber im Klartext „Dekarbonisierung der Wirtschaft“; der Verbrennungsmotor – weder Diesel noch Benziner – hat keine Zukunft. Auf diesen Umstand muss man sich frühzeitig vorbereiten. Wer das nicht macht, dem droht „Clean Disruption“ (Tony Seba, Stanford Professor). Sie, Herr Zetsche, sind ja oft in den USA. Dort gilt der Spruch: „If a trend becomes obvious, it's too late!“

Der Analyse der Daimler Modellpolitik im Spiegel ist ansonsten nichts hinzuzufügen.

Wir möchten noch auf die Diskussion zu den Fahrverboten und dem Kundenbetrug durch die Automobilbranche eingehen.

In einem Beitrag für das konzerneigene Intranet (siehe Bericht, StZ, 2.3.2017) äußern Sie sich zu den geplanten Fahrverboten in Stuttgart ab 2018. Nach der Lektüre Ihrer Ausführungen fragt sich ein Leser schon, ob jemand, der im Glashaus sitzt, mit so großen Steinen werfen sollte.

Das Fahrverbot bezeichnen Sie als „unfair“. Ist es nicht vielmehr „unfair“, wenn man den Autokunden Euro VI-Diesel-Fahrzeuge verkauft, die angeblich die Abgasgrenzwerte einhalten, und der Käufer dann nach den Tests mitbekommt, dass diese neuen Autos im Fahrbetrieb viel mehr Schadstoffe ausstoßen, als die Grenzwerte erlauben und als ihnen

versprochen wurde? Wie man bei Messungen im Auftrag der Zeitschrift „Auto Motor Sport“ nachlesen kann, stoßen die Mercedes Modelle V 250 d und C 250 d im Stadtverkehr das Sechs- bis fast Zehnfache der zulässigen Stickoxidmenge aus. Gegenwärtig hat Daimler nur einen „sauberen Diesel“, den OM 654, der aber nur in die E- und S-Klasse eingebaut wird. Das heißt im Umkehrschluss, dass in die A-, B- und C-Klasse, in den Vaneo und in den Sprinter weiterhin Dieselmotoren eingebaut werden, die die Grenzwerte nicht einhalten. Damit wird die Bevölkerung in den Städten weiterhin vergiftet. Ist es nicht ein skandalöser Betrug am Kunden?

Wir möchte das am Beispiel des Gammelfleischskandals von 2005 in Gelsenkirchen verdeutlichen: Ein Fleischhändler hat falsch etikettiertes Gammelfleisch zum Verkauf gebracht - ein Etikettenschwindel. Der Fleischhändler wurde wegen gewerbsmäßigen Betrugs und Verstoß gegen das Lebensmittelrecht aufgrund von nachgewiesenem in Umlaufbringen von rund 400 Tonnen Gammelfleisch zu dreieinhalb Jahren Haft verurteilt. Ist es nicht auch ein Etikettenschwindel, wenn Daimler Autos verkauft, die angeblich Euro VI sind, in Wahrheit aber Emissionswerte von Autos mit Euro V und Euro IV haben? Ist es nicht außerdem ein Rechtsbruch? Der Fleischhändler wurde verurteilt. Gelten im Lebensmittelbereich andere Rechtsgrundsätze als im Automobilbereich? Muss die Automobilindustrie nicht den Wertverlust ausgleichen, wie es in den USA beim VW- Skandal gemacht wird? Sollten nicht alle Autos mit Etikettenschwindel zurückgerufen und so eingestellt werden, dass die Fahrzeuge die Grenzwerte einhalten? Ist der Ausstoß von giftigen Emissionen nicht drittens ein Verstoß gegen das Grundgesetz §2, das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit?

„Man dränge daher im Dialog mit der Politik seit langem auf eine angemessene Übergangsfrist für die Zufahrt in die Innenstädte“ ist im Intranet zu lesen. Sollte Daimler da nicht vor der eigenen Haustüre kehren und fragen, warum Daimler nicht schon 2005, als es das erste Feinstauburteil in Stuttgart gab, in der Lage war, Autos zu produzieren, die die EU- Grenzwerte einhalten?

Das Fahrverbot sei „auch nicht zielführend“. Deshalb halten Sie Fahrverbote für „keine gute Lösung“. Das Generalsekretariat der EU-Kommission hat die Bundesrepublik Deutschland erneut scharf für die fortgesetzte Überschreitung von Stickoxid-Grenzwerten in vielen deutschen Städten gerügt, es verlangt wirksame Maßnahmen: „Solche spezifischen Maßnahmen sollten sich auf die Hauptquelle von Stickoxid-Emissionen konzentrieren und daher entweder auf eine weitere Verringerung des Verkehrsaufkommens im Allgemeinen abzielen oder Zugangsbeschränkungen für Fahrzeuge mit hohen Stickoxid-Emissionen, also vorrangig Dieselfahrzeuge, beinhalten“, heißt es auf Seite 25 des Schreibens (StZ, 10.3.2017). Können Sie begründen, warum das Generalsekretariat der EU hier im Unrecht sein soll?

„Fahrverbote halten wir für keine gute Lösung... Für den Wirtschaftsstandort Stuttgart sind sie ein Eigentor... Gerade in Baden-Württemberg, wo wir die modernsten Dieselmotoren der Welt herstellen“ schreiben Sie.

Viele Bürger fragen sich aber, ob es nicht ein Eigentor oder sogar viel mehr war, dass VW die Behörden und Kunden mit einem „Defeat Device“ betrogen und einen Rechtsbruch begangen hat und dass die deutsche Automobilindustrie insgesamt Autos falsch deklariert und damit vielleicht sogar einen permanenten Rechtsbruch begangen und eine „legalisierte Normalvergiftung der Bevölkerung“ (Uli Beck, Risikogesellschaft) billigend in Kauf genommen hat.

Mit freundlichen Grüßen

Für den **Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart e.V.**

Christoph Link
Vaihinger Landstraße 50
70195 Stuttgart

Für den **BUND Regionalverband Stuttgart**

Gerhard Pfeiffer
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart

Für das **Klima- und Umweltbündnis Stuttgart**

Manfred Niess
Kernerstraße 22B
70182 Stuttgart