

Protestaktion beim Handelsblatt Autogipfel am 25.10.2019

„Porsche Autogipfel-Kartell der Klimakiller“

Rede von Jürgen Resch am Porsche Platz

Liebe Freundinnen und Freunde der Sauberen Luft und der lebenswerten Stadt.

Ich freue mich darüber, dass so viele von Euch dem Aufruf der Umweltgruppen und Bürgerinitiativen gefolgt und „Nein“ sagt zur geplanten Autoflut. Neben uns im Porsche-Museum feiert sich heute die „Elite“ der deutschen Autokonzerne. Heute geht es um die „E-Mobilität“, die Keynote kommt von Porsche-Chef Oliver Blume zur „Zukunft des Sportwagens“. Er lässt sich dafür feiern, dass sein 180.000 € teurer Elektro-Sportwagen 20mal hintereinander von 0 auf 200 km/h beschleunigt werden kann ohne langsamer zu werden. Seine Ingenieure hatten herausgefunden, dass andere Elektrofahrzeuge bereits nach 10maliger Wiederholung dieser auf deutschen Straßen natürlich unverzichtbarer Tugend eine Sekunde länger brauchen.

Für derartige absurde Spitzenleistungen lässt sich der Porsche Chef feiern und lenkt erneut ab vom bei Porsche ganz besonders dreisten Betrug seiner Kunden und der Menschen in Stuttgart und anderswo. Dazu später mehr.

Während weltweit die Jugend, organisiert durch FridaysForFuture, ihre Zukunft in die Hand nimmt und auf den Straßen für echten Klimaschutz demonstrieren und ein Ende des Laberns und mutiges Handels einfordern, feiern sich die Autobosse für ihre Klimakiller-Stadtpanzer hier im Porsche Museum hinter eilig angebrachten Metallschutzzäunen.

In den vergangenen 10 Jahren hat sich der CO₂-Ausstoß in Deutschland nicht mehr verändert. Seit einer Dekade verharren wir bei 900 Mio. Tonnen CO₂. Das liegt vor allem am Verkehrssektor, der seit 30 Jahren gleich hohe CO₂-Emissionen aufweist. Seit zwei Jahren steigen sogar erstmals die CO₂-Emissionen bei Benzin und Diesel-Neuwagen um bis zu 4 Gramm CO₂ wieder an.

Woran das liegt? Länger, größer, schwerer! Jedes dritte neu zugelassene Auto ist heute ein SUV. Volkswagen erklärt offiziell, dass bis 2025 jedes zweite Auto ein SUV sein soll. Dasselbe Unternehmen lässt sich feiern als Elektro-Pionier. Der DUH

vorliegende VW-Strategiepapiere zeigen aber, dass bis 2025 jedes Jahr mehr Autos mit Verbrenner-Motor verkauft werden sollen. Das zeigt sich nicht nur am geplanten Steigerung der absoluten Zahlen von Benzin- und Dieselfahrzeugen sondern auch an der Ausweitung der SUV-Modelle von 13 auf 30 gesteigert werden soll.

Als würden unsere Straßen nicht jetzt schon verstopft sein von immer mehr und immer größer werdenden Autos, als würde das Klima nicht schon genug leiden!

Nach Angaben der Internationalen Energieagentur (IEA) stiegen die CO₂-Emissionen der weltweiten SUV-Flotte seit 2010 um 0,55 Gigatonnen auf rund 0,7 Gigatonnen. Damit leisteten die SUV-Stadtpanzer den zweitgrößten Beitrag zum Anstieg der weltweiten CO₂-Emissionen seit 2010, nur der Ausstoß des Energiesektors stieg in diesem Zeitraum noch stärker an.

Die Flutung unserer Städte mit Stadtpanzer ist eine Kriegserklärung gegenüber dem Klimaschutz, eine Kampfansage an Fußgänger, an Radfahrer - an uns alle!

Doch diese Bundesregierung hat sich vom Klimaschutz im Verkehrssektor verabschiedet. Sie fördert sogar die SUV-Flut. Ich war vergangene Woche als Sachverständiger im Bundestags-Finanzausschuss geladen, es ging um die Umsetzung des Klimapakets der Bundesregierung, konkret um das Gesetz zur Förderung der Elektromobilität. Staunend las ich darin, was für die Bundesregierung unter Elektrofahrzeuge zu verstehen ist: Zukünftig und bis ins Jahr 2031 sollen selbst Monster-SUVs wie der BMW X5 mit 3,15 Tonnen Gesamtgewicht und einem spritschluckenden Sechs-Zylinder-Benzinmotor wie ein reines Elektroauto behandelt – wenn der Hersteller einen kleinen zusätzlichen Elektromotor verbaut.

Wie soll denn die deutsche Autoindustrie den aktuellen Rückstand bei effizienten und abgasfreien Fahrzeugen aufholen, wenn die Bundesregierung ihr für den Heimatmarkt bis 2031 verspricht, beliebig schwere und im realen Fahrbetrieb besonders spritdurstige Stadtgeländewagen im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung wie E-Autos zu behandeln? Wie soll der Rückstand auf Renault, Nissan, Tesla, Kia, Solaris, Hyundai und die vielen chinesischen Autohersteller aufgeholt werden mit derartigen, von Daimler, BMW und VW diktierten Förderregeln? Und wie sollen die Klimaziele so erreicht werden?

Der drohende Rostgürtel von Stuttgart ist durchdrungen von der Automobilindustrie nahestehenden Politikern. Solange die Konzernlenker in den Staatskanzleien von Stuttgart, und München und Hannover sowie im Kanzleramt „durchregieren“ können

und dadurch klimaschädliche Autos lukrativer sind als umweltverträgliche, wird sich nichts ändern. Das Klimakabinett hat es geschafft ein völlig nutzloses Maßnahmenpaket auf den Weg zu bekommen. Klimaschutz ist damit zum Scheitern verurteilt.

Ein Emissionshandel mit 3 Cent Benzinpreiserhöhung und gleichzeitig Erhöhung der Pendlerpauschale bedeutet – wir haben nachgerechnet – sogar mehrere hundert Euro zusätzliche Subventionen ausgerechnet auch für die spritschluckensten, klimaschädlichsten Stadtgeländewagen wie die Mercedes G-Klasse mit 15,8 Liter Verbrauch auf 100 km.

Auch das Ende der Subventionierung des Dieselkraftstoffe: gestrichen, das sofort wirksame Tempolimit: nicht vorgesehen. Und auch kein Datum für das Ende des Verbrenners, auf das die Autoindustrie zuarbeiten könnte. Norwegen hat den Ausstieg für 2025 schon beschlossen. Dasselbe Datum fordern wir auch für Deutschland!

Ein Beispiel für die absurden Anreize der Bundesregierung für den Kauf von Klimakiller-Fahrzeugen: Wem ein VQ Touareg, Porsche Cayenne oder BMW X7 zu klein ist den lockt die Bundesregierung mit einem Steuerdiscount von bis zu 80%: Stadtpanzer mit Ladefläche zahlen nur etwas mehr als 200€ Kfz-Steuer pro Jahr. Es ist ihnen auch erlaubt, ganz offiziell unsere Stadtluft mit mehr Dieseligiften zu belasten, was die Hersteller freut, können sie doch hier primitivere Abgasreinigungstechnik verbauen.

Wer es groß mag aber keine zwei Parkplätze für einen Renn-Kleinlaster zur Verfügung hat kann sich aber auch für die neue Generation für die XXL-Stadtpanzer entscheiden. Der im Dezember auf den Markt kommende neue Mercedes GLS wird der größte deutsche SUV aller Zeiten sein. Er ist so breit, dass er nicht in die Waschstraßen-Fahrspur passt. Daher hat Mercedes seine besten Ingenieure damit beauftragt, eine Weltinnovation zu konstruieren: Der GLS hat einen speziellen Waschstraßen-Schalter: Auf Knopfdruck knicken die Räder O-beinig nach innen, so dass er dann doch in die Fahrspur passt.

Auf was für einen Schwachsinn werden die besten Automobilingenieure Deutschlands angesetzt?

Anstatt diese mit der Entwicklung von alternativen und effizienten Antrieben zu beschäftigen, müssen sie übermotorisierte Verbrenner mit einem kleinen Elektro-

Zusatzmotor um eine Sekunde in der Beschleunigung schneller und zwei Liter durstiger machen oder Räder für Waschstraßen einknicken lassen.

Ich fordere die im Porsche-Museum anwesenden Automanager auf: Nehmen Sie endlich die Proteste der Bürger und der Wissenschaft ernst. Stoppen Sie den Verkauf der großen Klimakiller-SUVs und Stadtpanzer. Und beenden Sie alle laufenden SUV-Entwicklungen, die sie uns über Autozeitschriften androhen.

Ziehen Sie ihre fähigen Ingenieure von der Entwicklung von Klimakiller-Fahrzeugen ab und beauftragen Sie diese mit der Entwicklung effizienter Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb.

Die aktuelle Strategie von Daimler, BMW und VW für immer größere, schwerere und schnellere Autos vernichtet Arbeitsplätze. Die hier im Porsche Museum sich feiernden Autobosse fahren gerade die deutsche Schlüsselindustrie mit Tempo 200 an eine Betonmauer.

Bosch meldete Anfang der Woche 1.600 und heute erneut 1.000 gestrichene Arbeitsplätze im Bereich Verbrennungsmotoren. Wie kann dies sein, wenn wir in Deutschland bei den Neuzulassungen weiterhin zu 99% ertragsstarke Diesel- und Benzinantriebe verkaufen?

Die Antwort ist einfach: Die Exportquote beträgt 78%. Und außerhalb Deutschlands wollen die Menschen immer weniger unsere veralteten, analogen PS-Boliden. Immer mehr Staaten fordern und fördern ein Ende des Schaufahrens gegen den Klimaschutz mit deutschen Stadtpanzern: Und im Gegensatz zu Renault, Kia, Hyundai, Tesla und Nissan haben unsere Autokonzerne praktisch keine Elektroautos im Angebot.

Die ausländischen Hersteller haben uns bei **elektrischen** Antrieben technologisch überholt. Und das sowohl bei den, Nutzfahrzeugen und Pkws. Der technologische Rückstand der deutschen Autobauer beträgt zwischenzeitlich 5 – 7 Jahre.

Einige Beispiele: In Norwegen beträgt der Marktanteil von Elektro-Pkws bei der Neuzulassung zwischenzeitlich > 50%. In den Niederlanden steht in diesem Jahr ein Elektro-Pkw an der Spitze der Zulassungsstatistik aller Antriebe – das Tesla Model 3. Erst mit weitem Abstand folgt der VW Polo und Ford Focus, jeweils mit allen Diesel- und Benzinmotoren. Selbst in den USA verkauft Tesla zwischenzeitlich in der Mittelklasse mit seinem Model 3 mehr Fahrzeuge als Mercedes, BMW, Audi, VW, Toyota zusammen.

Am deutlichsten zeigt den aktuellen Rückstand des „Erfinders des Automobils“ die Statistik der 2018 meistverkauften Elektrofahrzeugen weltweit: Unter den TOP 20 der Elektro-Pkw findet sich kein einziges deutsches Modell.

Besonders desaströs ist auch die Situation bei Elektrozügen und bei den für den öffentlichen Verkehr unverzichtbaren Bussen. Noch dominieren deutsche Dieselbusse eindrucksvoll die Zulassungsstatistik. Nur haben viele dieser bis 2015 verkauften Busse keine funktionierende Abgasanlage an Bord und verpesten die Luft.

Unsere Autobosse haben schlichtweg auch die Entwicklung der E-Busse verpennt. Sie überlassen den Markt dem ehemals unbekanntem polnischen Hersteller Solaris, holländischen, italienischen und vor allem chinesischen Herstellern. Der Marktanteil deutscher Elektrobusse ist verheerend klein. Mitte des Jahres waren es ganze 154 batterieelektrische Busse. Zukünftig dürfen wir uns an chinesische Elektrobusse gewöhnen. Allein der Hersteller Yutong baute vergangenes Jahr 25.000 „New Energy Busse“, das sind 375 pro Tag. Für die Zahl der aktuell in Deutschland herumfahrenden Elektrobusse zu verdreifachen genügt Yutong eine einzige Tagesproduktion.

Wo sind die effizienten deutschen Elektro- oder Wasserstoffautos die uns seit 20 Jahren versprochen und mit Milliarden an Steuermitteln gefördert wurden? Eine Million davon sollte bis 2020 auf unseren Straßen fahren. Tatsächlich waren Anfang dieses Jahres gerade einmal rund 85.000 reine Elektroautos zugelassen. Den Vorsprung durch Technik haben heute andere. Die deutsche Automobilindustrie ist nur noch führend im **Vorsprung durch Betrug**.

Nachdem die Regierungen es nicht mehr wagen, die Automobilindustrie zum Klimaschutz zu zwingen, müssen wir es tun: Unsere Forderung an die Vorstände in Möhringen, München und Wolfsburg: Übernehmen sie endlich Verantwortung – beenden Sie den Betrug bei Abgas- und Spritangaben!

4 Jahre nach **Dieseldgate** müssen noch immer 11 Mio betrogene Dieselbesitzer mit schmutzigen Autos herumfahren. Die Abgase ihrer Betrugs-Diesel vergiften unsere Atemluft und machen krank. Ich fordere die Autobosse dazu auf: Tauschen sie endlich die betrügerische Abgasanlage durch eine funktionierende auf und übernehmen sie die Kosten.

11 Mio Diesel-Fahrzeuge der Abgasstufe EU 5 und 6 a-c verpesten unsere Innenstädte durch organisierten Betrug der in über 1.000 Treffen in Hotel-Hinterzimmern abgesprochen wurde. Ziel dieser zwischenzeitlich per Selbstanzeige eingestandenen

organisierten Kriminalität der deutschen Autokonzerne: Profitsteigerung durch
Absprache der Verwendung minderwertiger und damit billiger
Abgasreinigungskatalysatoren.

Porsche hat dabei die Pole-Position: Ich hatte mich im November 2018 mit Herrn
Blume getroffen und ihn aufgefordert, vor dem zwischenzeitlich erfolgten
Bekanntwerden neuer Abgasmessungen und der Enttarnung der von seinem
Sportwagenbauer verwendeten kriminellen Abschaltvorrichtungen zu handeln.

Ich habe konkret von ihm gefordert: Legen Sie alle eingesetzten betrügerischen
Abschaltvorrichtungen bei ihren Porsche-SUVs offen, rufen sie alle Porsche-Diesel
zurück und reparieren Sie die Abgasanlage. Er versprach mir, dies kurzfristig zu
prüfen. Nichts geschah. Mit vollem Wissen über die eingesetzte perfide
Abschalttechnik und der selbst im Vergleich zum Betrugsspitzenreiter Audi nochmals
gesteigerten Abschaltvorrichtungen und den daraus folgenden extremen Mengen
giftiger Stickoxide betreibt er vorsätzliche Körperverletzung mit Todesfolge. Und er
betrügt seine Kunden, die 100.000 € für ein angeblich sauberen Monster-SUV bezahlt
haben obendrein.

Kann man Blume irgend etwas glauben, wenn er nun von der neu bei Porsche
entdeckten Nachhaltigkeit erzählt? Meine Antwort ist hier eindeutig: NEIN!

Ich möchte Ihnen heute erzählen, welche betrügerischen Praktiken der Hausherr des
Museums und Keynote-Speaker heute zu verantworten hat:

Wir haben in den letzten Tagen in unserem Emissions-Kontroll-Institut den Porsche
Cayenne 4.2 TDI EU 5 gemessen und neue absolute Messwerte festgestellt. 241 g
CO₂ – 2.146 mg NO_x/km Das ist sogar mehr als beim bisher schmutzigsten Audi A8 in
der Ausführung für Bundesminister und Ministerpräsidenten als bisherigen
Spitzenreiter festgestellt.

Wie kommen so extrem hohe Werte zustande? Auf dem Prüfstand sind die Porsche-
Diesel ja Musterknaben an Sauberkeit.

Indem gelogen und betrogen wird. Herr Blume bestritt mir gegenüber, dass Porsche
illegale Abschaltvorrichtungen verwende und daher die Fahrzeuge zurückrufen und
reparieren lassen müsse. Ich habe ihm mit unseren Messungen in DUH Abgasinstitut
EKI und den gemeinsam mit dem SPIEGEL durchgeführten Untersuchung der

eingesetzten Abschaltvorrichtungen konfrontiert. Doch Herr Blume beteuerte wahrheitswidrig, dass dies alles so nicht stimme.

Herr Blume hat gelogen und wir haben das zwischenzeitlich auch schriftlich:

Ein halbes Jahr vor meinem Gespräch erhielt Porsche Post vom Kraftfahrtbundesamt. Es ging um den Diesel-Porsche Cayenne S 4.2 EU 6. Dieser amtliche Bescheid dokumentiert die vom Kraftfahrtbundesamt festgestellten Betrügereien und kann von der DUH-Webseite heruntergeladen werden:

Nach 1.100 und 3.000 Sekunden – exakt den Zeiten des Rollen- wie des Straßenprüfstandes – aktiviert die Motorsteuerungssoftware Abschaltvorrichtungen. Die von Porsche vertretene Verteidigungslinie: Sie dürften das, die durchschnittliche Gesamtfahrzeit in Deutschland sei unter 3.000 Sekunden.

Die Abschaltung nach Zeitschaltuhr ist es aber nicht allein. Wenn der Tank für AdBlue droht leer zu werden und die prognostizierte Restreichweite nur noch 2.400 km beträgt, reduziert Porsche einfach die Adblue-Einspritzung bis auf ein Minimum. Damit steigen die NOx Werte nochmals an.

Selbst dem industriehörigen Kraftfahrtbundesamt waren diese unglaublichen Abschaltvorrichtungen zu viel: Der Bescheid bewertet diese als eindeutig illegal und sagt: „Diese Strategie entspricht einer gezielten Verringerung der Wirksamkeit des Emissionsminderungssystems.“

Wir haben im Übrigen auch festgestellt, dass es bei Porsche Diesel-SUVs eine temperaturgesteuerte Abschaltung der Abgasreinigung gibt. Und dass sich das Emissionsverhalten ändert, wenn man bei der Fahrt das Lenkrad dreht. Dadurch erkennt das Fahrzeug, dass es auf der Straße und nicht auf dem Prüfstand ist. Und schaltet auf Schmutzbetrieb.

Ich fordere Herrn Blume auf, sich diesen Fakten zu stellen und bis Mitte November diesen Betrug einzugestehen, zu beenden und zu beseitigen. Alle Fakten über die verwendeten Abschaltvorrichtungen müssen auf den Tisch. Und alle Diesel-Porsche entweder stillgelegt oder so repariert werden, dass sie auf der Straße genauso sauber sind wie im Prüflabor.

Es geht nicht an, dass diese Giftgasschleudern weiterhin die Luft in Stuttgart oder einer der anderen Städte in Deutschland verpesten.

Wir brauchen eine Verkehrswende - in Stuttgart und anderswo: Mehr Bus, Bahn, Tram und Fahrradverkehr und Autos raus aus der Stadt!

In einem ersten Schritt müssen die Pkws mindestens halbiert werden. 1:1 Verbrenner-Pkws durch saubere, kompakte Elektro-Pkw zu ersetzen ist nicht die Lösung. Wir brauchen schlichtweg weniger Autos in unseren Städten. Dafür aber einen perfekt ausgebauten Radverkehr mit baulich abgegrenzten Radwegen wie in Holland oder Dänemark, mit breiten und sicheren Fußgängerbereichen, mehr verkehrsfreien Innenstadtstraßen, einem 365 Euro-Flatrate-Ticket für den ÖPNV wie in Wien, dichten Taktfahrplan wie in Zürich.

Ich verstehe auch nicht wieso wir auf der Schiene, wo Elektromobilität bereits heute wirtschaftlich funktioniert und für auch die einkommensschwachen Bürger erreichbar ist, die Elektromobilität weiter ausgebremst wird. So ist die Geschwindigkeit der Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes in dieser Dekade mit 0,2% pro Jahr - bezogen auf die Gesamtstrecke - auf ein 50-Jahrestief gefallen. Deutschland liegt heute - was die Elektrifizierung der Schiene angeht – sogar hinter Polen und Portugal Um auf die Elektrifizierung der Bahn wie in der Schweiz zu kommen brauchen wir exakt 200 Jahre bei dieser Geschwindigkeit!

Ich habe vier Forderungen an die Autokonzerne, drei an die Politik und eine entscheidende an uns Bürger:

Forderungen an Autokonzerne

1. Legen Sie alle in Diesel-Pkw der Abgasstufe EU 5 + 6(a-c) verbauten Abschaltvorrichtungen (defeat devices entsprechend der EU-Verordnung 715/2007) in jeder Modellvariante offen. Und dies unabhängig davon, ob sie diese als ‚legal, bezeichnet oder bereits von Gerichten oder Behörden als illegal eingestuft wurden.

2. Die Autokonzerne stimmen zu, dass das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) alle ihr Unternehmen betreffende Diesel-Akten und vor allem alle Messprotokolle der realen Abgas- wie CO₂-Emissionen der vom Diesel-Abgasbetrug betroffenen Fahrzeuge veröffentlichen können und Sie dies nicht länger unter Hinweis auf Betriebsgeheimnisse verweigern.

3. Die Dieselmotoren verpflichten sich ohne Einschränkung zur Hardware-Nachrüstung aller vom Abgasskandal betroffenen Diesel-Pkw der Abgasstufen EU 5+6a-c (für Besitzer kostenfrei).
4. Vor allem: Das aktuelle und auf der IAA besonders erschreckende ‚Schaufahren gegen den Klimaschutz‘ muss beendet werden. Steigen Sie jetzt aus den besonders klimaschädlichen großen und übermotorisierten SUV Modellen aus. Stoppen Sie die aktuelle Entwicklung neuer großer SUV-Modelle und Beenden Sie den Verkauf dieser für die Erreichung der Klimaziele inkompatiblen SUV-Stadtpanzer. Setzen Sie die frei werdenden Entwicklerteams ein für moderne Elektrobusse, Lieferfahrzeuge und besonders effiziente Elektrofahrzeuge.

Forderungen an die Politik

Zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der deutschen Autoindustrie fordern wir:

5. Keine Neuzulassung von reinen Verbrenner-Pkws in Deutschland ab dem 1.1.2025.
6. Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen, Tempo 80 Außerorts und Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in der Stadt, um die Wettbewerbsfähigkeit von E-Fahrzeugen zu verbessern, aber auch, um die Digitalisierung bezüglich teilautonomer Fahrassistenzsysteme überhaupt erst zu erleichtern bzw. zu ermöglichen. Selbst der ADAC hat sich lt. Presseberichten, den von der DUH koordinierten Tempolimit-Allianz geforderten Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit angeschlossen, fordert allerdings Tempo 130.
7. Beendigung der Subventionierung von Dieselmotoren durch Umstellung der Mineralölsteuer entsprechend dem CO₂-Gehalt des Kraftstoffes und Verwendung der zusätzlichen Mittel für den beschleunigten Ausbau von Bahn, Bus, Tram und vor allem Fahrradverkehr.

Ganz wichtig: Was Sie als Bürger unternehmen können

8. Um ein klares Signal an die Industrie zu senden und die Automobilkonzerne zu unterstützen, die effiziente Elektrofahrzeuge anbieten rufen wir alle von Greta und

den für Ihre Zukunft kämpfenden Schülerinnen und Schüler dazu auf, ihre Eltern vom ‚**Verbrenner-Fasten**‘ zu überzeugen.

Kauft keine Autos mehr mit Diesel- oder Benzinmotor!

Wenn möglich verzichtet auf das Auto und nutzt Bahn, Bus, Straßenbahn und Fahrrad. Falls dennoch ein Pkw angeschafft werden soll dann, bitte eines mit einem Elektroantrieb und gleichzeitig niedrigen Stromverbrauch – bitte auch keine großen Elektro-SUVs. Unsere Städte dürfen nicht länger im Autoverkehr ersticken.

Daher: Jedes Auto weniger und jedes Fahrrad, Bus oder Straßenbahn mehr ist besser für unsere Städte und für die Umwelt.

Meine Bitte – macht weiter - unsere Proteste zeigen Wirkung!

- Innerhalb von nur zwei Autoausstellungen hat sich die Besucherzahl der heute zu Ende gehenden IAA von 1 Mio. auf 500.000 halbiert und wir haben wesentlich dazu beigetragen, dass die IAA so nicht noch einmal stattfindet.
- Vor den Toren der IAA standen dieses Jahr zum ersten Mal nicht nur wir, die Aktivist*innen von Greenpeace und ein paar aktive Bürger. Nein, wir haben gemeinsam mit einem breiten Bündnis aus Verbänden eine Woche lang die Automesse gestört, Protestaktionen gestartet und einen Tag lang die Eingänge blockiert. 25.000 Menschen haben für die Rückeroberung unserer Städte, für saubere Luft, für weniger Autos und mehr Fahrräder, Busse, Bahnen und Trams protestiert.
- Und die DUH setzt sich mit ihren zwischenzeitlich 39 Klagen auf Saubere Luft durch. In jeder bisher entschiedenen Klage wurden die von den Autokonzernen mitverfassten Luftreinhaltepläne verrissen und weitere Maßnahmen eingefordert. Zur Stärkung der Fußgänger*innenverkehre, den Ausbau und die Absicherung der Fahrradverkehre. Für mehr Bus, Bahn und Tram.
- Die Gerichte sind auf unserer Seite: Gerade diese Woche erst hat das Bundesverfassungsgericht die letzte Hoffnung der Dieselfreunde begraben: Alle 8 Klagen gegen Diesel-Fahrverbote in Stuttgart abgelehnt. Im nächsten Jahre kommen in Stuttgart flächenhafte Dieselfahrverbote für EU5 und damit die saubere Luft!

Wir stehen hier heute gemeinsam um Druck zu machen! Für die Mobilitätswende! Für den Klimaschutz! Und für den Erhalt der Arbeitsplätze in der letzten Schlüsselindustrie – indem endlich die Fahrzeuge gebaut werden, die die Welt ertragen kann!

Bitte kämpft weiter – und mein besonderer Wunsch für Stuttgart: Oben bleiben!