

Rede von **Jürgen Resch**, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), auf der 545. Montagsdemo¹ am 4.1.2021

Fünf Jahre grün-schwarze Automobilpolitik – im Ländle

Liebe Freundinnen und Freunde,

ich empfinde es als eine ganz besondere Ehre, bei der ersten Montagsdemonstration des neuen Jahres zu euch sprechen zu dürfen. Ganz herzlichen Dank an Tom Adler für die Einladung.

Dieses Jahr wird das entscheidende für den Klimaschutz. Es werden gleich mehrere Weichen gestellt: zum einen durch das Bundesverfassungsgericht, das sich voraussichtlich noch in diesem Jahr – hoffentlich vor der Bundestagswahl – mit zwei von uns auf den Weg gebrachten Klagen gegen die Bundesregierung beschäftigen wird. Die eine ist von Klägern aus Bangladesch und Nepal, die andere von Kindern und Jugendlichen – vielen aus der Fridays-for-Future-Bewegung, die eben für ihre Zukunft kämpfen. Es geht um weitere Klimaschutzmaßnahmen, wie zum Beispiel ein generelles Tempolimit, beschleunigten Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, Sanierung von Gebäuden – alles Maßnahmen, die auch in anderen EU-Staaten nun vor den Gerichten gelandet sind, gerade vor wenigen Wochen auch in Frankreich erfolgreich vor dem dortigen Verfassungsgericht, das die Regierung nun zwingt nachzubessern.

Eine weitere, ganz grundsätzliche Entscheidung: nach 16 Jahren Kanzlerschaft von Angela Merkel wird bei der Bundestagswahl am 26. September ein neu zusammengesetzter Bundestag und damit eine neue Bundeskanzlerin oder ein Bundeskanzler gewählt, und schließlich nach zwei mal fünf Jahren grün-roter und grün-schwarzer Regierungskoalition unter einem Ministerpräsident Winfried Kretschmann auch im Ländle am 14. März ein neuer Landtag und in der Folge eine neue Regierung.

Um überhaupt nur eine theoretische Chance zu haben, das in Paris vor etwas mehr als fünf Jahren völkerrechtlich verbindliche 1,5-Grad-Ziel zu erreichen, müssen wir in diesem Jahr einen radikalen Wechsel vornehmen. Mit dem weltweiten CO₂-Ausstoß von derzeit ungefähr 40 Milliarden Tonnen verbleiben uns ganze acht Jahre, bis dieses Budget für das 1,5-Grad-Ziel erschöpft ist und die Emissionen auf unrealistische Null Tonnen sinken müssten. Deswegen muss jetzt die Umkehr entschieden werden, denn diese Regierungen, die jetzt an die Macht kommen im Ländle, im Bund werden über viele Jahre im Amt sein.

Ich werde euch heute einiges zur grün-schwarzen Automobilpolitik im Bund und vor allen Dingen im Land erzählen. Die Zuspitzung auf eben diesen Teil habe ich vorgenommen, da es Zeitvergeudung ist, sich hier über die Klimaschutzpolitik des Landes oder die über das Auto hinausgehende Verkehrswendepolitik zu beschäftigen. Die findet kaum statt – und um das zu erläutern, einen ganz kurzen Exkurs in die erneuerbaren Energien Sonne und Wind.

Nach zehn Jahren zuerst grün-roter und anschließend grün-schwarzer Landespolitik lässt sich vergleichen, was im grünen Baden-Württemberg tatsächlich für den Klimaschutz geleistet wurde, z.B. im Vergleich zum rabenschwarzen Freistaat Bayern. Beim Wind starteten im Jahr 2010 – also dem Jahr vor der Regierungsübernahme des Herrn Kretschmann – die Länder Baden-Württemberg und Bayern jeweils mit ungefähr 500 Megawatt installierter Leistung bei Windkraftanlagen. In den letzten zehn Jahren baute Baden-Württemberg 1083 Megawatt dazu, Bayern mit über 2010 Megawatt das doppelte.

Doch wir sind ja ein Land der Sonne, schauen wir uns die Fotovoltaik an – Kraft aus der Sonne. Wir haben in den letzten zehn Jahren in Baden-Württemberg einen Zubau von vier Megawatt gehabt, Bayern acht Megawatt. Das tiefschwarze Bayern doppelt so viel wie Baden-Württemberg. Und wenn wir dann in die Zukunft schauen, setzt sich das Land das beschämende Ziel im Jahr 2030 ganze elf Gigawatt haben zu wollen. Das ist pro Jahr deutlich unter dem, was die Bayern in den letzten zehn Jahren so nebenbei erledigten.

¹ ab 21.12.2020 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online:

<https://www.parkschuetzer.de/videos/>

Und zum Scheitern der grün-roten wie grün-schwarzen Landesregierung bei der Verkehrswende kann ich eigentlich nur auf das Stuttgart-21-Denkmal von Peter Lenk verweisen, auch auf die Diskussion, die wir hier in Stuttgart dazu haben – wahrscheinlich der einzige Ort in Deutschland, wo man über die Wiederentfernung eines Denkmals von Peter Lenk überhaupt nachdenkt. Peter Lenk hat aufgezeigt, wie hier in den letzten Jahrzehnten eine Politik der Schwächung der Bahn erfolgt ist, und Stuttgart betreibt diese Schwächung der Bahn nicht nur in der Metropole, sondern auch in der Fläche.

Ich komme vom Bodensee, ich lebe dort im Hinterland. Die Deutsche Umwelthilfe setzt sich seit über 30 Jahren beispielsweise für die Modernisierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen ein, unter anderem für eine Elektrifizierung und Modernisierung der Strecke. Doch das Land lässt hier wie auch bei vielen anderen Strecken weiterhin schmutzige, ungefilterte Dieselmotoren durchs Autoland fahren. Und damit sind wir beim eigentlichen Thema für heute.

Zum Weihnachtsfest machte unser salongrüner Ministerpräsident Kretschmann seinen engsten Freunden in den Automobilkonzernen noch eine besondere Freude – ich zitiere aus der Stuttgarter Zeitung, ich glaube es war der 22. Dezember: „Der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) sucht im Europaparlament Verbündete, mit denen eine Überforderung der Automobilindustrie durch schärfere Vorschriften beim Klimaschutz verhindert werden soll. Kretschmann wirbt in einem Brief an Europaabgeordnete aus dem Südwesten um politische Unterstützung.“

Nicht nur, dass sich diese Landesregierung oder in Person der Ministerpräsident gegen Klimaschutzauflagen für die Automobilkonzerne wehrt, im November hat die Landesregierung gegen die geplante Verschärfung von Abgasvorschriften für Verbrennungsmotoren protestiert, das ging um die neuen Vorschriften, die die EU-Kommission für den Abgasstandard Euro 7 vorgeschlagen hat. Das haben wir früher von der CDU und von der FDP erlebt, manchmal auch von der SPD im Ländle. Peinlich – an erster Stelle tritt hier immer wieder die grüne Partei mit heran.

Wir klagen in neun Bundesländern und 40 Städten seit Jahren für die saubere Luft, also für die Einhaltung von Vorschriften, die nun im elften Jahr überschritten waren – in vielen Städten jetzt erfreulicherweise nicht mehr, weil es uns in 32 der 40 Verfahren gelungen ist, durch rechtskräftige Entscheidungen und richterliche Vergleiche Milliardenbeträge dort umzulenken, so dass wir tatsächlich eine Verkehrswende und entsprechend bessere Luftqualität bekommen. Wir haben einen Vergleich von Regierungshandeln in unterschiedlichen Bundesländern und ich kann dazu sagen, in Baden-Württemberg sind wir – was Absurditäten im Bereich der Luftreinhaltung angeht – einsame Spitze. Um der Automobilindustrie und damit auch den baden-württembergischen Betrugsherstellern Daimler, Audi und Porsche einen Rückruf der Dieselfahrzeuge mit nicht funktionierenden Abgaskatalysatoren zu ersparen, vergeudet das Land zig Millionen Euro Steuermittel für absurde Luftreinhaltungsmaßnahmen. So sollen beispielsweise Stickoxide mit Luftstaubsaugern, die Millionen Kilowattstunden Strom pro Jahr verbrauchen, aus den innerstädtischen Luftmassen herausgefiltert werden. Zuvor hat man es mit Moos- und Flechtenwänden versucht, die natürlich am Stuttgarter Neckartor schnell abgestorben sind, so schlechte Luft halten die halt einfach nicht aus. Und mit der absurden Vorstellung, mit photooxidantisch wirkenden Farben auf Straßen und Hausfassaden irgendwie die Luft sauber zu bekommen, hat man dann auch versucht zu argumentieren, ist aber vor allen Gerichten gescheitert. Sowohl der Verwaltungsgerichtshof des Landes als auch das höchste deutsche Verwaltungsgericht, das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, haben sich gleich mehrfach mit diesen Schwachsinn beschäftigt und die Maßnahmen als absurd und nicht geeignet zurückgewiesen. Wir mussten mit fünf Zwangsvollstreckungen das Land zwingen, zumindest in den am stärksten belasteten Straßenabschnitten von Stuttgart Diesel-Fahrverbote auch für Euro-5-Fahrzeuge zu verfügen. Und das wirkt jetzt: wir hatten im ersten Quartal letzten Jahres – also bevor wir die Sondereffekte durch Covid-19 bekamen – am Neckartor bereits geschafft, dass mal drei Monate, zum allerersten Mal seit Jahrzehnten, der Grenzwert gerade erreicht wurde.

Verkehrte Welt: Anwohner vom Neckartor und die Deutsche Umwelthilfe müssen über Gerichte eine Landesregierung zwingen, Gesetze zum Schutz der Gesundheit der Bürger einzuhalten, die der mächtigen Autoindustrie nicht gefallen und die eben im Land auch nach wie vor durchregiert. Wir haben der baden-württembergischen Landesregierung wie allen anderen angeboten, in persönlichen Gesprächen oder eben in richterlichen Vergleichsverhandlungen zu schnellen Lösungen für die Menschen zu kommen. Für die saubere Luft, aber noch viel mehr für eine Verkehrswende mit weniger Pkws in unseren Städten, dafür mehr und besseren Bahnen, Bussen, Straßenbahnen und einer besseren Fahrradinfrastruktur.

In Nordrhein-Westfalen beispielsweise haben wir inzwischen 13 der 14 Verfahren durch richterliche Vergleiche beendet. Wir haben auch in vielen Fällen zuvor erstmal Gerichtsentscheidungen herbeigeführt, die wir auch

gewonnen haben. Nach einiger Zeit hat die Landesregierung erkannt, dass es sinnvoll ist zu verhandeln, und wir hatten dann in allen 13 Verfahren bei jeder einzelnen Verhandlung die Umweltministerin Ursula Heinen-Esser persönlich mit dabei. Die ist übrigens CDU-Mitglied.

In Stuttgart will die CDU uns vernichten über Anträge auf Entzug der Gemeinnützigkeit, auf Entzug der Klargerechte für Verwaltungsgerichte und Stopp der Möglichkeit, Projektförderungen durch Regierungen zu erhalten. Das finde ich einzigartig: die CDU, die die meisten Spendenmittel von der Automobilindustrie bekommt, versucht die Verbände – in diesem Fall den Verband Deutsche Umwelthilfe – zu schädigen und zu bremsen, der versucht, Recht und Gesetz durchzusetzen im Bereich der Gesundheitsförderung und des Umweltschutzes, nämlich die saubere Luft in unseren Städten. Doch durch das Verbot an den Koalitionspartner Grüne in der baden-württembergischen Landesregierung, mit uns auch nur Gespräche zu führen, sind uns solche Lösungen wie in Nordrhein-Westfalen im Moment nicht möglich. Deswegen warten Heilbronn und auch noch andere Verfahren jetzt auf richterliche Entscheidungen. Es ist jammerschade, wie die Landesregierung dafür kämpft, dass weiterhin die Menschen keine saubere Luft in ihren Städten einatmen können. Es ist auch nach wie vor so, dass uns von Regierungsmitgliedern gesagt wurde, wenn bekannt würde, dass es Gespräche mit der Deutschen Umwelthilfe gäbe, würde dies zu einem Bruch der Regierungskoalition mit der CDU führen. Das eine ist, was die CDU fordert und verlangt, das andere aber auch, was die Grünen einfach akzeptieren – ich finde das unerträglich.

Aber wir können ja einfach mal aus industriepolitischer Sicht Bilanz ziehen: wenn sich die Stuttgarter CDU und die Grünen so massiv für Daimler, Bosch, Porsche und Audi einsetzen, wo ist das Ergebnis? Die Daimler AG baut massiv Arbeitsplätze ab. Die Kleinwagenmarke Smart wird abgewickelt, ist nach China verkauft worden. Zukünftig werden irgendwelche chinesischen Kleinwagen den Aufkleber Smart kriegen und vielleicht wieder in Europa verkauft werden. Mercedes baut die europaweit größten Klimakiller-SUVs, es braucht sogar eine Elektronik, um für Waschstraßen die Räder nach innen einzuklappen, sonst würden sie da nicht reinpassen. Und kein anderer Hersteller als der im grünen Ländle und über die persönliche Freundschaft mit Herrn Kretschmann verbundene ehemalige Vorstandsvorsitzende Zetsche hat es geschafft, dass eben sein Unternehmen am weitesten davon entfernt ist, die EU-weit verbindlichen Klimaziele für Neuwagen einzuhalten. Aber er ist immerhin Lieferant des grün lackierten Dienstwagens von Herrn Kretschmann.

Gehen wir noch ein bisschen weiter zurück: im Jahr 2009 erwarb Daimler – damals gab es noch einen CDU-Ministerpräsidenten Mappus, an den ich mich mit Schrecken erinnere – zehn Prozent von Tesla. Unter einem grünen Ministerpräsidenten Kretschmann verkaufte Daimler diese Anteile wieder und beendete auch gleichzeitig die Brennstoffzellen- und Elektroserienfahrzeugentwicklung. Heute wären die Tesla-Anteile allein einhalb mal so viel wert wie der gesamte Wert der Daimler AG. Abgesehen von umgebauten Kleintransportern und schweren SUVs mit notdürftig reingebastelten Elektroantrieben hat die Daimler AG keine reinen Elektromobile – und das wird auf Jahre auch zu bleiben. Ich spreche nicht von irgendwelchen Bastel- oder Prototypenlösungen, die man permanent sieht. Vor ein paar Jahren wurde bei einer Veranstaltung mit der Landesregierung ein Prototyp am Neuen Schloss ausgestellt, dann hat es angefangen zu regnen und es gab große Hektik, weil das Ding nicht nur nicht gefahren ist, sondern es war auch nicht regendicht. Das ist so ein bisschen der Zustand der real grünen Automobilpolitik in Baden-Württemberg: es gibt sie einfach nicht! Es wird weiterhin gesetzt auf schwere Stadtgeländewagen, auf Stadtpanzer, auf Limousinen, die im realen Fahrbetrieb über pseudo Plug-in-Antriebe noch mehr CO₂-Emissionen haben als die reinen Verbrenner-Alternativen.

Baden-Württemberg setzt weiter auf den Diesel und deshalb gibt es jetzt die neue Idee, den Kraftstoff sauber zu machen. Ja, nicht in Wirklichkeit, aber auf dem Papier soll der Kraftstoff sauberer werden und das geht so: es war im Jahr 2009 kurz nach der Finanzkrise, die Autobauer wollten eben nicht kleinere und effizientere Autos bauen und schafften es, der Politik einzureden, dass sie nur noch höhere CO₂-Ziele einhalten müssen – also weniger ehrgeizige Verbrauchsvorgaben – und zehn Prozent der im Verkehrssektor verwendeten Energie soll erneuerbare Energie sein. Die Folge war: zukünftig sollten Lebensmittel, wenn sie im Auto verbrannt werden, mit null Gramm CO₂ in die Klimarechnung eingehen und zwar völlig unabhängig davon, wie aufwendig die Erzeugung, Verarbeitung und der Transport ausfällt. In Wahrheit – das haben wir ausgerechnet mit *transport and environment*, und dazu gibt's viele andere Studien – ist der entsprechende ökologische Fußabdruck dieser Kraftstoffe noch mal um 80 Prozent größer, also fast doppelt so schlimm wie der fossile Diesel, der verbrannt wird. Wir haben einen großen Anteil dieser sogenannten erneuerbaren Biokraftstoffe, also Lebensmittel, in Form von Palmöl oder Sojaöl, die, was das Palmöl angeht beispielsweise in Malaysia, Borneo angebaut werden. Was dort zur Zerstörung der tropischen Regenwälder und auch des Lebensraums eines unserer nächsten Verwandten, des Orang Utans führt. Palmöl wird heute in Europa mehr dem Kraftstoff beigemischt als gegessen. Wir haben mittlerweile über 50 Prozent – 52 Prozent der Palmölimporte – die eben verbrannt werden.

Jetzt soll es in den nächsten Jahren – das ist auch einer der Erfolge unserer Kampagne – heruntergefahren werden. Aber inzwischen stellen wir einen ganz verblüffenden neuen Effekt fest: Altspeiseöle treten an die Stelle der Palmöle. Von ehemals 80.000 Tonnen plötzlich eine Million Tonnen Altspeiseöle, die interessanterweise auch aus genau den Ländern in großen Mengen exportiert werden, aus denen früher die Palmöle kamen. Das interessante ist, diese Altspeiseöle werden gleich doppelt gewertet und doppelt angerechnet, es lohnt sich also, Palmöl als Altspeiseöl zu deklarieren – nur Kontrollen finden keine statt. Wir erleben ein erneut, wie eben Klimaschutz auf dem Papier betrieben, in der Realität absurde Folgen hat und sehr viel höhere Schäden verursacht, als man selbst mit dem fossilen Kraftstoff hätte. Deswegen brauchen wir diese ehrliche Verkehrswende!

Ich kenne einige wirklich engagierte und hochmotivierte grüne Lokal-, Landes- und Bundespolitiker, die sich eben für diese Wende weg vom Pkw und hin zu einem ehrlichen Umbau der Automobilindustrie, auch weg vom Diesel, weg vom Verbrenner, hin zu rein batterieelektrischen Antrieben einsetzen. Leider fehlen diese Kräfte bisher zumindest in der Stuttgarter Regierung. Nur so ist auch zu verstehen, dass sich Baden-Württemberg seit zehn Jahren bereits gegen Verschärfungen von Grenzwerten beispielsweise für leichte Nutzfahrzeuge und später Pkw einsetzen, dass Baden-Württemberg gerade aktuell die Abgasgrenzwerte bekämpft und sich auch grundsätzlich weigert, die Automobilwirtschaft bei falschen Angaben zu Spritverbrauch und Abgasemissionen wirkungsvoll zu kontrollieren und Bußgelder zu verhängen, wenn hier millionenfach Bürger betrogen werden. Das kann, das muss auch Baden-Württemberg, dazu ist man europarechtlich verpflichtet, es wird aber nicht getan! Und wenn wir dies unternehmen, dann werden wir beschimpft, dass wir hier abmahnen würden. Erfreulicherweise hat der Bundesgerichtshof das entsprechend höchstrichterlich bewertet und hat klar gesagt, die Deutsche Umwelthilfe macht das absolut richtig, und solange der Staat eben seiner Kontrolltätigkeit nicht nachkommt, müsse die Deutsche Umwelthilfe gerade angesichts der Intensität, mit der gegen Recht und Gesetz in diesem Bereich verstoßen wird, kontrollieren. Dem ist eigentlich hier nichts mehr hinzuzufügen.

Bezeichnend für die öffentliche Erleichterung der Landesregierung, dass man hier keinen entsprechenden Umbau der vorhandenen Industrie vornehmen muss, ist für mich die Aussage von Verkehrsminister Hermann von vor etwas mehr als einem Jahr, als er zur Entscheidung von Tesla, in Berlin sein neues Werk zu bauen, froh war, dass sie eben nicht in Baden-Württemberg antreten wollen. Das ist für mich wirklich das i-Tüpfelchen!

Was wir jetzt brauchen, ist eine wirkliche Änderung der Umwelt-, Klima- und Verkehrspolitik im Land Baden-Württemberg, und ich hoffe sehr, dass der Schwung, der jetzt auch in den Wahlkampf durch viele junge Menschen gekommen ist, die aus der Fridays-for-Future-Bewegung gesagt haben, das, was sich die Parteien hier vornehmen, reicht nicht aus, wir müssen hier über neue Dinge nachdenken, dass dies vielleicht jetzt in den verbleibenden zehn Wochen doch noch einen gewissen Effekt hat und vielleicht auch einen entsprechenden Effekt zur Landtagswahl entfaltet. Dass wir tatsächlich zum Beispiel im Ländle aus dem Verbrennungsmotor zum ersten Januar 2025 aussteigen und dass wir auch dafür kämpfen, dass jegliche Subventionierung von Verbrennungsmotoren – insbesondere des Dieselantriebs – einfach ein Ende findet.

Für diese Politik wird die DUH nach wie vor massiv unter Druck gesetzt. Es wurden und werden mehrere Gesetze geändert, um unsere Klagerechte zu beschneiden. In diesem Jahr hoffen wir auf die Entscheidung des europäischen Gerichtshofs, dass eine Beendigung unserer Klagemöglichkeiten – auch die von anderen Verbänden – bezogen auf Zulassung von Pkws oder von Autos insgesamt, jetzt europarechtlich gekippt wird. Die Stellungnahmen beim europäischen Gerichtshof sind hier schon eindeutig, ich freue mich auf diese Entscheidung, und wir hoffen, dass auch weiterhin möglichst viele Menschen uns mit ihrer inhaltlichen Arbeit, aber bitte auch mit ihrer Mitgliedschaft oder Fördermitgliedschaft unterstützen, dass wir diesen Kurs beibehalten können. Helfen Sie bitte mit, dass dieses schöne Land nicht komplett in Dieselausgasen untergeht.

Wir brauchen endlich eine ökologisch ausgerichtete Umwelt- und Verkehrspolitik mit einer kompletten Elektrifizierung und einem Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche im ganzen Land mit mehr und nicht mit weniger Zugverbindungen nach Stuttgart, was eben dieser katastrophale Bahnhofsumbau zur Folge hätte, und deswegen auch heute mein Motto:

oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.