



UMWELTHILFE-CHEF JÜRGEN RESCH BEIM DMK 2019

"Wir sind radikal"

Jürgen Resch, Chef der Deutschen Umwelthilfe, trifft auf Hans-Peter Kleebinder, Ex-Automanager und heute als Mobilitätsexperte unterwegs. Am Ende des Deutschen Medienkongresses geht es um den Diesel, das Versagen der deutschen Politik und die Mobilität der Zukunft.

von Michael Reidel Donnerstag, 24. Januar 2019

SPECIAL

Überzeugt, engagiert für ihre Sache. **Jürgen Resch**, Chef der **Deutschen Umwelthilfe**, kämpft für saubere Luft in den Städten. **Hans-Peter Kleebinder**, ehemaliger Manager bei BMW und Audi, setzt sich heute als unabhängiger Berater für neue Mobilitätskonzepte ein. Ihre Impulsvorträge und die anschließende Debatte setzen den Schlusspunkt unter den zweitägigen **Deutschen Medienkongress**. Es sind rund eineinhalb Stunden voller Fakten und Argumente, auch mit Polemik und Populismus, aber - und das muss man heutzutage schon fast hervorheben - immer respektvoll im Ton.

Resch, das personifizierte Feindbild der Autoindustrie, zählt detailliert die Vergehen der Hersteller auf, die Verschleierung und Verniedlichung der Softwaremanipulationen bei den Abgasmessungen, die geheimen Absprachen und das Versagen der Politik, auf die Fehlentwicklung zu reagieren. "Wir erleben, dass die Politik, die Interessen der Autoindustrie über die Interessen von Bürger und Konsumenten stellt", sagt Resch, mit Blick auf die ausbleibenden Entschädigungen, die fehlende Anordnung von Hardwarenachrüstungen und Bußgeldbescheiden.

„Wir sind radikal. Wir fordern die Einhaltung von Recht und Gesetzen.“

— Jürgen Resch, DUH

Warum das so ist? Resch hat dafür einfache Erklärungen. Als Beispiele nennt er unter anderem "Minister, die zu Konzernlobbyisten mutieren" oder die stete Drohung der Konzerne mit Arbeitsplatzabbau. Resch attestiert der Politik eine Machtlosigkeit. "Bis heute geht es im Wesentlichen um die Durchsetzung der Interessen der Autokonzerne." Deswegen hält er ein zivilgesellschaftliches Gegengewicht wie die DUH für wichtiger denn je. "Wir sind radikal. Wir fordern die Einhaltung von Recht und Gesetzen bei Dieselgate und unseren Klagen zur Luftreinhaltung." Entschieden wehrt er sich gegen den Vorwurf, ein Abmahnverein zu sein. "Wir dürfen das gar nicht sein sein" Die DUH sei gemeinnützig, das habe gerade wieder das Finanzamt bestätigt. Sie ist aber ein klageberechtigter Umwelt- und Verbraucherschutzverband. Nicht immer aber müsse man aber vor Gericht ziehen. Ende des Jahres hat die Organisation mit der hessischen Landesregierung für Darmstadt einen Plan für eine Verkehrswende entwickelt mit Fahrverboten, Ausbau des ÖPNV und der Fahrradwege. "Ich freue mich über jede Klage, die wir nicht führen müssen", sagt Resch. Ihm geht es um gute Lösungen für die Menschen und eine saubere Luft.

„14 Prozent unserer Zeit verbringen wir in Großstädten im Stau.“

— Hans-Peter Klee binder, Mobilitätsexperte

Zwei Ziele, die auch Hans-Peter Klee binder treiben. Doch der ehemalige Automanager und heutige Mobilitätsexperte redet nicht von Fahrverboten und betreibt auch kein Industriebashing. Zwar spricht auch er von Versäumnissen und Fehlern, doch er geht das Thema von einer anderen Seite an. "Wir haben kein Dieselp problem, sondern ein Mobilitätsproblem", sagt der ehemalige BMW- und Audi-Manager. Mobilität sei ein Grundbedürfnis der Menschen.

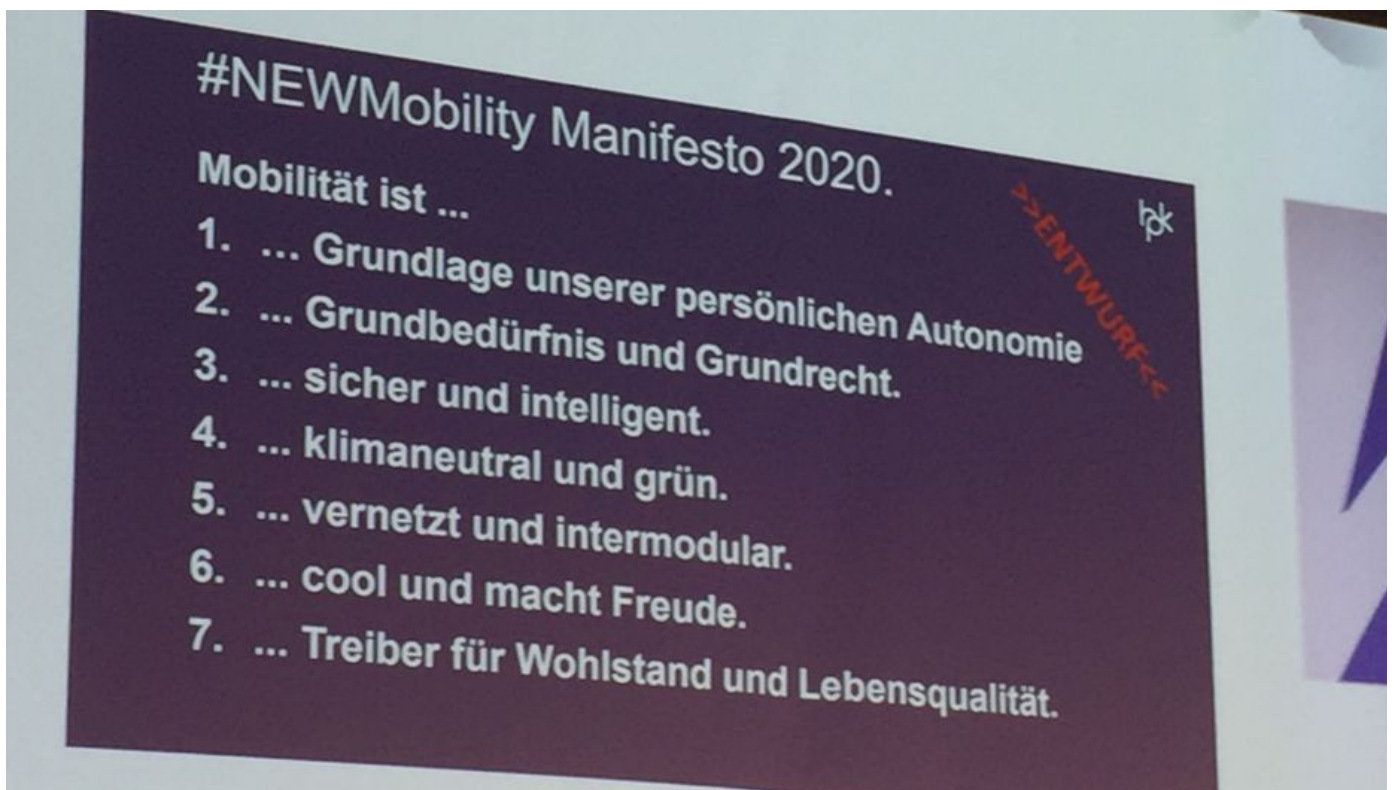
Genau hier liegt das Problem. Das Bedürfnis von A nach B zu kommen, wird häufig zum täglichen zum Höllentrip. "14 Prozent unserer Zeit verbringen wir in Großstädten im Stau", sagt der Lehrbeauftragte an der Universität St. Gallen. Hinzu kommen Fahrverbote, nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. In Shanghai müssen Bewohner eine Lizenz ersteigern, um in der Stadt fahren zu dürfen - im Wert von 30.000 US-Dollar. London und Paris haben Beschränkungen erlassen. Klee binder fordert ein Umdenken in der Industrie. Carsharing, Online-Mitfahrzentralen wie Bla Bla Car oder Angebote wie Uber sieht er als richtige Schritte. "Wir müssen Infrastruktur und Autos viel intelligenter nutzen." Ihm geht es um ganzheitliche Konzepte, weniger um Einzellösungen, auch um die Mobilitätskosten zu senken, die Fahrt von A nach B muss sicherer und entspannter werden. Daraus resultieren für ihn vier Null-Thesen, die fast schon nach Jürgen Resch klingen.

Null Emissionen. Mobilität darf nicht mehr mit klimaschädlichen Abgasen erkaufte werden. "Verpestete Luft macht krank und tötet", sagt Kleebinder. Elektromobilität und Wasserstoff-Antrieb könnten hier eine Lösung sein.

Null Unfälle. "Über 90 Prozent der Crashes lassen sich vermeiden, weil der Mensch der Verursacher ist", sagt Kleebinder. Schon jetzt helfen Assistenzsysteme dabei, ein Drittel der Unfälle zu verhindern.

Null Stau. Jährlich werden 400 Milliarden Stunden im Stau verbracht, pro Person und Jahr beispielsweise 52 in München, 91 in Moskau und 102 in Los Angeles.

Null Eigentum. Durchschnittlich stünden Autos im Schnitt 93 Prozent am Tag ungenutzt in der Gegend herum, sagt Kleebinder. "Es gibt Modelle, die sagen, wir können 5 von 6 Autos durch Carsharing ersetzen."



Hans-Peter Kleebinders Manifest für eine bessere Mobilität

Um das zu erreichen, entwickelt Kleebinder ein **New Mobility Manifesto**, das sieben Forderungen enthält, wie etwa "Mobilität ist klimaneutral und grün." Ein Punkt, dem Jürgen Resch nur zustimmen kann. Ein Anknüpfungspunkt immerhin. *mir*