

Das Daimler Greenwashing ist gescheitert - Dieselmotor vergiftet Menschen, um Aggregate zu schützen.

8.02.16 - Jahrelang erklärte der Daimler-Vorstand bei allen erdenklichen Anlässen: „*Unsere Dieselmotoren brauchen wir für den Umweltschutz, um den CO₂-Ausstoß zu senken. Wir benutzen kein 'Defeat Device', das auf Prüfständen schummelt*“. Von Automobilausstellungen und in allen Medien wurde den Menschen ins Gesicht gelogen, welche grüne Technik Mercedes doch entwickelt hätte. Die Deutschen Umwelthilfe (DUH) deckte nach Zeitungsberichten vom 29. Januar den Schwindel auf, dass auch Daimler-Dieselmotoren bis zu zehnmal mehr Stickoxid in die Umwelt pusten als angegeben. Sie beantragt inzwischen beim zuständigen Kraftfahrtbundesamt den Entzug der Typgenehmigung für Fahrzeuge mit 4-Zylinder-Dieselmotor (OM651). „rf-news“ sprach dazu exklusiv mit einem Arbeiter aus der Motorenmontage von Daimler.

Wie kommt es zu dem enormen Ausstoß von Giftstoffen?

Tatsächlich ist es so, dass dieser Motor auf dem Prüfstand bezüglich dem Schadstoffausstoß sensationell gute Werte liefert. Er wird übrigens in allen PKWs von A- bis S-Klasse verbaut, nicht nur in der getesteten C-Klasse. Auch im Sprinter (Transporter und Klein-LKW) und im Infiniti (Nissan) ist er im Einsatz. Es geht also nicht, wie in der Presse behauptet wird, nur um ein bestimmtes Modell von Daimler. In bestimmten Fahrbereichen geben Fahrzeuge mit diesem Motor bis zum 25-fachen der von der EU-Norm erlaubten Menge von Stickoxiden ab. Diese Fahrbereiche sind jedoch keineswegs selten, im Gegenteil. (...) Für den Vorstand ist dann wohl das Überleben der Aggregate wichtiger als das von Menschen. (...) Kein Arbeiter und kein Ingenieur will aber seine Kinder, Enkelkinder und andere Menschen vergiften.

Die Verantwortung dafür trägt der Vorstand, der im Interesse der Aktionäre handelt. Die Kapitaleigner sind bei Mercedes das internationale Finanzkapital, darunter das Emirat Kuwait, Goldman & Sachs, Allianz usw. Wir Arbeiter und Angestellte sind durchaus in der Lage andere Fahrzeugantriebe zu produzieren. Diese „Dieselkrise“ ist somit eine Krise des Greenwashings der Automobilindustrie und der am profitorientierten kapitalistischen Automobilproduktion. Darin wirken Konzernherren, Regierung und staatliche Behörden zusammen. Die im Greenwashing propagandistisch herausgehobene Senkung des CO₂ Ausstoßes hatte aber immer gesetzmäßig eine höhere Produktion von Stickoxiden zur Folge. (...)

Worin siehst du eine Alternative?

Die alternative Wasserstoff-Sauerstoff-Brennstoffzelle, deren Prinzip schon seit dem 18. Jahrhundert entdeckt ist, wurde bei Daimler als fahrzeugtauglicher Prototyp bereits 1978 entwickelt. Heute hat sie serienreif. Serienreif ist jedoch nicht die Produktion der Zelle. Für eine serienreife Produktion von einem Motor benötigen die Arbeiter, Techniker und Ingenieure von Mercedes ca. zwei Jahre. Das beginnt mit einer „Anlauffabrik“, gewissermaßen zum Üben, mit minimaler Tagesproduktion und endet dann nach dem Aufstellen und Optimieren der Maschinen mit einer Tages-Stückzahl von 250 bis 3 000. Die Mercedes-Kollegen wären sofort in der Lage solch eine Serienproduktion auf die Schiene zu setzen. (...)

Welche Sofortmaßnahmen sind nötig?

Als Sofortmaßnahme muss die Auslieferung aller Dieselfahrzeuge ohne Seduktive katalytische Reduktion (SCR-Abgasaufbereitung) gestoppt werden. Den durch diesen Stopp freigesetzten Arbeitern muss voller Lohnausgleich gezahlt werden. Die auf sich den Straßen befindenden Fahrzeuge mit dem OM651 müssen mit SCR nachgerüstet werden. Sofortiger Aufbau einer Anlauffabrik für die Brennstoffzelle mit Kursnahme auf eine Serienproduktion. Dasselbe in den Aufbauwerken für die Produktion von Elektrofahrzeugen. Der Hubkolbenmotor war ein epochebestimmender Fortschritt zur Dampfmaschine. Heute gehört er ins Museum gleich neben die Glühfaden – Lampe.

Vielen Dank für das Gespräch