Das Kartell der Dummheit: Irrenhaus Deutschland – Wie wir mit dem Diesel unsere Grundfesten demontieren Teil 2, Stickoxide: Die Fehler des Umwelt-bundesamtes – Der tatsächliche Dieselanteil

geschrieben von Chris Frey | 21. August 2017

In Fortsetzung zum 1. Teil, ein großer Emittent von Stickoxiden ist der Energiesektor. Die Angaben im Netz schwanken von 18% bis 22% für den europäischen Energiesektor. Der Autor legt sich auf die konservative Seite und nimmt 18% als Referenz (http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/eu-schraenkt-luftverschmutzung-durch-kraftwerke-ein-a-1145385.html). Nach Abb.14 liegt der Gesamtausstoß von Stickoxiden in Europa bei 8,176Mt/a (EU-28). Auf den Energiesektor entfallen demnach 1.472kt Stickoxide/a

7. Zwischenergebnis

In Europa entstehen jährlich durch die Energieerzeugung 1.472kt Stickoxide pro Jahr.

Dieses Ergebnis deckt sich mit den Angaben der Europäischen Umweltagentur EEA, Abb.18.

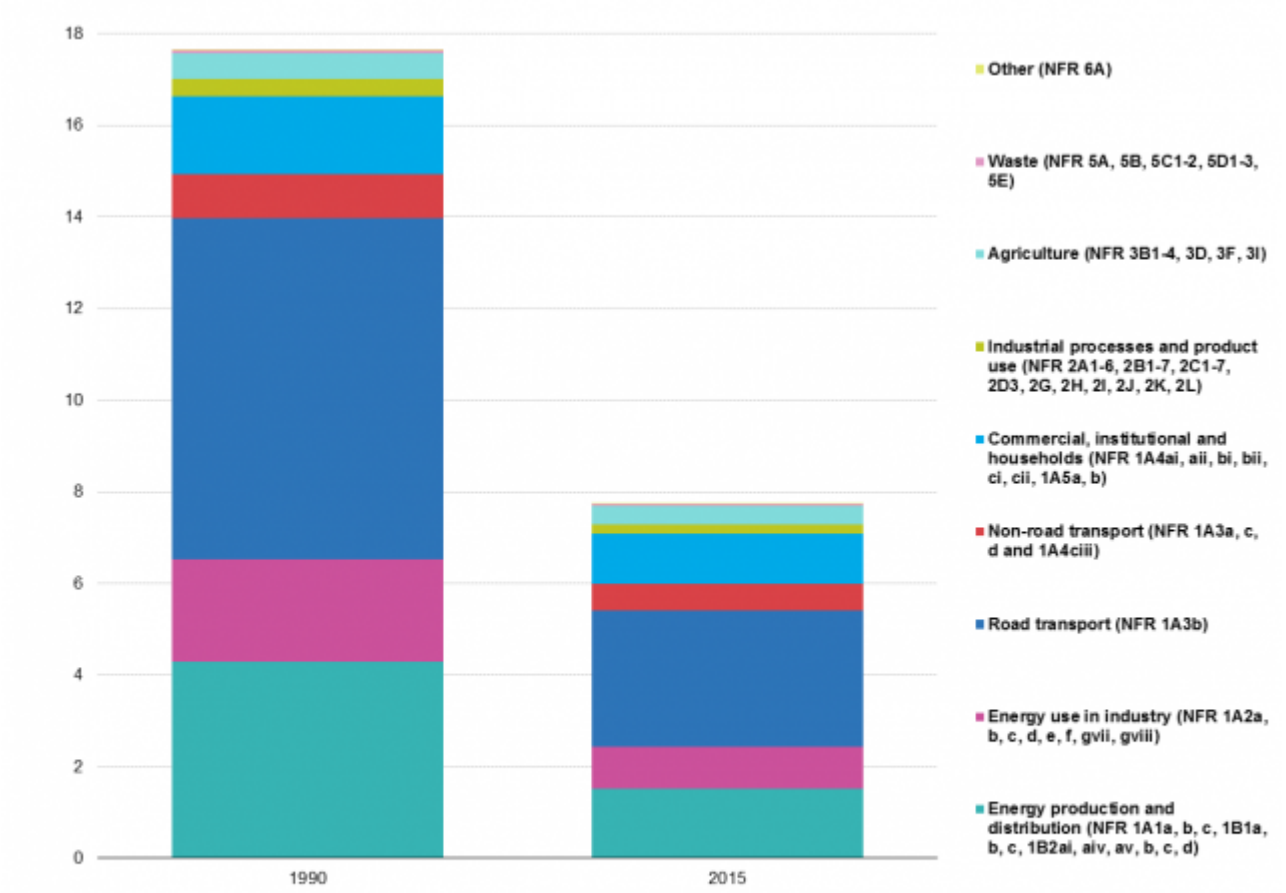


Abb.18 zeigt die EU-28 Stickoxidemissionen im Jahr 1990 und 2015 in Mt, Quelle: (http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Emissions_of_nitrogen_oxides_by_source_sector,_in_million_tonnes,_EU-28,_1990_and_2015_update.png)

Aus diesem Chart lassen sich ebenfalls die europäischen Stickoxidemissionen der privaten Haushalte entnehmen, die ebenfalls einen sehr hohen Anteil ausmachen. Nach Abb.18 beträgt dieser 1,1Mt.

8. Zwischenergebnis

In Europa entstehen jährlich durch die privaten Haushalte 1,1Mt Stickoxide pro Jahr. Dies ist fast 14-mal so viel, wie alle Diesel-Pkw in Europa nach dem neuen technologischen Standard emittieren.

Ob jetzt die privaten Haushalte von den grünen Männchen verboten werden?

Steht noch ein größerer Baustein der Stickoxidemittenten aus: Die Industrieproduktion. Diese lässt sich ebenfalls aus dem Chart der Europäischen Umwelt Agentur (Abb.18) entnehmen. Dies sind für die EU-28, 0,9Mt Stickoxide/a.

9. Zwischenergebnis

In Europa entstehen jährlich durch die Industrieproduktion (inclusive Energieverbrauch) 0,9Mt Stickoxide pro Jahr.

Fehlt noch der übrige Verkehr. Dies sind alle Benzin-Pkw und alle Nutzfahrzeuge, Busse, Traktoren,…

Nach den Angaben des Umweltbundesamt hat der Diesel-Pkw in Deutschland einen Anteil von 10% der Stickoxidemissionen (Abb.5). Lässt sich dieser Wert auf Europa übertragen. Zur Beantwortung greift der Autor auf zwei weitere Abbildungen zurück: Abb.12 (im Teil 1**)** und Abb.19.

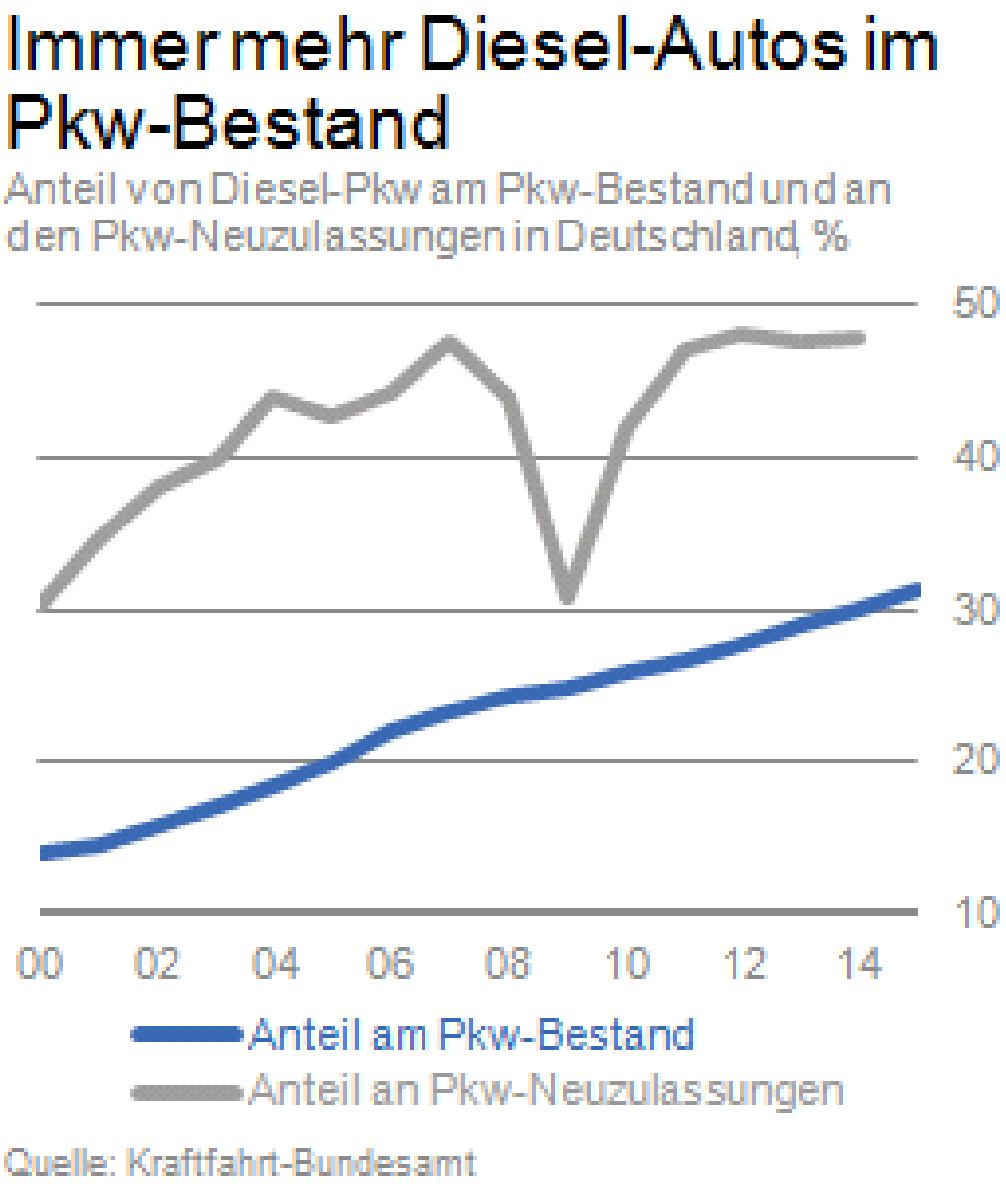


Abb.19, Quelle: Kraftfahrtbundesamt, zeigt, dass der Diesel in Deutschland einen Anteil an der deutschen Pkw-Flotte von 32% hat. In Europa liegt dieser nach Abb.12 bei 38%. Zu den Daten des Umweltbundesamtes (10%-Anteil der Gesamtemissionen oder 24% der Straßenverkehrsemissionen) kommt demnach ein weiterer Anteil von ca.20%, bezogen auf 10%, so dass in Europa der Dieselanteil an den Stickoxidemissionen bei 12% liegt, bzw. 29% der Straßenverkehrsemissionen.

Nach Angaben der Europäischen Umwelt Agentur EEA emittiert der gesamte Straßenverkehr 3,1Mt Stickoxide im Jahr (Abb.18). Der Diesel-Pkw-Anteil in Europa liegt demnach bei 900kt Stickoxide im Jahr.

STOP!!

Kann dieser Wert stimmen? Ist der Wert plausibel? Denn er wurde aus dem Basiswert, den die UBA als Dieselanteil zu den Gesamtemissionen von 10% abgeleitet. Betrachten wir dazu den vom Autor errechneten Wert von 68,75kt Stickoxide, wenn alle Diesel-Pkw in Europa die derzeit modernste Dieseltechnologie haben, wie derzeit z.B. ein Mercedes E220d.

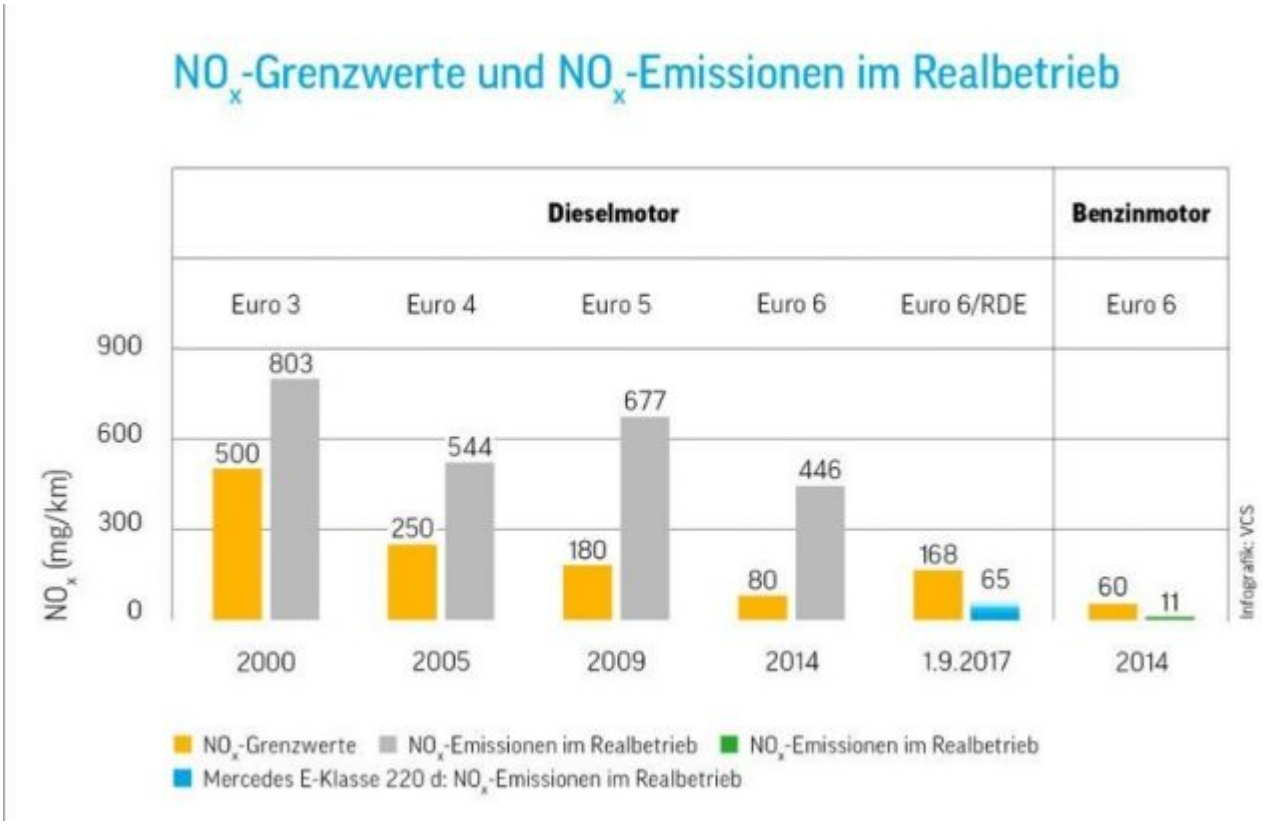


Abb.10, Quelle: (http://motortipps.ch/fahrzeug-emissionen-immer-noch-zu-hoch/)

In Abb.10 ist zu sehen, dass dieser Wert aus dem Basiswert von 65 mg/km entstanden ist. 900kt / 68,75kt ergibt den 13-fachen (!) Wert, was ganz und gar nicht plausibel ist, wird die Grafik der Abb.10 betrachtet. Dies würde nämlich bedeuten, dass sämtliche derzeit auf den Straßen fahrenden Diesel-Pkw eine mittlere Stickoxidmenge von (65µg x 13) 845mg ausstoßen würden. Dies ist deutlich mehr, als der dort zu findende Maximalwert bei Euro 3. Dies bedeutet:

Die Angaben des UBA zu dem Dieselstickoxidanteil von 10% an den Gesamtemissionen sind falsch.

Wir müssen demnach den Wert manuell ausrechnen, anhand

tatsächlicher Daten und nicht von irgendwelchen statistischen Angaben des Umweltbundesamtes.

In Abb. 10 sind die Realemissionen der Diesel-Pkw „Euro 3“ bis „Euro 6“ zu sehen. Um den mittleren Wert zu ermitteln, werden die anteiligen Fahrzeugflottenbestände von „Euro 3“ bis „Euro 6“ benötigt. Diese sind beim Kraftfahrtbundesamt zu finden, Abb.20.

Bestandsbarometer
Personenkraftwagen am 1. Januar 2017 nach ausgewählten Emissionsgruppen

Emissionsgruppe	Anzahl am 1. Januar 2017	Anteil in %	Anzahl am 1. Januar 2016	Anteil in %	Veränderung gegenüber dem 1. Januar 2016 in %
Euro 4	15.224.324	33,2	16.002.343	35,5	-4,9
Euro 5	13.464.430	29,4	13.631.604	30,2	-1,2
Euro 6	6.138.974	13,4	3.129.196	6,9	+96,2

Abb.20, Quelle: (https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Ueberblick/2017_b_barometer.html?nn=1133288), zeigt den Anteil von „Euro 4“ bis „Euro 6“. Der fehlende Anteil von 24% entfällt überwiegend auf „Euro 3“.

Mit den Werten unter Abb.20, lässt sich aus Abb.10 der mittlere Stickoxidanteil aller Diesel-Pkw ermitteln. **Er liegt bei 632mg/km**.

Mit diesem Wert lassen sich die Gesamtstickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge in Europa (EU-28) ermitteln:

0,632g/km x 11.000km x 96,16 Mio. Diesel-Pkw = 668kt

10. Zwischenergebnis

Der Diesel-Pkw hat in Europa einen Anteil von 668kt Stickoxide/a und der übrige Straßenverkehr den Anteil von 2.432kt.

Mit den vorliegenden Zwischenergebnissen, lässt sich mit Abb.21, der Gesamt-Diesel-Pkw-Anteil an den europäischen Stickoxidemissionen darstellen.

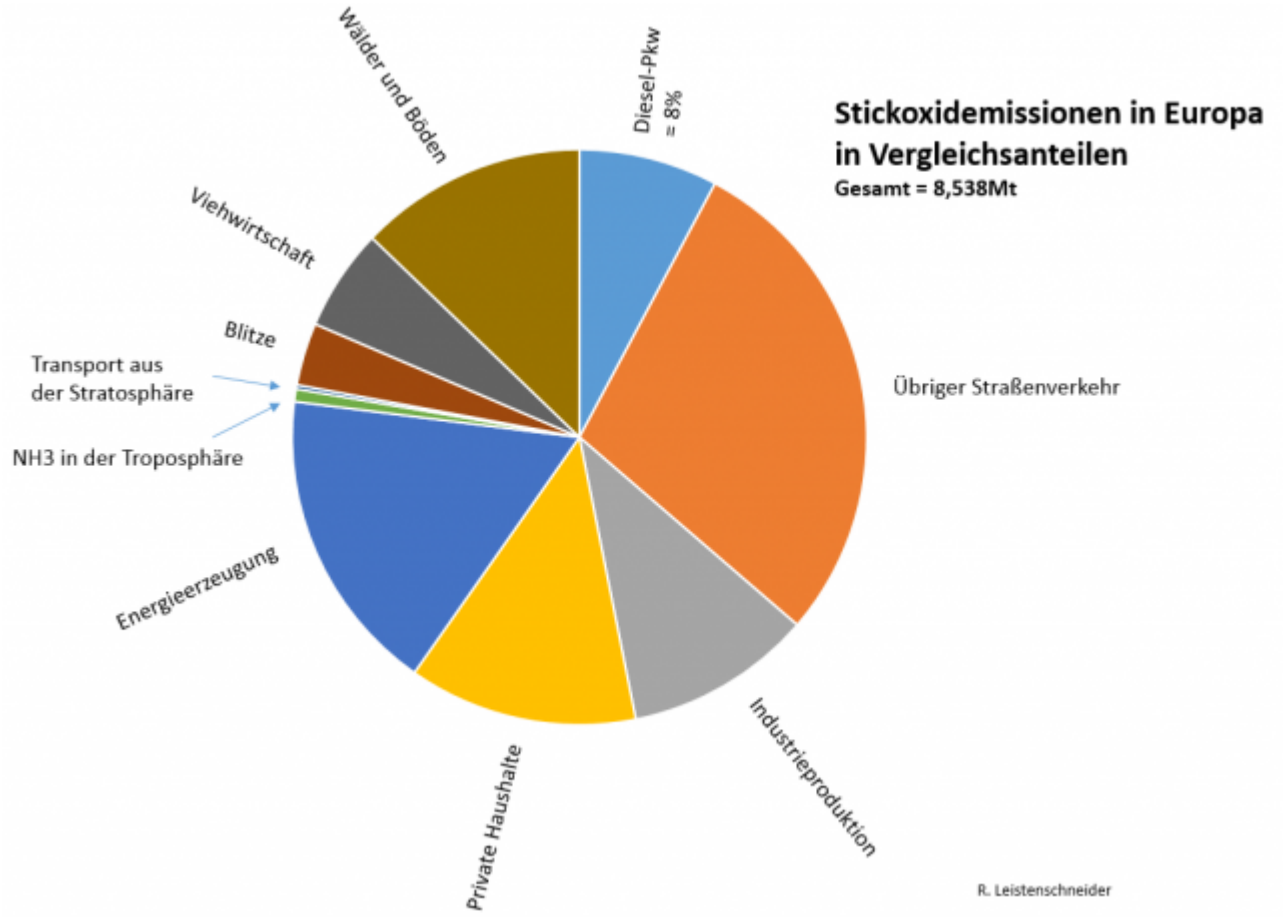


Abb.21, Quelle: R. Leistenschneider, zeigt die tatsächlichen Stickoxidemissionen in Europa. Der Diesel-Pkw hat gerade mal einen Anteil von 8% (werden die Werte der NASA für die Blitzhäufigkeit zu Grunde gelegt: 7%) an den Gesamt-Stickoxidemissionen. Die Werte beziehen sich dabei nicht auf Herstellerangaben, sondern auf den Realbetrieb. Alle europäischen Diesel-Pkw haben zusammen einen Anteil von 8 (7)%/a an den Gesamtstickoxidemissionen der europäischen Gemeinschaft. Dies ist nur unwesentlich mehr, als alle Blitze in Europa verursachen.

Anmerkung:

In ihrer Pressekonferenz am 25.04.2017 hatte das Umweltbundesamt eingeräumt, in der Vergangenheit falsch gemessen zu haben und die NOx-Diesel-Pkw-Werte, die sie noch am 31.01.2017 in ihrer Pressekonferenz veröffentlichten, falsch sind. Mit anderen Worten, man wusste im Umweltbundesamt nicht, was man eigentlich macht. Siehe Links unter Abb.29.

Eine bemerkenswerte Aussage und Selbsterkenntnis des Umweltbundesamtes und seiner Ministerin! Der Wert, der am 25.04.2017 der staunenden Öffentlichkeit präsentiert wurde, liegt um 5,5%-Punkte über dem bisherigen Wert, was einer Erhöhung von 8%

entspricht. Wird der neue Wert des UBA angesetzt, dann erhöht sich der Ausstoß aller Diesel-Pkw in Europa an den Stickoxide auf 721kt/a. In % erhöht sich der Diesel-Pkw-Anteil auf 8,5%. Der Autor wird diesen Wert jedoch nicht verwenden, auch wenn er die Selbsterkenntnis des Umweltbundesamt und seiner Ministerin sehr gut nachvollziehen kann, denn aus seiner Sicht liegt hier womöglich ein Politskandal vor, wie er später zeigen wird.

Text in Abb.21 zeigt:

Die Blitze in Europa haben nahezu den gleichen Anteil an Stickoxidemissionen wie die gesamte europäische Pkw-Dieselfotte.

Sowohl das Umweltbundesamt, als auch die Europäische Umweltagentur (EEA) beziehen in ihre Betrachtung der Stickoxidemissionen, weder die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse (Atmosphären-physikalischen Prozesse – Blitze) aus den Ergebnissen der NASA und des Laurence Livermore Observatoriums ein, noch die EU-eigenen Erkenntnisse des Forschungsprojektes „NOFRETETE“.

Entgegen der Angabe der EEA (Abb.18) kommt der Autor auf einen höheren Stickoxidwert von 8,5Mt/a im Vergleich zu 7,8Mt/a, die die EEA abgibt.

Wie in den Medien zu vernehmen, haben die deutschen Automobilfirmen ihren Kunden eine Umstiegsprämie angeboten, steigen sie auf einen aktuellen Diesel-Pkw der neuesten Technologie um. Der Autor hat sich angesehen, wie sich dadurch der Stickoxidanteil der Diesel-Pkw in Europa ändert (Abb.22).

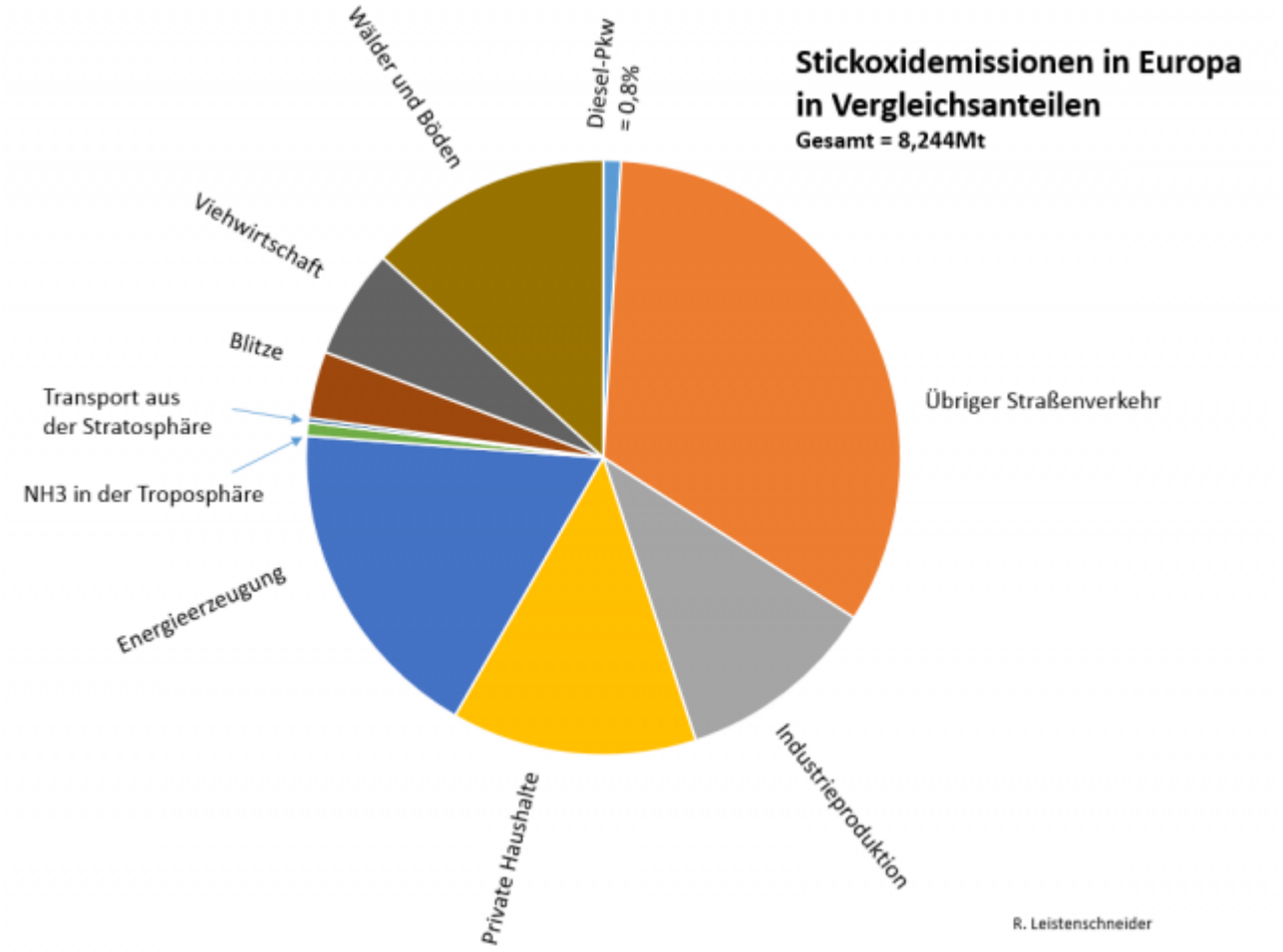


Abb.22, Quelle: R. Leistenschneider: Der Autor hat sich die Stickoxidemissionsverteilung angesehen, wie diese aussieht, wird die gegenwärtig mordernste Dieseltechnologie, wie sie z.B. in der aktuellen Mercedes E-Klasse (siehe Abb.10 und Berechnung 1. Zwischenergebnis) zum Einsatz kommt, angewendet. Der Anteil der Diesel-Pkw an den europäischen Stickstoffemissionen fällt auf unter 1% (0,8%). Weit weniger, als im Jahr durch Blitze in Europa entstehen.

Kommt in den europäischen Diesel-Pkw die modernste Dieseltechnologie zum Einsatz, wie sie derzeit von der deutschen Automobilindustrie angeboten wird, dann sinken die Diesel-Stickoxidemissionen aller europäischen Diesel-Pkw auf unter 1% der Gesamt-Stickoxidemissionen. Die Zahlenwerte basieren nicht auf den Herstellerangaben, sondern auf dem realen Straßenverkehr.

Zur Beschleunigung der Zukunftsziele, hatte die deutsche Automobilindustrie auf dem „Dieselgipfel“ am 02.08.2017 zugesagt und wendet dies bereits an, allen Kunden eine Umstiegsprämie zu zahlen, wenn diese von ihrem bisherigen Diesel, auf einen neuen umsteigen.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen auch, dass die natürlichen Stickoxidemissionen keineswegs vernachlässigbar sind, sondern ein Vielfaches der Diesel-Pkw-Stickoxidemissionen ausmachen. Die deutsche Qualitätspresse hat sich auch hier wieder einmal durch Unkenntnis ausgezeichnet, ist doch folgendes zu lesen: „Gesundheitsschädliche Stickoxide wie etwa Stickstoffmonoxid und -dioxid kommen in der Natur nur in winzigen Mengen vor.“ Hier (http://www.n-tv.de/wissen/Diese-Stoffe-kommen-aus-dem-Auspuff-article16198551.html) oder hier (https://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/afxline/topthemen/hintergruende/article163990304/Welche-Folgen-Stickoxide-fuer-unsere-Gesundheit-haben.html). Da kann man nur sagen „Es darf gelacht werden.“ Die modernen Hofnarren Deutschlands: Die Qualitätspresse. Hatte früher nur der König oder Fürst seinen Hofnarren, so hat heute ein jeder seinen Hofnarren in der Qualitätspresse (siehe auch Titelbild, Abb.1 im Teil 1)

1. Fazit

Sowohl die Ist-Betrachtung (Abb.21), als auch die Zukunft-Betrachtung (Abb.22) zeigt, dass wir es nicht mit einem „Dieselgate“, sondern mit einer Dieselmanie zu tun haben. In der die deutsche Qualitätspresse wieder einmal mehr, gar nicht weiß, wovon sie redet.

8% (7%) Stickoxidanteil aller derzeit auf europäischen Straßen fahrender Diesel-Pkw lässt die Frage aufkommen, um was geht es eigentlich bei der aktuellen Dieselmanie in unserem Land? Sicherlich nicht um die Gesundheit der Menschen. Durch die Gewitter werden diese genauso viel oder genauso wenig mit Stickoxide belastet und zwar auch in den Innenstädten. Zumindest ist dem Autor bisher entgangen, das Gewitter etwa die Innenstadt von Stuttgart meiden, **zumal die Blitzhäufigkeit in Städten größer als auf dem Land ist**. Auch ist ihm dort noch kein Verbotsschild für Gewitter aufgefallen. Für die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und ihren Führer Jürgen Resch und die grünen Männchen in Stuttgart hat er vorsichthalber mal einen Entwurf für ein solches Verbotsschild angefertigt. Gerne nimmt der Autor Detailänderungen vor, sollte beiden sein Verbotsschild zusagen.



Abb.23: Vorschlag des Autors an die grünen Männchen in Stuttgart und „ihrer“ (siehe Abb.24) Deutschen Umwelthilfe zu einem Verbotsschild für Gewitter, aufgrund deren vergleichbar hohen Stickoxidemissionen wie von Diesel-Pkw. Und der Geschäftsführer der DUH könnte dann so medienwirksam für das Verbot werben. Soll nur ein Vorschlag sein. Collage: R. Leistenschneider



Abb.24: Jürgen Resch, der Führer der Deutschen Umwelthilfe auf dem Parteitag der Grünen, mit donnerndem Applaus und Standing Ovation. Na, das „Syndikat“ wird immer deutlicher…. Quelle: (https://www.youtube.com/watch?v=MCL-S7jKtYo), Collage: R. Leistenschneider

So war der Geschäftsführer der DUH zu einer Wahlkampfveranstaltung der Grünen in Emden eingeladen, die für diesem Monat angesetzt war, folgender Link: (http://gruene-emden.de/index.php/veranstaltungen/293-zwischen-abgasskandal-und-e-mobilitaet) und folgender Text: „Zu Wort kommen der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, Jürgen Resch, der an der Aufklärung des Abgasskandals maßgeblich mitgewirkt hat; Peter Meiwald, umweltpolitischer Sprecher der GRÜNEN Bundestagsfraktion und Garrelt Agena, GRÜNER Kandidat für den Bundestag.“

Aha, „Aufklärung des Abgasskandals“. Hier liegt wohl eher ein Wahlkampfskandal vor (siehe auch den Artikel des Autors (https://eike.institute/2017/08/17/wahlkampf-2017-in-deutschland-auf-dem-ruecken-von-hunderttausenden-beschaeftigten-millionen-von-kindern-und-familien-die-einmischung-hat-bereits-begonnen/). Versucht der interessierte Webist aktuell den Link zu öffnen, führt dieser ins Leere. Veranstaltung wohl abgesagt und die bereits gedruckten Wahlkampfplakate dazu verschrottet – beides nicht mehr zu finden.

In seinem Artikel; hier (https://eike.institute/2017/07/18/die-dubiosen-machenschaften-der-deutschen-umwelthilfe-und-ihres-fuehrers-juergen-resch/) hatte der Autor dargelegt, dass die DUH und deren Geschäftsführer für unser „Gemeinwohl“ unterwegs sind. Oder ist dies etwa falsch, wie *The European* als Denkanstoß vermittelt, hier (http://www.theeuropean.de/sebastian-sigler/12575-der-angebliche-dieselskandal)? Ist womöglich Herr Resch als Lobbyist für Toyota (wir erinnern uns, die gehören zu seinen Großspendern) unterwegs und verhilft denen, ihren Hybrid abzusetzen und dazu muss zuerst der Diesel verschwinden. Denn wie der Autor anhand von Testergebnissen von *Autobild* nachgewiesen hat, hier (https://eike.institute/2017/08/17/wahlkampf-2017-in-deutschland-auf-dem-ruecken-von-hunderttausenden-beschaeftigten-millionen-von-kindern-und-familien-die-einmischung-hat-bereits-begonnen/), ist der Diesel der deutschen Automobilindustrie die deutlich bessere Alternative als der Toyota Hybrid. Sowohl im Verbrauch und damit

seiner Umweltverträglichkeit – ein Hybrid braucht zwei Antriebsmotoren, was grundsätzlich die Ressourcen mehr belastet – als auch günstiger im Preis.

Kann doch eigentlich gar nicht sein, dass Gutmenschen als Lobbyisten unterwegs sind und einzig deren und eigene Interessen verfolgen. Das muss doch falsch sein. Also schauen wir weiter, ob in Europa und damit in Deutschland ein Grund für die Diesel-Hatz und deren vermeintlichen Stickoxidemissionen vorliegt. Sind etwa die Stickoxidemissionen in Europa steigend?

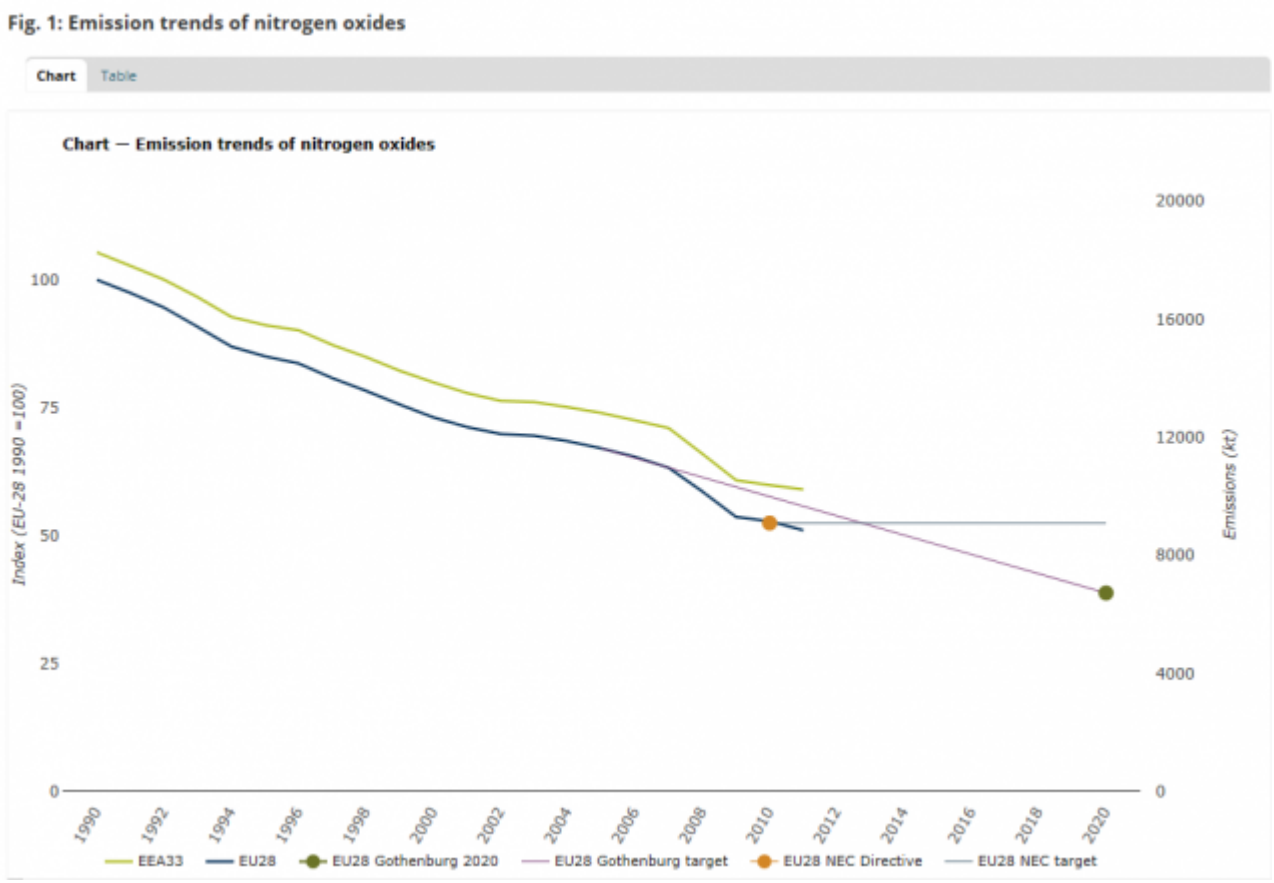


Abb.25, Quelle: Europäische Umwelt Agentur, zeigt die europäischen Gesamt-Stickoxidemissionen und deren Entwicklung seit 1990. Der Stickoxidausstoß fällt rapide um 50%.

Liegt etwa auf nationaler Ebene Handlungsbedarf vor? Auch hier hat der Autor bei der EEA nachgeschaut.

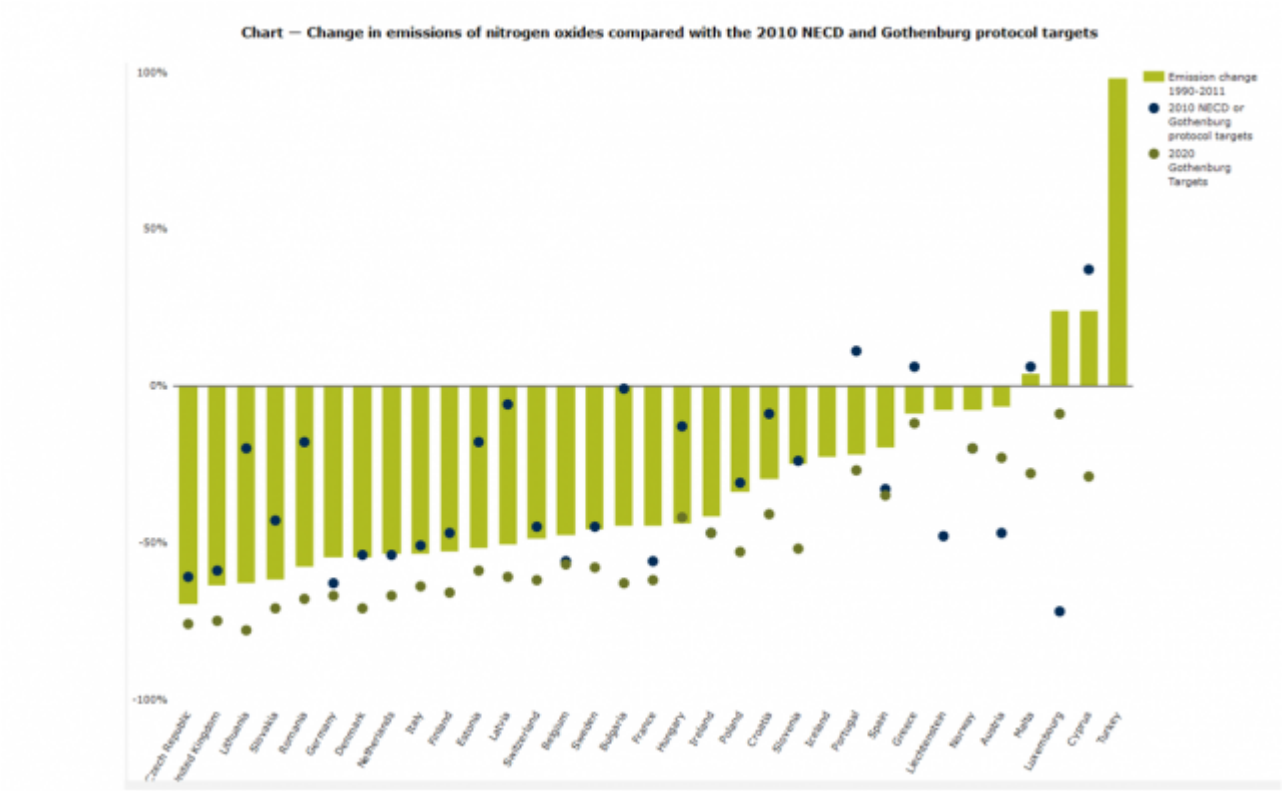


Abb.26, Quelle wie Abb.25, zeigt die nationale Stickoxidentwicklung von 1990 bis 2011. Deutschland liegt mit an der Spitze der Stickoxidreduzierung. Über 50% Rückgang! Und seit 2011 sind in Deutschland weitere Maßnahmen zur Reduzierung umgesetzt worden. Die Autos stoßen viel weniger Stickoxide aus, wie Abb. 27 zeigt.

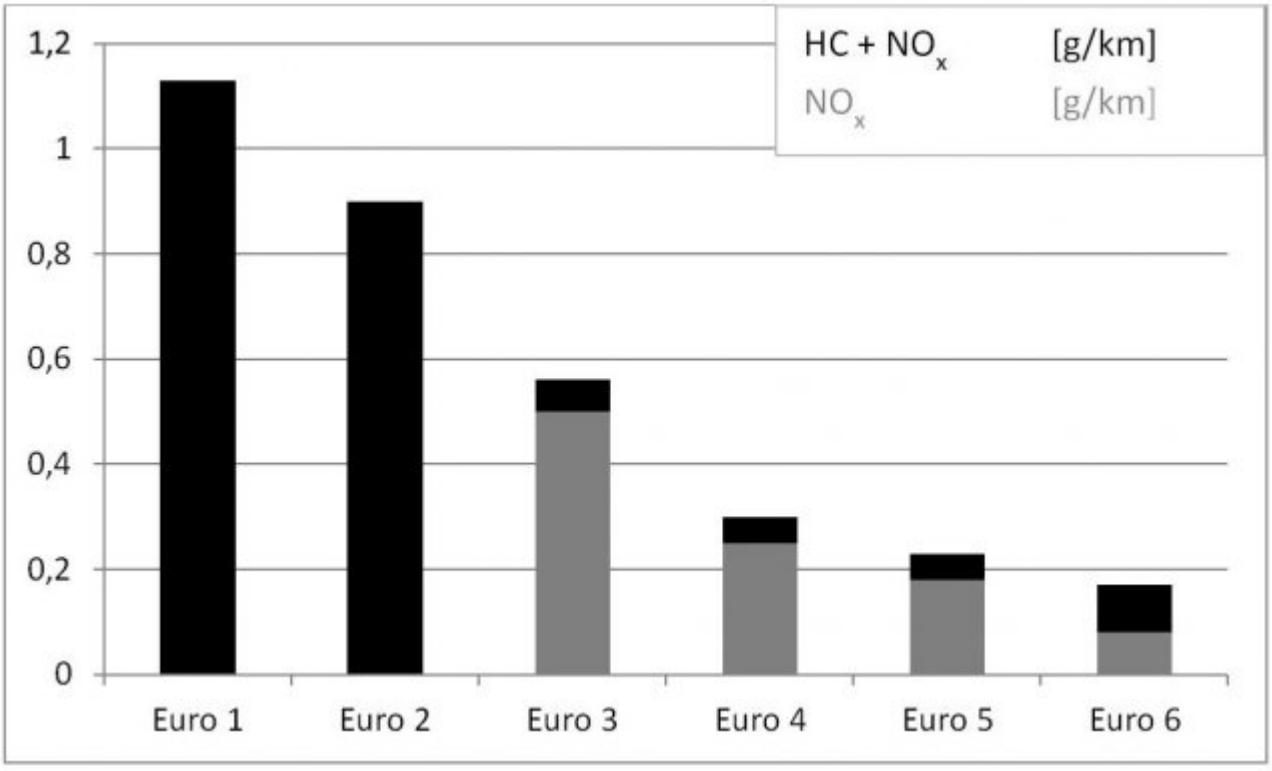


Abb.27, Quelle: (http://www.ifkm.kit.edu/Abgasmessung-Fragen-und-Antworten.php) zeigt die Entwicklung der Stickoxidgrenzwerte für Pkw-Anwendungen in Europa.

Also Fehlanzeige. In Europa sinkt der Stickoxidausstoß rapide (bei den Gewittern bleibt er gleich). Ebenso sinkt der Stickoxid-Ausstoß aus Diesel-Pkw rapide. Also was soll der ganze Zirkus, den Presse, grüne Männchen und deren „grüne Schlägertruppen“ veranstalten? Zirkus, das Schlüsselwort. Wir haben Sommerloch und die Bundestagswahl steht bevor.

Den grünen Männchen und ihrer Partei geht es in Umfragen bekanntlich gar nicht gut. Da verwundert es nicht wirklich, dass diese, mit ihrer Ludendorff-Presse, Themen erfinden, mit denen sich die selbsternannten Gutmenschen als Retter aufspielen, ähnlich in dem Film Illuminati mit Tom Henks, wo der Camerlengo ein Feindszenario aufbaute, was es gar nicht gab, um sich dann als Retter zu präsentieren – er wollte dadurch Papst werden.

2. Fazit

In Europa und in Deutschland sinken die Stickoxidemissionen rapide. Nicht zuletzt ein Verdienst der deutschen Automobilindustrie, deren Diesel-Fahrzeuge, aufgrund von Gesetzesvorgaben, auch im Realbetrieb, immer weniger Stickoxide

ausstoßen.

Jetzt weiß der Autor immer noch nicht, was die ganze Diesel-Hatz und damit Auto-Hatz, die Politik und Presse betreiben und damit Millionen (!) Menschen verunsichern, konservative Wirtschaftsführer geschickt in die Nähe von Kriminellen rückt, soll? Ist vielleicht „verunsichern“ das richtige Wort?

Menschen, die in einer sicheren und stabilen Umgebung „zu Hause“ sind, neigen nicht zu (politischen) Experimenten. Sie tendieren zur Stabilität und Berechenbarkeit. Was liegt da für diejenigen, die zur Macht wollen näher, das Stabilitätshaus / die Stabilitätsgemeinschaft zum Einsturz oder zumindest ins Wackeln zu bringen. Und bald ist Bundestagswahl und für die grünen Männchen und den ein oder anderen mehr, sieht es in Umfragen gar nicht gut aus. Wäre es möglich, dass wir uns gegenwärtig in einem „falschen Film“ befinden? In einem Illuminati 2. Nur ohne Tom Henks. Mit Laiendarstellern, auf dem Rücken zigtausender Familien und der Gefahr, dem Standort Deutschland und seiner hervorragenden Reputation im Ausland dauerhaft Schaden zufügen zu wollen? Das alles nur, um ein paar Prozentpunkte bei der Bundestagswahl mehr zu erhalten, damit man sich als (falscher) Retter aufspielen kann? Teuflisch, zynisch, rücksichtslos und menschenverachtend wäre der Plan. Solche Leute hatten wir schon mal im Land. 1990 wurden diese „zu Grabe getragen“. Oder nicht?

Wie auch immer. Eins ist sicher: Der Diesel ist keine „Deckschleuder“, sondern ein Aushängeschild *Made in Germany*. Der es locker mit Fernost (siehe Abb.28) oder anderen Regionen in der Welt aufnehmen kann. Aber offensichtlich sieht man im wirtschaftlichen Wettbewerb keine Chance, gegen die deutsche Mannschaft in Technologie und Fortschritt, um VW, Porsche, Audi, Mercedes und BMW, anzukommen. Da werden dann die „grünen Schlägertruppen“ gerufen, die mit juristischen Winkelzügen, auf einer total fehlgeleiteten nationalen, wie europäischen Umweltpolitik, mit willkürlichen Grenzwerten, versuchen, die deutsche Mannschaft zu schlagen. Flankiert von einer gleichgeschalteten und wieder einmal, völlig unwissenden oder gar rücksichtslosen Qualitätspresse, ähnlich der Ludendorff Presse, die in den 1920-Jahren dem Bösen in Deutschland den Weg ebnete.

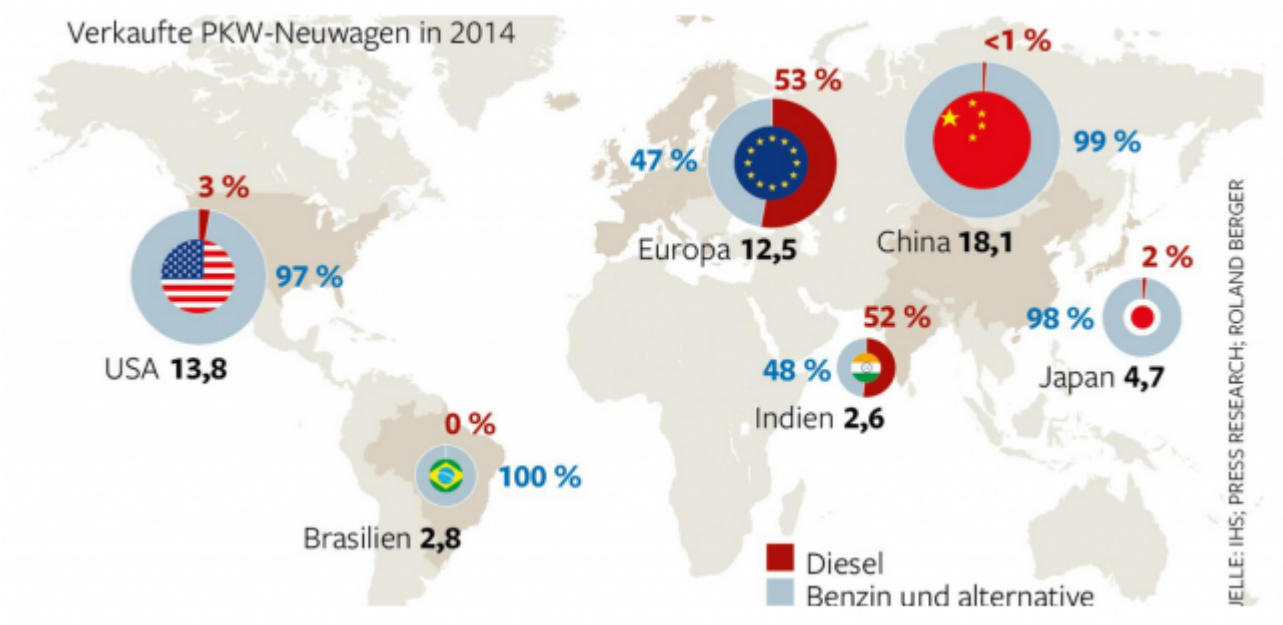
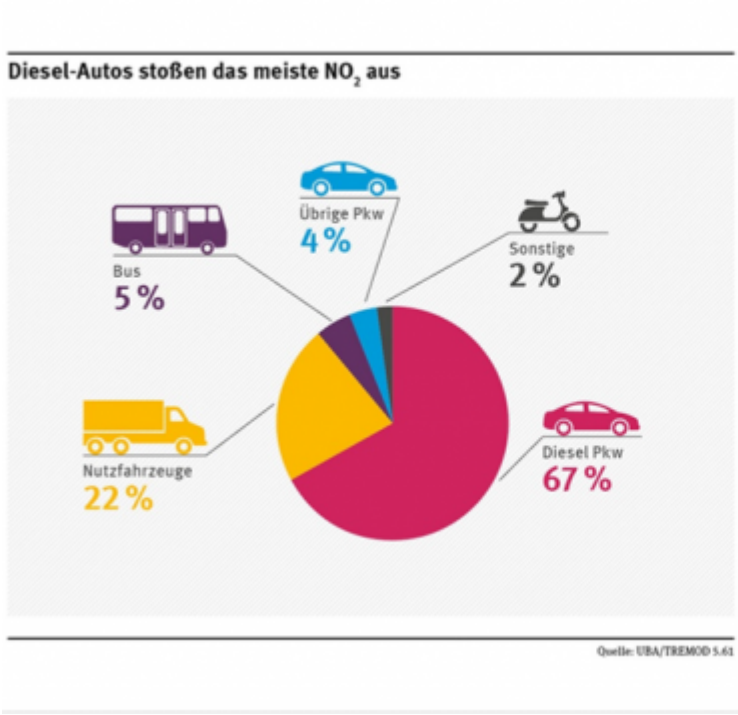


Abb.28, Quelle: (https://www.welt.de/wirtschaft/article147571579/VW-beendet-die-grosse-Epoche-der-Diesel-Autos.html). Dieselland, mit seiner starken Automobilindustrie, ist Europa. Stirbt der Diesel, wird nicht etwa Toyota-Land geschwächt, sondern Europa und mit Europa, Deutschland.

Für wen ist nochmals der Führer der sog. Deutschen Umwelthilfe, die laut NABU gerade mal 3% ihrer Einnahmen / Spendengelder für Umweltprojekte einsetzt und deren Führer Jürgen Resch, unterwegs? Nein, so heißt das bei den Gutmenschen nicht, die doch nur für unser Gemeinwohl unterwegs sind – wie war das nochmals mit dem Osterhasen und dem Weihnachtsmann. Dort heißt dies allenfalls Großspender im Auftrag der Vernunft. Klingt irgendwie nach Robespierre. Richtig, für Toyota, siehe auch (http://www.theeuropean.de/sebastian-sigler/12575-der-angebliche-dieselskandal). Im Toyota-Land spielt der Diesel traditionell keine Rolle und dort wird auch niemandem geschadet, wenn er verschwindet. Den Schaden tragen wir und mit uns, unser Deutschland.

Das Konkurrenten versuchen, mangels eigener technologischer Stärke, Wettbewerber mit unlauteren Methoden auszuschalten, die dazu noch in anderen Ländern sitzen, mag vielleicht noch irgendwie nachvollziehbar sein. Wenn aber die eigene Politik (von der dummen Qualitätspresse = „Nützliche Idioten“, redet der Autor erst gar nicht mehr), diesem Vorschub leistet, dann hört der „Spaß“ auf (Abb.29).



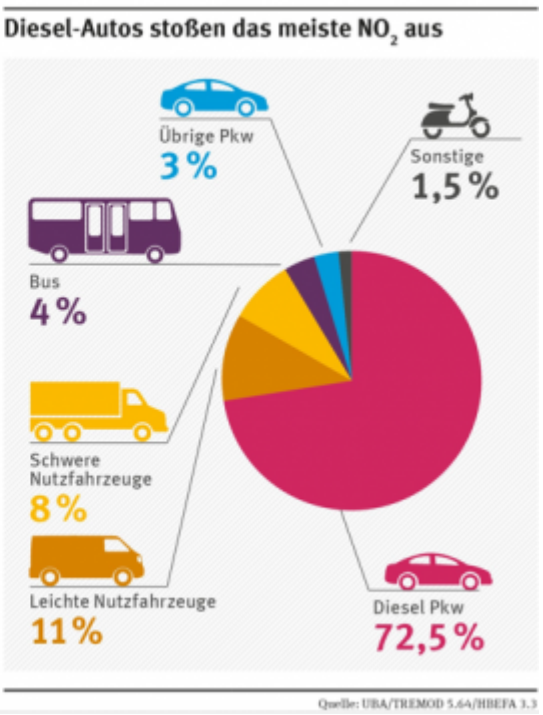


Abb.29 links, Quelle (http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaet-2016-stickstoffdioxid-weiter) stammt aus der Pressekonferenz des Umweltbundesamts vom 31.01.2017 und Abb.29 rechts, Quelle (http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-noch-hoeher) aus der Pressekonferenz des Umweltbundesamtes vom 25.04.2107.

Wie der Autor bereits angab, hatte das Umweltbundesamt in seiner Pressekonferenz am 25.04.2017 einer staunenden Öffentlichkeit mitgeteilt, dass dort in der Vergangenheit falsch gemessen wurde, was auf Deutsch nichts anderes heißt, das man nicht wusste, was man eigentlich macht – aber Hauptsache, man macht was. Auch, wenn sich diese Selbsterkenntnis des UBA und seiner Ministerin, sich weitgehend mit den Eindrücken deckt, die der Autor bisher vom Umweltbundesamt und seiner Ministerin gewonnen hat, hat er doch so seine Zweifel, ob dies die Beweggründe zum Heraufsetzen der Diesel-Pkw-Stickoxidwerte sind.

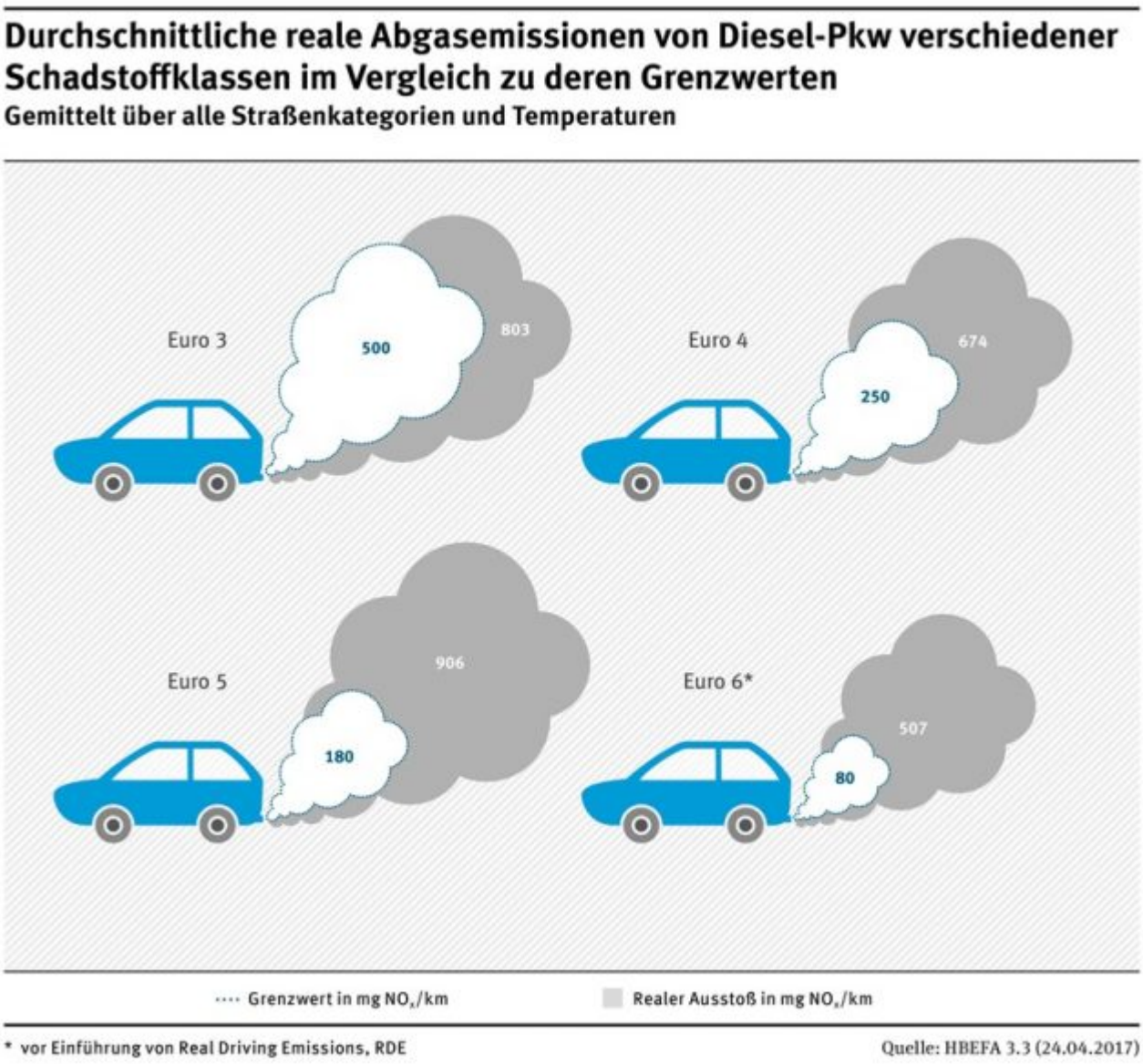


Abb.30, Quelle: UBA, 24.04.2017, zeigt die jetzt im „Realbetrieb“ gemessenen Stickoxidemissionen der Diesel-Pkw in Abhängigkeit von „Euro 3“ bis „Euro 6“.

In Abb.31 möchte der Autor unseren Lesern eine Veröffentlichung des Umweltbundesamtes zu den Stickoxidemissionen im Realbetrieb aus dem Jahr 2015 (31.1) und 2016 (31.2) zeigen.

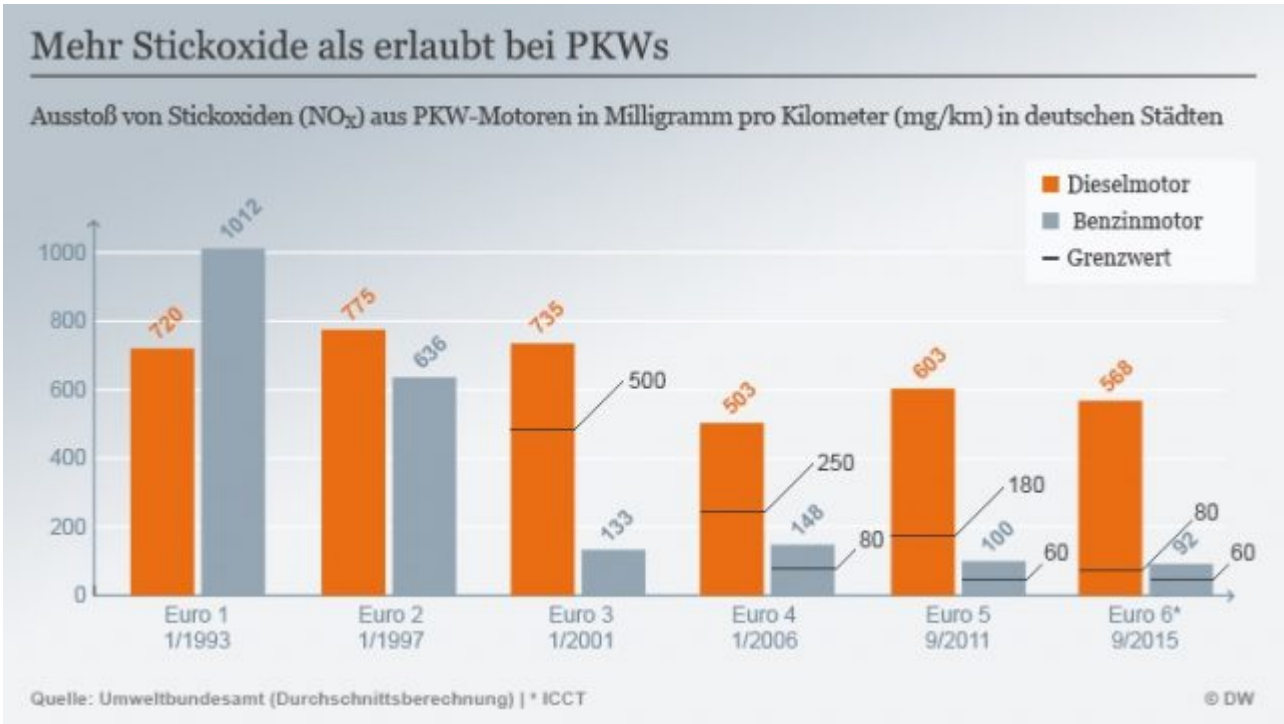


Abb.31.1, Quelle: Umweltbundesamt 2015, aus (http://www.dw.com/de/vda-wir-brauchen-mehr-elektromobilit%C3%A4t/a-18801365) zeigt die ‚Realwerte' nach Sicht des UBA, zumindest seiner aus 2015.

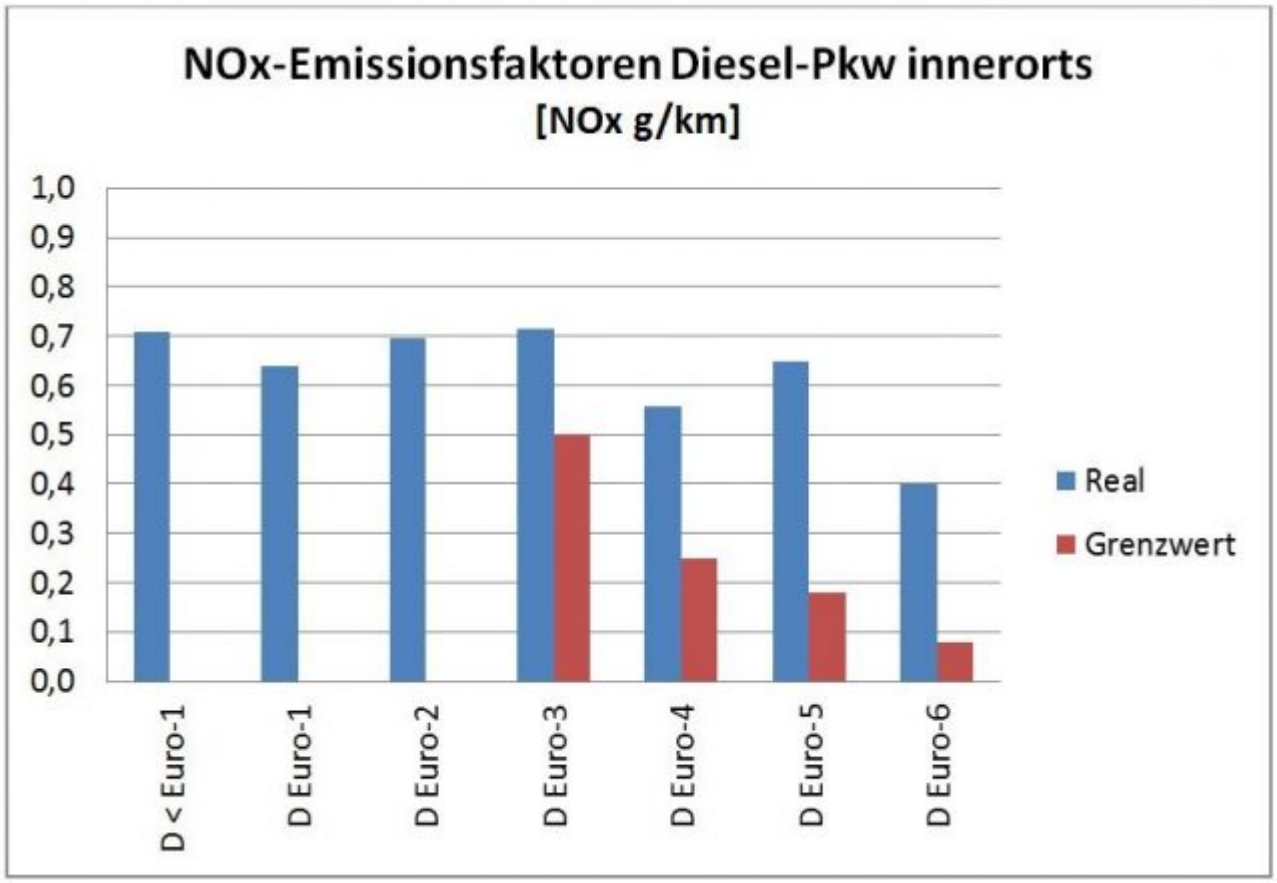


Abb.31.2, Quelle: UBA (Quelle: HBEFA 3.2) aus (http://www.anschober.at/presse/artikel/luftbelastung-im-raum-linz/) zeigt die ‚Realwerte' aus Sicht des UBA, diesmal aus dem Jahr 2016.

Abb.31.2, Quelle: UBA (Quelle: HBEFA 3.2) aus (http://www.anschober.at/presse/artikel/luftbelastung-im-raum-linz/) zeigt die ‚Realwerte' aus Sicht des UBA, diesmal aus dem Jahr 2016.

Werden beide miteinander verglichen, dann sind die Werte für „Euro 3" identisch (735mg/km), für „Euro 4" in etwa (505 zu 555), gleiches für „Euro 5" (603 zu 640). Bei „Euro 6" liegt hingegen ein deutlicher Unterschied vor (568 zu 400, Angaben in den Klammern, jeweils mg/km). Werden die drei Veröffentlichungen des UBA zu den „Realwerten" von Diesel-Stickoxidemissionen betrachtet, so dienen diese nicht gerade dazu, Vertrauen in die Angaben und in das Amt zu wecken. Unterscheiden sich die vermeintlichen Realwerte doch tlw. erheblich und der Betrachter fragt sich, was ist denn nun die Wahrheit, wie lange hat den die UBA-Wahrheit vom 25.04.2017 Bestand? Aber betrachten wir auch die Messungen ausländischer Stellen.

Da gibt es die NGO-nahe Vereinigung *ICCT*. In Wikipedia ist zu lesen: „Das International Council on Clean Transportation (ICCT, deutsch etwa Internationaler Rat für sauberen Verkehr) ist eine gemeinnützige Organisation mit der Aufgabe, erstklassige und von Lobbyisten unbeeinflusste Forschung zu betreiben und technische und wissenschaftliche Analysen für Umweltbehörden zu erstellen." Aha: „Gemeinnützige", wie die DUH.

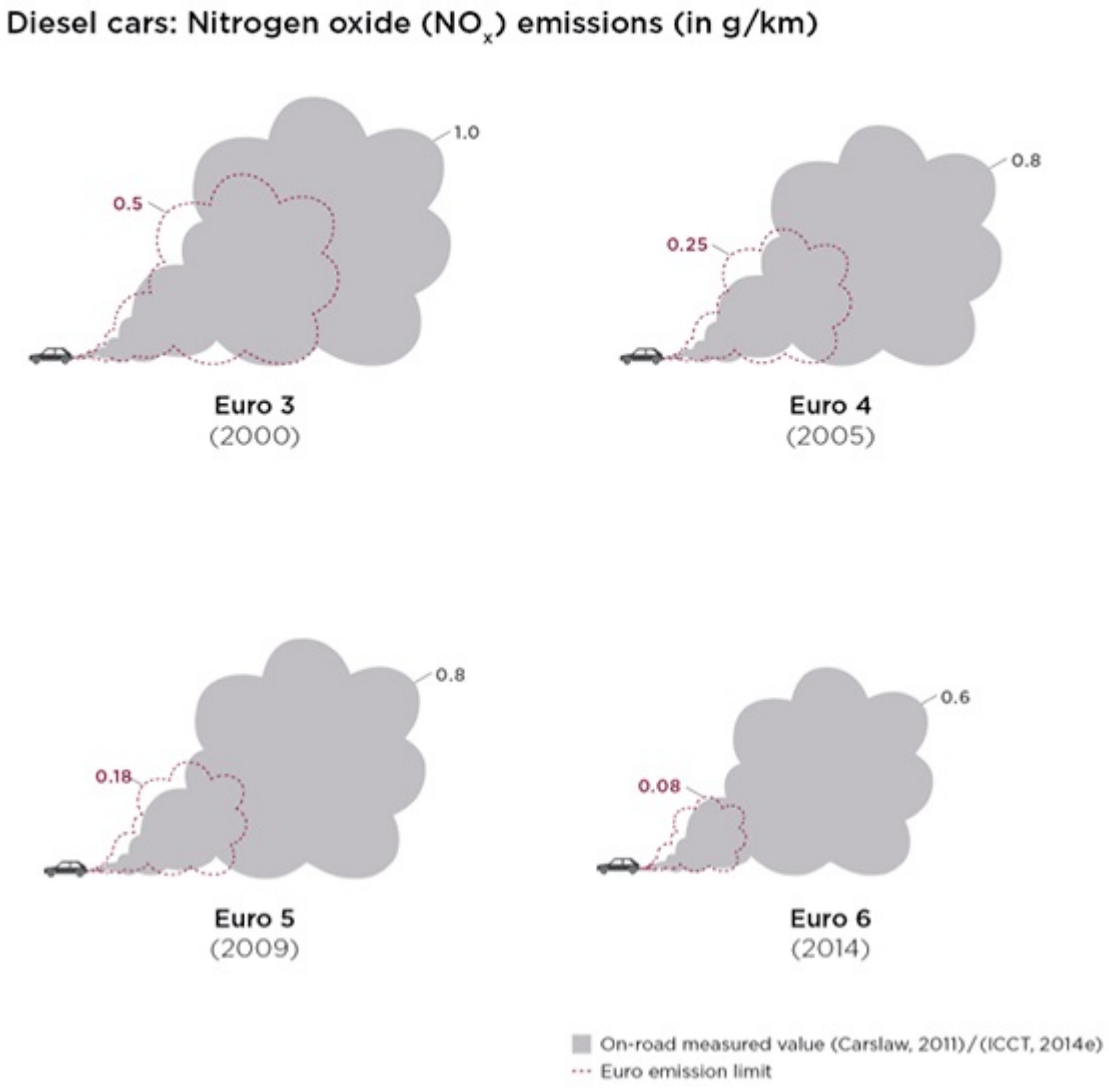


Abb.32, Quelle: ICCT, zeigt nochmals andere Diesel-Pkw-Stickoxidemissionen. Für eine NGO-Vereinigung nicht wirklich überraschend, durchweg hohe Werte. Und noch eine ausländische Erhebung soll betrachtet werden. Ja, der Autor weiß, der Artikel ist schon recht lang, aber um eine vermeintliche Politaffäre zu untermauern, müssen mehrere Beweislagen angesehen werden.

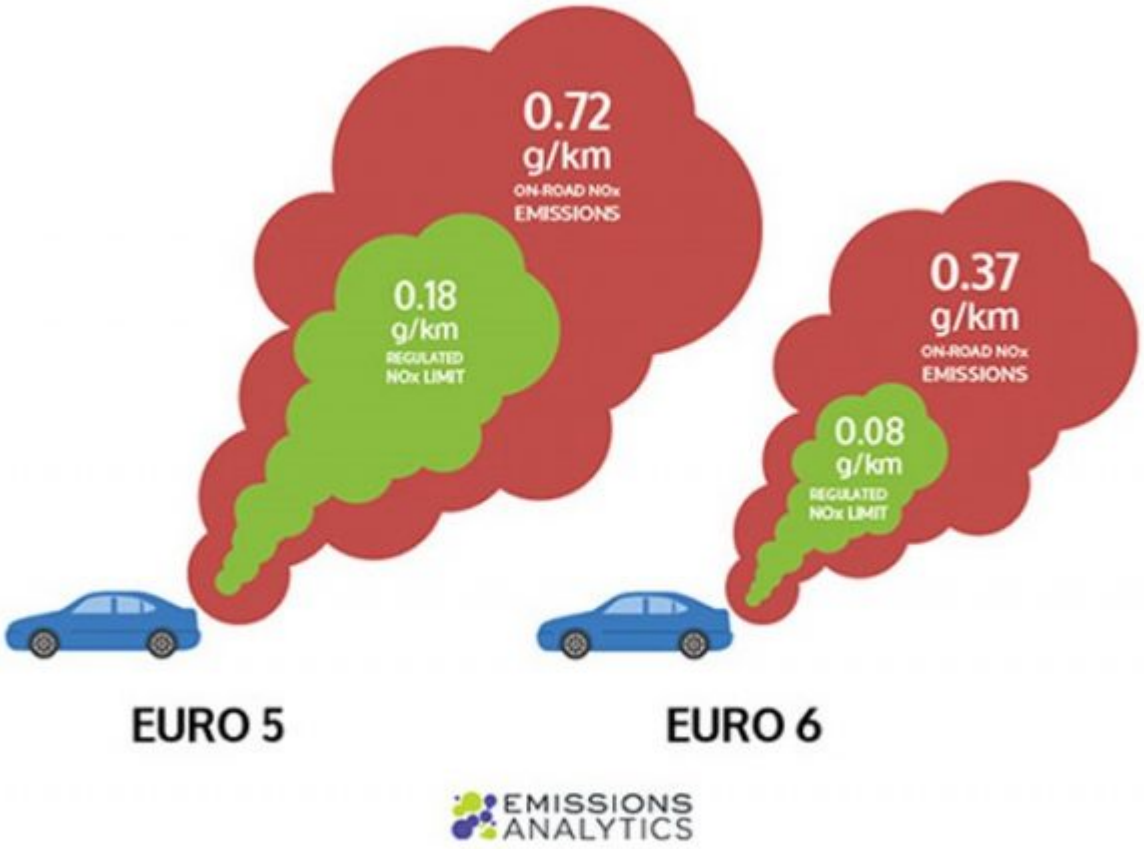


Abb.33, Quelle: (http://emissionsanalytics.com/euro-6-drives-early-nox-improvement/) zeigt den Realausstoß von Stickoxide.

Im Netz ist zu lesen "…britischen Messspezialisten Emissions Analytics vereinbart. Dieses Unternehmen verfügt nicht nur über die modernste technische Ausrüstung, um den Schadstoffausstoß von Pkw zuverlässig während der Fahrt zu messen. Zugleich hat Emissions Analytics bereits langjährige Erfahrungen und gilt als unabhängig und äußerst kompetent." (AMS).

Und noch folgendes:

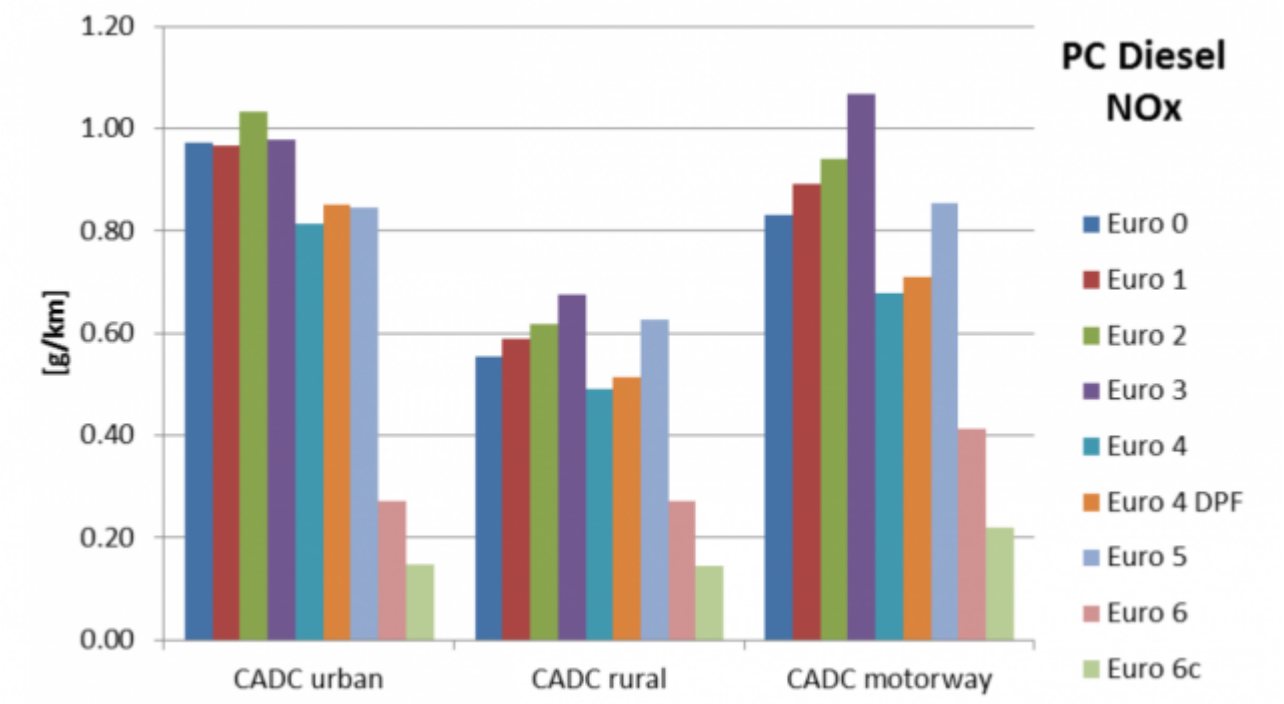


Abb.34, Quelle: TU Graz aus (http://www.aqconsultants.co.uk/getattachment/Resources/Download-Reports/Emissions-of-Nitrogen-Oxides-from-Modern-Diesel-Vehicles-210116.pdf.aspx).

Bei so vielen unterschiedlichen Messergebnissen im „Realbetrieb“ kann einem ja schwindlig werden. Auffällig ist, dass sachliche Organisationen, wie z.B. Universitäten, aber auch unabhängige Institute, deutlich niedrigere NOx-Werte im Realbetrieb messen, als z.B. NGO-nahe oder das Umweltbundesamt, das in etwa gleich hohe Werte angibt, wie NGOs.

Nun war schon mehrmals vom „Realbetrieb“* die Rede. Einzig die TU Graz hat diesen auf gesplittet in städtisch, ländlich und Autobahn. Was heißt eigentlich „Realbetrieb“? Einen „Realbetrieb“ sozusagen als Norm, wie z.B. die DIN als Deutsche Industrienorm, gibt es natürlich nicht. Dies weiß jeder Autofahrer (siehe Abb.34 und 35), dass Fahrten mit dem Auto immer anders sind: Mal kälter, mal wärmer, mal regnet es, mal fährt man andere Strecken, mal langsamer, mal schneller, mal ist der Verkehr dichter und vieles mehr. Wir haben es bei den Angaben des UBA also mit einer Statistik zu tun und Statistiken kann ein jeder so auslegen, dessen Parameter und Streckenführungen so einstellen, wie es ihm gefällt oder wie es ihm gerade passt und wofür er „seine“ Statistik gerade braucht.

* Wie sehr der Messwert in die gewünschte Richtung verändert

werden kann, so dass das Ergebnis herauskommt, welches gerade aus „politischen“ Gründen gebraucht wird, zeigt Abb.35.

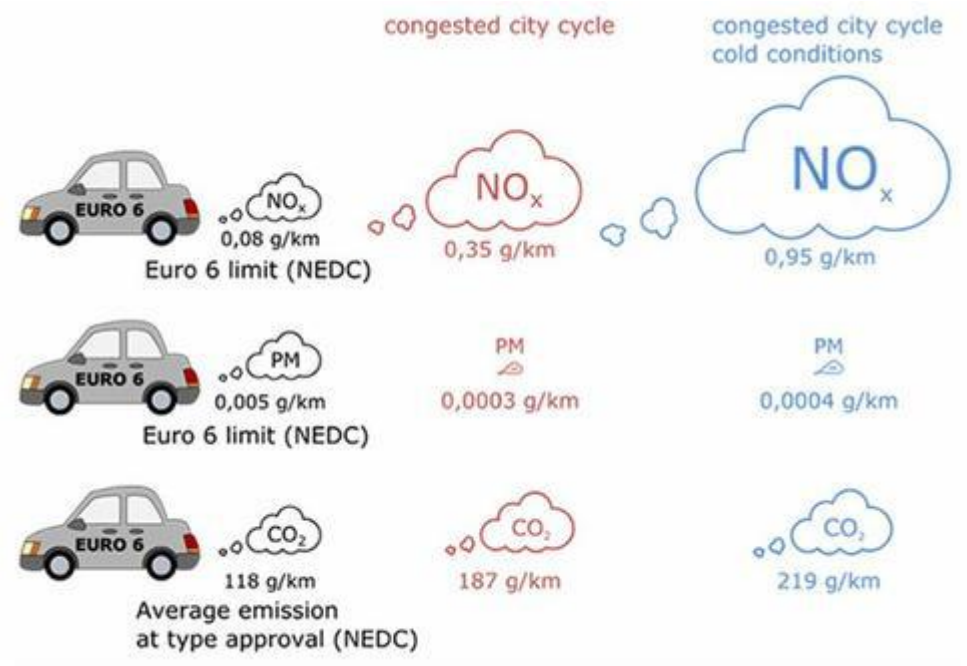


Abb.35, Quelle: (https://www.toi.no/environment-energy-and-technology/diesel-cars-have-high-emissions-in-real-traffic-article33388-1314.html), Institute of Transport Economics Norwegian Centre for Transport Research), zeigt, wie enorm die Unterschiede von Warm- und Kaltbetrieb sind. Der Manipulation des Betrachters sind gerade bei den Stickoxidmessungen „Tür und Tor“ geöffnet, da die Rahmenbedingungen beliebig variierbar sind. Im obigen Beispiel wurden die niedrigen Werte (rot) bei +23°C und die hohen Werte (blau) bei -7°C gemessen. Ein jedermann kann sich also die Temperaturen, bei denen er misst, frei wählen und bekommt das Ergebnis, was er will und die Qualitätspresse schreit dann „Untergang des Abendlandes“. Anmerkung: Die untere Reihe zeigt „CO2“ Werte.

„Unheimlich“ wird es, werden die Daten den Umweltbundesamt (Abb.30) mit den Daten des schweizerischen Verkehrsclubs aus Abb.10 verglichen, siehe Abb.36.

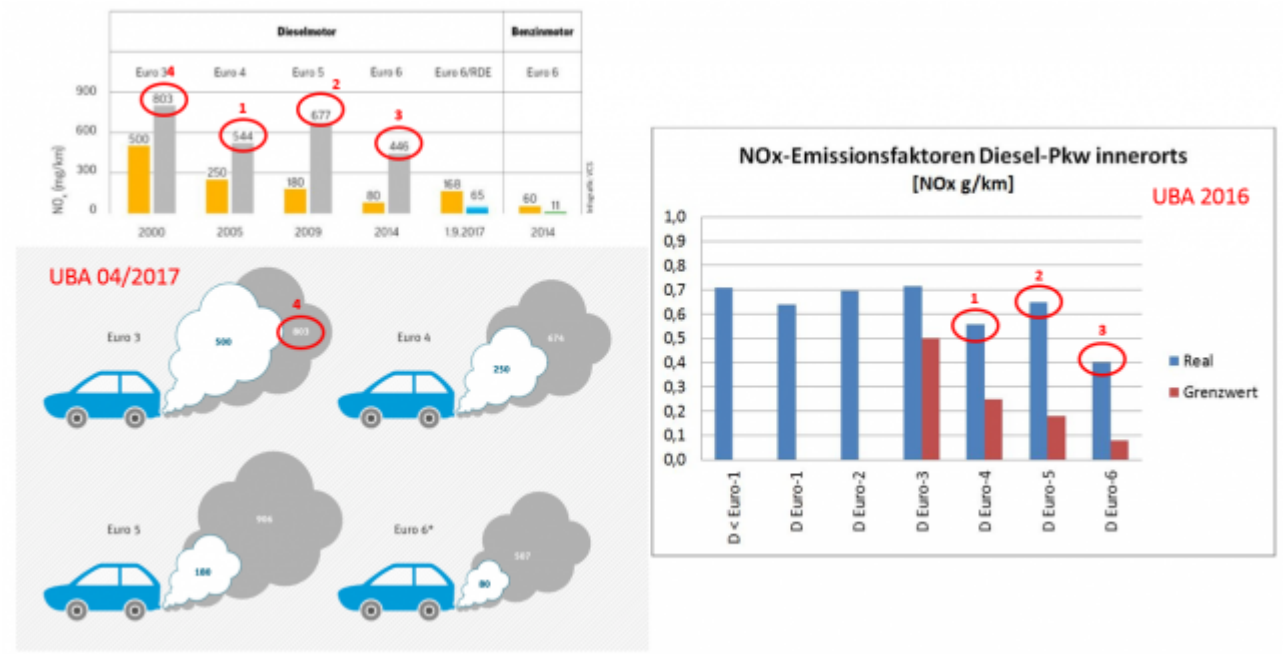


Abb.36: Vergleich der Diesel-Pkw-Stickoxide im Realbetrieb UBA 2016 und 2017 mit den Daten des schweizerischen Verkehrsclubs (oben im Bild, vom 08.07.2016!).

Der Vergleich macht stutzig und ist „unheimlich“. Das Umweltbundesamt gibt als Begründung seiner deutlich höheren Diesel-Pkw-Stockoxidwerte vom 25.04.2017, gegenüber seinen eigenen vom 31.01.2017 (siehe Abb.26) an: „Um ein möglichst realistisches Bild der Emissionen zu bekommen, wurden erstmals nicht nur Messungen des betriebswarmen Motors bei Außentemperaturen von über 20 Grad Celsius zugrunde gelegt, sondern das Abgasverhalten der Dieselüber alle Jahreszeiten und für alle in Deutschland üblichen Temperaturen herangezogen.“

Also der Autor glaubt dem UBA ja (fast) alles oder sollte er lieber sagen, mittlerweile gar nichts mehr, aber das bei solch komplizierten Messungen, wie den Realmessungen von Stickoxiden im Fahrbetrieb, mit all seinen jeweils vorgegebenen Fahrzyklen, der 04/2017-Wert des UBA für „Euro 3“, mit dem des schweizerischen Verkehrsclubs von 2016 bis auf den Einer-Zähler exakt übereinstimmt, aber alle anderen „Euro“-Stickoxidwerte des schweizerischen Verkehrsclubs exakt, nein, nicht mit denen des UBA aus 04/2017, sondern mit denen des UBA 2016 übereinstimmen, das glaubt der Autor nicht! Kann es vielmehr sein, dass hier entweder wieder schlampig beim UBA gearbeitet wurde oder liegt hier gar eine vorsätzliche Manipulation der Datenwerte vor und das UBA hat die Öffentlichkeit dann wohl wissentlich belogen?

Der Autor geht nicht so weit wie Sie, Frau Ministerin Hendricks

und wirft Ihnen Versagen vor, wie Sie auf dem Dieselgipfel am 02.08.2017 der Automobilindustrie und beschuldigt Sie, Ihr Ministerium und Ihr Amt auch nicht der Täuschung und Lüge der Öffentlichkeit, aber Aufklärung für die folgenden Fragen tut not:

- Warum die UBA-Stickoxidmesswerte denen von NGOs gleichen, aber nicht denen von Universitäten oder unabhängigen Instituten? Insbesondere bei „Euro 5-6“, der „Schlüsselnorm“ in Bezug der Diskussion / Entscheidung zu Fahrverboten.
- Wieso die UBA-Stickoxidmessungen vom 04/2017, mit geänderten Messverfahren beim UBA und geänderten Fahrzyklen, für „Euro 4-6“ im Vergleich, deutlich andere, höhere, Werte bringen, aber bei „Euro 3“ nicht?
- Warum das UBA einen um 25% zu hohen Stickoxidanteil der Diesel-Pkw an den Gesamtstickoxidemissionen ausweist. Dieser liegt derzeit nicht bei 10% oder 11%, wie in der Presskonferenz des UBA vom 25.04.2017 verkündet, sondern tatsächlich nur bei 7,5%

Anmerkung:

Werden in die Gesamtbilanzbetrachtung der Stickoxidemissionen in Deutschland, die Erkenntnisse der NASA und des Laurence Livermore Observatoriums (Blitze) und die Erkenntnisse aus dem EU-Forschungsprojekt „NOFRETETE“ (Wald) mit einbezogen, indem die EU-Werte anteilig auf Deutschland übertragen werden, dann liegt der Diesel-Anteil an den Gesamtstickoxidemissionen bei 6,9%. Das Umweltbundesamt hatte am 25.04.2017 den Diesel-Anteil in seinen Berechnungen erhöht und kommt danach auf einen vermeintlichen Anteil der Diesel-Pkw an den Gesamtstickoxidemissionen in Deutschland von 11%. **Das bedeutet, dass das Umweltbundesamt den Anteil der Diesel-Pkw an den Gesamtstickoxidemissionen in Deutschland um fast 40% zu hoch angibt.**

Ansonsten könnte sich bei dem ein oder anderen die Frage ergeben, ob etwa zur Hochzeit der Dieseldebatte, mit laufenden Gerichtsverfahren, der Versuch gestartet wurde, in diese einzugreifen und weiter, ob durch das UBA womöglich neue Koalitionspartner, nach der Bundestagswahl im September schon mal hofiert wurden, indem ihnen gerechte „Kost“ vorgesetzt wurde? Das alles zu Lasten von Millionen Autofahrern und -Besitzern, sowie von Millionen von Kindern und Familien in unserem Land, deren Arbeitsplätze schlecht gemacht und damit in Frage gestellt werden. „Liebe“ Frau Ministerin, sollte dies etwa Ihr Anliegen oder das Ihres Hauses gewesen sein, dann kann sich der Autor durchaus vorstellen, dass Sie an der falschen Stelle „fischen“. Die

Umfragen zur Bundestagswahl scheinen ihm Recht zu geben.

In der Tat, hatte Frau Hendricks der deutschen Automobilindustrie auf dem Dieselgipfel am 02.08.2017 „Versagen“ vorgeworfen.

Resümee

Nein, hier liegt kein „Versagen“ der Automobilindustrie vor, sondern ganz offensichtlich ein Versagen der Politik, insbesondere der Umweltpolitik (wieder einmal, wie zuletzt beim Feinstaub) und ein Versagen der deutschen Qualitätspresse.

Anmerkung: Der Autor schließt Vorsatz beim UBA und damit Belügen der Öffentlichkeit aus, da das UBA in seiner Pressekonferenz vom 25.04.2017 der Öffentlichkeit mitteilte, bisher immer falsch gemessen und damit schlampig gearbeitet zu haben.

Der Diesel ist kein Umweltkiller, sondern ein technologisches Spitzenprodukt *Made in Germany*, welches ständig verbessert wird und keinen Vergleich mit Fernost zu scheuen braucht. Aus reinem Eigennutz, zumindest hat es den Anschein, soll dieses technologische Aushängeschild *Made in Germany* von NGOs, Teilen der Politik und Presse, kaputt geredet werden. Wer Grillliebhaber ist, der setzt sich bei jedem Grillabend einer tausend-mal höheren Stickoxidbelastung aus, als die, an der berüchtigten Messstelle am sog. Cannstatter Tor in Stuttgart, wo die grünen Männchen in Stadt und Land regieren.

Der Gesamtanteil aller europäischen Diesel-Pkw an den Stickoxiden, liegt nur unwesentlich höher, als die Gewitter / Blitze über Europa im Jahr verursachen. Mit einem %-Anteil von gegenwärtig 8% (7%) an den Gesamt-Stickoxid-Emissionen in Europa darf getrost ein gesundheitlicher Einfluss ausgeschlossen werden (siehe Gewittertätigkeit und Wald). Fahrverbote dienen den auch nicht unserer Gesundheit, sondern persönlichen / kommerziellen, sowie politischen Interessen. Die Qualitätsmedien haben einmal mehr unter Beweis gestellt, dass sie von dem, was sie schreiben, nicht die leiseste Ahnung haben. Als der VW-Chef sich beim Dieselgipfel gegen den Vorwurf eines „Versagens der Automobilindustrie“, wie gezeigt, zurecht, wehrte wurde dies in ZDU-heute dahingehend kommentiert, hier läge Uneinsichtigkeit vor.

Meine sehr verehrten Damen und Herren von FDF-heute, da Sie ganz offensichtlich keine Ahnung von der Materie haben und nur dem Mainstream nachhecheln und ganz offensichtlich nicht wissen, was investigativer Journalismus bedeutet, empfiehlt der Autor Ihnen dringend den folgenden Link zu beachten:

https://www.youtube.com/watch?v=5KT2BJzAwbU

Wieder einmal haben unfähige Umweltpolitiker, die mit riesigen Stäben, auf Staats- und damit Steuerzahlerkosten, von einem zum nächsten Umweltgipfel, an teils exklusiven Orten, reisen und es sich dort gut gehen lassen, nicht kapiert, was sie eigentlich zusagen. Leidtragende ist der „Karle vom Band“ und seine Familie und mit ihm abertausende, bis zu konservativen Wirtschaftslenkern, die durch die auf Umweltgipfeln beschlossene Unfähigkeit, in die Nähe von Verbrechern gerückt werden. Was ist bloß los in unserem Deutschland?

Im Teil 1 war vom vermeintlichen Waldsterben in den 1980-Jahren die Rede. Zu seiner Zeit hatte der „Deutsche Michel“ die richtige Antwort auf diesen Unsinn. Er tat seinem Unwillen Ausdruck durch Satire, wie: „Mein Auto fährt auch ohne Wald“. Er ließ sich seine Freude daran nicht von irgendwelchen Dummschätzern oder falschen Heiligen nehmen. Wie wäre es heute mit folgender Satire: „Mein Auto fährt auch ohne Resch“.

Angesichts des offensichtlichen Politversagens im Deutschen Umweltministerium, wäre es womöglich besser, dieses aufzulösen und seine Ressorts dorthin anzulagern, wo Politik für unser Land und seine Bevölkerung gemacht wird: Zum Wirtschaftsministerium, bzw. dem Landwirtschaftsministerium.

Bald sind Bundestagswahlen, der Autor weiß, wem er seine Stimme gibt, sicherlich nicht denen, die dem „Karle vom Band“ den Job und damit seinen Kindern und seiner Familie die Zukunft nehmen wollen. Zeigen wir den Kreisen und deren Anhängsel, die dies vorhaben:



Abb.37.

Raimund Leistenschneider – EIKE