Diesel-Verteufelung: Krieg gegen das eigene Volk: Diesel: Die Lücken-medien im Glashaus (4)

geschrieben von Chris Frey | 26. September 2017

In den bisherigen Teilen dieses Aufsatzes wurde nachgewiesen, dass die NO_2-Belastung der Luft in ganz Deutschland und auch an den sogenannten „Hotspots“ in den Städten auf im Prinzip unbedeutende Werte zurückgegangen ist. Wichtiger Grund hierfür ist die stetige Ablösung älterer durch jüngere Fahrzeuge mit besseren Abgasbehandlungssystemen. Dieser Trend wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Auch wurde aufgedeckt, wie fragwürdig die Messmethoden sind und welche Tricks und Manipulationen zum Einsatz kommen. Im dritten Teil wurden die teils grotesk übertriebenen Behauptungen über die gesundheitlichen Auswirkungen von Stickstoffdioxid sowie die offensichtliche Parteilichkeit sowohl der öffentlich-rechtlichen Medien als auch industriefeindlicher Behörden behandelt. Auch der jetzige vierte Teil wird sich mit diesem Aspekt nochmals vertieft beschäftigen müssen. Vorher allerdings müssen noch zwei Mythen angegangen werden, die von den Verfechtern der Heilslehre vom alleinseligmachenden Elektromobil pausenlos und mit ebensoviel Aggressivität wie Unkenntnis der Fakten hinausposaunt werden: Die Märchen vom alleinseligmachenden Öffentlichen Personennahverkehr und von der unendlich verfügbaren (selbstfahrenden) Elektromobilität.

Ist das Auto in der Stadt der Zukunft verzichtbar?

Es gibt vor allem in den großen Städten gutsituierte Schichten im sportlichen Alter, die das Glück haben, bei gutem Aus- oder Einkommen in geringer Entfernung zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz wohnen zu können. Diese oft höher gebildeten und entsprechend sprachgewandten Zeitgenossen machen sich in den Medien sowie in vielen Kommentaren und Blogs mit einer Lautstärke bemerkbar, die weit höher ist als ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung. Defizite haben sie dagegen oft mit Blick auf Sachkunde und Verantwortungsbewusstsein. Sie lehnen das Auto ab und verzichten oft demonstrativ darauf, den Führerschein zu machen. Da die Bevölkerung jedoch nicht nur aus Fahrradkurieren mit überentwickeltem Geltungsdrang besteht, sollte man sich bei solchen Fragen eher an Fachleute wenden, welche sich beruflich mit den täglichen Realitäten der Mobilität beschäftigen müssen: Den Stadtplanern und ihrer Detailarbeit, **Bild 2**.



Bild 2. Ohne detaillierte Planung würde die Verkehrsprobleme in unseren Städten zu völligem Chaos führen (Grafik: [STPL])

Wie sehr sich deren Gedankenwelt von „grünen“ Vorstellungen unterscheidet, zeigt eine Analyse von Dr. Gerd Held [GEHE], die sich auch auf Ergebnisse der Gesamtverkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin und Brandenburg [VERK] stützt. Dabei ist festzuhalten, dass man menschliche Aktivitäten räumlich nicht beliebig komprimieren kann. Der teure Raum in Hochhaustürmen ist nur noch für große, finanzstarke Verwaltungseinheiten erschwinglich. Industriebetriebe, kleinere Gewerbe und erst recht Normalverdiener werden verdrängt. Bezahlbar bleiben Wohn- und Gewerberaum deshalb nur bei multizentralen Konzepten. Dementsprechend weiträumig muss auch das Verkehrssystem ausgelegt werden. Doch wenn sich Besiedlung und menschliche Aktivitäten auf eine größere Fläche verteilen, kann man nicht alles mit den Linienkonzepten des ÖPNV abdecken. Vor allem dann nicht, wenn nicht nur Arbeitswege, sondern auch Einkäufe, Dienstleistungen, Ver- und Entsorgung sowie Sport und Freizeit einzubeziehen sind. Beurteilungsgrundlage ist sinnvollerweise dabei die Verkehrsleistung, weil diese auch die Entfernungen berücksichtigt. Kernaussagen der Analyse zeigt die folgende Tabelle:

Anteile an der Verkehrsleistung Stand 2006	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg Umland
Automobil	44,1 %	60,1 %	81,8 %
Bus und Bahn	45,4 %	30,6 %	11,7 %
Fuß und Fahrrad	10,5 %	9,3 %	6,5 %

Anteile an der Verkehrsleistung Prognose 2025	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg Umland
Automobil	39,1 %	54,5 %	75,1 %
Bus und Bahn	47,8 %	32,6 %	15,7 %
Fuß und Fahrrad	14,1 %	12,9 %	9,2 %

Trotz steigenden Anteils der Rad- und Fußwege sowie des ÖPNV bleibt das Auto die entscheidende Grundlage der Mobilität. Würde man beispielsweise die Ausweichmöglichkeiten an die Peripherie durch massive Beschränkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unterbinden, so käme es auf den bereits jetzt angespannten innerstädtischen Wohnungsmärkten zu untragbaren Zuständen. Das Fahrrad ist kein barrierefreies Verkehrsmittel und stößt mit zunehmenden Entfernungen an „harte“ Grenzen, vor allem wenn es um größere Lasten bzw. um Personen mit Einschränkungen bezüglich Fitness oder Gesundheitszustand geht. Noch realistischer statt der „Verkehrsleistung“ wäre es, wenn man auch die Sachleistung des Transports (mitgeführte Dinge, z.B. bei Großeinkauf) einbeziehen würde. Spätestens, wenn man den Gewerbeverkehr von Handwerk und Lieferdiensten in die Betrachtung mit einbezieht, macht sich diese Dienstleistungsfunktion des Verkehrs deutlich bemerkbar. Die autofreie Stadt ist und bleibt eine Utopie.

Elektromobilität – Utopien ohne Substanz

Als eine Art Allheilmittel für alle Probleme der Mobilität werden derzeit Autos mit elektrischen Antrieben sowie selbstfahrende Fahrzeuge propagiert, die man anfordern und verlassen kann, damit sie sich fahrerlos zum nächsten Kunden begeben und diesen dann zum gewünschten Ziel transportieren können. Beides sind reine Utopien, in die dennoch auf Druck der Politik ungeheure Summen investiert werden. Während der Diesel-Skandal VW wohl so um die 25 Mrd. € gekostet hat, investiert der Konzern jetzt „freiwillig“ weitere 70 Mrd. in die beschleunigte Entwicklung des elektrischen Fahrens. Dieses Geld ist zum Fenster hinausgeworfen. Es gibt:

a. Zuwenig Lithium auf der Welt. Bergbaulich gewinnbar sind nach aktuellen Schätzungen vermutlich lediglich knapp 40 Mio. Tonnen [GREE]. Bei einem Kfz-Bestand von derzeit um 1,5 Mrd. Stück und einem Lithiumbedarf von ca. 10 kg/ Fahrzeug (einschl. LKW) würde man demnach 1,7 Mal den derzeitigen weltweiten Kfz-Bestand mit Batterien ausrüsten können. Danach wäre Schluss, es gibt derzeit kein praktikables Recycling für Lithium.

b. Zuwenig Strom in Deutschland. Die Umstellung der gesamten deutschen Fahrzeugflotte auf Batteriebetrieb würde einen zusätzlichen Strombedarf von knapp 340 Terawattstunden (TWh) bedingen. Die gesamte Stromerzeugung lag 2016 bei 648 TWh. Wo soll der Strom herkommen, wenn wir außerdem noch Kohle- und Kernkraftwerke abschalten und die Regierung sich darauf festgelegt hat, bis 2050 den Gesamt-Stromverbrauch von 524 TWh/ Jahr auf 393 TWh/ Jahr [ELMO] zu senken?
c. Zuwenig Leitungen. Um den gesamten Kfz-Verkehr zu elektrifizieren, muss praktisch das gesamte deutsche Stromnetz erneuert und verstärkt werden, bis herab zum einzelnen Hausanschluss und mitsamt aller Trafostationen und Umspannwerken. Das Netz besteht zurzeit aus ca 35.000 km Höchstspannungsleitungen (**Bild 3**), deren Umbau bzw. Erweiterung je nach Ausführung zwischen 1,2 und 11,2 Mio €/ km kosten dürfte [CLEA]. Dazu kommen ca. 77.000 km Hochspannungsleitungen (110.000 V), 479.000 km Mittelspannungsleitungen (20.000 V) sowie 1,2 Mio km Niederspannungsnetz bis zu den Haushalten. Die Kosten für die erforderliche Verstärkung der Netze lassen sich kaum abschätzen, könnten jedoch sogar den dreistelligen Milliardenbereich überschreiten. Zahlen müsste die Allgemeinheit.

Bild 3. Das deutsche Höchstspannungsnetz hat eine Länge von ca. 35.000 km. Jeder Kilometer Neubau kostet zwischen 1,2 und 11,2 Mio. €.

Um nicht falsch verstanden zu werden: Ein gewisses Marktsegment für rein elektrische Fahrzeuge gab es schon immer und wird es auch in Zukunft geben. Aber die Vorstellung einer flächendeckenden Umstellung des Verkehrs von Verbrenner auf Strom ist für die absehbare Zukunft weder durchführ- noch bezahlbar. Bei den Ländern, die derzeit mit teils extremen Zielen vorpreschen wie die Niederlande oder Norwegen, könnte man fast den Verdacht haben, dass es hier Kräfte gibt, die auf ein Ende mit Schrecken hinarbeiten, weil es die einzige Möglichkeit zu sein scheint, einem Schrecken ohne Ende zu entgehen.

Und was das viel gerühmte selbstfahrende Auto angeht: Das kann klappen. In Städten ohne menschliche Fahrer, ohne Radfahrer und ohne spielende Kinder wäre es auch heute schon denkbar. Bei 6-10 km/h alles kein Problem. Doch ein fahrerloses Auto, das bei heutigen Verkehrsverhältnissen den Arc de Triomphe umrundet, ohne halb Paris lahmzulegen? Da glaubt man wohl besser an den Weihnachtsmann.

Zurück zum „Faktenfinder“

Hierin knöpfen sich die Autoren nach ihren Ausführungen über die angeblichen Gesundheitsgefahren durch NO_2 nochmals die Wissenschaftliche Gesellschaft für Kraftfahrzeug- und Motorentechnik vor. Diese hatte in

einem Statement vom Juni 2017 behauptet, dass das NO_x-Emissionsproblem technisch gelöst und Diesel-PKW künftig nicht mehr als Problem anzusehen seien. Gemeint war damit die neueste Euronorm (Euro6dtemp) zur Harnstoff-Einspritzung, die für Neuzulassungen ab dem 1.1.2019 gelten wird. Dem widerspricht der von den Verfassern zitierte Sprecher des „Bundesumweltamtes“ (das zwar eigentlich Umweltbundesamt heisst, aber Schwamm drüber) wie folgt: „Lastwagen halten schon jetzt die Grenzwerte ein, weil deren Harnstoff-Einspritzanlagen ausreichend dimensioniert sind. Für Autos, die derzeit auf der Straße sind, gilt das natürlich nicht. Und genau die sind ja für die hohen NO_x-Werte verantwortlich und werden noch lange im Land unterwegs sein“. Die Grafik aus seinem eigenen Amt (UBA-Telegramm 1/2016, **Bild 4**) stützt diese pessimistische Einschätzung allerdings nicht wirklich, dokumentiert sie doch einen kontinuierlichen Rückgang der NO_2-Immissionswerte an allen Messstellen, selbst an denen in den so genannten Hot-Spots. Auf den „kleinen“ Versprecher mit NO_x statt NO_2 wird in einer späteren Folge dieser Reihe noch näher eingegangen.

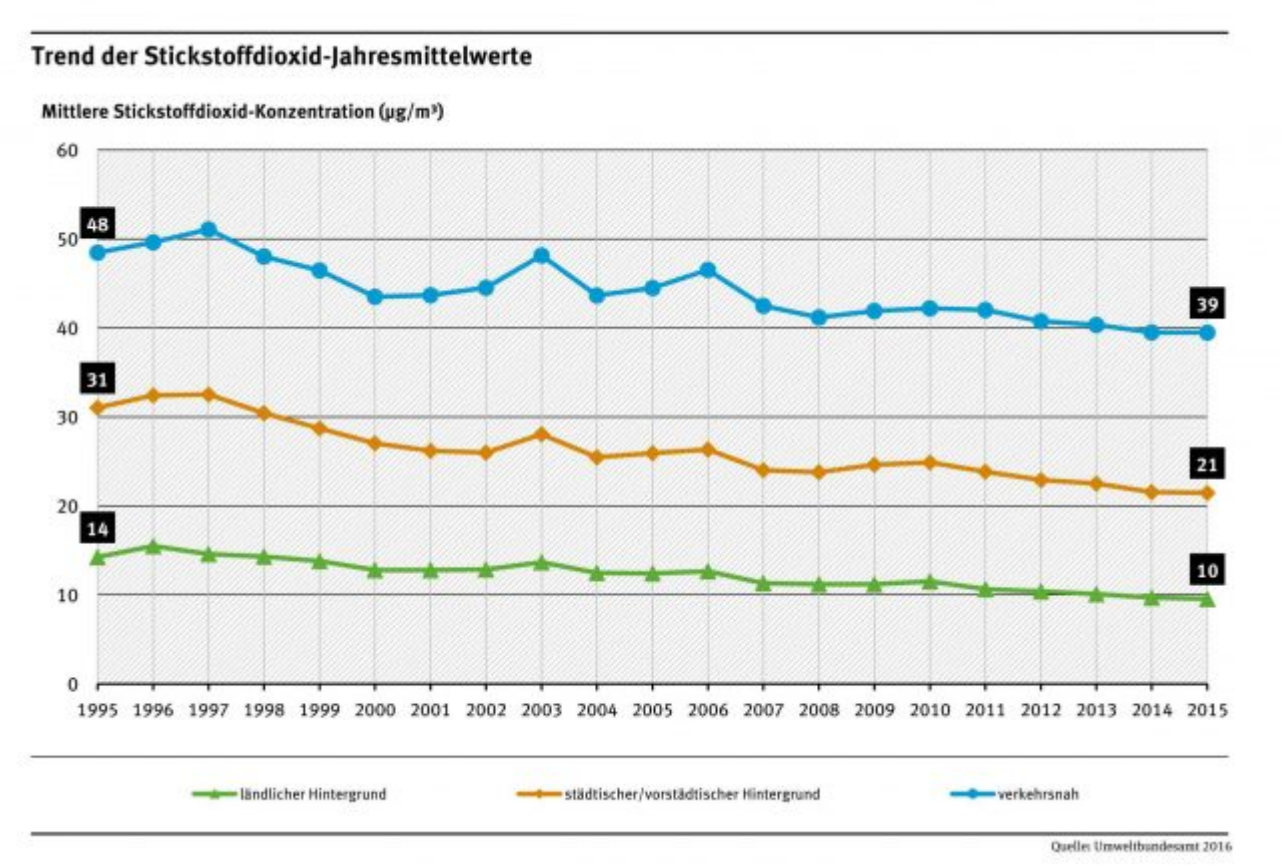


Bild 4. NO2-Jahresmittelwerte 2005 bis 2015 (Grafik: UBA)

Dann gibt es jedoch noch eine zweite Grafik zum gleichen Sachverhalt und aus dem gleichen Jahr, die etwas anders aussieht, **Bild 5**.

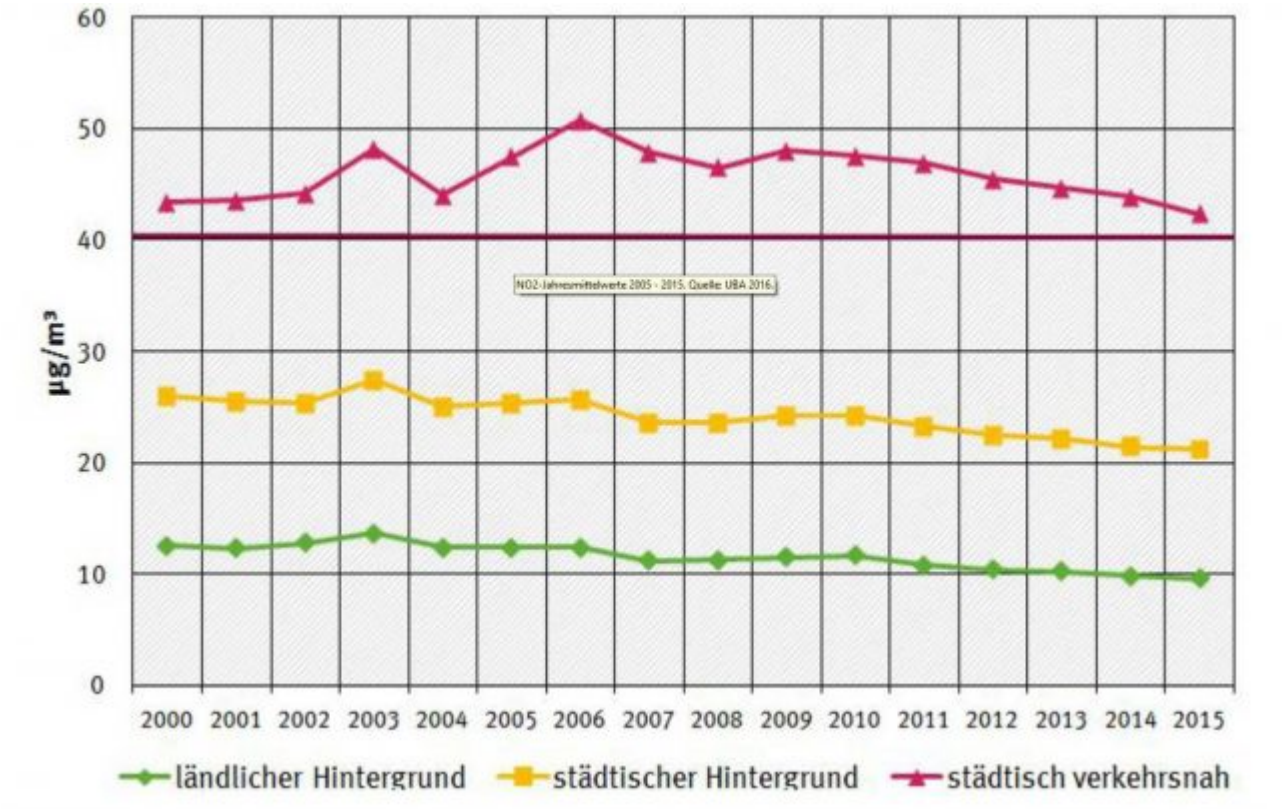


Bild 5. Darstellung der NO2-Immissionswerte an Messstationen mit gegenüber Bild 4 geänderter Zeitspanne (Grafik: UBA)

Bild 4 und Bild 5 zeigen verblüffend unterschiedliche Verläufe der an verkehrsnahen Messstellen in Städten gemessenen Werte. Beim UBA wird man sich darüber Gedanken machen müssen, wie sich derartige Diskrepanzen auf die Glaubwürdigkeit der Aussagen der Behörde auswirken könnten.

Ungeachtet dessen ist das Interessante an der Aussage des UBA-Sprechers, dass er geschickt eine unbestreitbare Tatsache dazu benutzt, um einen Sachverhalt irreführend darzustellen. Dass es immer Autos geben wird, die nach dem Kauf noch viele Jahre länger als üblich benutzt werden, ist eine Binsenweisheit. Schließlich brummen auch heute noch diverse Oldtimer aus den 30er Jahren über unsere Straßen. Entscheidend für das Abgasgeschehen ist jedoch der ständige Generationswechsel, bei dem vor allem die ältesten Fahrzeuge mit dem schlechtesten Emissionsstandard ausgetauscht werden. Und trotz aller Kritik ist auch beim Diesel EURO-4 besser als EURO-3, EURO-5 besser als EURO-4 und EURO-6 besser als EURO-5. Zur künftigen Entwicklung gibt es eine anschauliche Grafik aus einer Mittelfristprognose des ifeu Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH [TREM], **Bild 6.**

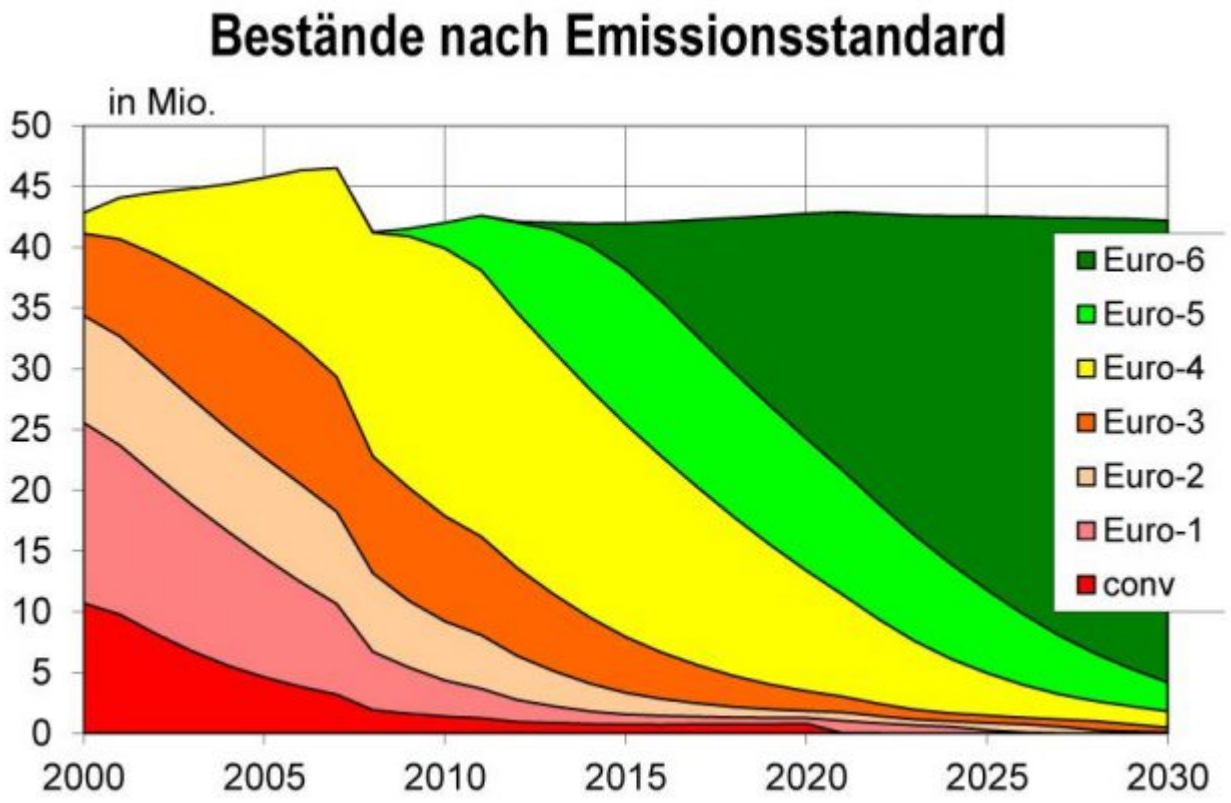


Bild 6. Prognostizierte Entwicklung des PKW-Bestandes nach Emissionsstandards (Grafik: [TREM])

In die gleiche Richtung zielt auch eine Prognose aus den Hintergrundinformationen zur neuesten Version 3.3 des HBEFA-Handbuchs [HBEFA], **Bild 7.**

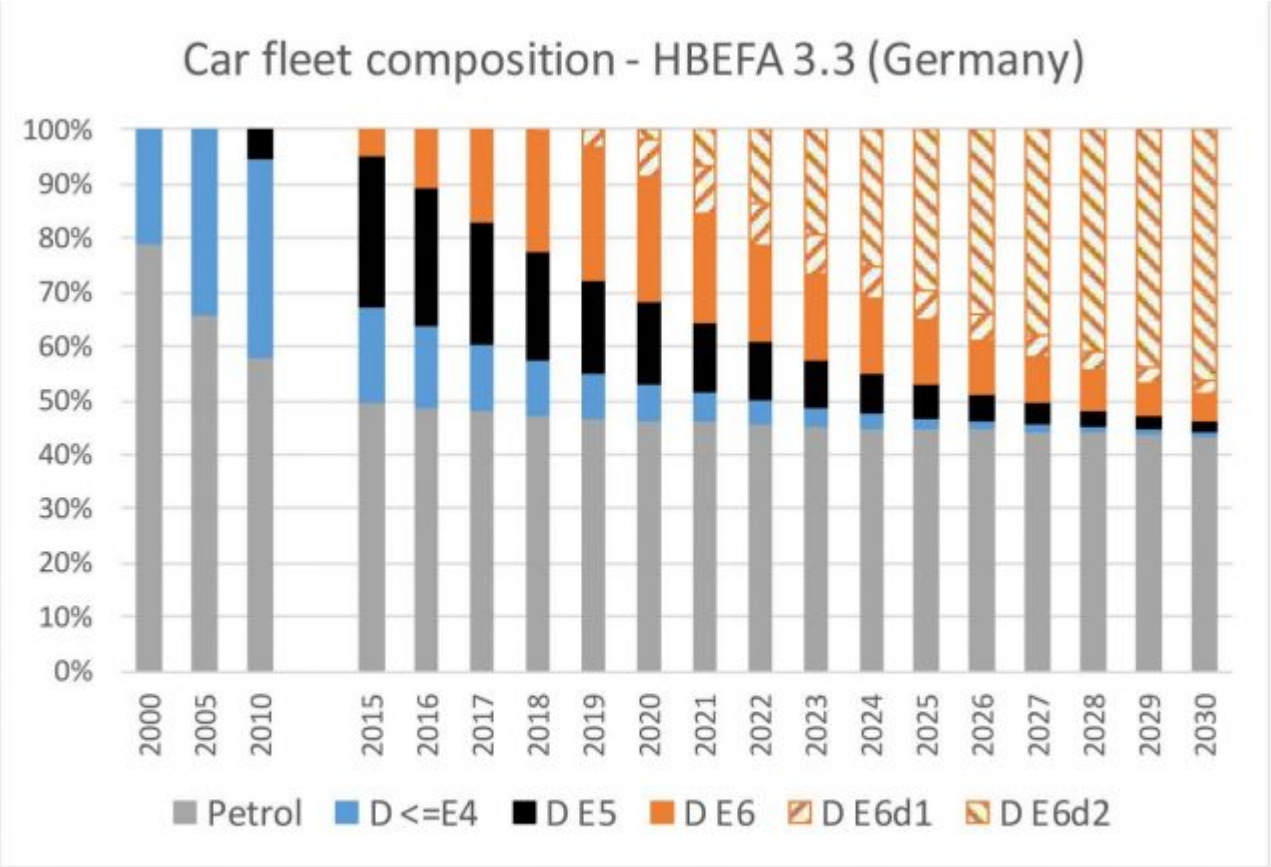


Bild 7. Detailliertere Prognose zur Ablösung älterer Dieselfahrzeuge durch Modelle mit den verschiedenen Varianten der EURO-6-Abgasnorm (Grafik: [HBEFA])

Diese neuere Untersuchung aus dem Jahre 2017 geht detaillierter auf die verschiedenen Unterkategorien der EURO-6-Kategorie bei Dieselfahrzeugen ein. Auch nach dieser Prognose ist mit einer vergleichsweise schnellen Ablösung vor allem der Fahrzeuge mit EURO-4 und EURO-5 zu rechnen. Beide Untersuchungen sind sowohl im Umweltministerium als auch im UBA, die zu den Auftraggebern der Studien gehören, bestens bekannt. Dass Fr. Hendricks nebst ihren Untergebenen ungeachtet der ihr bekannten Fakten so lautstark gegen die Autohersteller wettern, ist nicht mehr mit Vorsorgedenken für die Bevölkerung zu erklären. Erklärbar ist dies nur durch die offene Industriefeindlichkeit der Akteure. Einen interessanten Einblick in die dahinter steckenden rot-grünen Netzwerke gibt ein kürzlich in den „Stuttgarter Nachrichten“ erschienener Artikel [MAFI]. Da erfährt man interessante Details wie z.B. die Tatsache, dass ein früherer Chef des Vereins Deutsche Umwelthilfe (das ist der Verein, der aktuell versucht, Deutschlands Autoindustrie kaputt zu klagen) bis heute als Staatssekretär an prominenter Stelle in deutschen Ministerien sein Unwesen treiben darf. Zum gleichen Dunstkreis gehört auch Matthias Machnig, der im Bundesumweltministerium Staatssekretär war, als in Brüssel die Luftreinhaltungsrichtlinie beschlossen wurde, auf die sich

die DUH bei ihren Klagen stützt. Interessanterweise ist es auch der gleiche Personenkreis, der bereits die Abwicklung der deutschen Stromkonzerne zugunsten der „Energiewende“ managte. Umso schwerer fällt es daher zu verstehen, was denn die Betriebsräte der Autobranche dazu treibt, mit einer solchen Organisation zu paktieren. Was man dort mit der Automobilbranche vorhat, kann sich doch jeder an fünf Fingern abzählen. Im Unterschied zu den Mitarbeitern bei Daimler, Bosch oder Audi muss sich niemand von diesen hohen Herrschaften Sorgen wegen Arbeitsplatz oder Rente machen. Diesen Leuten geht es um Ideologie – und ganz nebenher hat man ja auch nichts dagegen, wenn sich dadurch die Taschen füllen. Seltsamerweise scheinen derartige Recherchen nicht zum Aufgabengebiet der öffentlich gefütterten deutschen Sendeanstalten zu gehören. Das müssen die unterbezahlten Redakteure von lokalen Zeitungen ohne jegliche Unterstützung oder Anerkennung aus eigenem Antrieb erledigen.

Fakten und „Faktenfinder“

Die bisherige Analyse der von den „Faktenfindern“ von NDR und Tagesschau präsentierten Aussagen lässt erkennen, dass man sich dort alles andere als kritisch-investigativ mit dem Thema NO_2-Immissionen der Stadtluft beschäftigt hat. Stattdessen übernimmt man einfach die Positionen von Hendricks und dem UBA, als seien deren Ansichten der Weisheit letzter Schluss. Eine eigenständige kritische Wertung von Daten und Hintergründen ist nicht einmal in Ansätzen erkennbar. Dies bestätigt die bereits bisher gemachte Erfahrung, dass die Mehrzahl der Medien – allen voran die Fernsehanstalten ARD, ZDF und ihre Landesdependancen – beim sogenannten „Diesel-Skandal“ einseitig, parteiisch und irreführend berichten. Statt um Ausgewogenheit und Sorgfalt bemüht man sich offenkundig eher darum, das Thema so darzustellen, wie die Bundesbehörden sowie die etablierten Parteien es gerne haben möchten. Abweichende Meinungen von Medien, Journalisten oder Bloggern werden als unglaubwürdig hingestellt. So leistet man dem ideologischen Ziel der Deindustrialisierung Deutschlands durch „Dekarbonisierung der Volkswirtschaft“ Vorschub. Der Diesel ist dabei nur das erste Opfer. Es wird danach weitergehen, und zwar alternativlos.

Fred F. Mueller

Demnächst folgt Teil 5

Quellen

[CLEA]
https://www.cleanenergy-project.de/stromtrassen-erdkabel-kosten-stromkunden-milliarden/

[ELMO]
https://eike.institute/?s=Das+deutsche+Energiewende-Wunder%3A+Elektromobilit%C3%A4t+ganz+ohne+Strom

[FAKT]
http://faktenfinder.tagesschau.de/inland/stickstoffdioxid-111.html

[GEHE] http://wordpress.gerdheld.de/?p=1667

[GREE]
https://www.greentechmedia.com/articles/read/Is-There-Enough-Lithium-to-Maintain-the-Growth-of-the-Lithium-Ion-Battery-M

[HBEFA] HBEFA Version 3.3 Background Documentation Berne, 25. April 2017

[MAFI]
http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.umwelthilfe-in-ministerien-das-netzwerk-der-diesel-gegner.ce6d4b7e-2a2a-4379-87f9-70b5feeb5845.html

[STPL]
http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=verkehr_strnetz@senstadt

[TREM] Aktualisierung „Daten- und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoff-Emissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1960-2030“ (TREMOD, Version 5.3) für die Emissionsberichtserstattung 2013 (Berichtsperiode 1990-2011) ifeu Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH