Diesel: Wie die Regierung das Volk systematisch täuscht

geschrieben von Chris Frey | 21. März 2018

Bundeskanzlerin Merkel sagt selten offen, was sie denkt und was sie für Absichten hat. Sie bevorzugt das geduldige Ziehen von Strippen in Hinterzimmern, die Besetzung wichtiger Positionen mit ihr hörigen Personen und das „Spielen über Bande“, indem sie internationale Institutionen wie die UNO oder die EU Beschlüsse fassen lässt, die dann „alternativlos“ gegen alle internen Widerstände auch im eigenen Land durchgesetzt werden müssen – weil sie entsprechende gesetzgeberische Kompetenzen klammheimlich und weit vorausplanend nach außen abgegeben hat. Aktuelles Paradebeispiel ist die Flüchtlingsproblematik, die sie selbst verursacht hat und deren Konsequenzen sie allen anderen europäischen Partnern aufs Auge zu drücken versucht.

Was die Kanzlerin beim Auto will

Trotz ihrer Raffinesse rutscht jedoch selbst der Kanzlerin manchmal doch heraus, welche Vorstellungen sie hat. So im Juni 2017 bei einem Vortrag vor Studenten in Argentinien, **Bild 2**.

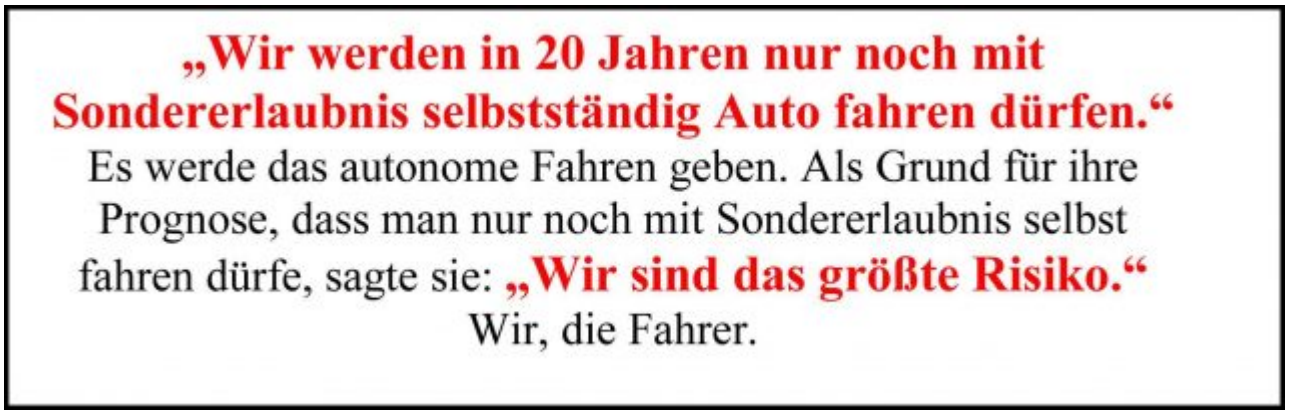


Bild 2. Aus einem Bericht der „Welt“ über einen Vortrag von Bundeskanzlerin Merkel vor deutschen Studenten in Argentinien [WEME]

Entscheidender Grund für diese Politikziele ist der Kampf gegen den sogenannten Klimawandel. Diesem Ziel ordnen alle Merkel-Regierungen alternativlos alles unter, die Wünsche der Bürger ebenso wie das Wohlergehen der Industrie, von der das rohstoffarme Deutschland lebt. In einem Interview mit der „Super-Illu“ im August 2017 ließ Fr. Merkel keinerlei Zweifel an ihrer Entschlossenheit, auch den Verkehr gründlich zu „dekarbonisieren“ **Bild 3**.



Bild 3. In einem Interview mit der „Super-Illu“ legte Fr. Merkel ihre Prioritäten im Bereich der Verkehrspolitik dar [SUPI]

Typisch für Merkels Art der Politik war dann die Aussage, man werde die Automobilindustrie „ermuntern“, noch stärker auf Zukunftstechnologien, insbesondere E-Mobilität, zu setzen. Dahinter steckt die von ihr meisterlich beherrschte politische Taktik des „Hinschubsens“ (engl. „Nudging“), bei der weniger mit kruden Befehlen als vielmehr mit „sanftem“ Druck durch Vorschriften und „Unbequemlichkeiten“ gearbeitet wird. Am Beispiel der Anti-Diesel-Kampagne lässt sich anschaulich verfolgen, wie langfristig und mit welchen Tricks diese Vorhaben geplant und in die Tat umgesetzt werden.

Schritt 1: Autos? – ab damit in die Schmuddelecke

Um Teile der Bevölkerung gegen den motorisierten Individualverkehr aufzubringen, musste man dem Auto zunächst ein „Vergifter-Image“ anhängen. Das Rezept dafür ist einfach und wurde schon zur Zeit des Ablasshandels und der Hexenverbrennung sehr erfolgreich eingesetzt: Man erzeuge Angst. Angst um die ewige Verdammnis, Angst um die Gesundheit, Angst vor dem Tod. Obwohl die Luft bei uns bereits seit Jahrzehnten immer sauberer wird, obwohl wir immer länger leben, wird das Auto seit mehr als einem Jahrzehnt nahezu pausenlos durch Kampagnen der verschiedensten grün-ökosozialistischen Parteien und NGO-Bewegungen wie WWF, Greenpeace & Co verunglimpft. Und das mit begeisterter Beteiligung der Medien. Die Regierung verfolgt genau die Erfolge der guten Arbeit ihrer Hilfstruppen und führt dann „auf Druck der öffentlichen Meinung“ immer neue, in Wirklichkeit längst geplante Verschärfungen der Abgasnormen ein.

Schritt 2: Eigene Souveränitätsrechte? – weg damit

Ein besonders „cleverer“ Schachzug der Anti-Auto-Strategie besteht darin, die Koordinierung und auch Festlegung der Normen für Abgase der EU zu übertragen. Diese kann deshalb jetzt gegenüber den einzelnen Ländern wie ein Sheriff auftreten und ihre Vorstellungen auch gegen nationale Widerstände durchsetzen. So kommt es dann auf EU-Ebene zu Bestimmungen, die ohne Beteiligung des deutschen Bundestages und ohne wirkliche politische Diskussion in Deutschland in den Hinterzimmern von Brüssel ausgekungelt werden. So wie die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21. Mai 2008.

Schritt 3: Gesetze? – dafür haben wir unsere Winkeladvokaten

Zwar ist die obige EU-Richtlinie für alle Mitgliedsstaaten verbindlich, sie muss hierfür jedoch in nationales Recht umgesetzt werden. In

Deutschland erfolgte dies im Rahmen von Verordnungen zum sogenannten BundesImmissionsSchutzGesetz, dem BImSchG. Im Falle der o.a. Richtlinie 2008/50/EG erfolgte die deutsche Umsetzung durch die 39. Verordnung zum BImSchG vom 2. August 2010. Vergleicht man die beiden Texte – die EU-Fassung und die deutsche Verordnung –, so hat man auf den ersten Blick den Eindruck, dass beide im Prinzip das Gleiche aussagen. Allerdings wurden einige Formulierungen so umgestellt, dass kleinere Abweichungen aufgrund des unterschiedlichen Satzaufbaus nicht sofort ins Auge springen. Das verwundert auf den ersten Blick, da es die Vorlage schließlich in einer amtlichen deutschen Fassung gibt, die sowohl sprachlich als auch juristisch von hoher Qualität ist. Doch das ist offenbar Absicht, denn einige dieser scheinbar belanglosen Variationen des Textes sind in Wirklichkeit lediglich ein Ablenkungsmanöver, eine raffinierte Methode, um von den tatsächlich wichtigen Abweichungen abzulenken. Diese bestehen teils aus nur minimal erscheinenden Manipulationen bei Worten bzw. Zahlen, auf die es den Verfassern jedoch ankam. Man vergleiche einmal die folgenden Textpassagen, **Bild 4** und **Bild 5**.

EU: Der Luftstrom um den Messeinlass darf in einem Umkreis von **mindestens 270°** nicht beeinträchtigt werden

DE: bei Probenahmestellen an der Baufluchtlinie soll die Luft in einem Bogen von **mindestens 270 ° oder 180°** frei strömen

Bild 4. Wer käme schon darauf, welche messtechnischen Freiräume man sich mit dem kleinen Zusatz „oder 180°“ eröffnen kann

EU: Probenahmestellen für die Luftqualität an der Baufluchtlinie **müssen** mindestens 0,5 m vom nächsten Gebäude entfernt sein

DE: Probenahmestellen, die Werte liefern, die für die Luftqualität an der Baufluchtlinie repräsentativ sind, **sollen** mindestens 0,5 Meter vom nächsten Gebäude entfernt sein

Bild 5. Die Umstellung des Textes diente auch dazu, unter der Hand aus „müssen“ „sollen zu machen – ein im normalen Sprachgebrauch fast bedeutungsloser, für Juristen jedoch sehr wichtiger Unterschied

Zu Bild 5 ist anzumerken, dass die ausführenden Behörden bei einer Muss-Vorschrift keinen Ermessenspielraum haben und die Bestimmung zwingend – d.h. ohne Wenn und Aber – einzuhalten ist [MUSS]. Anders verhält es sich bei Soll-Vorschriften, denn hier erhält die Behörde einen Ermessensspielraum und kann in Ausnahmefällen von der Vorschrift abweichen. Zudem können Betroffene dann gegen die Konsequenzen aus den behördlichen Maßnahmen – wozu auch Fahrverbote gehören – selbst im Falle eines nachweislichen Verstoßes nicht ohne weiteres klagen. Hier haben offensichtlich Regierungs-Juristen mit ökolinken Vorstellungen bereits vor gut zehn Jahren planvoll und mit beträchtlicher Arglist raffiniert manipulierte Texte erzeugt, die heute die Grundlage für die „kalte“ und entschädigungslose Enteignung von Millionen Autofahrern durch drohende Fahrverbote in wichtigen Städten liefern.

Schritt 4: Messorte? – muss man nur „geschickt“ auswählen

In den Medien und auch seitens diverser Behörden wie dem UBA wird immer so getan, als seien besonders hohe Messwerte beispielsweise in Stuttgart repräsentativ für die Gesamtbelastung der Bevölkerung. Dies entspricht jedoch nicht den Tatsachen, denn städtische Messstellen sollten nach dem Willen der EU folgende Bedingungen erfüllen, **Bild 6**.



Bild 6. Die EU hat bezüglich der Repräsentativität von Messstationen eindeutige Vorgaben gemacht [EURI]

Dass man in Deutschland diesbezüglich ganz andere „Messstrategien“ verfolgt, kann man beispielsweise einer Pressemeldung des Landesumweltamtes Baden-Württemberg entnehmen. Schon 2006 wurden in Baden-Württemberg alle Gemeinden gebeten, sogenannte straßennahe Belastungs**schwerpunkte** zu melden, an denen dann sogenannte Spotmessstellen eingerichtet wurden [SPOT]. Hiervon gibt es allein in Stuttgart vier Stück, das sind 50 % aller städtischen Messstellen. Die „Belastung“ der Stuttgarter Bürger wird demnach zu einem geradezu grotesk überproportionalen Anteil aus Daten hergeleitet, die auch an vier räumlich eng begrenzen „Hot-Spots erfasst werden. Auch in anderen „schmutzigen“ Städten mit angeblich hohen NO_2-Werten wurde und wird mit dem gleichen Trick gearbeitet. Bloßgestellt wird dies beispielsweise in einem Focus-Artikel über ein Gespräch mit dem führenden Toxikologen Prof. Greim [GREFO], **Bild 7**.



Bild 7. Zu den beliebten Tricks grünlinker Lokalpolitiker gehört die gezielte Platzierung von Messstellen an sorgfältig ausgewählten Bereichen mit außergewöhnlich hohen Konzentrationen [GREFO]

Vergleichbare Ergebnisse zeigten sich auch bei einer eingehenden Analyse der NO_2-Konzentrationen rund um die berühmt-berüchtigte Messstellen „Landshuter Allee“ und „Stachus“ in München. Werden zudem alle Faktoren inklusive der schnellen Verdünnung der NO_2-Werte auch in vertikaler Richtung berücksichtigt, so kommt man auch für ganz Bayern – und aller Wahrscheinlichkeit nach ebenso für ganz Deutschland – auf vielleicht 0,01 – 0,02 % der Gesamtbevölkerung, die überhaupt von über dem Grenzwert liegenden NO_2-Gehalten direkt vor ihren Fenstern betroffen sind [GLAS8].

Schritt 5: Abstände? Ein tolles Manipulationsinstrument

Welcher Normalbürger hat schon eine zutreffende Vorstellung davon, mit welcher Konzentration die NO_x-Gase aus einem Auto kommen und wie schnell sie sich anschließend verdünnen? Der NO_x-Anteil des Abgases aus dem Auspuff eines Euro-5-Diesels liegt bei ca. 800 ppm (unter Berücksichtigung der Umwandlung eines Großteils davon zu NO_2 ca. 1,5 Mio. µg/ m^3) [MARX] und verdünnt sich auf dem Weg von der Mittellinie der Straße (als angenommene linienförmige Quelle) bis zum Messpunkt, der oft nahe am Fahrbahnrand aufgestellt ist, bis auf vielleicht 30-60 µg/ m^3 (es gab in ganz Deutschland 2017 überhaupt nur fünf Messstellen, die 60 µg/ m^3 oder mehr erreichten). Nimmt man eine Straßenbreite von 12 m und einen Abstand des Messorts vom Bürgersteig von 1 m an, so kommt man je nach Messergebnis auf Verdünnungsfaktoren zwischen 25.000:1 und 50.000:1 auf einer Strecke von gerade einmal 7 m. Deshalb war es bei den von der DUH veranlassten Messfahrten im fließenden Verkehr auch kein Problem, in der Abgasfahne vor allem älterer städtischer Busse (das sind übrigens die allerschlimmsten „Stinker“ auf unseren Straßen) kurzfristig Spitzen der NO_2-Konzentration bis zu fast dem 20fachen des Grenzwerts zu registrieren [UNIH]. Eine Vorstellung davon, welch entscheidende Rolle Verdünnungen und damit auch Entfernungen in diesem Zusammenhang spielen, vermitteln **Bild 8** und **Bild 9**.

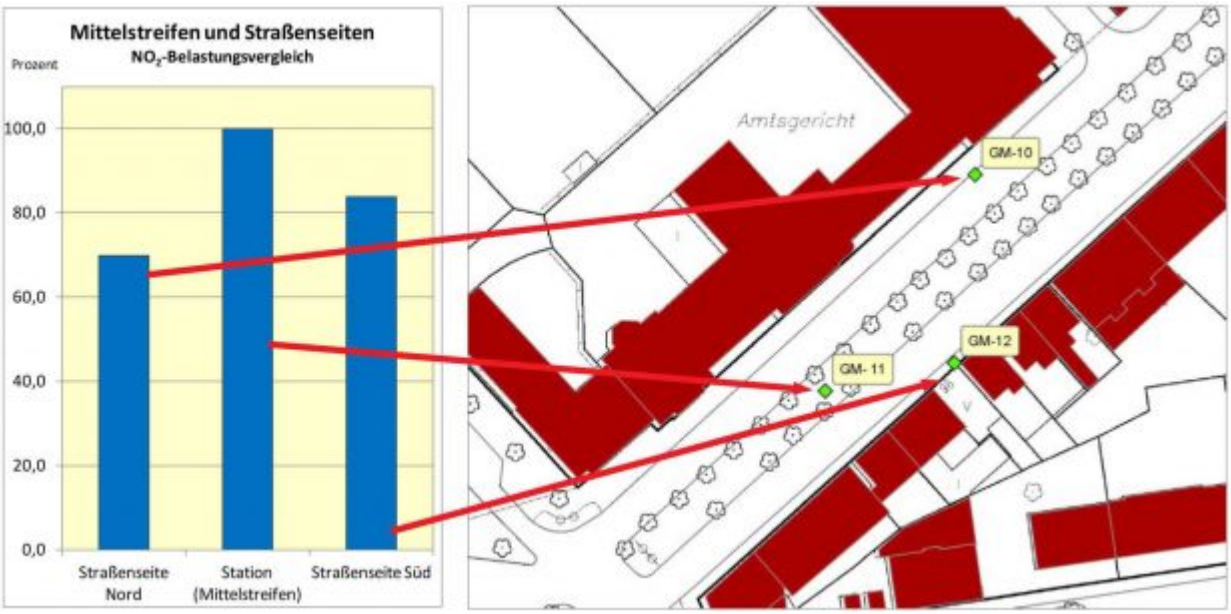


Bild 8. Ergebnis von Kontrollmessungen der allem Anschein nach nicht gesetzeskonform aufgestellten Messstation in der Max-Brauer-Allee in Hamburg (Grafik: [HAMB])

Die Messstation in der Max-Brauer-Allee in Hamburg misst 1) unter Bäumen (Verstoß gegen Anhang 3 Buchstabe C der der 39. BImSchgV) und 2) in der Fahrbahnmitte (Verstoß gegen Anhang 3 Buchstabe A 2 c) der 39. BImSchgV). Bei amtlichen Kontrollmessungen [HAMB] zeigte sich, dass die NO_2-Konzentrationen am Messpunkt GM-12 um 16 % niedrigerer NO_2-Wert, am Messpunkt GM-10 lag die Belastung sogar um volle 30 % niedriger. Dies belegt den erheblichen Einfluss der Distanz des gewählten Messpunktes zum Maximalpunkt der Emissionen.

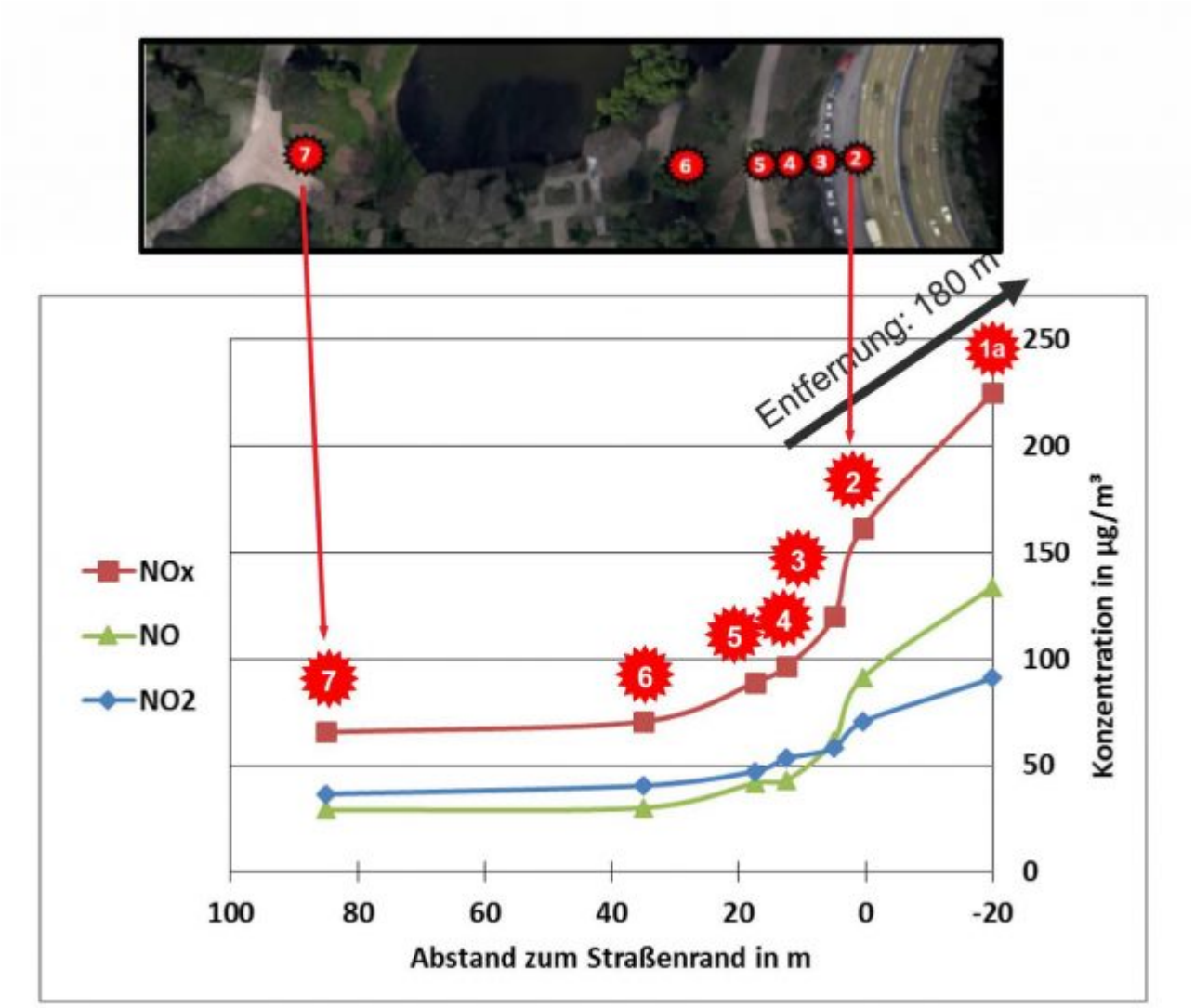


Bild 9. Messungen der rapiden Abnahme der NO2-Konzentration mit zunehmendem Abstand vom Straßenrand der B14 nahe der Messstation Am Neckartor in Stuttgart (Grafik: [VOGT])

Auch Bild 9 macht deutlich, wie schnell die NO_2-Konzentrationen abnehmen, je weiter eine Messstation von der Straßenmitte entfernt aufgestellt wurde. Dies ist auch der Grund für die Entfernungsangaben (max. 10 m vom Fahrbahnrand) sowie einige weitere Vorschriften in den Richtlinien. Deshalb sei hier noch darauf hingewiesen, dass viele deutsche Messstationen sehr dicht am Straßenrand platziert wurden, z.B. die in der Hohenheimer Straße in Stuttgart, während sich wiederum andere zu dicht an Gebäuden befinden.

Schritt 6: Luftströmungen? Kann man wunderbar für Schummeleien nutzen

Aus den Darstellungen in den Bildern 7 und 8 ergibt sich unmittelbar eine weitere Folgerung: Um zu einer Verdünnung der Abgase zu kommen, muss die Luft ungehindert strömen können. Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, z.B. durch Gebäude, Wände, Tunnel oder sonstige Hindernisse, so wird auch die Verdünnung behindert, so dass die gemessenen Werte höher liegen. Natürlich sind solche Aufkonzentrationen direkt im Nahumfeld von Hindernissen nicht repräsentativ für die Gesamtsituation. Deswegen

wurden in der EU-Verordnung für das Umfeld der Messstellen verschiedene Vorgaben gemacht, **Bild 10**.



Bild 10. Die Vorgaben zur Platzierung von Messstellen sind ziemlich eindeutig [EURI]

Wie wir noch sehen werden, bewiesen „clevere“ grünlinke Stadtverwaltungen und Länderregierungen jedoch höchste Kreativität, wenn es darum ging, diese Vorgaben zu umgehen bzw. sich darüber hinwegzusetzen. Man bekommt manchmal fast den Eindruck, dass sich diverse Stadtverwaltungen einen regelrechten Wettbewerb darum geliefert haben, wer der eigenen Stadt am besten das Etikett „herausragend verschmutzt“ verpassen könnte.

Schritt 7: Alleebäume? Fast so gut wie eine Tunneldecke

Wenn man sich mit Bildern der Aufstellorte von Luftqualitätsmessstellen beschäftigt, so fällt auf, dass gerade diejenigen, die höhere Messwerte anzeigen, oft unterhalb von Bäumen aufgestellt sind. Das dürfte eigentlich nicht sein, wie aus den Vorschriften in Bild 10 eindeutig hervorgeht. Zudem handelt es sich in vielen Fällen nicht etwa nur um einzelne Bäume, sondern um ganze Alleen mit oft sehr großen Bäumen. Vor allem im Sommer wirken solche Alleebäume wie eine Art Dach, das nicht nur den Wind abhält, sondern auch die Abgase daran hindert, nach oben abzuziehen. Das angebliche Abgasproblem in solchen Straßen ließe sich aller Voraussicht nach ganz einfach und schnell minimieren, wenn man diese Alleebäume zumindest in den hochbelasteten Abschnitten beseitigen würde. Dies hätte wesentlich geringere Schäden und Verluste für die Allgemeinheit zur Folge als die jetzt ins Auge gefassten Fahrverbote. Und was die angeblich „grünen“ Baumschützer angeht, die in dem Fall unweigerlich auf den Plan treten werden: Diesen kann man zumeist Heuchelei vorwerfen, denn von ihrer Seite kam bisher zum zigtausendfachen Kahlschlag in deutschen Wäldern zugunsten der Aufstellung von Windenergieanlagen so gut wie kein Widerspruch. Im Gegenteil, gerade die Grünen und die SPD haben diese schändlichen Eingriffe in unsere Natur vehement befürwortet und die entsprechenden Gesetzesänderungen vorangetrieben. Von den Wildwestmethoden, Einsprüche

von wirklichen Naturschützen dadurch gegenstandslos zu machen, dass man die Nester von Wiesenbrütern zerstört und Horstbäume seltener Greifvögel mit der Kettensäge niederlegt, wollen wir hier gar nicht erst reden.

Schritt 8: Verkehr? Muss man nur wirksam behindern

Stadtplanern ist bestens bekannt, wie man die Abgasbeaufschlagung in kritischen Bereichen reduzieren kann: Man muss dafür vor allem den Verkehrsfluss verstetigen, da jedes Abbremsen und Wiederanfahren die Emissionen weit überproportional hochtreibt [HOHEN]. Ein verstetigter Verkehrsfluss führt zu erheblich reduzierten Schadstoffbelastungen. Dabei geht es nicht nur einfach um eine „Grüne Welle“, sondern auch um möglichst gleichmäßige Fahrgeschwindigkeiten mit geringer Dynamik und ohne Spitzen [BLFU]. Leider gibt es unter Stadtplanern bzw. in den Stadträten und Bürgermeisterämtern auch ökoideologische Fanatiker, die dieses Wissen dazu nutzen, um die Abgasemissionen in ihren Städten durch eine Reihe sehr wirkungsvoller Maßnahmen bewusst in die Höhe zu treiben. Ziel ist dabei, den Verkehrsfluss zu behindern, Staus zu provozieren und die Fahrzeuge zu häufigem Abstoppen und Wiederanfahren zu zwingen. Möglichkeiten sind Straßenverengungen bzw. Verringerung der Anzahl der Fahrspuren, „verkehrsbrechende“ Ampelschaltungen statt grüner Welle, Tempo 30 auch bei Durchgangsstraßen oder „rechts vor links“ selbst für unbedeutende Nebenstraßen. Beliebt ist auch das „Herausziehen“ von Bürgersteigen an Bushaltestellen, so dass der stehende Bus den gesamten Verkehr blockiert.

Wer solche Vorwürfe für Spinnereien von Verschwörungstheoretikern hält, dem sei die „Heute“-Nachrichtensendung des ZDF vom 9.8.2017 um 19.00 Uhr empfohlen. Unter „Strategien gegen Luftverschmutzung“ wird dort das Beispiel Düsseldorfs vorgestellt, wo die Stadt die „grüne Welle“ mancherorts unterbricht. Damit sollen, so der Kommentar, die Autofahrer gezwungen werden, abzubremsen und neu anzufahren, obwohl das mehr Schadstoffe bedeutet. Dies sei „Verkehrserziehung in Richtung Zukunft“. Nach dieser Einführung des Fernsehmoderators erläutert dann Thomas Geisel, SPD-Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf, mit überlegenem Lächeln seine Motive zu dieser bewussten Erhöhung der Luftbelastung in seiner Stadt wie folgt: „Das mag jetzt unter Schadstoffgesichtspunkten an der einen individuellen Stelle nachteilig sein, aber insgesamt geht es natürlich darum, die Menschen zu motivieren, die Bahn zu benutzen eher als das Auto…“

Das wurde so nonchalant dahergesagt, dass man sich der Ungeheuerlichkeit dieser Aussagen im ersten Moment gar nicht bewusst wird. Da steht ein Oberbürgermeister einer Landeshauptstadt, die von der DUH („Deutsche Umwelthilfe“, manchmal auch als „Toyotas Sturmtrupp für’s Grobe“ bezeichnet) wegen zu hoher Abgaswerte verklagt wird. Und brüstet sich damit, dass er bewusst Maßnahmen ergreift, welche diese Belastung noch ansteigen lassen. Flankierend verbreiten Spitzenvertreter seiner Partei wie UBA-Chefin Krautzberger Schauermärchen über angeblich „zigtausende Tote durch Autoabgase jedes Jahr in Deutschland“ und fordern mit dieser Begründung Fahrverbote. Wenn ein SPD-Politiker angesichts dieser Warnungen willentlich eine Steigerung dieser Abgasbelastung herbeiführt, kann man unterstellen, dass er es bewusst darauf anlegt, Leben und

Gesundheit von Bürgern zu gefährden. Für Juristen dürfte die Frage von Interesse sein, ob hier die Staatsanwaltschaft aufgrund eines begründeten Anfangsverdachts von sich aus tätig werden müsste oder ob Bürger der Stadt Düsseldorf selbst Klage erheben sollten. Man könnte das auch als Bubenstück der besonderen Art bezeichnen.
Auch in zahlreichen anderen Städten wird Verkehrsbehinderung schon seit Jahrzehnten bewusst und gezielt kultiviert. Damit durfte sich beispielsweise der führende Stadtplaner Knoflacher erst kürzlich wieder in einem Spiegel-Interview brüsten [KNOFL].

Schritt 9: Übertreibungen bei der Messpunktauswahl 1

Eine weitere Methode, die angebliche Umweltbelastung durch Abgase künstlich in die Höhe zu treiben und damit den netten Kumpels von der DUH juristische Munition zu liefern, besteht in der Missachtung einer Grundsatzregel der EU-Richtlinie, dass Belastungen nur dort und dann zu messen sind, wenn dadurch eine tatsächlich signifikante Beaufschlagung der Bevölkerung gegeben ist, **Bild 11**.



Bild 11. Diese Vorschrift ist im typischen „Brüsselchinesisch“ der EU abgefasst und deshalb für juristische Laien nicht ohne weitere zu verstehen

Aus dem Beamtenkauderwelsch ins Normaldeutsche übersetzt besagt die in Bild 11 zitierte Vorgabe, dass Messungen an Orten mit den höchsten Konzentrationen nur dann erfolgen sollten, wenn die Bevölkerung diesen auch so lange ausgesetzt ist, dass es im Vergleich zum Gesamtzeitraum der Mittelwertbildung ins Gewicht fällt. Anders ausgedrückt: Messen sollte man nur da, wo sich Menschen regelmäßig und über Stunden hinweg aufhalten. Was beispielsweise bei den reinen Gewerbegebäuden am Neckartor in Stuttgart nicht der Fall ist. Dort spielen wohl kaum jemals Kinder auf der Straße, noch betreiben dort die Stuttgarter ihr Jogging. Das erledigen sie vernünftigerweise lieber im Schlossgarten, einer Parkanlage direkt auf der anderen Straßenseite, wo die Konzentrationen natürlich unterhalb des Grenzwertes liegen, **Bild 12**.

Bild 12. Schon wenige Meter im Schlosspark neben der berühmt-berüchtigten Messstation Am Neckartor sinken die NO2-Konzentrationen um bis zu 68 % (Grafik: [KODE])

Der gleiche Verstoß gegen den eigentlichen Sinn der EU-Richtline – nur an wirklich signifikanten Stellen zu messen – dürfte auch bei zahlreichen anderen Messstellen festzustellen sein.

Schritt 10: Übertreibungen bei der Messpunktauswahl 2

Eine weitere Vorschrift, gegen die gerade bei sogenannten Hotspot-Messstellen häufig und offenkundig mit Absicht verstoßen wird, ist das Verbot der Messung an eng begrenzten Stellen, wo die Abgaswerte durch besondere Umstände außergewöhnlich hochgetrieben werden, **Bild 13**.



Bild 13. Diese Vorgaben sollen verhindern, dass allzu kleinräumige und damit für das Gros der Bevölkerung nicht repräsentative Messdaten erfasst werden

Ein Musterbeispiel für eine solche dem Geist des EU-Richtlinie widersprechende Auswahl liefert die Messstelle Am Neckartor in Stuttgart. Hier wurde die Trickserei äußerst massiv betrieben und kann deshalb besonders anschaulich nachgewiesen werden. Betrachtet man die dort getroffene Anordnung des Messgeräts z.B. mit Google Maps, so fällt als erstes auf, dass diese Messstelle vermutlich der Grund für die in Bild 4 aufgezeigte Veränderung der EU-Vorschrift bezüglich eines 270-Grad Freiwinkels um die Messstation zu einem solchen von lediglich 180 ° gewesen sein dürfte. Derjenige, der die deutsche Fassung des Gesetzes diesbezüglich veränderte, kannte augenscheinlich diese bereits seit 2003 existierende Messstelle und ihren Wert für die „grüne“ Transformation Deutschlands. Der Messcontainer steht nämlich nicht frei mehrere Meter vor einer Hausfront, sondern wurde eng an einen Hausvorsprung gezwängt, so dass von unbehinderter Anströmung selbst bei sehr wohlwollender Betrachtung wohl kaum gesprochen werden kann, insbesondere bei dem geringen Abstand zur Mauer des Gebäudes **Bild 14.**

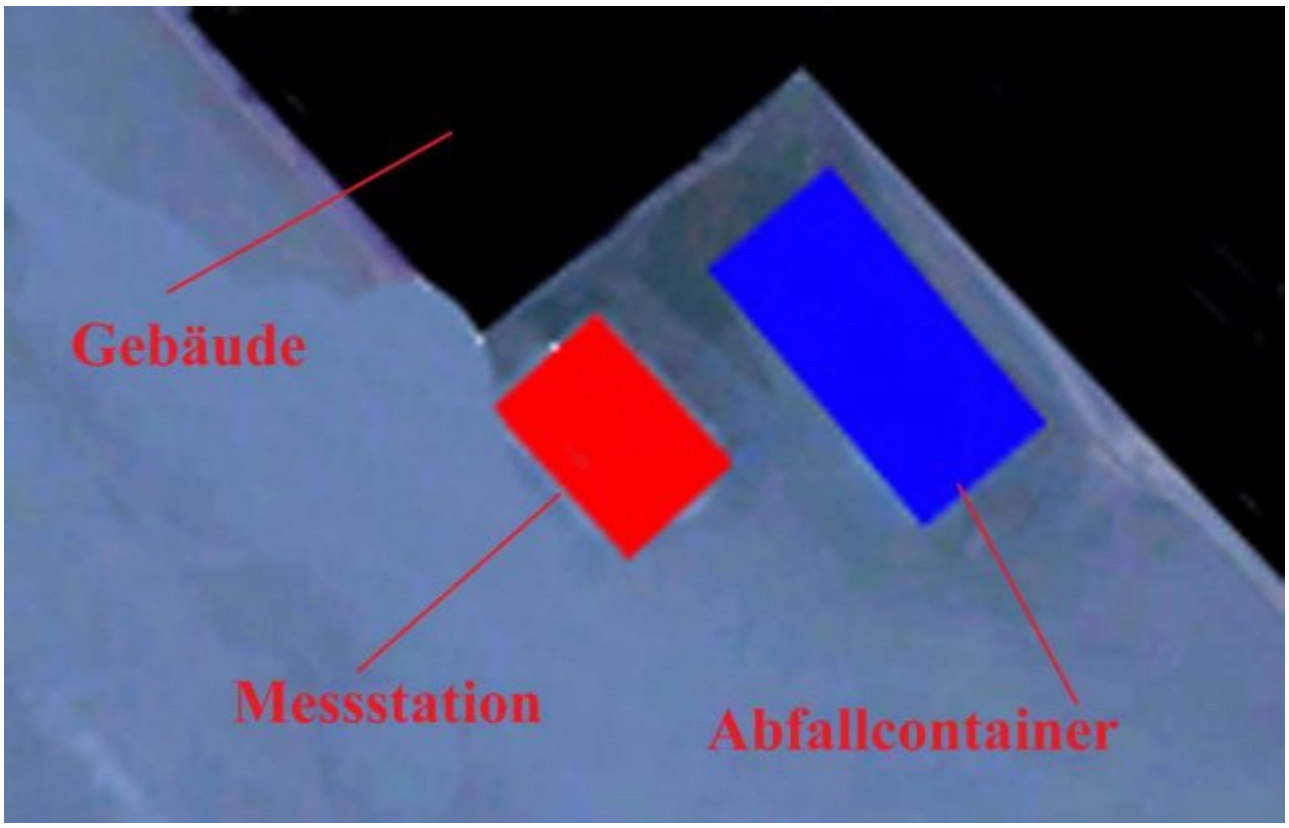


Bild 14. Schematische Darstellung der räumlichen Verhältnisse der Messstelle Am Neckartor in Stuttgart (Grafik: Autor)

Hinzu kommen aber noch zahlreiche weitere „Sünden“:

- Der Container steht viel zu nahe am Gebäude, nicht wie vorgeschrieben „mehrere Meter“ entfernt.
- Direkt benachbart steht ein Abfallcontainer. Für den Austausch muss der schwere LKW wegen der beengten Verhältnisse diverse Male rangieren und auch beim Auf- bzw. Abladen den Motor laufen lassen. Solche Containerfahrzeuge sind oft alt und haben entsprechend schlechte Abgasreinigungssysteme. Die Schwaden entstehen direkt neben der Ansaugöffnung des Messsystems.
- Wenige Meter weiter links am Gebäude befindet sich eine Fußgängerbrücke über die Straße mit einer seitlich hochführenden Rampe. Beide zusammen sammeln bei ungünstiger Windrichtung die Abgase eines längeren Teilstücks der Straße und lenken sie Richtung Messstation.
- Auf der anderen Seite des Containers befindet sich eine Reihe Alleebäume.
- Direkt vor dem Gebäude befindet sich eine eigene Fahrspur für größere Lieferwagen. Der Lieferverkehr scheint intensiv zu sein, auf einem Google Maps-Bild sind allein drei Lieferfahrzeuge der 2,5 bis 3,5 t-Kategorie zu erkennen. Zur Abfahrt müssen die Fahrzeuge bis direkt vor den Messcontainer fahren, mit laufendem Motor auf eine Lücke im dichten Verkehr warten und dann in diese hinein beschleunigen.

Man vergleiche diese Situation mit den Anforderungen in Bild 12 sowie den Manipulationen am deutschen Gesetzestext. Herr Kuhn und seiner Vorgänger im Geiste haben hier wahrlich ein Meisterstück grünlinker Manipulation und Demagogie abgeliefert. Den Rest erledigen derzeit ihre Geistesbrüder von der DUH vor den Gerichten. Als Kontrastprogramm sei hier darauf gezeigt, wie man im Ausland Messungen bei vergleichbar stark befahrenen Straßen vornimmt – wobei man sich dabei vermutlich über die depperten Deutschen köstlich amüsiert, **Bild 15**.

Bild 15. Während man in Stuttgart alles tut, um möglichst hohe Messwerte zu bekommen, macht man in Spanien die gesetzlichen Freiräume (10 m Abstand bis zum Fahrbahnrand) zunutze (Grafik: [KOKI])

Aufruf zur Mithilfe: Wir brauchen Messstellen-Aktivisten
Die Gegner des freien Individualverkehrs und damit auch zugleich des freien Bürgers sind sehr gut organisiert, sowohl raffiniert als auch skrupellos und planen sehr langfristig. Zudem haben sie sich tief im Staatsapparat eingenistet. Dem steht der einzelne Bürger zunächst hilflos gegenüber. Es wird Zeit, sich zur Wehr zu setzen. Dazu brauchen wir Helfer und Spender. Als erste Gegenmaßnahme, an der sich jeder beteiligen kann, wollen wir die Tricks, mit denen sie arbeiten, durch genaue Inspektion aller Messtellen feststellen und dokumentieren. Wir suchen Freiwillige, die sich die Messstationen in ihrer Stadt genau ansehen und Fotos sowie Stichworte ihrer Beobachtungen einreichen. Mailadresse für solche Meldungen ist w.mueller@eike-klima-energie.eu. Hierüber ist auch eine komplette Liste aller deutschen Messstationen erhältlich. Die Gesetzestexte der BRD [BIMSCHGV] und der EU [EURI] können aus dem Internet heruntergeladen werden. Priorität sollten vor allem solche Stationen haben, deren Jahresmittelwert über 40 µg/m^3 liegt. Meldungen sollten eine kurze Beschreibung der Auffälligkeiten mit zwei oder drei Bildern in guter Qualität beinhalten (Handyaufnahmen wären ausreichend). Dabei auch auf mögliche lokale Besonderheiten wie z.B. Dauerbaustellen etc. achten. Bitte den Absender, die Versicherung, dass es sich um eigene Fotos handelt, sowie die Erlaubnis zur freien Verwendung des Bildmaterials nicht vergessen. Die zehn interessantesten Meldungen werden zu einem Bericht zusammengefasst und jeweils mit Bild veröffentlicht.
Längerfristig ist auch an juristische Verfahren gedacht, um drohende Fahrverbote abzuwehren. Schon erste Stichproben haben gezeigt, dass viele Messstationen faktisch illegal sind und ihre Daten daher keinesfalls als Begründung für Fahrverbote herangezogen werden dürften. Das wird aufwendig und teuer werden, da teilweise Verfahren gegen Deutschland wegen Verstoßes gegen EU-Recht zu führen sein werden. Für eventuell mögliche juristische Initiativen kann man sich nach aktuellem Stand der Dinge an den Verein Fortschritt in Freiheit wenden, der sowohl Aktivisten als auch Spender sucht, um den Aufwand personell und finanziell bewältigen zu können. Die Webseite ist http://www.fortschrittinfreiheit.de/, e-Mail

info@fortschrittinfreiheit.de.
Für diejenigen, die sich als Messstellen-Aktivisten betätigen möchten, folgt hier eine Kurzliste der wichtigsten Messstationen, die nach Priorität sortiert sind. Eine vollständige Liste aller deutschen Messstationen ist bei EIKE erhältlich, sie kann aber auch direkt aus dem Netz [NO22017] heruntergeladen werden.
Fred F. Mueller

Stations-code	**Name / Messnetz**	**Jahres-mittel-wert in µg/m³**
DEBY115	München/Landshuter Allee	78
DEBW118	Stuttgart Am Neckartor	73
DEBW116	Stuttgart Hohenheimer Straße	69
DENW211	Köln Clevischer Ring 3	62
DEBW147	Reutlingen Lederstraße-Ost	60
DEHH068	Hamburg Habichtstraße	58
DEBW099	Stuttgart Arnulf-Klett-Platz	56
DENW082	Düsseldorf Corneliusstraße	56
DESH052	Kiel-Theodor-Heuss-Ring	56
DEBW152	Heilbronn Weinsberger Straße-Ost	55
DEBY037	München/Stachus	53
DEHE040	Darmstadt-Hügelstraße	52
DEBW117	Ludwigsburg Friedrichstraße	51
DEHE112	Wiesbaden-Schiersteiner Str.	50
DENW136	Dortmund Brackeler Straße	50
DEBW122	Freiburg Schwarzwaldstraße	49
DEBE064	B Neukölln-Karl-Marx-Str. 76	49
DEHE037	Wiesbaden-Ringkirche	49
DENI143	Oldenburg Heiligengeistwall	49
DENW188	Oberhausen Mülheimer Straße 117	49
DENW189	Wuppertal Gathe	49
DEBW136	Tübingen Mühlstraße	48
DEBE063	Berlin Neukölln-Silbersteinstr.	48
DEHH026	Hamburg Stresemannstraße	48
DENW133	Hagen Graf-von-Galen-Ring	48
DERP010	Mainz-Paracelsusstraße	48
DEBE069	Berlin Mariendorf, Mariendorfer Damm	47
DEHE041	Frankfurt-Friedberger Landstr.	47
DEHH070	Hamburg Max-Brauer-Allee II (Straße)	46

DENW207	Aachen Wilhelmstraße	46
DENW208	Gelsenkirchen Kurt-Schumacher-Str.	46
DENW355	Leverkusen Gustav-Heinemann-Str.	46
DEBW098	Mannheim Friedrichsring	45
DEBE067	Berlin Hardenbergplatz	45
DEBE061	Berlin Steglitz-Schildhornstr.	45
DEHE131	Limburg-Schiede	45
DEBY110	Augsburg/Karlstraße	44
DEHH064	Hamburg Kieler Straße	44
DENI048	Hannover Verkehr	44
DENI067	Osnabrück-Verkehr	44
DERP041	Ludwigshafen-Heinigstraße	44
DEBW120	Leonberg Grabenstraße	43
DEBY120	Nürnberg/Von-der-Tann-Straße	43
DENW212	Köln Turiner Straße	43
DEST102	Halle/ Paracelsusstr.	43
DEHE061	Gießen-Westanlage	42
DERP012	Mainz-Große Langgasse	42
DEBY063	Regensburg/Rathaus	41
DEBE065	Berlin Friedrichshain-Frankfurter Allee	41
DENW134	Essen Gladbecker Straße	41
DENW206	Solingen Konrad-Adenauer-Straße	41
DESH027	Kiel-Bahnhofstr. Verk.	41

Quellen

[BIMSCHGV] https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv 39/39._BImSchV.pdf

[BLFU]
https://www.lfu.bayern.de/luft/luftreinhalteplanung_verkehr/nox_projekt/index.htm

[EURI]
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1520569404992&uri=CELEX:32008L0050
[GLAS8] http://ruhrkultour.de/diesel-lueckenmedien-im-glashaus-8/
[GREFO]
http://www.focus.de/finanzen/karriere/berufsleben/politik-ignoriert-zweifel-am-grenzwert-40-mikrogramm-dieselpanik-wegen-grenzwertluege-in-ihrem-buero-ist-20-mal-so-viel-stickstoff-erlaubt_id_7378545.html
[HAMB]

http://www.hamburg.de/contentblob/4501220/640e272f247f3e5877ca7fb8eff76b8c/data/d-messbericht-vergleich-screeningrechnung.pdf
[HEUTE] „Heute“-Nachrichtensendung des ZDF vom 9.8.2017, Interview mit Thomas Geisel, SPD-Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf, Stichwort „Verkehrserziehung in Richtung Zukunft“
[HOHEN] https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/-/spotmessstelle-stuttgart-am-neckartor-immissionsgrenzwert-fur-stickstoffdioxid-uberschritten-
[KNOFL] https://www.reddit.com/r/de/comments/825l1y/verkehrsplaner_im_interview_manche_autofahrer/
[KODE] Koch, Th.: Vortrag auf dem Sonderkolloquium der Dechema, 5.12 2017.
[KOKI] Koch, Th.: Evaluation of NOX-formation of modern Diesel Engines, current Legislation and Emission Impact on Environment and Human Health. Vortrag, International Conference and Exhibition SIA Powertrain, Rouen, France, 1.+2. Juni 2016.
[MARX] https://www.eike-klima-energie.eu/2018/03/15/stickoxide-und-der-dieselmotor-2/
[MUSS] http://www.rechtslexikon.net/d/muss-vorschrift/muss-vorschrift.htm
[NO22017] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/358/dokumente/no2_2017.pdf
[SOLL] http://www.rechtslexikon.net/d/soll-vorschrift/soll-vorschrift.htm
[SPOT] https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/presseservice/faq
[STOE] http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/kostenloser-nahverkehr-holen-wir-uns-die-welt-zurueck-a-1193916.html
[SUPI] http://www.superillu.de/interview-mit-angela-merkel-2017
[UNIH] Reh, M.; Adler, T.; Pöhler, D.; Platt, U.: Stationäre & mobile NO – Messungen in Stuttgart 07.12.2015 und 14.01.2016 Stand: 27.01.2016 M. Institut für Umweltphysik, Universität Heidelberg
[VOGT] https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Publikationen/Veranstaltungen/V3-Luft-2017/Vortrag-Vogt.pdf?__blob=publicationFile&v=3
[WEME] https://www.welt.de/politik/deutschland/article165359594/Als-Merkel-in-die-Zukunft-blicken-soll-lacht-das-Auditorium.html