

# Das deutsche Diesel-Desaster & die Lektionen von ‚Dieselgate‘

geschrieben von Chris Frey | 9. Januar 2019

Für Angela Merkel war das Jahr 2018 ein sehr schlechtes Jahr. Außenstehende hörten das Wort „Migranten“ jedes Mal, wenn sie eine Wahlschlappe hinnehmen musste. Aber viel höher im Interesse der Wähler in Deutschland stand das Schicksal der von ihnen gekauften Diesel-Autos – gekauft, weil man ihnen gesagt hatte, dass dies gut bzgl. Klimawandel sei.

Im Mai war Hamburg die erste Stadt, in der für alle Diesel-Fahrzeuge in der Innenstadt ein Fahrverbot verhängt worden war, außer für die neuesten Modelle. Oder zumindest Teile der Innenstadt – die Teile nämlich, die verdächtig nahe an Luftgüte-Messpunkten lagen.

In anderen großen Städten wie Köln, Bonn und Düsseldorf wurden immer strengere Verbote in Kraft gesetzt – dank Klagen einer suspekten „Umwelthilfe“. In Stuttgart, der Heimat von Daimler und Porsche, wird man ein stadtweites Verbot erlassen. In Frankfurt, der Finanzhauptstadt des Landes, wurde angeordnet, dass ein Viertel aller registrierten Fahrzeuge der Stadtbewohner nicht mehr fahren dürfen. Sogar ein Autobahn-Teilstück nahe Essen wird für Diesel gesperrt.

In typischer Manier eierte Frau Merkel nachdrücklich durch verschiedene parteiinterne Wahlen, wobei sie darauf hinwies, dass die Autobauer in Deutschland für diesen Schlamassel aufkommen, nicht die Steuerzahler oder Autobesitzer. Die Wähler wurden nicht getäuscht. Inzwischen werden die Belastungen für die deutsche Autoindustrie erwähnt, zuletzt von der Bundesbank, als Faktor im plötzlichen und ominösen ökonomischen Rückgang in Europa.

Die Gerichtsverfahren bzgl. Luftgüte waren von der sog. „Deutschen Umwelthilfe“ oder DUH angestrengt worden. Finanziert wird dieser Verein hauptsächlich durch Zuwendungen von der Bundesregierung und einigen Landesregierungen (und von Toyota).

Es ist nicht hilfreich, dass die DUH selbst einst ein Bekehrer bzgl. „sauberem Diesel“ war, die sogar die Technologie bei US-Umweltgruppen angepriesen hatte als einen schnelleren Weg zur Reduktion von Kohlendioxid-Emissionen als auf Elektroautos zu warten.

Diesel stößt etwas weniger CO<sub>2</sub> pro Meile aus als Benzin, erzeugt aber mehr Smog und Feinstaub, was sich als nicht fixierbar erwies. erinnert man sich noch an den Volkswagen-Skandal des Jahres 2015, als US-Gesetzeshüter die Scharade beendeten mittels der Entdeckung, dass Emissionen importierter VWs um 400% schlimmer waren als in der Werbung

versprochen?

Bis auf den heutigen Tag will niemand in Europa den größten Betrug bzgl. des inzwischen nicht mehr existenten Vorschriften-Fetischs für Diesel anerkennen.

Wie man es auch dreht und wendet, Autos sind einfach nicht *der* große Teil eines angeblichen CO<sub>2</sub>-Problems. Personenwagen stehen in 95% der Zeit still. Flugzeuge, Eisenbahnen, Schiffe, Lastwagen, Busse und andere kommerzielle Fahrzeuge machen deutlich mehr als die Hälfte aller Emissionen aus, welche global im Transportbereich anfallen. Und der Transportbereich selbst trägt nur zu 14% zu allen Emissionen bei.

Und was die reflexartige Antwort von Gruppen wie der *Union of Concerned Scientists* angeht: Ja, aber Emissionen von Straßenfahrzeugen haben einen signifikanten Anteil an den Gesamtemissionen in den USA und Europa.

Hier handelt es sich um ein perfektes Beispiel für bedeutungslosen politischen Aktionismus, dem das dominante Motiv in der Klimapolitik. Dem Planeten ist es egal, wo es zu den Emissionen kommt. Die USA und Europa mögen gemeinsam das Fahren insgesamt verbieten, und das würde keinen messbaren Unterschied ausmachen. Falls wirklich ein Druckmittel gegen CO<sub>2</sub> erforderlich wäre, müssten das Ziel die Schwerindustrie, Stromerzeugung sowie Heizen und Kochen sein.

Warum also die Besessenheit bzgl. Autos? Das ist ein mentales Erbe der Luftverschmutzungs-Kampagnen der siebziger Jahre. Für viele Wähler bleibt das Auto ein sündhaftes Objekt. Ökogruppen können bzgl. ihrer Selbst-Beweihräucherung nichts falsch machen, wenn sie sich als Kämpfer gegen das Automobil gerieren. Trotzdem erreichen sie praktisch nichts hinsichtlich des vermeintlichen CO<sub>2</sub>-Problems.

Folge: Irrsinnige Mengen politischen Kapitals werden ausgegeben, um bedeutungslose Reduktionen von Autoabgasen zu erringen, anstatt das Geld dort auszugeben, wo es etwas Gutes bewirken könnte (wie etwa die Wiederbelebung der Kernkraft). Ein typisches Beispiel ist ein neuer europäischer Standard, welcher vor zwei Wochen angekündigt worden ist und welchem zufolge bei neuen Autos bis zum Jahr 2030 Emissions-Reduktionen um 37,5% erforderlich wären.

Schon jetzt ist klar, dass man dieses Ziel erreichen will mittels der Autohersteller, welche den Verbraucher subventionieren, damit dieser Elektroautos kauft. Die Europäer tun so, als ob diese Fahrzeuge mit Wind- und Solarstrom aufgeladen werden können. Das wird nicht so sein. Deutschland rodet bereits jetzt einen Wald, um eine neue Kohlemine, um die schwer subventionierte, aber völlig unzureichende Wind- und Solarenergie zu stützen.

Europas Diesel-Narretei rangiert in der Rubrik eines kolossalen politischen Pfuschs.

*Der ganze Beitrag steht hier. Bei der GWPF wird schon seit Jahren ausführlich über Dieselgate geschrieben, und zwar hier.*

Link:

<http://www.thegwpf.com/germanys-diesel-disaster-the-lessons-of-dieselgate/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE