

Diesel-Pleite: Wie der Staat Unternehmen vernichtet

Um 20.15 – die ARD zeichnet die Borgward-Pleite nach – ein historisches Stück für Liebhaber. Später – 20.45 – kommt die Aktualität: Die Dokumentation „Das Diesel-Desaster“ (ARD) bestätigt alles, was TE zum Diesel-Skandal geschrieben hat.

Diesel macht nicht krank? Hunderttausende Menschen fallen nicht vorzeitig tot um? Messstellen sind falsch aufgestellt? Messstellen liefern auch zu hohe Werte NO₂, wenn gar keine Autos fahren, sondern Marathonläufer über die leeren Straßen rennen?

Video der ARD Doku vom 7.1.19 über den Dieselskandal, bzw. seine Protagonisten und ihre Motive vs. Fakten

Was wir bei TE schon seit Jahren erzählen, fasst jetzt eine sauber gemachte und klar aufgebaute Dokumentation in der ARD zusammen. Die schreitet all die Stationen ab, die hier bei TE schon seit Jahren zu finden sind und stellt vorsichtig Fragen, ob das alles so seine Richtigkeit hat. Immerhin: Das ist schon einmal ein Anfang. Jemand bei der ARD beginnt zu fragen.

Es geht mit Einstellungen von einem Schrottplatz in Hamburg los. Fahrzeuge, die noch vor kurzem als neu gegolten haben, werden hier verschrottet. Alte Diesel-Norm. Sonst nichts. Noch nicht einmal polnische und osteuropäische Märkte können sie mehr aufnehmen. Das hat man auch schon eindrucksvoller vor einem Jahr in Videos bei Focus online gesehen. Dort kamen der Schrottplatz-Besitzerin fast die Tränen, als sie die fast neuen Autos brutal übereinander gestapelt zeigte. Dort wurde das Drama mit seinen Hintergründen klar gezeigt.

Es sind gigantische Wertverluste, die sowohl Dieselbesitzer zu tragen haben als auch Gebrauchtwagenhändler, die der Film nicht zeigt. Viele von ihnen werden über die Wupper gehen. Nicht nur der Diesel-Besitzer bezahlt für die Krise. Der Autozulieferer Bosch spürt die Auswirkungen der Diesel-Krise und nannte gerade zum ersten Mal Zahlen zum Stellenabbau. Dabei hatte das Unternehmen vor einem Jahr sensationelle neue technologische Verbesserungen des Diesels vorgestellt, die es in vierjähriger Forschungsarbeit entwickelt hat. Doch die spielen heute keine Rolle mehr, es herrscht nur noch Panik in den Werkshallen: Welcher Standort muss zugemacht werden, wieviele Arbeitsplätze sind weg? Proteste der Beschäftigten werden bisher von den Medien verschwiegen, verschweigt auch der Film. Kunststück, massive Demonstrationen rund um Stuttgart kommen von Beschäftigten der Autoindustrie, die bei der AfD engagiert sind und die Gefahr für ihre Arbeitsplätze angesichts des Irrsinns sehen. Diese existentielle Dramatik verschweigt auch der Film. Er fragt nur, ob die Panikmache gegen den Diesel ihre Berechtigung hat. Gut, das ist schon was in der heutigen Zeit. Früher wären dem Medien aus Hamburg auf den Grund gegangen. Aber die würden empörte Beschäftigte nur

zeigen, wenn sie von der SPD oder den Grünen vertreten wären, was nicht geht, weil SPD und Grüne die Verursacher der Arbeitsplatzverluste sind.

Der Film zeigt den selbstherrlich auftretenden Chef des dubiosen Abmahnvereines »Deutsche Umwelthilfe e.V.« (DUH) beim Urteilspruch des Verwaltungsgerichtes Gelsenkirchen, dessen grüne Richter der DUH Recht geben, ohne den zweiten Teil jenes legendären Urteils des Leipziger Bundesverwaltungsgerichtshofes zu berücksichtigen. Die haben nämlich auch gesagt, das Fahrverbote verhältnismäßig sein müssen. Dieser Zusatz wird bei fast allen Urteilen in der Regel nicht geprüft.

»Ein großer Tag für Jürgen Resch«, hebt der Sprecher an. Der Autoindustrie habe er den Kampf angesagt. Nein, das ist nicht richtig. Es geht um die gesamte individuelle Mobilität, jene Errungenschaft der Moderne, dass jeder Einzelne bisher noch frei entscheiden kann, wann er wohin fährt. Er muss keinen besonderen Reiseantrag stellen, sondern kann einfach fahren.

Reschs Ziel: »Bundesweite Fahrverbote gegen den Diesel.« Das ist zu kurz gegriffen. Resch und seine Truppen haben die gesamte individuelle Mobilität im Visier. Als Nächstes ist der Benziner dran. Das betont er immer wieder mit Genuss.

Resch und Genossen wollen, dass nur noch Reisen im Kollektiv möglich sind – ausgenommen natürlich sie selbst. Resch genießt den Vielflieger-Status der Lufthansa – natürlich im Dienste der Umwelt.

DIE SPINNEN

Gegen mehr als 20 Kommunen laufen derzeit noch Verfahren. Alle in die Wege geleitet von der DUH. Denn Resch will nicht nur dem Diesel den Garaus machen, sondern auch dem Benziner. Die EU-Vorschriften und die Rechtsprechung des EuGH lassen das mittlerweile zu. Soweit haben es die Öko-NGOs und Grünen mittlerweile gebracht. Hebel: die absurd niedrigen Grenzwerte. Sie erzählen Märchen. Resch phantasiert vor dem Gerichtsgebäude vor zwei Kameras: »Wir möchten saubere Luft ins Ruhrgebiet bringen.« Das hat Willy Brandt schon einmal 1961 gesagt. Damals war die Luft zum Schneiden schlecht. Heute ist sie mit viel teurem Technikeinsatz sauber geworden, wie die Daten des Umweltbundesamtes ausweisen. Doch darauf könnte jemand wie Resch sein Süppchen nicht kochen. Also wurden die Grenzwerte auf absurd niedrig Werte abgesenkt. 2010 geschah das in der EU. Ein eigener Wirtschaftskrimi, wie die Grünen das inszeniert haben. Mit Normen kann man jede Industrie, jede Technologie fördern – oder zerstören. Hier sind niedrige Hebel der Angriffspunkt zur Zerstörung. Das sagt später im Film ein Stuttgarter Arzt ganz richtig.

Nur wenn diese absurden Grenzwerte für NO₂ gekippt werden, dann ist formal der Weg geebnet. Wenn überhaupt noch ein formaler Weg gewählt werden kann. Wahrscheinlich muss etwas vollkommen anderes geschehen, um diesen Irrsinn zu beenden.

Paukenschlag: »Erstmals auch auf einer Autobahn«.

Die A 40 in Essen, bis zu 120.000 Autos täglich. Sagt der Sprecher und vergisst zu erwähnen, dass diese Autos nicht zum Spaß über diese freudlose Autobahn fahren, sondern weil sie es aus Arbeitsgründen müssen. Es sind keine Urlaubsfahrten: »Eine der wichtigsten Verkehrsachsen Deutschlands, nicht nur für Pendler, auch für den Fernverkehr.«

Fahrverbot ist ein Triumph für Jürgen Resch: »Ich glaube, das, was wir in den USA mit Recht auf Waffentragen verbinden, das ist dem Deutschen die Autobahn.« Sagt der Gernegroß tatsächlich, ohne eine körperlich negative Reaktion befürchten zu müssen.

»Das heißt, ein Dieselfahrverbot auf einer der Hauptschlagadern im Ruhrgebiet das ist die deutlichste Warnung, die ein Gericht aussprechen kann.«

Es fragt der Reporter auch nicht nach, ob so jemand noch richtig tickt, der solche Vergleiche anstellt.

Der Film fragt: »Wie gefährlich sind die Abgase aus Dieselmotoren? Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt es? Wie belastbar sind sie?«

Zwei Stoffe kommen aus dem Abgas, die als besonders gesundheitsschädlich gelten: Feinstaub, wenige millionstel Millimeter kleine Partikel. 50 µg/ pro Kubikmeter Feinstaub dürfen nicht überschritten werden. Das entspricht 50 millionstel Gramm pro Kubikmeter Luft. Danach Stickstoffdioxid, hier dürfen im Mittel 40 µg pro Kubikmeter Luft nicht überschritten werden, das sind 40 millionstel Gramm pro Kubikmeter Luft, extrem geringe Mengen.

WAS GETAN WERDEN MÜSSTE

Der Film führt uns zum Helmholtz-Institut für Umweltmedizin in München, das einen bedeutenden Teil der windigen Begründung für den Diesel-Wahnsinn produziert hat. In der Helmholtz-Gemeinschaft, muss man wissen, wurden seinerzeit bei der Neuordnung der deutschen Forschungslandschaft jene Einrichtungen zusammengefasst, die nicht tragfähig waren. So beschäftigen sich dort Wissenschaftler jetzt auch mit Fragen wie »Was bringt Intervallfasten?« neben der Frage, ab welchen Diesel-Abgas-Grenzwerten die Menschen zu Hunderttausenden tot umfallen. Hier sitzt Annette Peters als Direktorin. Sie hat im wesentlichen die Epidemiologie in der Umweltdiskussion salonfähig gemacht und stellt mit Begeisterung sogenannte Korrelationsstudien auf, also Fragen der Qualität, wie groß eine Storchenpopulation in einem Jahr ist und wieviele Kinder daraufhin neu geboren werden. Sie hat ausgerechnet, wieviele vorzeitige Todesfälle es in Deutschland aufgrund der Diesel-Abgase gibt. Wilde Rechenkunststückchen mit Modellen, bei denen die Gleichung gilt: »Garbage in – Garbage out«, Müll rein – Müll raus.

Milchmädchenrechnungen als Grundlage der Grenzwerte

Peters versucht sich im Film freizusprechen, indem sie auf Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation WHO verweist. Die allerdings hatte vollkommen anderes im Sinn. Der für die EU festgesetzte NO₂ Grenzwert von 40 µg/m³ wurde von der WHO mangels Zahlen einfach geschätzt. Damit irgendwas auf dem Papier steht.

Doch diese Version stimmt nicht. So sind die Werte nicht entstanden. »Die Grenzwerte wurden mit dem Dartpfeil ausgeworfen«, fasste uns gegenüber ein an den Brüsseler Verhandlungen beteiligter Ministerialrat die Verhandlungen zusammen. Der 40 Mikrogramm-Grenzwert wurde von der WHO nicht empfohlen, sondern von der EU aus einem Sammelsurium von WHO-Grenzwerten willkürlich festgelegt.

Die Aussage der Direktorin des Helmholtz-Institutes, Annette Peters, klingt im Film schon ein wenig nach Schuldfreisprechen, wie sie das sagt. Sie hat wohl mitbekommen, was ihr Unsinn für ein Malheur angerichtet hat: »Die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation sind Werte, bei denen man damals dachte, dass man mit diesen Grenzwerten die Bevölkerung wirkungsvoll schützen kann und dass die Luftqualität basierend auf den wissenschaftlichen Erkenntnissen 2005 dann optimal wären.«

Das sind gute Fernsehaugenblicke: Wenn die schuldbewusste Professorin stammelnd nach einer Begründung für den Unsinn sucht. Peters: »Unsere Studie, die wir im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführt haben, hat ausgerechnet, dass es ungefähr 6.000 Todesfälle in Deutschland oder 50.000 Lebensjahre, die in der Gesamtbevölkerung verloren gehen.«

Da geht DUH-Resch beherzter zur Sache. Der haut gleich 400.000, manchmal 800.000 Todesfälle raus. Es kommt ja nicht darauf an. Hauptsache Panik schüren. Geschätzte Grenzwerte, irgendwelche wilde Modellrechnungen – jeder Kaffeesatz hat mehr Aussagekraft. Dennoch bildet das die Grundlage für die wirtschaftliche Vernichtung der Schlüsselindustrie.

Diese angeblichen Todesfälle wurden zur schärfsten Waffe gegen den Diesel. Damit kann man scheinbar alles begründen. Die Autoren besuchen das Krankenhaus vom Roten Kreuz in Stuttgart, eine der führenden Lungenkliniken. Erfrischend klar Prof. Martin Hetzel: »Feinstaubalarm ist eine einzige Volksverdummung.«

Er ist bestallter Professor. Er ist, das vergisst der Film zu erwähnen, einer der wenigen, die es wagen, sich frei zu äußern. Das tut aus Angst vor Jobverlust kaum jemand mehr und wirft ein bezeichnendes Licht auf das Klima in der Forschungslandschaft. Für ihn haben die auf statistischen Vergleichen beruhenden Studien des Münchner Helmholtz Institutes mit der Realität nichts zu tun. Ihn fragen die Filmautoren: Besteht ein Risiko für die Gesundheit? Seine Antwort: »Vergleichende Studien haben nichts mit der Realität zu tun.« Und: »Es gibt keine Feinstaubkrankung der Lunge oder des Herzens. Es gibt keine NO₂-Erkrankung der Lunge oder des Herzens. Es gibt auch keinen einzigen Todesfall, der kausal auf Feinstaub oder NO₂ zurückzuführen wäre. Das sind

konstruierte mathematische Modelle.« Stand auch bei TE. Der Film führt zum grün beherrschten Umweltbundesamt, das diesen Zahlenmüll verbreitet. Dort muss der Angestellte Wolfgang Straff im Interview stotternd einräumen: Es gibt keinen Beweis.

Keine Beweise für vorzeitige Todesfälle durch NO2

Bang fragt der Film: »Verunsichert das Umweltbundesamt die Bevölkerung mit Zahlen über vorzeitige Todesfälle durch NO₂, für die es keine gesicherte Grundlage gibt?« Ohne auf eine Antwort des Umweltbundesamtes zu warten. Die amerikanische Umweltbehörde verzichtet bewusst auf solche Schätzungen.

Die Filmautoren befragen den zweiten Fachmann in Deutschland, der es wagt, offen zu sprechen, Dieter Köhler. Er war ärztlicher Direktor und Präsident der Fachgesellschaft für Lungenheilkunde der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie. Er bezweifelt die Erkenntnisse des Umweltbundesamtes:

»Der Schluß, das jetzt dem Stickoxid oder dem Feinstaub zuzuordnen ist, ist wissenschaftlich nicht zulässig. Man macht aus einer zufälligen Korrelation eine Kausalität. Man kann das sehr gut widerlegen.«

Köhler: »Wir haben den Raucher. Der inhaliert große Mengen an Stickstoffmonoxid und Dioxid. Er kommt auf Dosen von 500.000 bis einer Million µg/m³. Der Grenzwert wird um viele, viele Zehnerpotenzen überschritten. Das inhaliert der Raucher und zwar lange Jahre. Aber er fällt nicht sofort tot um. Das müsste er nämlich. Das heißt also: Diese Mengen verträgt er. »Also ist an dem Modell etwas falsch. Und damit ist es widerlegt.«

Der Film besucht die dritte wichtige Person, die sich in der Dieseldebatte öffentlich geäußert hat, Prof. Matthias Klingner vom Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Stuttgart.

Regelmäßiger Feinstaub ist für ihn Panikmache. Klingner steht vor Deutschlands kritischster Messstelle Neckartor in Stuttgart. »Trickreicher«, sagt er, »kann man es nicht aufstellen, um Feinstaub-Grenzwert-Verletzungen zu messen.« Damit bestätigt er, was wir immer wieder berichteten: Die Messstelle Stuttgarter Neckartor ist so aufgestellt, dass sie »optimale Werte« liefert – negative.

Die Messstelle ist nicht regelkonform aufgestellt. Bei der gefilmten Messung in unmittelbare Nähe zur Ampelanlage zeigen die Messgeräte mit deutlichen Ausschlägen die Anfahrvorgänge der Autos: »So erzeugt man hohe Stickoxidwerte.« Gegenüber der Messstation sind die Messwerte halbiert. Klingner: »Ein solcher Messpunkt gibt keine Auskunft über Luftbelastung der Stadt.«

[Nach dem Diesel jetzt auch Benziner unter Beschuss](#)

Klingner zeigt im Film überzeugend, wie schnell sich NO₂-Werte in der Luft absinken und – wo sie besonders hoch sind, nämlich nicht an der Straße. »Wo ist Luft schlechter«, fragt der Sprecher: »In der Küche oder auf dem Balkon?«

Sie zeigen in einer Wohnung oberhalb der belebten Straße, wie Studenten Spaghetti kochen – auf einem Gasherd. Ergebnis: »1.300 µg/m³ Luft.« Einmal Spaghettikochen erzeugt mehr als das 30fache des draußen geltenden Mittelwertes an NO₂. Ebenso führt eine Gastherme zu hohen NO₂ Werten in der Wohnung. Auch das war bei TE zu finden. In anderen Ländern werden die Messstationen nicht so aufgebaut wie in Deutschland. Dort gibt es keine Überschreitungen. War auch bei TE hinreichend oft zu lesen. Besuch beim grünen Verkehrsminister Baden-Württembergs, Winfried Herrmann. Der frühere Volkshochschullehrer ist freudig davon überzeugt, dass Fahrverbote nötig sind und hält die Einwände für lächerlich: »Jeder Wissenschaftler, der irgendwas gehört hat von Feinstaub und Stickoxiden, glaubt sich einbringen zu müssen, aber nicht alle sind kompetent.« Unverschämter gehts nicht.

Die offenen Fragen für die nächste Dokumentation?

Der Film belässt es dabei. Er fragt nicht: Warum pushen Staatssender einen kleinen Abmahnverein wie die DUH? Die wichtige Frage wurde ebenfalls nicht gestellt: Wer zieht die DUH zur Verantwortung? Berechtigt die Verbandsklagebefugnis der DUH, bedenkenlos jeden Müll zu erzählen oder erwächst daraus auch eine Verantwortung?

Dort, wo wir Ausrufezeichen machen, setzt die Dokumentation Fragezeichen. Sie stellt nicht die entscheidenden politischen Fragen, woher die absurden Grenzwerte kommen, welche grünen Interessensgruppen sie in die Welt gesetzt haben und was das in Wahrheit soll.

Interessant wird die Frage, warum sich ein Typ wie Resch bisher noch ungestraft erlauben kann, jede Lüge zu erzählen. Das geht nur, weil seine DUH-Truppe sehr gut mit den diversen Ministerien vernetzt ist, von Steuergeldern quer finanziert wird und das Personal munter zwischen Ministerien, Ämtern und dem so gemeinnützigen Verein DUH wechselt.

Solche Fragen beantwortet der Film nicht. Er fragt auch nicht, wieso von den Staatsmedien ein Dauerfeuer auf den armen Zuschauer einprasselt, wie gefährlich und schlecht Diesel-Fahrzeuge sind. Vor kurzem erst wurde wieder in der Propagandasendung frontal 21 unter heftiger Beteiligung eines DUH-Aktivisten ein »Nachrüstung ist leicht möglich«-Märchen erzählt. ZDF und ARD als verlängerter Arm des Abmahnvereins »Deutsche Umwelthilfe e.V.«.

Es gibt ein Netzwerk von grünen Ideologen an vielen wichtigen Stellen in Verwaltung, Politik und Medien – befeuert mittlerweile von internationalen aktivistischen NGOs und Anwaltskonglomeraten. Die investieren in die DUH als Speerspitze für Deutschland und wollen natürlich einen Return on invest sehen. Die Flasbarths und Baakes, die Schellnhubers und Rahmstorfs sitzen überall. Trittin spielte und spielt immer noch eine wichtige Rolle.

Hier wäre die Dokumentation interessant geworden. Aber es gibt ja noch mehr Sendezeit. Zurück zum Film davor, Borgward.

Das Ende von Borgward wurde eingeleitet von einem SPD-geführten Senat der Hansestadt Bremen, der den damals bedeutenden und im Kern gesunden Konzern buchstäblich in die Pleite redete – übrigens mit tatkräftiger Hilfe des

SPIEGEL. Es bedeutete riesige Arbeitsplatzverluste, das damals reichste Bundesland ist seither das Ärmste.

Wenn diese Pointe geplant war, liebe ARD, dann Respekt.

Der Beitrag erschien zuerst bei TICHIS Einblick [hier](#)