

Klima-NGOs ruinieren die Frankfurter IAA und den Automobil-Standort Deutschland

Klima- und Öko-NGOs („Nichtregierungsorganisationen“) wie die [Deutsche Umwelthilfe DUH](#) nehmen im Verein mit der Klima-Antifa gerade die IAA und örtliche Autohändler unter Beschuß. Das Groteske: Der [ausstellende Verband VDA](#) und sogar die Technik-Presse machen fleißig mit bei der Diffamierung unserer wichtigsten Industrie. Zusammen mit anderen Gründen sorgt die Hetzjagd dafür, daß rund 2/3 der weltweiten Automobilproduktion repräsentierenden Hersteller diesmal nicht ausstellen, unter anderem Alfa und Suzuki.

Dabei war die IAA neben dem Genfer Automobilsalon und der Detroit Motorshow bislang eines der Hochamte der internationalen Autoliebhaber!

Quasi als Ohrfeige für Fans werden den Besuchern etliche Akku-Autos vorgestellt. Was sonst eher Spielerei war und nur zeigen sollte, was theoretisch vielleicht irgendwann einmal möglich sein könnte, wird diesmal als nahe Zukunft präsentiert. Wir erinnern uns: Annalena Baerbock von den Grünen forderte vor kurzem mal wieder, ab 2030 keine Verbrenner mehr zuzulassen.

Auch blanke Gewalt ist im Spiel. Wohl wegen der bevorstehenden IAA haben Ökoterroristen in Kronberg bei Frankfurt etliche Wagen eines [Jaguar-Autohauses](#) schwer beschädigt; mit Hunderttausenden € Schaden. Ein anderes Opfer ist ein [Händler im Kreis Offenbach](#), dessen Autos in Flammen aufgingen.

Wirklich neu ist der Haß der Linksextremen auf die erfolgreichen Industrieproduzenten nicht. Die Grünen unter Joschka Fischer und die Presse hatten in den 1980ern den Chemieriesen *Hoechst* erst „sturmreif geschossen“, wie [Dirk Maxeiner so treffend formuliert](#), und dann noch die Herstellung des für Patienten lebenswichtige transgen Insulin verboten. Mit dem Ergebnis, daß ausländische Unternehmen den Gewinn machen und Hoechst nicht mehr existiert.

Ganz aktuell wird vermeldet, daß ein [Bündnis namens „Sand im Getriebe“ mit „unseren Körpern“ die Zugänge zur IAA](#) versperren will. Auch illegale Aktionen gegen die IAA werden nicht ausgeschlossen. Für Sonnabend sei eine Sternfahrt von Anti-Globalisierungs- und Umweltgruppen geplant.

DUH stoppt pünktlich zur Landtagswahl Bergbau in Jänschwalde

Besser kann man eine Propaganda-Aktion nicht platzieren: Pünktlich zur Landtagswahl werden ab kommenden Sonntag die Bagger im Tagebau Jänschwalde gestoppt. Es darf vorläufig keine Braunkohle mehr abgebaut werden. Rund 500 – 700 Bürger können nicht mehr an ihrem Arbeitsplatz im Tagebau tätig sein. Das hatte bekanntlich das Verwaltungsgericht Cottbus am vergangenen Freitag entschieden. Die Arbeitslosigkeit in der strukturschwachen Gegend könnte sich in den Folgewochen schnell ausdehnen.

Damit eröffnete der berüchtigte Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe e.V. ein neues Geschäftsfeld. Der war bisher nicht dafür bekannt, dass er sich mit der Kohle beschäftigte. Er hatte es eher mit Diesel und Benzinern.

Vor einem halben Jahr sprang er dem ominösen kleinen Verein »Grüne Liga« längsseits. Der blieb irgendwie noch aus alten Nachwendezeiten übrig, ist heute gegen neue Braunkohletagebaue und für einen »nachhaltigen Umbau des Energiesystems«. Eingereicht wurde im Februar 2019 beim Verwaltungsgericht Cottbus eine Klage gegen die Genehmigung des Hauptbetriebsplans zur Weiterführung des Tagebaues Jänschwalde.

Der Anwalt der klagenden DUH, Dirk Teßmer, sprach das Ziel aus: Der Tagebau muss weg, denn: »Dass festgestellt werden kann, dass der Tagebau mit der Erhaltung der Moore und Feuchtgebiete vereinbar ist, kann ich mir kaum vorstellen.«

Teßmer war schon im Hambacher Forst aufgetreten und hat dort den Rodungsstopp durchgesetzt. Dies, obwohl die Grünen seinerzeit in der rot-grünen Koalitionsregierung Nordrhein-Westfalen den Beschluss zur Fortsetzung des rheinischen Tagebaues und zur Rodung des forstlich unbedeutenden Hambacher Forstes mitgetragen hatten. Heute wollen sie nichts mehr davon wissen, seitdem rot-grün aufgrund der desaströsen Politik 2017 abgewählt wurde. Nicht bekannt ist übrigens, dass sich Teßmer gegen die Abholzung riesiger Flächen im Reinhardtswald oder im Odenwald ausgesprochen hat, die für Windkraftanlagen fallen sollen.

Der Betreiber des Tagebaues, die Lausitz Energie Bergbau AG (LEAG), hatte am Mittwoch eine Fristverlängerung für eine Umweltverträglichkeitsprüfung bis Ende November beantragt. Offiziell geht es um eine fehlende sogenannte Flora-Fauna-Habitat (FFH) Umweltverträglichkeitsprüfung zum zugelassenen Hauptbetriebsplan 2019 für den Tagebau Jänschwalde.

Die Leag hatte diese Fristverlängerung bis Ende November beantragt, weil die entsprechenden Gutachten und Prüfungen nicht in der geforderten Zeit hätten erstellt werden können. Diese Fristverlängerung haben die Richter am Verwaltungsgericht Cottbus jetzt abgelehnt und damit den endgültigen vorläufigen Betriebsstopp ausgelöst.

Der dubiose Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) hatte in seiner

Klage gegen den Braunkohletagebau angeführt, dass Filterbrunnen im Bereich des Tagebaues besonders geschützte Gebiete wie Moore gefährdeten. Mit ihrer Klage wolle die DUH die Landschaft vor dem Austrocknen schützen.

Windräder stehen übrigens im Verdacht, das Austrocknen der Landschaft zu begünstigen. Der Verein klagt indes nicht gegen den drastischen Ausbau von Windrädern und das Abholzen von Wäldern zum Beispiel in hessischen Schutzgebieten in gigantischem Ausmaß.

JOBKILLER

[Wer in Brandenburg grün wählt, wählt Arbeitslosigkeit](#)

Die LEAG stoppt jetzt ab Sonntag die Arbeit der Abraumförderbrücke und die Kohleförderung. Sie fährt auf Anordnung des Landesbergamtes die Bagger und Fördertechnik in eine Sicherheitsstellung, um Unfälle zu vermeiden. Lediglich die Wasserpumpen werden weiter betrieben, damit das Grundwasser nicht ansteigt.

»Meiner Meinung nach ist das Urteil zu diesem Zeitpunkt, kurz vor der Landtagswahl, für Brandenburg ein Super-Gau.« So kommentiert die Bürgermeisterin von Spremberg in der Lausitz, Christine Herntier, das Urteil. Das dürfte den SPD-Ministerpräsidenten Dietmar Woidke heftig treffen. Offenbart es doch die Unfähigkeit des Landes zu einer einigermaßen vernünftigen Landespolitik. Immerhin arbeiten knapp 8.000 Personen direkt in der Braunkohle, rund 15.000 weitere in vor- oder nachgelagerten Bereichen. Zwar hofft die LEAG auf die Wiedergewinnung der Genehmigung. Doch dies ist rechtlich fraglich. Nach rund zwei Monaten wird dann auch die gelagerte Kohle aufgebraucht sein und dann das mit dieser Braunkohle befeuerte Kraftwerk ebenfalls stillstehen. [Es ist das drittgrößte Kraftwerk Deutschlands.](#) Ebenfalls gefährdet ist die Wärmeversorgung großer Teile der Region, die mit dem Kraftwerk gekoppelt ist. 1.000 Mitarbeiter sind dort beschäftigt. Ob das Kraftwerk wenigstens teilweise durch einen anderen Tagebau versorgt werden kann, ist derzeit noch unklar; dem stehen möglicherweise Transportwege und erforderliche Genehmigungen entgegen. Versprochen wird den Bewohnern, neue Behörden anzusiedeln – sauberer Schreibtisch statt schwarzer Kohlegrube. Dasselbe verspricht übrigens auch die Politik in NRW. So viele neue Behörden sind allerdings nicht vorstellbar; Werte entstehen auf diese Weise ohnehin nicht. Lediglich der Staatsverbrauch und damit Steuern steigen durch die Verbeamtung von Arbeitslosigkeit.

Die hinter dem Abmahnverein DUH stehende internationale NGO ClientEarth dürfte mit Wohlgefallen auf ihren Zögling DUH blicken. Denn der berühmte Verein ClientEarth hat es sich zum Ziel gesetzt, das aus seiner Sicht brachliegende Feld des Umweltrechts in Europa zu beackern und dabei kräftig abzusahnen. Er hat Anwaltsbüros in besten Lagen in London, Brüssel, Warschau, Madrid und Berlin eingerichtet. Der Chef des Vereins träumt auch schon mal vom Sturz einer europäischen Regierung und will mal eben ein Industrieland zerlegen und seine Energieversorgung zerstören wegen angeblicher Kilmaschädlichkeit. Als Sprungbrett nach Deutschland dient die DUH, die bei Grünen und SPD bestens vernetzt ist. Die CDU wollte dagegen dem Abmahnverein die Gemeinnützigkeit und damit das Klagerecht entziehen, während die AfD das Verbandsklagerecht ändern will und ein Gesetz gegen das Missbrauchspotential fordert.

Die Aktionen von DUH und ClientEarth laufen an parlamentarischer Willensbildung vorbei – unter dem Deckmantel des »Klimawandels« und Umweltschutzes. Damit lässt es sich prächtig herumjuristen, seitdem grüne Ideologen vor langer Zeit das Feld in Sachen Umweltgesetzgebung bereitet hatten. Jetzt geht die Saat auf.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE [hier](#)

Diese Diesel-Einigung ist oberfaul

Die Bundesregierung lässt über 15 Millionen Diesel-Fahrer im Stich. Auch jene knapp 10 Prozent unter ihnen, denen beim Neukauf eines Autos mit noch besserer Abgastechnik eine Wechselprämie oder eine Nachrüstung auf Herstellerkosten winkt. Denn beim Neukauf müssen sie trotz Prämie tief in die Tasche greifen und beim Altwagen einen zu hohen Wertverlust erleiden. Und wer sein Diesel-Auto nachrüsten lässt, erleidet bei seinem nachgerüsteten Fahrzeug ebenfalls einen zu hohen Wertverlust, weil bei der politischen Hatz auf den Diesel solche Fahrzeuge kaum noch verkäuflich sind. Die Bundesregierung und andere Politiker der Altparteien fügen allen Diesel-Eigentümern in Deutschland schwere Vermögensverluste zu und beschädigen eine glänzende deutsche Technik und damit einen Teil der deutschen Autoindustrie, die eine tragende Säule der deutschen Volkswirtschaft ist und zwar in der Beschäftigung, im Umsatz und in der Steuerkraft.

Diese Politiker wollen nicht erkennen oder nicht zugeben, dass sie mit den überzogenen Abgasvorgaben großen Mist gebaut haben, und schon gar nicht, dass die Diesel-Hatz und Diesel-Abgas-Skandalisierung verständlich erst wird – Achtung: Verschwörungstheorie – als ein geschickt inszenierter Anschlag auf die deutsche Autoindustrie, geführt teils von besessenen Umweltschutzfanatikern, teils von Konkurrenten der deutschen Autoindustrie, teils von Politikstrategen mit dem Ziel „to keep the Germans down“.

Nochmals: Vernünftig wäre, nirgends Fahrverbote für Diesel zu verhängen, keine Nachrüstung zu erzwingen und die Euro-6-Norm nur für Neuwagen gelten zulassen. Fahrverbote sind sachlich durch nichts gerechtfertigt. Wenn die Diesel-Autos mit der Euro- 4- und 5-Abgasnorm ohne Nachrüstung weiterhin fahren, bis sie ihr natürliches Ende finden, wird durch diese Abgase kein Mensch zu Schaden kommen oder gar zu vorzeitigem Tod gebracht. Am Arbeitsplatz sind 24mal mehr Stickoxide erlaubt als draußen.

Was in Berlin jetzt herausgekommen ist, ist oberfaul. Volker Bouffiers Getön, mit dem Maßnahmenbündel habe die große Koalition Handlungsfähigkeit bewiesen, beweist in Wirklichkeit Realitätsverlust. Der hessische CDU-Fraktionsvorsitzende Michael Boddenberg appellierte gar an die „Verantwortung der Autokonzerne, die hier die Chance haben, verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen“. Wenn jemand verlorenes Vertrauen zurückgewinnen muss, dann sind das vor allem die

Politiker. Die Regierenden wollen offensichtlich partout abgewählt werden. Wäre dem wirklich so, wäre das immerhin eine befreiende Wohltat, um weiteren Schaden vom deutschen Volk abzuwenden, ihre ganze Kraft für dessen Wohl einzusetzen und damit die Artikel 56 und 64 des Grundgesetzes endlich ernst zu nehmen.

Der Beitrag erschien zuerst auf dem Blog des Autors [hier](#)

[Der Anfang ist gemacht... Deutsche Umwelthilfe will mehr Autos stilllegen](#)

—Ursprüngliche Nachricht—

Von: Jürgen Resch [<mailto:resch@duh.de>]

Gesendet: Donnerstag, 26. April 2018 11:51

An: Xxxxx deutsche Bundestag>

Betreff: Wir brauchen Ihre Unterstützung: Teilen Sie uns mit, wo die Luft durch zu viel Verkehr verpestet ist!

Sehr geehrter Herr XXXXX,

nach dem großen Erfolg unserer ersten bundesweiten Stickoxid-Messaktion im Februar 2018, startet die Deutsche Umwelthilfe vom 1. bis 30. Juni 2018 nun eine Sommer-Messaktion: www.duh.de/abgasalarm <<http://www.duh.de/abgasalarm>>

Wir rufen Bewohner von deutschen Städten und Gemeinden auf, uns bis zum 20. Mai 2018 mitzuteilen, wo die Luft durch Dieselaabgase verpestet ist – damit wir nachmessen können!

Bei der ersten Messaktion im Februar 2018 hat die DUH gesundheitlich bedenkliche Belastungen von über 20 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter in der Atemluft an 89 Prozent der 559 Messstellen festgestellt. Und zwar auch an bisher als nicht besonders belastet wahrgenommenen Orten wie der Kleinstadt Alsfeld (53,5 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter), in Höchberg (41,6 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter) oder Budenheim (40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter).

Wir möchten daher im Juni an 500 weiteren bisher nicht untersuchten Orten und Stadtteilen einen ganzen Monat lang die Luftqualität messen. Dafür brauchen wir Ihre Hilfe!

Die Mittel aus dem Sofortprogramm für Saubere Luft der Bundesregierung müssen auf alle Städte und Gemeinden ausgedehnt werden, die unter gesundheitlich bedenklichen NO₂-Werten leiden. Es dürfen nicht nur die wenigen Dutzenden Städte mit amtlichen Messpunkten finanziell unterstützt werden.

Gemeinsam können wir das ändern! Helfen Sie uns neue Hot-Spots der Luftbelastung aufzudecken und streuen Sie den Aufruf über Ihren Verteiler.

Zu diesem Zweck finden Sie unten einen Textbaustein, den Sie gerne nutzen können, sowie zwei verschiedene Bilder im Anhang, die Sie zur Verbreitung per E-Mail oder in den Sozialen Medien nutzen können.

Wichtig: Einsendeschluss für die Hinweise ist bereits der 20. Mai 2018.

Für Rückfragen stehe ich natürlich jederzeit zur Verfügung.

Herzliche Grüße
Jürgen Resch

–

TEXTBAUSTEIN ZUR VERBREITUNG:

Atmen macht in Deutschland leider auch 2018 noch krank – und zwar nicht nur in der Nähe einer offiziellen Stickoxid-Messstation! Deshalb startet die Deutsche Umwelthilfe jetzt ihre zweite bundesweiten Stickoxid-Messaktion „Decke auf, wo Atmen krank macht!“

Unter www.duh.de/abgasalarm/ <<http://www.duh.de/abgasalarm/>> könnt Ihr der Deutschen Umwelthilfe bis zum 20. Mai melden wo die Luft bei Euch vor der Tür dreckig ist! Gemessen wird vom 1. bis 30. Juni 2018.

In vielen tausend deutschen Städten und Gemeinden gibt es keine amtliche Messstation. Daher existiert dort auch kein Problembewusstsein. Die amtlichen Luftbelastungsdaten zeigen nur einen Ausschnitt des Problems. Tatsächlich ist es weit größer als bislang angenommen. Bei der ersten Messaktion im Februar 2018 hat die DUH gesundheitlich bedenkliche Belastungen von über 20 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter in der Atemluft an 89 Prozent der 559 Messstellen festgestellt. Und zwar auch an bisher als nicht besonders belastet wahrgenommenen Orten wie der Kleinstadt Alsfeld (53,5 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter), in Höchberg (41,6 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter) oder Budenheim (40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter).

Wenn die Atemluft vor Eurer Haustür, auf dem Weg zur Arbeit oder zur Kita durch einen dichten Straßenverkehr besonders schlecht ist, dann macht mit und deckt auf, wo Atmen krank macht: <http://www.duh.de/abgasalarm/>
<<http://www.duh.de/abgasalarm/>>

Es wird Zeit, dass die Luftbelastung in Deutschland ernst genommen wird und Politik und Wirtschaft endlich handeln: Jeder Mensch hat ein Recht auf saubere Luft!

–

Jürgen Resch | Bundesgeschäftsführer

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Bundesgeschäftsstelle Berlin | Hackescher Markt 4
| 10178 Berlin
Telefon: +49 30 2400867 10 | Telefax: +49 30 2400867 19
E-Mail: resch@duh.de <<mailto:resch@duh.de>> | www.duh.de <<http://www.duh.de/>>

| facebook.com/umwelthilfe <<https://facebook.com/umwelthilfe>> |
twitter.com/umwelthilfe <<https://twitter.com/umwelthilfe>>

DUH e.V. | BGF: J. Resch, S. Müller-Kraenner | Vorstand: Prof. Dr. H. Kächele, B. Jäkel, C.-W. Bodenstein-Dresler | AG Hannover VR 202112
Bank: VoBa Konstanz-Radolfzell | Kto. 210677216 | BLZ 692 910 00 | IBAN DE89692910000210677216 | BIC GENODE61RAD

Deutsche Umwelthilfe will gegen weitere Städte vor Gericht ziehen

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) macht weiter. Der Abmahnverein hat in der vergangenen Woche elf weitere Städte wegen nicht eingehaltener EU-Grenzwerte für saubere Luft verklagt. Dieser will laut DUH-Pressemeldung »saubere Luft« in den deutschen Städten mit angeblich besonders hoch belasteter Luft durchsetzen. Jetzt klagt der Verein also gegen Dortmund, Bochum, Düren, Paderborn, Offenbach, Heilbronn, Ludwigsburg, Backnang, Esslingen, Marbach und Reutlingen.

Damit erhöht sich die Gesamtzahl der DUH-Klagen wegen der angeblich zu hohen Belastung der Luft auf 28. Die DUH begründet diese neue Klagewelle mit purer Polemik: *»Die Einhaltung der Grenzwerte ist nur möglich durch eine rasche Umsetzung kurzfristig wirksamer Maßnahmen wie Fahrverbote für schmutzige Diesel-Fahrzeuge. Die schmutzigen Diesel-Pkw tragen wesentlich zu mehr als 800.000 jährlichen Neuerkrankungen an Diabetes und Asthma sowie knapp 13.000 vorzeitigen Todesfällen bei, verursacht durch die anhaltende Belastung der Atemluft mit dem Dieselgift NO₂.«*

Formale Grundlagen sind die extrem niedrigen Luft-Grenzwerte, die die EU festgelegt hat. Die sind jedoch durch keine wissenschaftlichen Belege begründet, sondern frei ausgehandelt worden, mit dem »Dartpfeil« ausgeworfen, wie ein Teilnehmer dieser entscheidenden Sitzungen berichtete. Über das Zustandekommen berichteten wir schon mehrfach. Einen entscheidenden Satz hatte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Ende Februar hinzugefügt. Das hatte bekanntlich gesagt, dass Diesel-Fahrverbote als letztes Mittel und mit bestimmten Einschränkungen zulässig seien. Doch müsse die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben. Ein Satz mit Interpretationsspielraum.

Die Deutsche Umwelthilfe verkündet jetzt ziemlich lautstark und selbstherrlich, dass Behörden und Politik auch nach dem Leipziger Urteil die notwendigen Maßnahmen verweigerten. Anfang März habe die DUH insgesamt 40 Städte angeschrieben. Deren Antworten zeigten, dass immer noch nahezu alle die notwendigen Schritte scheuten. Deshalb habe sich die Deutsche Umwelthilfe zu den neuerlichen Klagen entschieden.

Ob das die Bürger so wollen, hat Jürgen Resch nicht gefragt. Würde die DUH

ihre vielen Fahrten einstellen, würde der Umwelt viel CO₂ und NO₂ erspart.

Die DUH kehrt noch einmal die alten Sprüche zusammen und lässt fast nichts an Spruchblasen aus: *»Schlechte Luftqualität erhöht das Risiko für Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen sowie Krebs. Diese gesundheitlichen Schäden verursachen volkswirtschaftliche Kosten zwischen 330 und 940 Milliarden Euro.«* Wie die Zahlen zusammenkommen, spielt da keine Rolle mehr. Hauptsache laut. Es klingt auch nach verzweifelten Kämpfen der DUH, die Spendeneinbrüche verkraften zu müssen scheint. Außerdem kosten die massiven Klagewellen erst einmal Geld; Autohersteller haben Streitwerte in verschiedenen Unterlassungsklagen schon mal auf eine Million Euro angesetzt, hohe Summen im Falle des Prozessverlustes für den Abmahnverein. Für die einzelnen Unternehmen geht es um viel, aber auch für Autobesitzer geht es um Milliardensummen. Das zieht auch international tätige Anwälte an.

Aufhorchen lässt ein kleiner Nebensatz in der Presseerklärung der DUH, die übrigens seit 2010 von der *ClimateWorks Foundation* (dahinter wiederum stehen mehrere amerikanische Milliardäre und die *Ford Foundation*) mit vier Millionen Dollar mitfinanziert werden:

»Fünf dieser Klagen (von elf gegen deutsche Städte, Anm. Red.) werden von der internationalen Nichtregierungsorganisation ClientEarth unterstützt.«

ClientEarth – das ist eine jener international aktiven NGOs, die unter der Fahne des Umweltschutzes schon mal in ambitioniertem Ton BP und Glencore davor warnen, dass Investoren Klimaklagen gegen die Unternehmen anzetteln könnten. Nicht gerade dezent verkünden sie:

»Die Anwältinnen und Anwälte der Organisation ClientEarth haben an BP und Glencore geschrieben und werfen den fossilen Giganten vor, ihre Investoren mit viel zu optimistischen Vorhersagen zur zukünftigen Nachfrage nach Erdöl und Kohle hinter's Licht zu führen. Beide Konzerne haben nachweislich Studien veröffentlicht, deren Szenarien für die zukünftige Nachfrage nach fossilen Brennstoffen weit über das hinausgeht, was allgemein von Expertinnen und Experten angenommen wird. Und sie liegen auch weit über den Annahmen, die ihre Konkurrenten veröffentlichen.«

Sie setzen derzeit auch Großbritanniens Premierministerin Theresa May zu. Thornton fordert unverblümt von May und ihrem Kabinett, den Umweltschutz in den Mittelpunkt ihrer Politik zu stellen. Das müsse auch bedeuten, den Handel mit Ländern einzustellen, die sich nicht angemessen an internationale Vereinbarungen beteiligen. Er will auch Klagerechte großer Unternehmen gegen Regierungen aufgrund zum Beispiel zu scharfer Umweltregelungen einschränken. Im Interesse der guten Sache natürlich und des Überlebens der Menschheit. Thornton sieht sich in der Rolle des Wachhundes (*»genug Bellen und genug Biss haben«*) und meint, dass ein Dieserverbot der Automobilindustrie ein klares Signal geben würde, so schnell wie möglich auf saubere Verkehrsmittel umzusteigen.

Worte, wie sie auch DUH Chef Resch nacherzählt. Der wird mit Sicherheit auch unter heftigen Druck gesetzt, auch in Deutschland mehr Randalen zu machen. Die Investitionen der *ClimateWorks Foundation* und ihrer Hintermänner und -Frauen müssen sich schließlich lohnen.

James Thornton selbst ist ein ehemaliger Anwalt der Wall Street in Yale. Mit Dollarzeichen in den Augen und Sendungsbewusstsein hat er »sich entschieden, einen juristischen Aktivismus nach amerikanischem Vorbild nach Europa zu bringen.« Der *New Statesman* bezeichnete den demokratisch durch nichts legitimierten radikalen Anwalt und NGO-CEO als »einen von zehn Menschen, die die Welt ändern könnten«.

Thornton, der 2009 in Los Angeles zum Zen-Priester geweiht wurde und von einer »grünen Vision der buddhistischen Gebote« beseelt ist, hat außerdem ein Buch über einen Anwalt geschrieben, der Menschen verteidigt, die von gentechnisch verändertem Mais schizopren werden.

Sein erklärtes Ziel: Die europäische Lobbylandschaft aufzumischen und mit Hilfe von öffentlichen Protesten auch Regierungswechsel zu erzwingen. Thornton: »Als ich nach Europa kam, dachte ich, ich werde Umweltrecht in einer der großen NGOs praktizieren.« Denn das ist für einen echten New Yorker Anwalt alles zu lahm und schwach. Da ist mehr Musik drin. Thornton gründete *ClientEarth* 2007. Verschiedene Unterstützer stellten im Jahr 2015 6,6 Millionen Pfund zur Verfügung, darunter von der *McIntosh Foundation* in den USA, der niederländischen *Adessium Foundation* und der *European Climate Foundation* sowie einer Gruppe von 13 weiteren undurchsichtigen Stiftungen mit verborgenen wirtschaftlichen Interessen.

Etwa 60 Anwälte von *ClientEarth* in London, Brüssel und Warschau attackieren europäische Regierungen aufgrund ihrer angeblich zu miesen Ergebnisse in Sachen Luftverschmutzung, Chemikalienvorschriften und Transparenz. Erwerbsarbeit geht ihnen nicht aus: »Wir werden noch Jahre mit illegaler Luftqualität konfrontiert sein«, sagte James Thornton.

ClientEarth und eine Gruppe weiterer NGOs steckten auch dahinter, als der Europäische Gerichtshof 2016 entschied, dass sensible Studien im Zusammenhang mit der Zulassung von Glyphosat und anderen Pestiziden veröffentlicht werden müssen. Für die chemische Industrie Grund zur Panik, weil dabei ein Teil ihrer Geschäftsgeheimnisse öffentlich wurde. So können Konkurrenten munter auf deren Daten zugreifen.

Umwelt-NGOs in Europa hätten »viel mehr Macht, die ihnen zur Verfügung stünde«, über die sie bisher noch nicht verfügt hätten. »Mit einer besseren Strategie in der Anwendung der Gesetze könnten sie das tun.«

Klimaklagen – das ist der Kampfbegriff der modernen Gesellschaft, um andere wirtschaftliche Ziele durchzusetzen. Das Unsinnswort von der »Klimagerechtigkeit« verunstaltet den öffentlichen Raum. Mittlerweile ist das Schreckgespenst »Klimakatastrophe« offenbar hinreichend hochgepuscht, sind Grenzwerte in den Gesetzgebungen entsprechend etabliert, dass mit ihnen Machtpolitik gemacht werden kann und Geld, viel Geld. Und, nein, Fragen der Gesundheit spielen keine Rolle. Da winken fette Geschäfte. Verkäufer von Elektro-Vehikeln stehen schon Gewehr bei Fuß, malen die Diesel-Zukunft so schwarz wie möglich und preisen neue Geschäftsmöglichkeiten an.

»While the decision in Germany is focussed on local air quality and the fact that diesel engines produce relatively high levels of nitrogen oxides, they

also produce relatively low levels of the greenhouse gas carbon dioxide. Controlling one environmental concern, therefore, may have actually ended up undermining efforts to combat another. It could also provide a boost for electric vehicles (EVs), which produce low or zero direct emissions of both nitrogen oxides and carbon dioxide.

This is a trend that we see continuing, and Osborne Clarke is currently advising a number of businesses in relation to the deployment of EVs and associated infrastructure, from an environmental, charging and utilities point of view. If you would like to speak to us about EVs, please contact Simon Spooner or your usual Osborne Clarke contact.»

»Investieren Sie hier! Hier liegen Sie für die Zukunft richtig! Wir finden neue Lösungen für eine sich ändernde Welt!«

Deutschland ist im Würgegriff der NGOs gefangen, die offensichtlich auch von Interessensgruppen und Konkurrenten bezahlt werden, mit der DUH als Einfallstor für internationale Organisationen, die niemand kontrolliert.

Wir kommen immer mehr jenem Horrorgemälde näher, das Michael Crichton in »Welt in Angst« so genau recherchiert gezeichnet hat.

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

Abgeordneten-Check Kampagne: Mitmachen bei Dieselfahrverbote stoppen!

Handwerker, Pendler und Zuliefererbetriebe wären von lokalen Fahrverboten massiv betroffen, da die meisten Nutz- und Lastfahrzeuge mit Diesel betrieben werden. Für die deutsche Automobilindustrie bedeuten die Diesel-Fahrverbote einen immensen wirtschaftlichen Schaden. Der extrem niedrige, von Brüssel vorgegebene Stickoxid-Grenzwert ist unwissenschaftlich, willkürlich und widersprüchlich. Die Bundesregierung muss daher seine Erhöhung fordern, statt durch rigorose Umsetzung der Brüsseler Regelung den deutschen Wirtschaftsstandort weiter zu schwächen. [Bitte setzen Sie sich dafür ein.](#)

Video des Interviews im swr 1.

Prof. Dieter Köhler: „Die Gesundheitsgefahren durch Feinstaub und Stickoxide werden bewusst aufgebauscht“, sagt Dieter Köhler. Der Lungenspezialist glaubt, dass es bei der Debatte um Autoabgase nicht um die Gesundheit der Bevölkerung gehe, sondern um Arbeitsplätze und Forschungsgelder. „Es sei kein Nachweis erbracht worden, dass Feinstaub in höherer Dosis mehr Schäden verursache als bei niedriger Dosis“, so Professor Dieter Köhler.

HINTERGRUND

Mit dem sogenannten Diesel-Urteil vom 27. Februar 2018 hat der siebte Revisionssenat des deutschen Bundesverwaltungsgerichts das Verkehrsverbot für Diesel-Kraftfahrzeuge für zulässig erklärt. Das bedeutet: Deutsche Kommunen dürfen eigenständig Diesel-Fahrverbote verhängen.

Damit wurde vom Bundesverwaltungsgericht die Verpflichtung Deutschlands zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte aus der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität für Europa bestätigt. Begründet wurde diese Entscheidung mit der Rechtsprechung des EU-Gerichtshofs, nach welcher nationales Recht nicht angewendet wird, wenn dieses die volle Wirksamkeit des EU-Rechts verhindert.

Video des Interview Prof. Dr. Thomas Kraus zur Aachener NO₂ Studie mit „Menschenversuchen“

Das Problem ist, dass sowohl die Festlegung der Grenzwerte für Stickoxide als auch die Methoden der Messung selbiger im Straßenverkehr höchst umstritten sind. Viele Kritiker sehen die Grenzwerte als unrealistisch und sogar widersprüchlich an: Während beispielsweise auf öffentlichen Straßen der Wert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft nicht überschritten werden darf, sind am Arbeitsplatz schon 60 mcg gesetzlich zulässig. In Industrie und Handwerk liegt er gar bei 950 mcg pro Kubikmeter Luft.

Die beiden Bundesländer Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen waren aus diesen Gründen in Revision gegangen. Doch sind sie vor dem Bundesverwaltungsgericht gescheitert. Auslöser war unter anderem die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in Düsseldorf und Stuttgart. Die Städte, so die Anschuldigung, würden die neuen herabgesetzten EU-Grenzwerte nicht einhalten. Daher sollten die Städte im Zweifel die Straßen für Diesel-Autos sperren. Durch die Bestätigung des Bundesverwaltungsgerichtes sind nun in fast allen Städten und Gemeinden den Diesel-Fahrverboten Tor und Tür geöffnet, wenn die jeweiligen Kommunalverwaltungen dies beschließen.

Für Millionen deutsche Autofahrer könnte dies nicht nur eine Einschränkung ihrer Mobilität bedeuten, sondern auch erhebliche finanzielle Verluste nach sich ziehen. Denn je mehr der Diesel im Visier der DUH ist, desto mehr verlieren diese Autos an Wiederverkaufswert. Ausländische Fahrzeughersteller, die sich vom Diesel abwenden wollen, profitieren von dieser Entwicklung. So hat bereits Toyota beim Autosalon in Genf angekündigt, auf den Verkauf von Diesel-Fahrzeugen in Europa künftig verzichten zu wollen. Für die deutsche Automobilindustrie ist diese Entwicklung ein herber Rückschlag, da sie besonders viel in die Fortentwicklung der Diesel-Technologie investiert hat.

Prometheus – Das Freiheitsinstitut verleiht der Deutschen Umwelthilfe e. V. „Goldenen Engel der Scheinheiligkeit“

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist uns eine Freude, Ihnen mitteilen zu können, dass Sie als erster Preisträger für unseren „Goldenen Engel der Scheinheiligkeit“ ausgewählt wurden.

Als Kandidaten qualifizieren sich Organisationen, bei denen Anspruch, Auftreten und Ansehen in einem besonderen Missverhältnis zur dahinterliegenden Wirklichkeit stehen.

Sie bezeichnen sich selbst auf ihrer Website als „nichtstaatliche Umweltorganisation“. Als große Freunde zivilgesellschaftlichen Engagements begrüßen wir alles Nichtstaatliche. Und zwar vornehmlich aus zwei Gründen: Nichtstaatliche Organisationen belasten nicht das Portemonnaie der Steuerzahler, sondern sorgen selber für ihre Finanzierung. Nichtstaatliche Organisationen setzen auf freiwillige Kooperation und Überzeugungsarbeit anstatt auf den Zwang, den staatliche Stellen ausüben.

In beiden Fällen erfüllen Sie nicht die Kriterien, wodurch Sie sich als Preisträger qualifizieren.

1. Sie belasten den Steuerzahler in nicht unerheblichem Maße und beziehen mit ihren Aktivitäten als Verbandskläger Gelder, die andernfalls staatlichen Kassen zufließen würden.

In Ihrem Jahresabschluss 2016 weisen Sie 19,7 % Ihres Jahresbudgets als „öffentliche Zuschüsse“ aus, das sind insgesamt 1.600.290 €. Hinzu kommen noch weitere 76.085 € aus Bußgeldern, so dass mindestens rund ein Fünftel Ihres Etats aus staatlichen Quellen stammt – mit anderen Worten: vom Steuerzahler. Weitere 2.460.719 € stammen aus ihrer Tätigkeit als „klageberechtigter Verbraucherschutzverein“, sind also ohne die staatliche Unterstützung und Zertifizierung nicht einzutreiben. Damit sind wir bereits bei 4.137.094 € (50,97 % des Jahresbudgets). Aus welchen Quellen die 1.113.415 € „Sonstige Zuschüsse“ und „Sonstige Erträge“ stammen, ist leider nicht ersichtlich. Lediglich 2.772.305 € (34,15 %) können eindeutig privaten Quellen in Form von Spenden und Sponsoring zugeordnet werden. Wir bezweifeln, dass man sich wirklich noch als nichtstaatlich bezeichnen kann, wenn mehr als die Hälfte des Budgets unmittelbar und mittelbar durch staatliche Stellen zur Verfügung gestellt wird.

2. Sie setzen in vielen Fällen nicht auf Kooperation und Überzeugungsarbeit, sondern nutzen staatliche Zwangsmittel zur Durchsetzung ihrer Ziele oder stellen sich sogar als Organisation dar, die hoheitliche Aufgaben übernimmt.

In Ihrem Jahresbericht von 2017 beschreiben Sie Ihre Tätigkeit unter anderem folgendermaßen: „Die DUH überwacht inzwischen in vielen Bereichen gezwungenermaßen die Umsetzung der Umwelt- und Verbrauchergesetze und übernimmt damit die Aufgabe der staatlichen Überwachungsbehörden.“ Abgesehen von der Frage, wer Sie dazu gezwungen hat, ist es aus unserer Sicht keine besonders begrüßenswerte Situation, wenn sich zivilgesellschaftliche Gruppierungen wie Hilfs-Sheriffs betätigen. Ihr Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch nutzt zwar in seinem Interview in selbigem Jahresbericht Bilder aus dem Wilden Westen, wenn er beansprucht, einen „rechtsfreien Raum“ zu schließen, „weil die zuständige Behörden die Kontrollen verweigern“. Allerdings ist die Aufgabe von nichtstaatlichen oder zivilgesellschaftlichen Organisationen in unserem Verständnis nicht, sich staatlichen Stellen wie einst die Kaffeeschnüffler im alten Preußen anzudienen oder sich gar als parastaatlicher Akteur hoheitlicher Aufgaben anzunehmen. Das mag alles legal sein, widerspricht aber dem gängigen Verständnis von „nichtstaatlich“.

Ganz an den Anfang Ihres Jahresberichts stellen Sie als eine Art Motto Ihrer Arbeit den Satz „Die DUH fördert in den politisch sich ändernden Zeiten eine Kultur der demokratischen Teilhabe durch den Austausch von Argumenten.“ Aus unserer Sicht erfüllen Sie diesen Anspruch in keiner Weise. Das beginnt damit, dass Ihre Tätigkeit im Bereich der Verbandsklagen ja gerade nicht argumentativ stattfindet, unbeschadet der Tatsache, dass Sie sicherlich in anderen Tätigkeitsfeldern den dialogischen Weg wählen, was wir in jedem einzelnen Fall natürlich sehr begrüßen.

Mit den „politisch sich ändernden Zeiten“ ist vermutlich der Aufstieg von Populisten gemeint sowie die damit einhergehende Verschärfung des öffentlichen Diskurses. Auch wir sehen diese Veränderungen mit sehr großer Sorge, geht es doch um die Grundlagen einer offenen und freien Gesellschaft, die durch Polemik, Zwietracht und populistische Forderungen in Gefahr gebracht werden. Nun ist unser Eindruck, dass Sie diese Veränderungen nicht bekämpfen, sondern ganz im Gegenteil einen nicht unerheblichen Anteil an deren Entstehung haben. Im Folgenden möchten wir das anhand Ihres Jahresberichts von 2017 darlegen, insbesondere im Blick auf Originaltöne von Ihrem Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch, Ihrer Stellvertretenden Bundesgeschäftsführerin Barbara Metz, des Abteilungsleiters Kreislaufwirtschaft Thomas Fischer und der Abteilungsleiterin Verbraucherschutz Agnes Sauter.

1. Sie pflegen eine Rhetorik, die man fast wortgleich im rechten bis rechtsradikalen Umfeld findet. Wenn etwa Herr Resch behauptet „der Diesel-Abgasbetrug offenbart das organisierte Staatsversagen“, dann erinnert die Vorstellung eines organisierten, also absichtsvollen Staatsversagens an verschwörungstheoretische Behauptungen. In eine ähnliche Richtung geht die Behauptung von Herrn Fischer: „Aus Angst, etwas gegen die Industrie zu unternehmen, wollte Bundesumweltministerin Hendricks ihre Politik der Einwegindustrie und den Discountern anpassen.“ Finstere Mächte werden hier ausgemalt, die einen versagenden Staat vollkommen unter Kontrolle haben. Oder

mit den Worten von Herrn Resch: „Wir erleben, wie die Autokonzerne durchregieren und die Autokanzlerin Angela Merkel durch die Chefs von Daimler, BMW und VW ferngesteuert wird.“ Was dem ungarischen Ministerpräsidenten George Soros ist, scheinen Ihnen Industriekonzerne zu sein.

2. Zur Rechtfertigung Ihrer eigenen Tätigkeiten stellen Sie Behauptungen auf wie: „das völlige Fehlen einer staatlichen Kontrolle“ (Resch); die Existenz rechtsfreier Räume (Resch); dass „Behörden aus einer falsch verstandenen Rücksichtnahme auf die Profitinteressen der Unternehmen deren Rechtsverstöße tolerieren“ (Sauter); „Betrug am Verbraucher“ (Metz); „Der Staat lässt also auch hier zu, dass die Konzerne betrügen“ (Resch); und „Der Staat lässt Wirtschaftsunternehmen fast gänzlich unbehelligt gegen Energieverbrauchs- und Effizienzangaben von Haushaltsgeräten, Pkw und Reifen verstoßen“ (Sauter). Deutschland und sein politisches System in Worten zu beschreiben, die die Situation in Somalia oder Afghanistan relativ akkurat beschreiben würden, ist schon in sich eine Respektlosigkeit gegenüber den Menschen, die wirklich Opfer rechtsfreier Räume werden und um ihr Eigentum, Leib und Leben fürchten müssen. Darüber hinaus ist es aber auch ein Alarmismus, der existentielle Ängste hervorruft. Es ist möglich – und viele politische Akteure beweisen das – die realen Umweltbelastungen in einer Weise zu thematisieren, die öffentliche Aufmerksamkeit erregt, ohne mit apokalyptischen Szenarien zu arbeiten.

3. Sie schüren in erheblichem Maße Ressentiments innerhalb der Gesellschaft durch Ihre hoch aggressive, undifferenzierte und polarisierende Kritik an Unternehmen. Sie behaupten pauschal, dass „alle Unternehmen ... den Rechtsbruch wissentlich in Kauf“ nehmen (Sauter). Während selbstverständlich außer Frage steht, dass einzelne Verantwortliche in einigen Konzernen bewusst staatliche Vorschriften umgangen haben, ist diese Verallgemeinerung ein Beispiel purer Polemik. Noch weniger differenziert ist die Behauptung im redaktionellen Teil des Jahresberichts: „Umweltschützer erleben oft kriminelle Machenschaften oder um es korrekt zu sagen: illegale Praktiken von Unternehmen.“ Ja, sie unterstellen Unternehmen sogar eine aktive Zerstörung der Grundordnung unseres Landes: „Die Einflussnahme der Industrie auf die Politik untergräbt inzwischen auch in Deutschland das demokratische System.“ (Metz) Die Personalisierung, die mit diesen Anschuldigungen einhergeht („Unternehmen“, „Konzerne“) spiegelt in keiner Weise die tatsächliche Situation wider, wo einzelne Personen gegen geltendes Recht verstoßen haben, eignet sich aber natürlich hervorragend, um Bilder einer Verschwörung der „bösen“ Industrie gegen die „wehrlosen“ Menschen zu zeichnen.

Völlig außer Acht gelassen wird dabei, wie viele Unternehmer und Manager in äußerst verantwortungsvoller Weise zum Wohl des Gemeinwesens beitragen.

Die Darstellung Deutschlands als eines Landes mit Staatsversagen, rechtsfreien Räumen, korrupten Behörden und Ministern und einer „ferngesteuerten“ Kanzlerin ist maßlos übertrieben und trägt ebenso zur Vergiftung des öffentlichen Diskurses bei wie die Darstellung von Unternehmen als finsternen Mächten, die letztlich insbesondere dazu dient, Ihre eigene Arbeit als besonders heroisch und tugendhaft darzustellen. Wenn Panik geschürt wird und Kritik geäußert, wird ohne die Regeln zivilisierten

Diskurses einzuhalten, ist es wenig überraschend, wenn die entsprechenden alarmistischen und hetzerischen Botschaften vom rechten und linken Rand des Spektrums auf fruchtbaren Boden fallen. Die „politisch sich ändernden“ Zeiten haben Sie mit herangezüchtet.

Das ist ganz besonders bedauerlich, weil es offensichtlich auch in Ihrer Organisation viele engagierte Umweltfreunde gibt, die mit positiven Methoden, konstruktiven Initiativen und viel Herzblut dazu beitragen, dass unsere Natur geschützt und erhalten wird. Deren Einsatz diskreditieren Sie durch Ihre polemische Kommunikation und ihre exzessiven (wenn auch – natürlich – ganz und gar legalen) Tätigkeiten als bezahlte Hilfs-Sheriffs. Wir möchten diesen Menschen gegenüber unser Bedauern ausdrücken.

Wir schätzen den Beitrag, den nichtstaatliche und zivilgesellschaftliche Organisationen in unserem Gemeinwesen leisten, sehr hoch – von „Ärzte ohne Grenzen“ über den „Bund der Steuerzahler“ bis zu Initiativen wie „Arbeiterkind“ reicht das Spektrum von Akteuren, die einen fundamentalen Beitrag leisten zu einem gedeihlichen Miteinander. Den Ansprüchen, die durch die Arbeit solcher Organisationen gesetzt werden, genügen Sie nicht. Und doch stellen Sie sich mit ihnen auf eine Stufe. Auch durch die Finanzierung durch unmittelbare und mittelbare staatliche Zuwendungen disqualifizieren Sie in unseren Augen Ihren Anspruch als „nichtstaatliche“ Organisation. Deshalb haben wir Sie zum ersten Preisträger unseres „Goldenen Engels der Scheinheiligkeit“ auserkoren.

Wir wünschen Ihnen gute Besserung und der außerordentlich wichtigen Sache der Umwelt ehrliche und anständige Fürsprecher.

Mit freundlichen Grüßen,

Frank Schäffler Clemens Schneider

Der Beitrag erschien zuerst auf dem Blog von [Prometheus dem Freiheitstinstitut](#)

SELBSTBEDIENER: Wie die Deutsche Umwelthilfe vom Staat gefüttert wird.

Der Staat unterstützt seine Auto-Feinde nach Kräften. Er beteiligt sich kräftig an der Finanzierung der Deutschen Umwelthilfe – Der Staat finanziert die DUH. Die offenbar großwahnsinnig gewordene Kleinst-Aktivisten-Truppe klagt sich bekanntlich derzeit quer durch die Republik, um in vielen Städten den Autoverkehr zu verbieten. Jetzt kommt heraus: Ein Teil seines Etats wird durch verschiedene Bundesministerien mitfinanziert.

Zu den dubiosen Geschäften des heftig umstrittenen Vereins gehört einmal

dessen Abteilung „Abmahnungen“, die Autohäusern Abmahnungen wegen formaler Nichtigkeiten ins Haus schickt. Zum anderen hat sich die Truppe darauf spezialisiert, seit Jahren öffentliche Töpfe für alle möglichen „Umweltprojekte“ anzuzapfen. Dann „spendet“ Toyota ins DUH-Töpfchen, um den Kampf gegen deutsche Autohersteller zu führen. Früher gab es sogar Geld eines Herstellers von Auto-Partikelfiltern.

Finanzquellen der Deutschen Umwelthilfe (DUH)

Jetzt schließlich zeigt sich, dass auch Millionenbeträge aus Bundesministerien in die DUH-Kasse fließen. Der fraktionslose Bundestagsabgeordnete Mario Mieruch wollte in einer parlamentarischen Anfrage wissen: „In welcher Form und in welchen Projekten arbeiten die Bundesregierung oder ihre Ministerien mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zusammen?“ Die derzeitige Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Rita Schwarzelühr-Sutter (SPD), listete in ihrer Antwort die laufenden Projekte der Bundesregierung mit der DUH auf. Die Antwort des Schreckens beschreibt in zwei Teilen, wie umfangreich die Zusammenarbeit aussieht. Aus dem ersten Teil, einer Übersicht, geht hervor: „Im Bundesministerium für Bildung und Forschung ist die Deutsche Umwelthilfe in folgenden Netzwerken und Beiräten vertreten:

- Bildung für Nachhaltige Entwicklung – Mitglied im Partnernetzwerk „Außerschulische Bildung“ (Jahre 2015 bis 2019)
- Fördermaßnahme „Nachhaltiges Wirtschaften“ (Jahre 2016 bis 2018): Mitarbeit im Praxisbeirat in den Verbundprojekten
- Nachhaltig gewonnene mineralische Rohstoffe
- Integrierte Analyse einer grünen Transformation
- Vom Klimaschutzkonzept zur zielgruppenorientierten Sanierungsoffensive
- Mitarbeit im Praxisbeirat der Nachwuchsgruppenförderung „Obsoleszenz als Herausforderung für Nachhaltigkeit – Ursachen und Alternativen“ (Jahre 2016 bis 2021).“

Dann sitzt die DUH noch im Verkehrsministerium und hat dort an der «Expertengruppe 1 des Nationalen Forums Diesel sowie anderen Unterarbeitsgruppen „Technik“ und „Vorschriften“ teilgenommen.“»

Nach außen findet man keine Ergebnisse der Arbeit der DUH-„Experten“ vor allem in Vorschriften. Es wäre noch schöner, die DUH mit in normengebenden Gremien sitzen zu sehen, also den Bock ganz zum Gärtner machen.

Der zweite Bereich, in dem Berliner Regierungstruppen öffentliche Gelder mit vollen Händen rauswerfen wie Karnevalisten ihre Kamelle, ist die „Energiewende“. Hier abseits stehen geht für die DUH gar nicht: „Die Deutsche Umwelthilfe ist darüber hinaus über die DUH Umweltschutz Service GmbH Teil eines Dreierkonsortiums, das für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie nach einer europaweiten Ausschreibung einen zeitlich befristeten Dienstleistungsauftrag (Initiative Bürgerdialog Stromnetz) erfüllt.“ „Initiative Bürgerdialog Stromnetz“ – dreister kann man Abzocken für null Gegenleistung nicht formulieren.

Im zweiten Teil der Antwort listet die Staatssekretärin „der Vollständigkeit halber“ eine Liste der DUH-Projekte auf, ein „Projekte“-Panoptikum, das zeigt, wofür im Bereich Umwelt Steuergelder hinausgeworfen werden können.

Laufende Projekte mit der DHU

Ressort	Thema	Finanzvolumen	Laufzeit
BMUB	Grün- und Freiflächen in der „Sozialen Stadt“	182.672,00 €	01.06.2015 bis 28.02.2018
BMUB	Informationskampagne Stickstoff	149.934,00 €	01.04.2016 bis 31.03.2018
BMUB	Naturentwicklungspotentiale sächsische Lausitz	33.965,05 €	16.10.2016 bis 28.02.2018
BMUB	F&U NBS Verbund „AgoraNatura – NaturMarkt“ Teilvorhaben C: Umsetzung und Einführung des Marktes	524.086,76 €	01.07.2015 bis 30.06.2021
BMUB	Stadtgrün: Artenreich und Vielfältig – Teilvorhaben Durchführung der Fachkongresse und Erarbeitung der Projektmaterialien	288.681,91 €	01.04.2016 bis 30.09.2021
BMUB	Konzeption und Durchführung einer Umsetzungsoffensive der Naturschutzverbände zur Unterstützung der Umsetzung des NBS-Handlungsprogramms 2015 – 2020; Teilprojekt III	56.728,30 €	01.09.2016 bis 31.05.2019
BMUB	Energie- und ressourceneffiziente IKT als Baustein zur Umsetzung einer kommunalen Gesamtstrategie im Klimaschutz (GreenITown).	499.877,00 €	01.01.2015 bis 28.02.2018
BMUB	Verbundprojekt: Klimaschutz zieht ein (KlimaZ) – Klimaschutz durch nachhaltige Gebäudedämmung	272.947,00 € (gesamt)	01.03.2017 bis 29.02.2020
BMUB	Methanminderung für kosteneffizienten Klimaschutz in der Landwirtschaft	196.652,00 €	01.02.2017 bis 31.01.2019
BMUB	Mit Mehrweg das Klima schützen – Kampagne zu klimafreundlichen Mehrwegalternativen bei Getränkeverpackungen	359.701,00 €	01.07.2017 bis 30.06.2020
BMUB	Verbundprojekt: Koordinierungsstelle Sektorenkopplung – Klimaschutzpotenziale von Stromanwendungen im Wärmebereich heben	307.362,00 € (gesamt)	01.01.2018 bis 31.12.2020
BMUB	Förderung von nicht-halogenierten Kältemitteln im Lebensmitteleinzelhandel und in Wärmepumpen	163.011,00 €	01.01.2018 bis 31.12.2019
BMUB	SmartRathaus Kommunalen Klimaschutz durch digitales Gebäudemanagement	497.944,00 €	01.01.2018 bis 31.12.2020
BMUB	Erfahrungsaustausch von zivilgesellschaftlichen Akteuren in Mittel- und Osteuropa im Bereich Klimaschutz	900.000,00 € (davon DUH: 227.000€)	August 2017 bis Januar 2020
BMBF	F&U NBS-Verbund: Städtische Grünstrukturen für biologische Vielfalt - Integrierte Strategien und Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität in Städten (UrbanNBS), Teilvorhaben 3: Wissenstransfer, kommunale Strategien und	132.638,00 €	2015 bis 2019
BMBF	Stadtgrün wertschätzen: Bewertung, Management und Kommunikation als Schlüssel für eine klimaresiliente und naturnahe Grünflächenentwicklung, Teilprojekt B: Analyse und Transfer von Praxiswissen zur Entwicklung und Erprobung von	225.609,71 €	2016 bis 2020
BMBF	Verbundvorhaben ENSURE: Neue EnergieNetzStruktUREn für die Energiewende	598.875,86 €	2016 bis 2019
BMEL	Verbundvorhaben „Stärkung nachwachsender Rohstoffe im Dämmstoffmarkt (StaR-Daemm)“; Teilvorhaben 1: Informationsmaßnahmen	470.522,79 €	01.12.2016 bis 30.11.2019

Die umstrittene Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat ein Herz für grüne Flächen in der Stadt. Glauben Sie nicht? Grün- und Freiflächen in der „sozialen Stadt“ liegen ihr besonders am Herzen – was auch immer eine „soziale“ Stadt ist.

Gleichviel, 182.672 Euro klingelten dafür in der DUH-Kasse.

Dem Umweltministerium hilfreich zur Seite stehen musste die DUH in Sachen Stickstoff. Da hat die DUH mit ihrem abgebrochenen Verwaltungswissenschaftler Resch an der Spitze bekanntermaßen einen weltweit anerkannten Experten. Der warnt auf der DUH-Online-Seite „Stickstoff – Die vergessene Gefahr“: „Stickstoff in schädlichen Verbindungen zählt aber auch zu den größten Umweltbedrohungen unserer Erde. Was wir dagegen tun können? Politischen Druck machen. Und weniger Fleisch essen, weniger Lebensmittel wegwerfen und keinen Diesel fahren!“ Merkwürdig! Sämtliche Autofahrer und Spediteure haben gerade tief in die Taschen gegriffen und die teure Stickoxid-Reinigung im Abgasstrang bezahlt, kippen literweise AdBlue nach, so dass nun wirklich nichts mehr an Stickoxiden aus dem Auspuff kommt – dann verlangt die DUH dennoch „Weg mit dem Diesel!“

Macht nichts, für eine „Informationskampagne Stickstoff“ haben die DUH-Kumpels im Umweltministerium knapp 150.000 Euro an die DUH überwiesen. Mit 34 000 Euro Finanzvolumen geradezu günstig erscheinen die DUH Aktivitäten, aus den Braunkohle-Abbaugebieten in der sächsischen Lausitz „innovative Naturschutzkonzepte zu entwickeln und umzusetzen“. Doch mit der Verwandlung in eine grüne Wiesenlandschaft, wie sich Max Mohr freie Natur vorstellt, ist es nicht getan. Denn gerade die schreckt offenbar Insekten, Bienen, Vögel ab, solche renaturierten Gebiete sind der wahre Schrecken der Artenvielfalt und wohl mit für [Insektensterben](#) verantwortlich. Gefördert von der DUH.

Einer der größten Einzelposten mit 524.086,76 € ist F&U NBS Verbund „AgoraNatura – NaturMarkt“ Teilvorhaben C: Umsetzung und Einführung des Marktes. Die DUH will „einen Online-Marktplatz für Ökosystemleistungen und Biodiversität“ entwickeln, was auch immer sich hinter diesen Spruchblasen verbirgt. Wenn wir schon bei Spruch- und Windbeutelereien sind, darf eine der beknacktesten Floskeln nicht fehlen, zivilgesellschaftlich. Fast eine Million Euro läßt die geschäftsführende Umweltministerin Hendricks für Erfahrungsaustausch von zivilgesellschaftlichen Akteuren in Mittel- und Osteuropa im Bereich Klimaschutz springen. Davon bekommt die DUH allerdings nur 227.000 Euro ab. OK, da kann man noch am ehesten Positives abgewinnen: Saufen mit Ukrainern.

Auch das Bildungsministerium verpulvert Geld an die DUH für „Bewertung, Management und Kommunikation als Schlüssel für eine klimaresiliente und naturnahe Grünflächenentwicklung“.

Was auch immer sich hinter dem leeren Wortgeklingel verbirgt, rumms – 225.609,71 € in den DUH-Säckel. Gut Geldverdienen, so hat das goldene DUH-Näschen ergeben, ist auch in Sachen „nachwachsende Rohstoffe (NawaRo) im Dämmstoffmarkt“. 470.522,79 € erhält die weithin bekannte Experteninstitution DUH. Richtige Forscher könnten mit einer solchen Summe schon einiges entwickeln. Die DUH bekommt die Förderung bereits nur für Propagandazwecke pro nachwachsende Rohstoffe. Die DUH hat klar erkannt: „Die Vorteile von Dämmstoffen aus NawaRo werden bei der energetischen Sanierung durch die

aktuellen politischen Rahmenbedingungen nicht aufgezeigt. Staatliche Förderinstrumente sind unspezifisch bzw. klammern den Aspekt der Nachhaltigkeit aus und bauordnungsrechtliche Anforderungen hemmen den Einsatz von Bau- und Dämmstoffen auf Basis nachwachsender Rohstoffe.“

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

Fast eine halbe Million Euro von den DUH-Freunden aus dem Bundeslandwirtschaftsministerium für „Informationsmaßnahmen“! „Es fehlt vor allem an einer gezielten Verbraucherinformation über alternative ökologische Dämmstoffoptionen. Architekten, Handwerker oder Energieberater sind Schlüsselakteure, deren Fachwissen und Kundenberatung maßgeblich die Verbreitung von NawaRo Materialien beeinflussen kann.“ Jeder gestandene Architekt und Bauingenieur allerdings, der rechnen kann, läßt die Finger von dem Kram. Insgesamt, so ergibt die Auflistung, fließen 4,9 Mio Euro direkt aus der Staatskasse in die Kasse der DUH. Der Staat bezahlt die Kampagnen gegen den Geldbeutel der Bürger mit. Für den Steuerzahler bedeutet dies: Er muß nicht nur einer gigantischen Wertvernichtung seines Eigentums zusehen, sondern auch, wie sich die Wertevernichter aus dem Staatssäckel bedienen. Im Namen der Umwelt natürlich, was denn sonst?

Der Beitrag erschien zuerst bei Tichys Einblick

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

Die nächsten Fahrverbote drohen! Nicht mehr nur für den Diesel, jetzt sollen auch noch die Benziner dran glauben. Zwar nur solche mit sogenannter Direkteinspritzung, aber das haben mittlerweile fast alle Motoren. Die stoßen auch Abgase aus, die lebensgefährlich sein sollen. Deshalb: Stop! Fordert, na, wer schon? Am lautesten die Vertreter der Deutschen Umwelthilfe (DUH).

Die EU hat 2007 auch neue Abgasnormen für Benzinmotoren beschlossen. Sie tritt ab September dieses Jahres, 2018 in Kraft. Im Prinzip gelten dann für Diesel- und Benzinmotoren dieselben Werte für Partikel. Benzinmotoren durften noch das Zehnfache eines Dieselmotors aus dem Auspuff stoßen, jetzt nur noch 6×10^{11} Partikel pro Kilometer. Das sind sehr wenig Teilchen; so werden sowohl aus Diesel- als auch aus Benzinmotoren praktische keine Partikel mehr herauskommen. Solche Werte erreichen Benziner mit Direkteinspritzung in der Regel nicht.

Hintergrund: Auch in einem Benzinmotor findet eine Verbrennung statt. Auch dabei entstehen Abgase. Die Motorenbauer haben auch wie beim Diesel versucht, die Ausbeute zu erhöhen, also mehr Leistung aus dem Kraftstoff zu holen, um damit die Abgase zu reduzieren. Vorrangiges Ziel bei der Entwicklung von Motoren ist die Vermeidung von CO₂, das in jenem menschengemachten Märchen von der menschengemachten Klimakatastrophe zum Schadstoff Nummer 1 erklärt

wurde. Das hat zur Folge, dass andere Gefahrenstoffe erhöht werden.

Der Kraftstoff muss mit Luft in einem bestimmten Verhältnis vermischt werden. Nur dann zündet das Gemisch. Um noch sparsamer mit dem Kraftstoff umzugehen, also weniger CO₂ auszustoßen, entwickelten die Konstrukteure eine Einspritzpumpe. Die bläst ein paar Tröpfchen Kraftstoff in den Brennraum; eine Zündkerze entzündet dann das Kraftstoff-Luft-Gemisch. Das funktioniert allerdings nur gut bei einem bestimmten Anteil von Kraftstoff und Luft. Zudem sitzt hinter dem Motor seit langem ein Katalysator, der die Abgase reinigt. Der aber arbeitet nur bei einem exakten Kraftstoff-Luft-Mischungsverhältnis ($\lambda = 1$), sonst wird er zerstört.

Allerdings bleibt diesem Gemisch nicht immer genügend Zeit, damit alle Benzintröpfchen verbrennen. Die fliegen dann als Rußpartikel durch die Auspuffanlage ins Freie. Gerade bei höheren Drehzahlen werden auch mehr Rußpartikel ausgeblasen. Sie sollen sich in den Atemwegen festsetzen können. Eigene Untersuchungen, wie hoch die Belastung durch Partikel bei Benzinern in den Städten ist, gibt es bisher nicht oder sie sind nicht bekannt.

Diese winzigen Partikel kann man nur noch mit einem Partikelfilter auffangen, der ebenso wie der Katalysator im Abgasstrang sitzt. Anders als beim Dieselmotor gibt es hier nicht solch erhebliche Probleme, den Filter zu reinigen oder „regenerieren“.

Beim Dieselmotor wird in bestimmten Abständen die Temperatur im Partikelfilter erhöht, dabei verbrennen die eingesammelten Rußpartikel, der Filter wird wieder einigermaßen frei. Kurzstrecken sind allerdings Gift. Der Dieselfahrer muss also immer wieder auf die Autobahn, damit der Partikelfilter freigeblasen wird.

Solche Probleme hat der Partikelfilter für den Ottomotor nicht. Hier kommen die Abgase mit hohen Temperaturen aus dem Motor, der Filter soll sich selbst reinigen.

Bisher ist nur Mercedes auf die Bühne getreten und bietet seine S-Klasse serienmäßig mit Partikelfilter an. Hier spielen sowohl die Kosten als auch der Platz für den Einbau keine große Rolle. Erfahrungen bei anderen, vor allem kleineren Fahrzeugen liegen nicht vor. Zu erwarten ist aber, dass es auch wie beim Dieselmotor zu erheblichen technischen Problemen mit den entsprechenden Kosten führt.

Die Fahrzeughersteller rüsten ihre Fahrzeuge mit Partikelfiltern aus. Die Hersteller der Filter allerdings kommen mit ihrer Lieferung in der gewünschten Qualität nicht nach. BMW hat gerade die Auslieferung des M550i gestoppt, weil Motor und Filter zusammen nicht funktionieren. Doch erhebliche Zweifel tauchten schon in der heftigen Auseinandersetzung um die Dieselaabgase auf, welchen Anteile sie am Feinstaub haben.

Nur ein geringer Teil der Feinstaubbelastung in den Städten stammt aus dem Verkehr, sagt jedenfalls das Umweltbundesamt in seinen Daten. In den Texterklärungen klingt das wesentlich dramatischer. Dieser sinkt ebenso wie die Stickoxide in den Städten erheblich, wie [die Daten des Umweltbundesamtes](#)

[zeigen](#). Sie belegen, dass der Verkehr nur zu einem geringen Teil am Feinstaubaufkommen beteiligt ist.

Prof. Matthias Klingner, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) in Dresden, hat erhebliche Zweifel, woher der Feinstaub tatsächlich kommt. Er hat in seinem Institut jahrelang große Datenmengen von Messungen [ausgewertet und festgestellt](#), dass es viele andere Einflussfaktoren wie zum Beispiel die Wetterlage gibt.

So kosten Wertvernichtung der Autos und Fahrverbote nur viel Geld, ohne dass sie viel nutzen. Es muss also dringend über andere Grenzwerte diskutiert werden, fordert Klingner. Klar ist, je weniger Feinstaub, desto besser. Die Frage ist jedoch, in welchem Verhältnis stehen Aufwand und Ertrag. Ist jene gigantische Wertvernichtung angebracht, die gerade stattfindet? Autos werden wertlos, weil vor allem Grüne, die sich derzeit in vielen Rathäusern eingerichtet haben, Verbotszonen ausweisen. Für Anwohner und Lieferanten eine unverträgliche Situation wie zum Beispiel in Hannover.

Ganze Stadtbereiche zu sperren, ergäbe unschöne Bilder, daher wenden die Verwaltungen Salami taktik an: einzelne Teilbereiche zu sperren. In Stuttgart versuchen die Stadtverwaltung beispielsweise, Halteverbotszonen rund um U-Bahnhaltestellen einzurichten, damit Autofahrer nicht mehr mit dem Auto zur U-Bahn fahren, und dann weiter mit ihr in die Innenstadt. Klar, dass dafür auch Personal abgestellt wird, das entsprechend zu kontrollieren.

Wir sehen: Das Geschäftsmodell „Ausplünderung“ ist ergiebig. Jener dubiose Abmahnverein „Deutsche Umwelthilfe“ wird jetzt auch noch ausgerechnet von jenem zweifelhaften Verein unterstützt, der es mit seinen Manipulationen vor ein paar Jahren so übertrieben hatte, dass dieser hinten runterfiel. Der ADAC hatte bei seiner Wahl zum Autopreis „Gelber Engel“ kurzerhand die Stimmzettel der Leser manipuliert. Das ging über viele Jahre hinweg. Der Verein, der sich noch immer nicht von seinen Betrugereien erholt hat, will jetzt auch ein Wörtchen in Sachen „Auto und Umwelt“ mitmischen; noch reinere als reine Autos fordern, sprich am Auto-Bashing-Hype mit zu verdienen.

Mitverdienen wollen übrigens auch jene beiden Staatskabarettisten, die in der ZDF Sendung „Neues aus der Anstalt“ so scheinbar kritisch grüne Propaganda verbreiten. Die angeblich so kritischen Staatslacherzeuger beweihräuchern den Chef der Umwelthilfe mit Sprüchen wie „Leute, die mit Engagement und Herzblut zur Sache gehen“. Die Anstalts-Propagandisten rufen die Bürger direkt auf: „Mit ein paar Euro ist man dabei.“ Geld her für die Umwelthilfe – wir vertreten Ihre Interessen.

Ob die Millionen von Autofahrern, die gerade fassungslos eine ungeheure Wertvernichtung ihrer Autos erleben müssen, dies auch so sehen, dürfte ziemlich zweifelhaft sein.

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

Deutsche Umwelthilfe (DUH): Gescheiterte Klage in Düsseldorf

Das Urteil ist eindeutig: Diesel-Fahrer in Düsseldorf haben erst einmal Ruhe vor selbsternannten Umweltrettern. Der Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe (DUH) ist vor Gericht gescheitert. Die DUH-Geschäftsleute wollten erreichen, dass kein Fahrer mit einem vom Abgas-Skandal betroffenen VW-Diesel über Düsseldorfer Straßen mehr fährt.

Dieser gewaltigen Wertvernichtung hat das Düsseldorfer Verwaltungsgericht jetzt einen Riegel vorgeschoben. Es stufte die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) als unzulässig und unbegründet ein. Denn Umweltverbände wie die DUH – übrigens von Konkurrent Toyota kräftig unterstützt – dürften nicht gegen schon genehmigte Produkte klagen. So hatten auch schon die Anwälte des VW-Konzerns argumentiert.

Interessant ist die Begründung des Gerichts: Auch inhaltlich wäre die Klage gescheitert. Die Zulassung der VW-Dieselfahrzeuge sei trotz Abschaltsystems rechtmäßig. Die vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordnete Nachrüstung durch ein Software-Update sei nicht zu beanstanden. „Die Betriebserlaubnis erlischt nur, wenn die Nachrüstung nicht erfolgt.“ So das Gericht in Düsseldorf.

Das bedeutet immerhin noch, dass betroffene Autofahrer sich eine neue Software aufspielen lassen müssen. Bisher berichten Autofahrer von einer leicht verminderten Leistung und erhöhtem Kraftstoffverbrauch. Verständlich, denn ein eine Motorsteuerung ist ein sehr kompliziertes Zusammenspiel verschiedener Komponenten und Abläufe. Viel Entwicklungsarbeit und Tests sind notwendig, und die wiederum benötigen Zeit; Zeit, die die Entwickler bei VW nicht hatten.

Nicht umsonst warnte gelegentlich des Diesel-Gipfels im vergangenen Sommer der VW-Chef vor Nachrüstungsbegehren. Das seien rausgeworfene Kosten, er würde das Geld viel lieber in künftige Entwicklung investieren. Womit der Mann recht hat.

Wirr wirkt wiederum das jüngste Vorpreschen der VW-Spitze. VW-Chef Müller bot eine Hardware-Nachrüstung an, neue Abgasreinigungssystem, das in der Abgasstrang eingebaut werden könne. Nachträglich eingebaute Systeme sind allerdings immer kritisch, weil sie die sorgsam austarierten Strömungs-, Druck- und Temperaturzustände durcheinander bringen. Fraglich, wieviel Zeit hier die Entwickler hatten, eine saubere Lösung zu konstruieren.

Von einem Nutzen für die Umwelt kann man nicht sprechen. Ein Blick in die Daten des Umweltbundesamtes zeigt, wie sehr sich die Luftqualität in den Städten verbessert hat. Wovon reden wir hier eigentlich?

Seit 1995 sind die Stickoxidemissionen aus dem Straßenverkehr um fast dreiviertel gesunken. Nebenbei bemerkt eine ziemlich beispiellose Leistungssteigerung, die die Autokonstrukteure geschafft haben. Sie findet

man nicht so häufig in der Geschichte der Technik. Dennoch haben Motoren-Ingenieure fast willkürlich von NGO getriebener Politik festgesetzte Grenzwerte erreicht.

Über Normen, so haben wir hier immer wieder geschrieben, kann man leicht alles zerstören. Jetzt müssen Grenzwerte ins Blickfeld rücken. Wie sinnvoll sind sie? Was sagen sie aus? Zumal feststeht, dass der Autoverkehr nur einen kleinen Teil der Werte ausmacht, wie die Grafik des Umweltbundesamtes deutlich zeigt.

Pure Propaganda lässt die DUH-Truppe vom Stapel. Jedes Jahr würden 10.000 oder 13.000 Menschen an den Stickoxiden aus Dieselfahrzeugen sterben, betont DUH-Chef und Vielflieger Jürgen Resch immer wieder. Eine Zahl, die durch nichts belegt und nicht einmal zulässig ist. Niemand kann eine solche Aussage treffen. Es sind statistische Rechenspiele ohne realen Bezug. Peter Heller hat das hier bei TE sehr schön nachvollziehbar dargestellt.

Damit versuchen NGOs, in bester Manier Angst und Schrecken hervorzurufen, auf dass die Spenden kräftiger fließen. Eigentlich hätten Hunderttausende alle schon in den 70er Jahren „den Abgang“ machen müssen. Damals war es tatsächlich angebracht, heftig gegen die schlechten Luftbedingungen in unseren Innenstädten vorzugehen. Sowohl Benzin- als auch Dieselmotoren bliesen um ein Vielfaches höhere Werte aus dem Auspuff, darunter ziemlich viel wirklich gefährliche Bestandteile der Verbrennung.

Solche Aktionen sind weder technisch sinnvoll noch bringen sie Lösungen. Sie kosten Geld. Geld, mit dem zum Beispiel Städten der Dritten Welt tatsächlich geholfen werden könnte. Doch dabei würde eine NGO wie die DUH nichts verdienen.

Aber das ist doch das Geld der Konzerne, die sollen bluten, sagen die Grünen immer wieder gern und vergessen dabei, dass es die Käufer der Autos sind, die den Schwindel über höhere Preise bezahlen und die Kosten für Fahrverbote. Ganz zu schweigen von den wirtschaftlichen Dramen, die sich bei Autohändlern abspielen. Deren Höfe stehen mit unverkäuflichen Dieselfahrzeugen voll. Es ist Otto Normalkunde, der von windigen Organisationen wie der DUH geprellt wird.

Klartext geredet werden muss so bald wie möglich über Normen. Sie sind das Mittel, mit dem in der Vergangenheit Industrien problemlos zerstört, aber auch neu aufgebaut werden konnten. Länder schotteten sich über Normen gegen Importe ab. In EU-Gremien in Brüssel werden Grenzwerte so willkürlich festgesetzt, dass sie nicht oder nur mit sehr hohen Kosten eingehalten werden können. Wir haben das bei TE immer wieder detailliert nachgezeichnet.

Es gilt natürlich zu unterscheiden. Es gibt Stoffe, die auch in geringsten Mengen gefährlich werden können. Doch diese Diskussion muss jenseits der Ideologie geführt werden. Auch muss das Verbandsklagerecht auf den Prüfstand. Das von Grünen durchgesetzte Gesetz erweist sich als großer Fehler, denn es öffnete windigen Geschäftemachern Tür und Tor und verschaffte windigen Abmahnvereinen eine wunderbare Geschäftstätigkeit.

Die Frage stellt sich: Wie weit schafft es eine zu allem entschlossene Organisation, einer gewaltigen Wertvernichtung unter dem verlogenen Siegel des Gesundheitsschutzes anzuzetteln? Was, wenn Kunden erkennen, welches faule Ei ihnen gelegt wurde? Was, wenn die VW-Fahrer realisieren, wer ihnen auf welcher wackligen Grundlage horrenden Wertverluste beschert hat?

Der Tanz ist nicht zu Ende. Weitere beklagte Städte sind laut Deutscher Umwelthilfe Berlin, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln, Mainz, München, Stuttgart und Wiesbaden.

Interessant wird jetzt die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig. Dort klagt die prozessgierige DUH ebenso. Die Entscheidung soll im Februar fallen.

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

[Diesel: Die Lückenmedien im Glashaus](#) [\(10\)](#)

In den bisherigen Teilen dieses Aufsatzes wurde nachgewiesen, dass die NO₂-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. Im vierten Teil wurde festgestellt, dass das Auto auch in der Stadt der Zukunft unverzichtbar bleibt und Elektromobilität zurzeit nicht realisierbar ist. Außerdem wurden Widersprüche in den Aussagen des Umweltbundesamtes beleuchtet und anrühige Querverbindungen zwischen der Deutschen Umwelthilfe sowie Ministerien und Behörden thematisiert. Im fünften Teil wurde gezeigt, dass an der angeblichen Gesundheitsgefährdung selbst durch geringste NO₂-Konzentrationen nichts dran ist und die Horror-Stories über zigtausende Tote durch Dieselabgase nicht wissenschaftlich fundiert sind. Zahlreiche Studien basieren sogar auf gefälschten Zahlenwerten. Im sechsten Teil wurden grobe Mängel bei den Studien der US-Umweltschutzbehörde EPA und der WHO dargelegt, mit denen behauptete Gesundheitsgefahren von

Stickoxiden „belegt“ werden sollen. Im siebten Teil wird anhand von umfassenden Abgasuntersuchungen in bayrischen Großstädten nachgewiesen, dass selbst an den „Brennpunkten“ des Abgasgeschehens keinerlei Gründe für Fahrverbote für Diesel-PKW vorliegen. Anschließend wurde im achten Teil nachgewiesen, dass die Grenzwertüberschreitungen der Luft punktuell extrem beschränkt sind und der Anteil der betroffenen Bewohner selbst an den Brennpunkten im Zehntel-Promille-Bereich liegt. Der neunte Teil zeigte, wie gering die Beaufschlagung der Anwohner einer Straße mit über dem Grenzwert liegenden NO₂-Konzentrationen in Wirklichkeit ist. Im vorliegenden zehnten Teil wird nachgewiesen, dass die NO₂-Beaufschlagung im eigenen Wohnbereich teilweise sehr viel höher liegt als selbst an den am stärksten befahrenen Brennpunkten des Autoverkehrs.

Die heilste Welt ist auf der Straße...

Wie wir im vorigen Teil dieser Artikelserie gesehen haben, spielen die kurzen Aufenthalte auf Straßen mit nennenswert über dem Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ liegenden NO₂-Gehalten für das tatsächliche Langzeit-Expositionsbudget der dort wohnenden Bevölkerung de facto keine Rolle. Im Bereich niedriger Gehalte unterhalb der Alarmschwelle von 200 µg/m³ gehen die NO₂-Alarmisten der DUH und ihre ideologischen Einflüsterer von der US-amerikanischen Umweltschutzbehörde EPA sowie der Weltgesundheitsbehörde WHO von einer linearen kumulativen Gefährdung aus. Anders ausgedrückt. Es kommt nicht auf den Spitzenwert an, sondern auf den Mittelwert aus abwechselnd höheren und tieferen Gehalten, **Bild 2**.

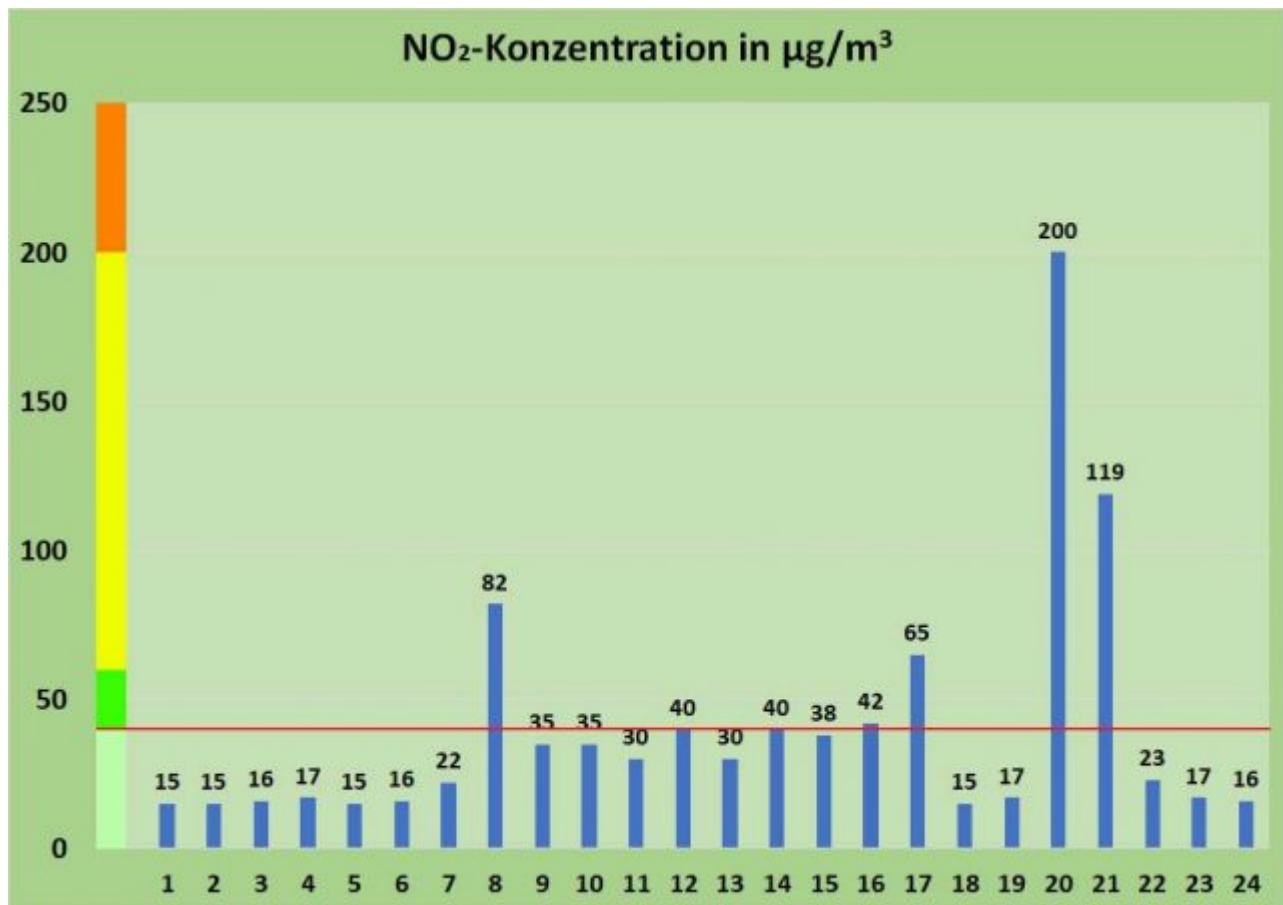


Bild 2. Angenommener Expositionsverlauf eines werktätigen Anwohners des Straßebereichs „Am Neckartor“ in Stuttgart. Nachts Schlafzimmer, Morgens 8 Uhr Straßenluft, Tagsüber Büro, 17 Uhr Straßenluft + Tee, 20 Uhr Dinner bei Kerzenschein im Lokal. Hellgrün: Zulässiger Konzentrationsbereich auf der Straße, Dunkelgrün: Zulässig für Innenräume, Gelb: Bereich unterhalb des 1-Stunden-Grenzwerts für den Schutz der menschlichen Gesundheit, Orange: als gefährlich definierter Bereich zwischen 1-Stunden-Grenzwert und MAK-Wert. Die rote Linie markiert den Grenzwert für die Luft auf der Straße

In diesem Mittelwert sehen die Behörden das entscheidende Kriterium für die Beurteilung einer gesundheitlichen Gefährdung. Liegt dieser oberhalb von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, so halten sie drastischste Maßnahmen, die auf eine Enteignung von Millionen Besitzern von Diesel-PKW sowie die faktische Zerstörung wesentlicher Teile unserer wichtigsten Exportindustrie hinauslaufen, für gerechtfertigt. Wird auf der Straße jedoch besagter Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eingehalten, so ist für sie die Welt in Ordnung. Was zu Hause oder in der Firma los ist, scheint aus ihrer Sicht keine Rolle zu spielen. Trotz wortreicher Gegenbeteuerungen geht es ihnen im Kern nur um ein Ziel: Das Auto als Symbol unserer technischen Zivilisation anzugreifen und zu verteufeln.

...doch Zuhause...

Diese Haltung ist an Heuchelei nicht zu überbieten. Denn in Innenräumen, zu denen neben Büros auch das eigene Heim, Krankenhäuser und Gaststätten zählen, verbringen wir rund 90 % unserer gesamten Lebenszeit. Und in diesen Räumen ist selbst für diejenigen, die keine Berufe wie Schweißer oder Chemietechniker ausüben, sowohl beruflich als auch zuhause eine Konzentrationen von $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zulässig [HIST, AIR]. Das sind 50 % mehr als das, was auf den Straßen angeblich niemals überschritten werden dürfte, wenn man nicht die Schuld an zigtausendfachem Tod auf sich laden möchte [RBBA]. Ginge es dem UBA oder der DUH wirklich um die Volksgesundheit, so müsste letztere in flammendem Protest gegen diese um 50 % höheren zulässigen Konzentrationen in Innenräumen auf die Straße gehen, statt sich ausschließlich auf den Dieselfahrer zu stürzen. Von den insgesamt 519 offiziellen Messtellen des Umweltbundesamtes gab es 2016 in ganz Deutschland nur ganze sieben, an denen überhaupt ein Jahresmittelwert von mehr als $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen wurde, also dem Wert, den man in unseren Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmern als normal und zulässig einstuft [MESS]. Dabei hält sich auf diesen wenigen hoch beaufschlagten Straßenabschnitten schon aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens niemand länger auf als unbedingt notwendig.

...gelten andere Regeln...

Die Pharisäer von der DUH machen sich die Tatsache zunutze, dass so gut wie niemand in der allgemeinen Bevölkerung weiß, dass die NO_2 -Konzentration gerade im privaten Bereich oft deutlich höher liegt als alles, was der heutige Verkehr überhaupt verursachen kann. Das ist deswegen viel gravierender, weil der Bürger dort im Normalfall gute 13,5 Stunden des Tages verbringt, weit mehr als die 8 Stunden, die er sich am Arbeitsplatz aufhält oder die vielleicht 20 Minuten Verweilzeit auf stärker beaufschlagten Straßenabschnitten. Und in Gebäuden kommen die NO_2 -Gehalte beileibe nicht nur von der Straße, selbst wenn dort zufälligerweise einer der relativ seltenen „Hotspots“ mit Werten oberhalb des zulässigen Limits von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen sollte [HIST, DIMI].

In der Realität verhält es sich genau andersherum: In vielen Innenräumen – sowohl im privaten Bereich als auch in öffentlich zugänglichen Räumen wie z.B. Gaststätten – liegen die NO_2 -Gehalte der Luft teils sogar erheblich über beiden Grenzwerten ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für draußen, $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für drinnen). Das ist den Dieselgegnern sehr unangenehm, da es ihrer Ideologie widerspricht. Sie behaupten ja, dass rund 75 % des „ NO_2 -Übels“ in unseren Städten von den Diesel-PKW auf den Straßen kommt [LOHS, FAKT]. Deshalb versuchen sie so zu tun, als

stammten auch erhöhte NO₂-Gehalte in Wohnungen im Wesentlichen von den Dieselaabgasen der Straße. Zuzugeben, dass dem nicht so ist, würde insbesondere die Hauptlinie der Argumentation unzähliger epidemiologischer Studien infrage stellen. Deren Ansatz stützt sich nämlich sehr häufig vor allem auf den Abstand der Wohnung der untersuchten Personengruppe zu stark befahrenen Straßen.

Diejenigen NO₂-Anteile der Außenluft, die in Innenräume gelangen, werden dort nämlich durch Selbstreinigungsprozesse in erheblichem Umfang abgebaut. Deshalb weist die Luft in Wohnungen und sonstigen Innenräumen selbst an sehr stark befahrenen Straßen im Vergleich zur Außenluft in der Regel erheblich niedrigere NO₂-Gehalte auf. Es sei denn, es kommen andere NO₂-Quellen ins Spiel, die sich im Inneren des Gebäudes befinden und mit dem Verkehr gar nichts zu tun haben. Diese Tatsache ist den diversen „aktivistischen“ Epidemiologen, die unsere Medien mit Panikmeldungen über angebliche Gefahren des NO₂ füttern, natürlich bestens bekannt. Entsprechende Kenntnisse sollte man auch von Professorin Annette Peters, Direktorin des Instituts für Epidemiologie am Helmholtz Zentrum München, erwarten dürfen. Umso verwunderlicher der Text eines Artikels in der FAZ über die „Gefahren“ des NO₂ in der Luft unserer Städte, der auf einem Gespräch mit Prof. Peters beruht. Sinngemäß steht dort, es sei noch nicht erforscht, in welchem Umfang die Stickoxide durch die Fenster in die Innenräume der Wohnungen dringen [PEHO].

Sollte der Journalist der FAZ Prof. Peters richtig wiedergegeben haben, so wäre diese Stellungnahme dem Ruf der Dame ebenso wie dem ihrer beiden Institute in höchstem Maße abträglich. Denn schon 1998 stellte der Ausschuss für Innenraumrichtwerte in seiner bis heute gültigen Stellungnahme zu NO₂ in Innenräumen [AIR] [AIR] folgendes fest: „In Innenräumen liegen die gemessenen NO₂-Konzentrationen meist unter den Außenluftkonzentrationen, da NO₂ sich an Oberflächen abbaut...Im Rahmen einer internationalen Untersuchung mit Passivsammlern, die im Winter 1996 in 13 Ländern in insgesamt 17 Städten durchgeführt wurde, wurden in Erfurt und Berlin als Innenraumkonzentrationen 17 bzw. 23 µg/m³, in der Außenluft 28 bzw. 70 µg/m³...als NO₂-Mittelwerte gemessen“.

Einem Institut, dessen Leiterin derartige Unkenntnis grundlegender Fakten ihres Forschungsgebiets offenbaren würde, dürfte man eigentlich weder Aufträge des Umweltbundesamtes noch Berufungen in beratender Funktion z.B. für Bundestagsausschüsse zukommen lassen.

...denn dort lauern regelrechte NO₂-Bomben

In Wirklichkeit sollen derartige Statements vor allem von einer

Tatsache ablenken, die für die Dieselgegner sehr unangenehm ist: Die wirklich hohen NO_2 -Expositionen lauern nicht auf der Straße, und sie kommen nicht aus dem Auspuff der Diesel-PKW, sondern sie kommen aus den Wohnungen selbst. Und sie liegen bis zu mehr als dem Hundertfachen (!) über dem Straßen-Grenzwert, ab dem man bei uns das halbe Land zum Stillstand bringen will. Schauen wir solche Quellen einmal näher an, **Bild 3**.



Bild 3. Das Kerzenlicht eines Adventskranzes vermittelt ein starkes Gefühl von Heimeligkeit und familiärer Geborgenheit

Adventsstimmung, Wärme – und Stickoxide in rauen Mengen

Es gibt so gut wie keinen Haushalt, in dem keine Kerzen verwendet werden. Kerzen verbreiten anheimelnde Stimmung, spenden ein besonderes, lebendig wirkendes Licht und werden auch gerne zum Warmhalten von Getränken oder Speisen eingesetzt. Manche bevorzugen auch spezielle Duftkerzen. Wer weiß denn schon, dass in einer Kerze im Prinzip ähnliche Vorgänge ablaufen wie in einem Dieselmotor, d.h. eine Verbrennung mit einem vergleichsweise hohen Luftüberschuss. Von Grömping et al. durchgeführte Untersuchungen der NO_2 -Konzentration im Abgas einer Kerze [GROEM] ergaben Werte zwischen 205 und 235 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, **Bild 4**.

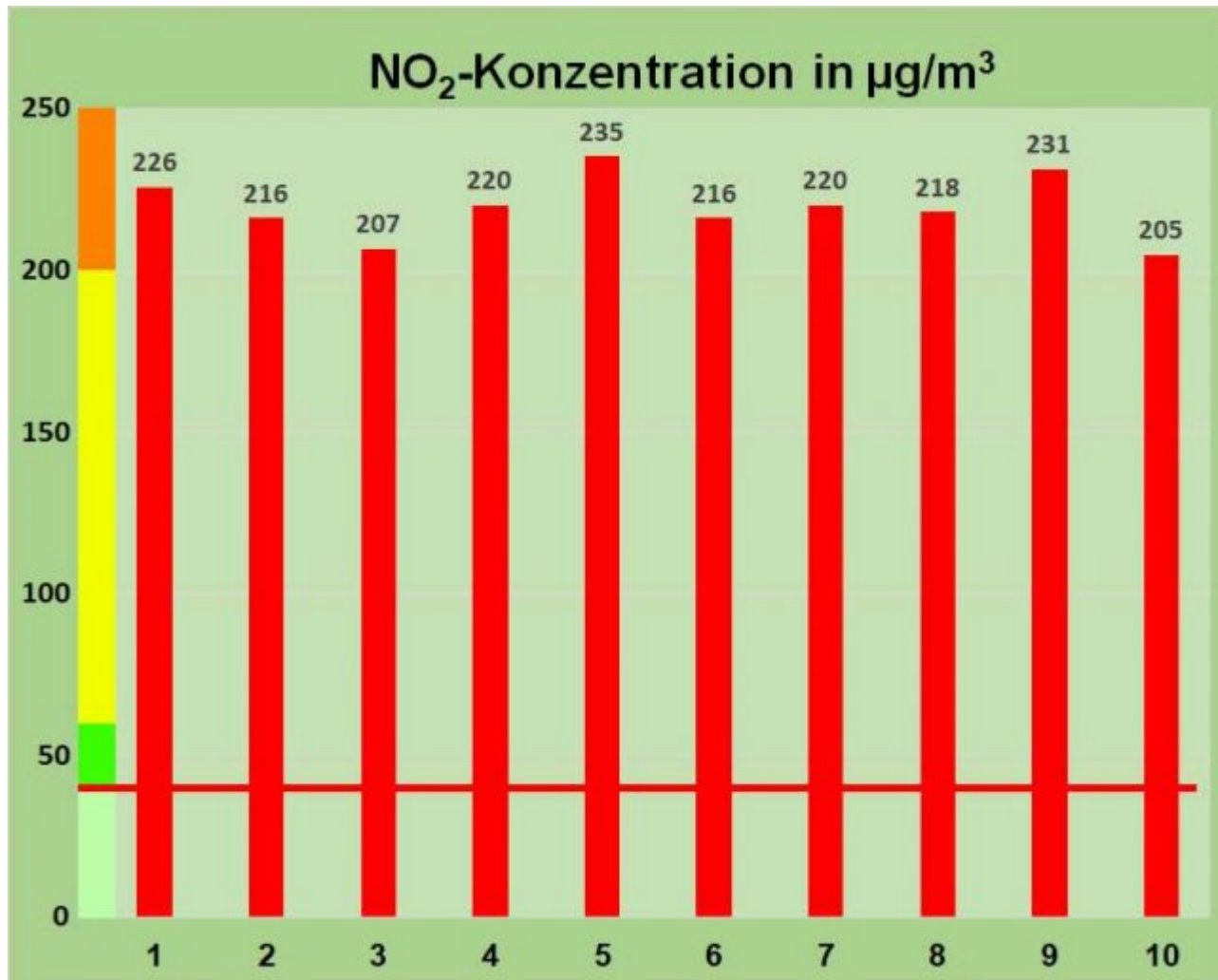


Bild 4. Bei mehrfachen Untersuchungen des Abgases einer Kerze fanden Grömping et al. NO₂-Konzentrationen zwischen 205 und 235 µg/m³ (Daten: [GROEM]) Hellgrün: Zulässiger Konzentrationsbereich auf der Straße, Dunkelgrün: Zulässig für Innenräume, Gelb: Bereich unterhalb des 1-Stunden-Grenzwerts für den Schutz der menschlichen Gesundheit, Orange: als gefährlich definierter Bereich zwischen 1-Stunden-Grenzwert und MAK-Wert. Die rote Linie markiert den Grenzwert für die Luft auf der Straße

Im Rahmen einer anderen Untersuchung ermittelten Bartolomei et al. [BART] für Kerzen Stickoxidemissionen zwischen 3,4-5,0 mg/h für NO und 1,8-3,4 mg/h für NO₂. Rechnet man die NO₂-Emissionswerte auf ein Wohnzimmer mit einer Fläche von 50 m² und einem Volumen von 125 m³ um, so ergibt sich ein stündlicher direkter NO₂-Eintrag von bis zu 27 µg/m³, der sich im ungünstigsten Fall ca. verdoppeln kann, wenn man berücksichtigt, dass auch das emittierte NO durch die Reaktion mit Ozon (O₃) in NO₂ umgewandelt wird. Natürlich reduziert sich dies durch Abbauprozesse sowie den Luftwechsel, doch ist es durchaus realistisch anzunehmen, dass schon vier längerfristig brennende Kerzen ausreichen können, die NO₂-Konzentration der Raumluft weit über die zulässige

Grenze (bis auf mehr als $250 \mu\text{g}/\text{m}^3$) anzuheben. Bestätigt wird dies durch Simulationen, die in der Arbeitsgruppe Physikalische & Theoretische Chemie der Fakultät für Mathematik und Naturwissenschaften der Universität Wuppertal erstellt wurde. Dabei werden auch die Reaktion des von den Kerzen zusätzlich emittierten NO mit von außen eindringendem Ozon sowie die Abbaureaktion des NO_2 mit den Raumwänden berücksichtigt. Die Ergebnisse für verschiedene Kerzenanzahlen zeigt **Bild 5**.

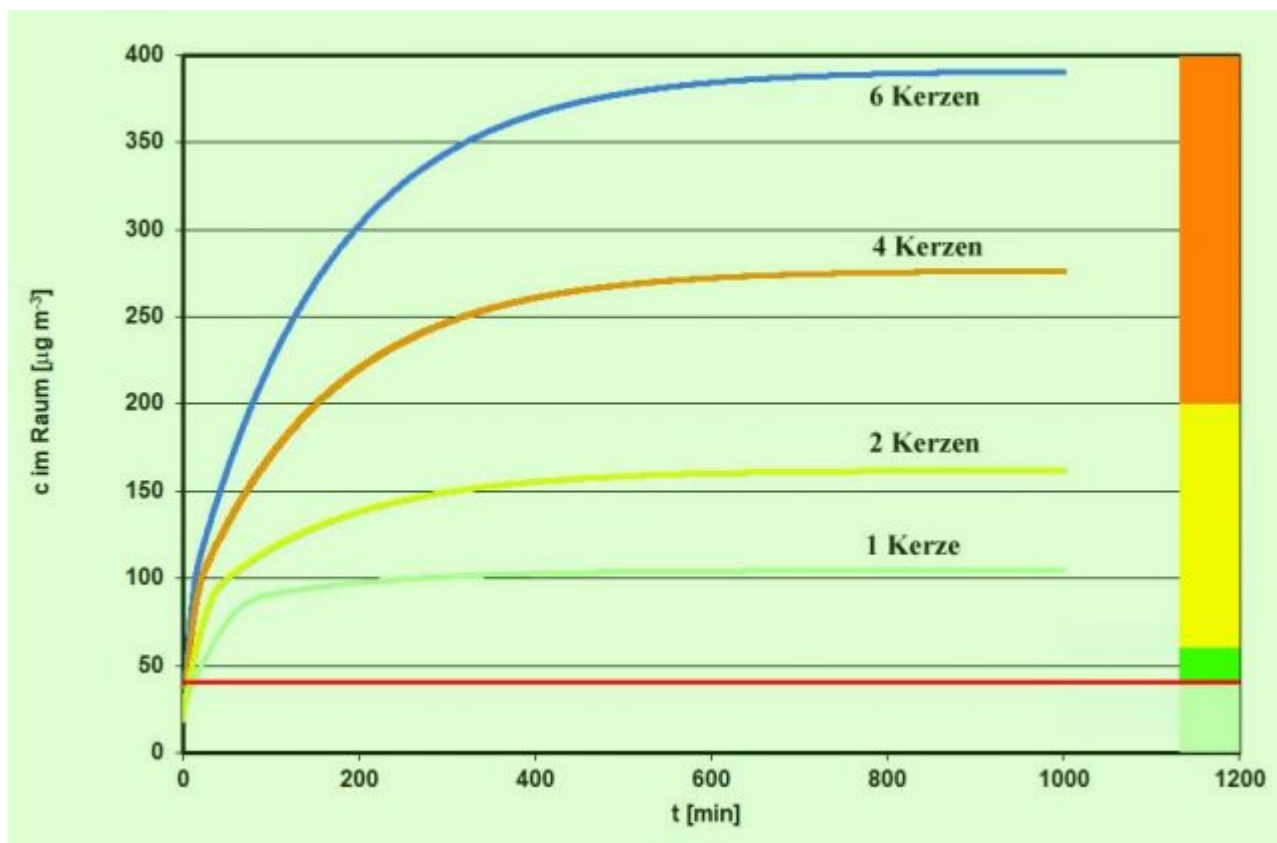


Bild 5. Simulation der NO_2 -Konzentration in einem 50-qm-Wohnzimmer beim Abbrennen von Kerzen (Grafik: Uni Wuppertal/ Kleffmann) Hellgrün: Zulässiger Konzentrationsbereich auf der Straße, Dunkelgrün: Zulässig für Innenräume, Gelb: Bereich unterhalb des 1-Stunden-Grenzwerts für den Schutz der menschlichen Gesundheit, Orange: als gefährlich definierter Bereich zwischen 1-Stunden-Grenzwert und MAK-Wert. Die rote Linie markiert den Grenzwert für die Luft auf der Straße

Die wirklichen Gesundheitsgefahren lauern bei Kerzen allerdings in den zahlreichen anderen Emissionen, welche sie produzieren. So weist der US-Mediziner Michael Segal darauf hin, dass Kerzen auf gleich drei verschiedene Arten Asthma auslösen können: Durch flüchtige Paraffinbestandteile, durch Rauch (=Feinstaub, FFM) sowie durch die vor allem in Duftkerzen enthaltenen Parfums [KERZ]. Gefahren gehen darüber hinaus auch von Streichhölzern sowie von allen Arten von Räucherwerk aus, die ebenfalls Feinstaub und NO_2 erzeugen [RAUCH].

Zigaretten: Genuss, Entspannung – und Stickoxide bis weit oberhalb des MAK-Werts

Eine ganz massive NO_2 -Quelle in Innenräumen sind Zigaretten. Während ihre gesundheitsschädlichen Wirkungen allgemein bekannt und bestens dokumentiert sind, dürfte die Tatsache, dass ihr Rauch auch erkleckliche Mengen an NO_2 enthält, nur den wenigsten bekannt sein. Von den gesundheitlichen Auswirkungen her spielt das NO_2 in diesem Giftcocktail im Prinzip keine wirkliche Rolle, aber angesichts der geradezu hysterischen Angstmache, die derzeit zu diesem Thema in den Medien betrieben wird, soll eben auch dieser Aspekt hier entsprechend gewürdigt werden. Hierfür wurden die Untersuchungsergebnisse von zwei Forschergruppen herangezogen und in einem Diagramm zusammengefasst, **Bild 6**.

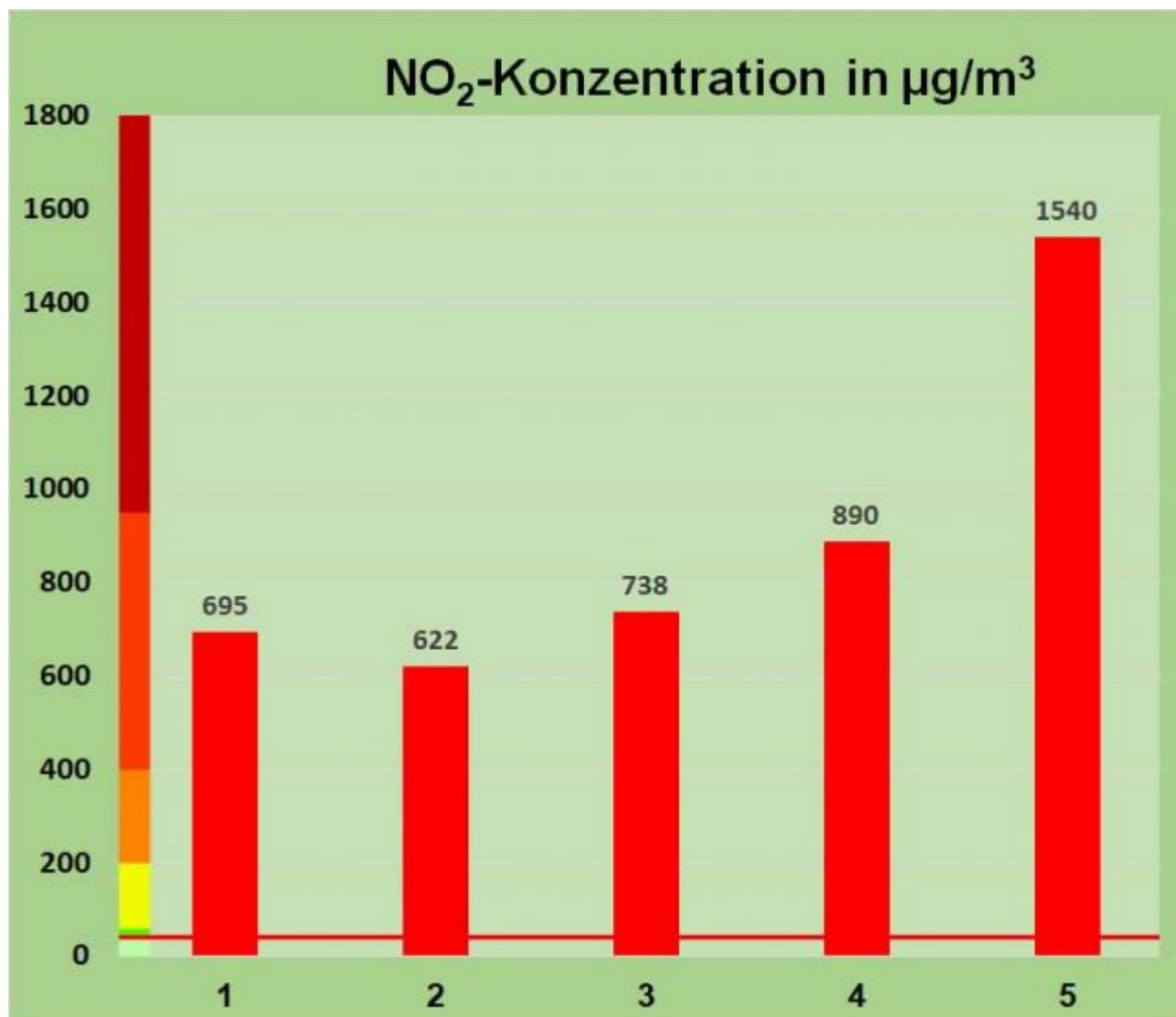


Bild 6. Sowohl Grömping et al. (Nr. 1-3) [GROEM] als auch Shen Yi et al. (Nr. 4-5) [ZIGA] untersuchten die Konzentration von NO_2 in Zigarettenrauch. Hellgrün: Zulässiger Konzentrationsbereich auf der

Straße, Dunkelgrün: Zulässig für Innenräume, Gelb: Bereich unterhalb des 1-Stunden-Grenzwerts für den Schutz der menschlichen Gesundheit, Orange: als gefährlich definierter Bereich zwischen 1-Stunden-Grenzwert und MAK-Wert, Rot: Bereich bis MAK-Wert, Braun: Werte oberhalb der zulässigen Maximalen Arbeitsplatzkonzentration. Die rote Linie markiert den Grenzwert für die Luft auf der Straße

Aus Bild 6 geht hervor, dass Zigarettenrauch NO_2 -Gehalte aufweist, die weit über den üblichen Limits liegen und in einem Fall sogar deutlich über die maximale Arbeitsplatzkonzentration (MAK-Wert) von $950 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hinausgehen.

Kochen – die Küche als NO_2 -Gaskammer

Als Top-Gefährder entpuppt sich bei solchen Untersuchungen allerdings ein Raum, an dem sich viele Menschen täglich bis zu einer Stunde oder noch länger aufhalten: Die Küche mit dem vielfach gerühmten heimischen Herd, vielfach sogar der Mittelpunkt des sozialen Geschehens im Haushalt. Vor allem dann, wenn dieser Herd mit Gas betrieben wird. Das ist in Deutschland zwar nicht allzu verbreitet, trifft jedoch in anderen westlichen Ländern wie z.B. Großbritannien oder den USA auf bis zu 50 % aller Haushalte zu. Jedem ist bewusst, dass ein Gasherd um ein Vielfaches mehr an Wärme erzeugt als eine Kerze. Dies betrifft natürlich auch den Ausstoß an Stickstoffdioxid. Hinzu kommt die Tatsache, dass eine solche Kochstelle je nach Art der Speisen und ihrer Zubereitung auch erhebliche Mengen Feinstaub mit z.T. hohem krebserzeugendem Potenzial in die Luft wirbelt. Hierzu gibt es eine ganze Reihe von Untersuchungen, wobei die Ergebnisse stark davon abhängen, ob und mit welcher Intensität eine Dunstabzugshaube zum Einsatz kommt. Da es Fälle gibt, wo eine Abzugshaube entweder nicht vorhanden ist oder nicht eingesetzt wird, wird hier eine entsprechende Untersuchung aufgeführt, **Bild 7**.

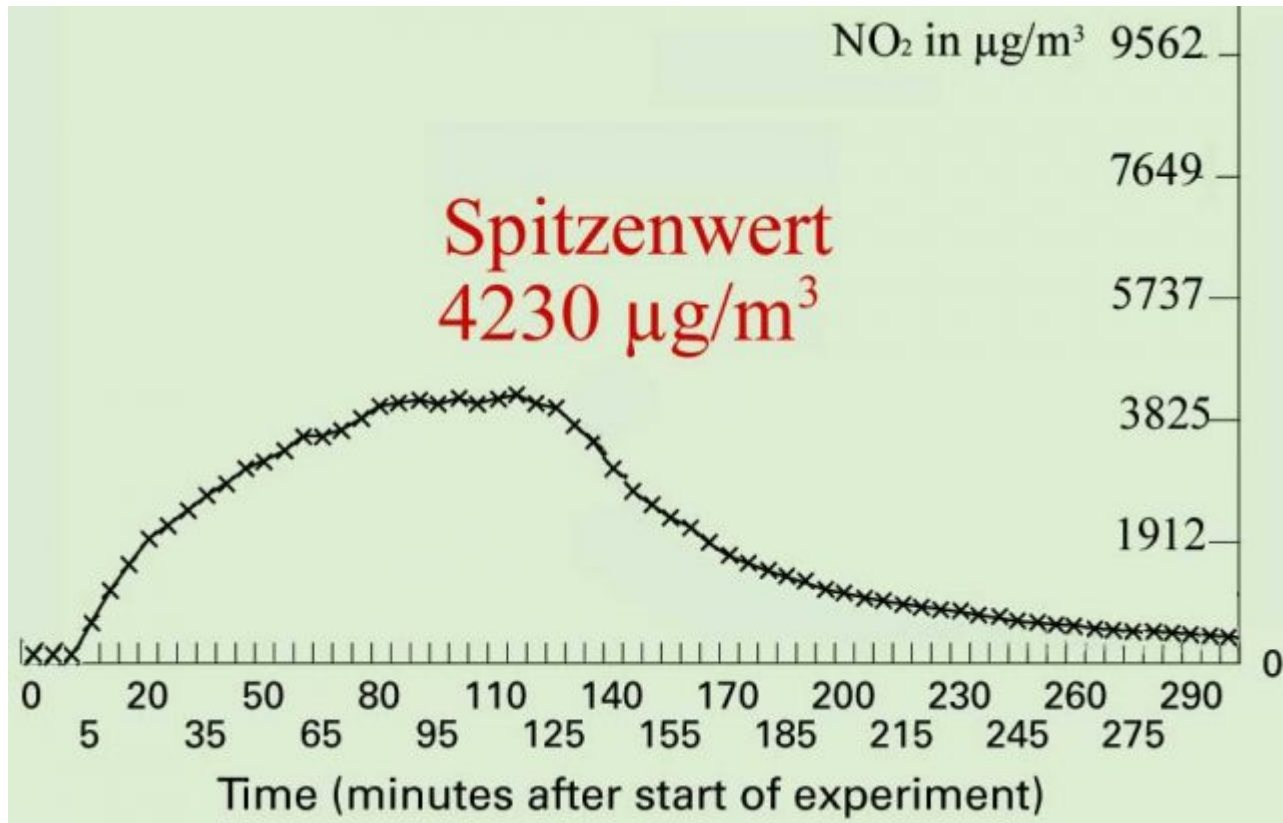


Bild 7. Langzeitverlauf der NO₂-Konzentration in einer Küche, deren vierflammiger Gasherd für zwei Stunden auf volle Leistung gestellt wurde (Ursprung der modifizierten Grafik: [DENN])

Die Spitzenwerte, die bei diesen Tests gefunden wurden, sind erschreckend und liegen nach heutigen Maßstäben extrem hoch im gesundheitsgefährlichen Bereich. Im Versuch überschritt die Konzentration über Stunden **mehr als das Hundertfache** dessen, was nach Ansicht der betreffenden Ministerialbehörden den Grenzwert darstellt, ab dem es gerechtfertigt erscheint, wesentliche Teile der deutschen Industrie zum wirtschaftlichen Untergang zu verurteilen. Jeder Gewerbebetrieb, der seine Mitarbeiter solchen atmosphärischen Bedingungen aussetzen würde, müsste normalerweise mit sofortigen Maßnahmen der Gewerbeaufsicht rechnen. Wenn das UBA sowie das Umweltministerium tatsächlich auch nur einen Funken Interesse an der Gesundheit der Bevölkerung hätten, würde man auf der UBA-Webseite zum Thema Kochen nicht folgende Empfehlung finden: „**Gas oder Strom?** Kochen mit Gas ist energieeffizienter, denn die Stromerzeugung in Großkraftwerken ist mit hohen Umwandlungsverlusten verbunden. Die Umwandlungsverluste für Gas sind nur halb so hoch wie bei Strom. Auf der anderen Seite erfordert die offene Gasflamme auch häufigeres Lüften“ [UBAGA].

Allerdings verkneift sich das UBA jegliche Warnung vor dem ansonsten doch so erbittert bekämpften NO₂. Es wird noch nicht einmal ein Hinweis

gegeben, warum man denn „häufigeres Lüften“ empfiehlt. Eine klassische Selbstentlarvung einer Behörde, der es bei der Anti-Diesel-Kampagne offensichtlich nicht um vorgebliche Gesundheitsgefahren, sondern um den „Rückbau“ der verhassten freien Individualmobilität des Bürgers geht.

Die Realität in unseren Wohnungen

Das, was hier beispielhaft für drei häufig anzutreffende Emissionsquellen für Stickstoffdioxid aufgezeigt wurde, trifft natürlich auch für zahlreiche andere und ebenso alltägliche Einsatzfälle zu. Hierzu gehören beispielsweise brennstoffbetriebene Heizgeräte, insbesondere mobile Gas- oder Kerosinheizgeräte ohne Lüftungseinrichtung, wie sie vor allem in Wohnungen der ärmeren Bevölkerungsschichten selbst in Schlafzimmern oder zum Trocknen von Kleidung häufig zum Einsatz kommen. Es betrifft aber genauso auch gängige Events aller anderen Bevölkerungsschichten vom Dinner bei Kerzenschein über den Genuss von Fondue oder von Speisezubereitungen „auf dem heißen Stein“ bis hin zum Grillen, das gerade als Indoor-Variante groß in Mode zu kommen scheint. Das hat Konsequenzen: Während das UBA samt ihren Hetzhunden von der DUH und den Medien auf den Straßen den Verkehr mit der dicken Keule zur Räson bringen wollen, werden die Vorgänge im Privatleben offenbar völlig ausgeklammert. Dabei offenbart sich bei Untersuchungen in Wohnungen ein Stickoxid-Abgrund, der sehr gut und umfassend dokumentiert ist. Nachfolgend nur einige Stichproben.

In Großbritannien fand man bei der Untersuchung von Küchen mit Gasherd durchschnittliche NO_2 -Konzentrationen von $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$, in zwei Wohnzimmern mit kerosinbetriebenen Heizgeräten Werte von 72 bzw. $92 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In einem Schlafzimmer mit dem gleichen Heizsystem wurden sogar $126 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen [GBARM]. Bei der Besprechung der Befunde hoben die Autoren noch hervor, dass die Werte aufgrund des milden Winterwetters niedriger als erwartet ausfielen.

In den USA ist das Heizen mit sogenannten Kerosinheizern weit verbreitet. Erwähnt werden Verkaufszahlen von 10 Mio. Stück für das Jahr 1985. Bei einer Untersuchung in drei Haushalten, in denen solche Geräte genutzt wurden, fand man NO_2 -Konzentrationen bis zu $224 \mu\text{g}/\text{m}^3$ [INDO]. Auch die Weltgesundheitsorganisation WHO stellt fest, dass der weitverbreitete Einsatz von Heiz- und Kochgeräten ohne Abzug dazu führt, dass die NO_2 -Konzentrationen in Wohnungen fallweise recht erheblich über den Werten liegen, die im Freien gemessen werden. In solchen Wohnungen könne die mittlere NO_2 -Konzentration auch über mehrere Tage hinweg oberhalb von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen, auch wenn die Mittelwerte tiefer lägen. Beim Kochen könnten über Zeiträume von

Minuten bis einer Stunde Konzentrationen zwischen 230 bis 2.055 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auftreten, der höchste 15-Minuten-Wert erreichte 2.716 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ [WHO2].

Ungelöste Probleme in Innenräumen sieht auch der Wissenschaftler Brett Singer vom Lawrence Berkeley National Laboratory (LBNL). Allein in Kalifornien seien schätzungsweise zwölf Millionen Menschen überhöhten NO_2 -Expositionen ausgesetzt. Zwar behauptete das EPA, dass man in Kalifornien keine Probleme mit NO_2 habe, weil die mittleren Konzentrationen im Freien deutlich unterhalb des nationalen Sicherheitsgrenzwerts von ca. 60 (Kalifornien) bis 100 mg/m^3 (Rest USA) lägen. Das Problem gebe es dennoch, nur betreffe es eben die Innenraumwerte und nicht die im Freien. Wäre letzteres der Fall, würde das EPA sich an die Beseitigung machen. Für Innenräume gebe es dagegen keinerlei Vorschriften, die irgendjemanden zur Abhilfe verpflichten [COOK].

Restaurants und Bratereien: Gefahr beim Tête a Tête

Besonders hohen NO_2 -Expositionen sind sowohl die Gäste als auch das Personal übrigens in Restaurants und Bratereien ausgesetzt, insbesondere dann, wenn die Zubereitung der Speisen im gleichen Raum erfolgt. Viele Gaststätten legen Wert auf romantische Atmosphäre, wozu fast stets Kerzenschein gehört, und das Warmhalten der Speisen erfolgt in zahlreichen Etablissements auf kerzenbeheizten Stövchen. Entsprechend hoch sind die Werte, die in solchen Räumen gemessen werden können, **Bild 8**.

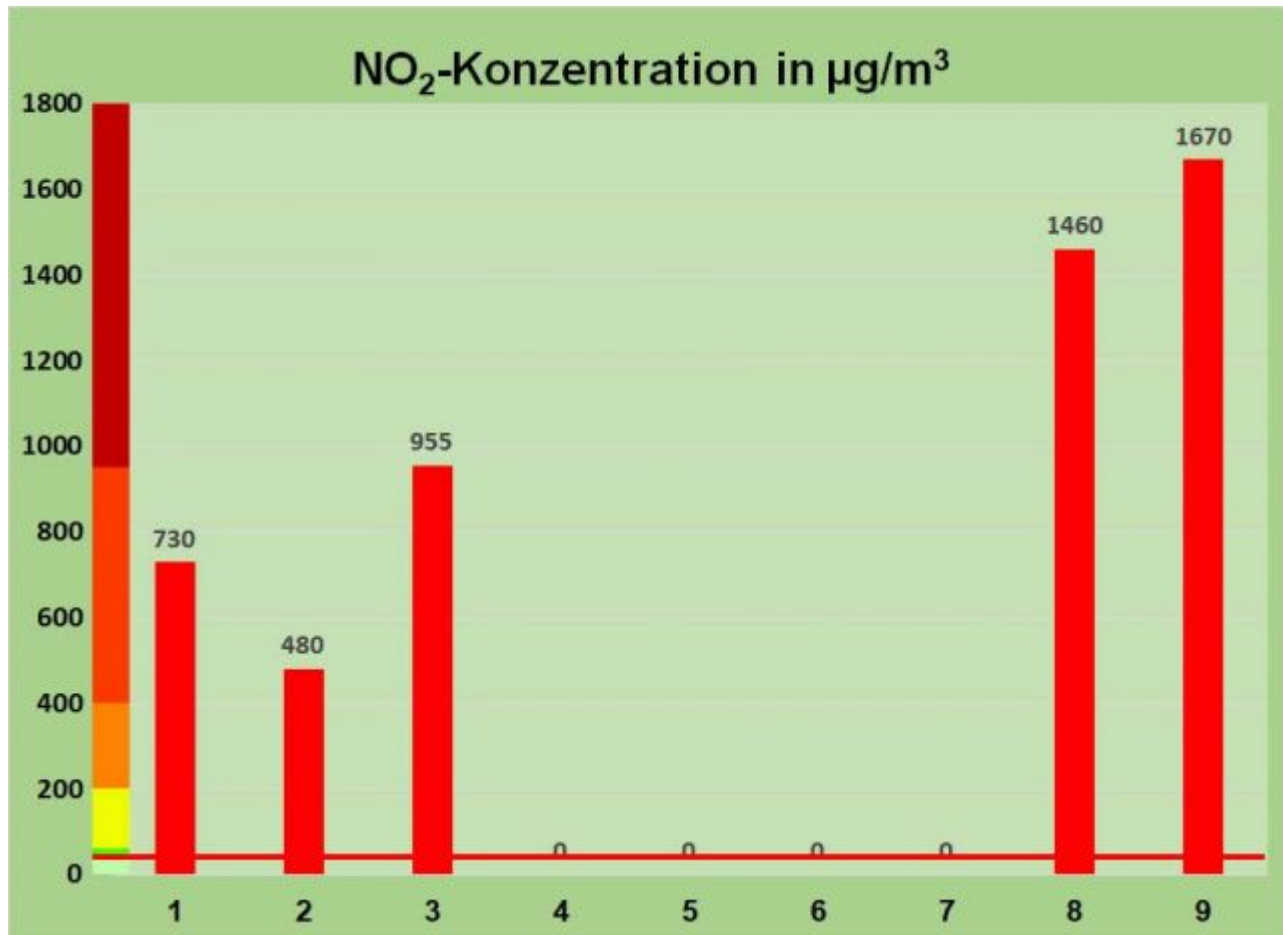


Bild 8. In verschiedenen Restaurants gemessene NO₂-Konzentrationen (Daten: [GROEM]). Hellgrün: Zulässiger Konzentrationsbereich auf der Straße, Dunkelgrün: Zulässig für Innenräume, Gelb: Bereich unterhalb des 1-Stunden-Grenzwerts für den Schutz der menschlichen Gesundheit, Orange: als gefährlich definierter Bereich zwischen 1-Stunden-Grenzwert und MAK-Wert, Rot: Bereich bis MAK-Wert, Braun: Werte oberhalb der zulässigen Maximalen Arbeitsplatzkonzentration. Die rote Linie markiert den Grenzwert für die Luft auf der Straße

Die Datenerhebungen zu Bild 8 erfolgten zu einer Zeit, als das heute nahezu flächendeckende Rauchverbot in Gaststätten noch nicht in Kraft war. Dennoch dürfte sich das Niveau auch heutzutage weit oberhalb des Innenraum-Grenzwerts von 60 µg/m³ bewegen. Dies gilt insbesondere für Lokalitäten, wo z.B. Speisen am Tisch flambiert werden oder wo WOK-Zubereitungen über der Gasflamme erfolgen. Noch schlimmer dürfte die Lage in den heute so beliebten Shisha-Lokalen sein, vom Shishagebrauch im privaten Umfeld gar nicht zu reden.

Aufforderung zum Handeln

Politik, Medien und NGO's sind dabei, mit ihren Schreckensszenarien

über Diesellabgase ein Fass aufzumachen, das sie besser geschlossen halten würden. Alles, was unsere Autos und Industrieprozesse an NO_2 -Exposition auf der Straße erzeugen, ist ein armseliger Klacks im Vergleich zu den hier aufgezeigten NO_2 -Quellen und vor allem zu den Konzentrationen, denen die Bevölkerung in Innenräumen über teils sehr lange Zeiträume ausgesetzt ist. Nähme man die Horrorgeschichten, welche DUH und deutsche Medien von ARD und ZDF über RBB und SWR bis hin zum Spiegel verbreiten, für bare Münze, so vollzöge sich in unseren Wohnungen und Gaststätten fast schon ein organisierter Völkermord. Schließlich muss man hierbei ja noch berücksichtigen, dass sich der Durchschnittsbürger eher selten und wenn, dann höchstens viertelstundenweise in stark mit NO_2 beaufschlagten Straßenabschnitten aufhält, dagegen zu 90 % seiner Zeit in Innenräumen.

Angesichts der Millionen vom Staat durch willkürliche Festsetzung viel zu niedriger Emissionswerte geschädigter Dieselfahrer dürfte es nicht schwerfallen, einen schlagkräftigen Verein auf die Beine zu stellen, der sich einmal die Situation in Wohnungen und Gaststätten mit Messgeräten näher ansieht und als Gegenwehrmaßnahme die Wohnungswirtschaft (Vermieter) sowie das Gaststättengewerbe ebenso an die Wand fährt, wie man dies aktuell mit der Automobilindustrie und den Dieselbesitzern macht.



Bild 9. Künftig ein Grund, die Polizei wegen schwerer Körperverletzung zu rufen? Beim Grillen entstehen erhebliche Mengen NO_2 und ziehen

hochkonzentriert zu den Nachbarn, insbesondere die auf dem Balkon darüber. Das gilt auch für die geruchsärmeren Gasgrills

Ein künftiges Dorado für Anwälte

Einen interessanten juristischen Ansatzpunkt hierfür könnte man in der aktuellen Gesetzgebung zur Innenraumlufte finden. Der aktuell geltende NO₂-Grenzwert für die Innenraumlufte von 60 µg/m³ ist ein sogenannter Richtwert II L, d.h. ein Langzeitrichtwert. Nach Definition ist dies „ein wirkungsbezogener Wert, der sich auf die gegenwärtigen toxikologischen und epidemiologischen Kenntnisse zur Wirkungsschwelle eines Stoffes unter Einführung von Unsicherheitsfaktoren stützt. Er stellt die Konzentration eines Stoffes dar, bei deren Erreichen beziehungsweise Überschreiten **unverzüglich zu handeln ist**. Diese höhere Konzentration kann, besonders für empfindliche Personen bei Daueraufenthalt in den Räumen, eine gesundheitliche Gefährdung sein... Aus Gründen der Vorsorge sollte auch im Konzentrationsbereich zwischen Richtwert I (den es aus praktischen Erwägungen beim NO₂ nicht gibt) und Richtwert II gehandelt werden, sei es durch technische und bauliche Maßnahmen am Gebäude (**handeln muss in diesem Fall der Gebäudebetreiber**) oder durch verändertes Nutzerverhalten“ [AIR]. Diese Regelung liefert einen hervorragenden Ansatz für Juristen, um den Rest Deutschlands im Gegenzug auch noch lahmzulegen, sollte die Bundesregierung nicht imstande sein, gesetzliche Änderungen – vorzugsweise Anpassungen der NO₂-Grenzwertvorgaben – auf den Weg zu bringen, welche die DUH endlich stoppen. Es muss endlich Schluss sein mit der unerträglichen Situation, dass eine unserer wichtigsten Schlüsselindustrien zerstört wird. Und das nur, weil politische Eitelkeiten der Revision einer Fehlentscheidung im Wege stehen, während man andere, nach den gleichen Maßstäben um ein Vielfaches gesundheitsschädlichere Emissionen einfach achselzuckend zur Kenntnis nimmt.

Stromsperren – ein Beinahe-Todesurteil?

Im gleichen Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die bisher übliche Praxis des „Abdrehens“ der Stromzufuhr bei Zahlungsrückständen aus humanitären Gründen nicht mehr hingenommen werden kann. Die Politik hat uns durch das EEG die zweithöchsten Strompreise in Europa beschert. Da immer mehr Familien aus einkommensschwachen Schichten ihre Stromrechnungen nicht mehr bezahlen können, kommt es jährlich zu rund 300.000 solcher Stromsperren, von denen teils ganze Familien samt Kindern und Kranken betroffen wurden. Ohne Strom haben diese Bewohner keine Heizung, kein Warmwasser und kein Licht mehr. Sie müssen daher zwangsweise auf Kerzen und (Flaschen)-Gas ausweichen. Zusätzlich versagen bei ihnen aufgrund der Stromsperre auch noch die eventuell

vorhandenen Ablufteinrichtungen. Dies hat zwangsläufig extrem hohe NO₂-Gehalte in der Atemluft zur Folge, vor allem in der kalten Jahreszeit. Man sollte diese Umstände aggressiv an Kirchen, Wohlfahrtsverbände und soziale wie karitative Organisationen herantragen und sie auffordern, schnellstmöglich Schritte einzuleiten, wie man diesen Personen helfen kann, ohne sie und ihre Kinder solch unerträglichen Lebensbedingungen auszusetzen. Die gleichen Überlegungen treffen auch auf Behelfs- und Flüchtlingsunterkünfte zu, wo sich die Bewohner in ihrer Not ebenfalls häufig mit gas- oder spiritusbetriebenen Heiz- und Kocheinrichtungen behelfen.

Fakten und „Faktenfinder“

Die hier dargelegten Probleme wurden bisher von den Medien ignoriert. Stattdessen hat man sich dort einen regelrechten Wettbewerb in der Frage geliefert, wer am tollsten auf den Dieselmotor und die Individualmobilität eindreschen konnte. Bisher hat man sich dort alles andere als kritisch-investigativ mit dem Thema NO₂-Belastung des Bürgers beschäftigt. 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 berichtet. Statt um Ausgewogenheit und Sorgfalt bemüht man sich offenkundig eher darum, das Thema so darzustellen, wie bestimmte Bundesbehörden sowie die etablierten Parteien es gerne haben möchten. Abweichende Meinungen von Fachleuten, Medien, Journalisten oder Bloggern werden ignoriert. So leistet man dem ideologischen Ziel der Deindustrialisierung Deutschlands durch „Dekarbonisierung der Volkswirtschaft“ Vorschub. Der Diesel ist dabei nur das erste Opfer. Die Vernichtung der deutschen Automobilindustrie wird anschließend auch beim Benziner weitergehen, und zwar alternativlos. Die sich jetzt abzeichnende „GroKo“ – egal ob sie als echte oder als wilde (Duldungs-) Ehe zustande kommen sollte – ist für Deutschland ein sehr schlechtes Omen.

Fred F. Mueller

Demnächst folgt Teil 11

Quellen

[AIR]

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/kommissionen-arbeitsgruppen/ausschuss-fuer-innenraumrichtwerte-vormals-ad-hoc#textpart-1>

[BART] Bartolomei, et al, Combustion Processes as a Source of High Levels of Indoor Hydroxyl Radicals through the Photolysis of Nitrous Acid. Environ. Sci. Technol. 2015, 49, 6599–6607, DOI: 10.1021/acs.est.5b01905

[BELA] <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16254270?doct=Citation>

[BLFU] Bayerisches Landesamt für Umwelt: Untersuchung der räumlichen Verteilung der NO_x-Belastung im Umfeld von vorhandenen, hochbelasteten Luftmessstationen. Abschlussbericht. September 2015.

[COOK] <https://ehp.niehs.nih.gov/122-a154/>

[DENN] Dennekamp et al, Ultrafine particles and nitrogen oxides generated by gas and electric cooking. Occup Environ Med 2001;58:511–516

[DIMI] Dimitroulopoulou C, Ashmore MR, Byrne MA, et al. Modelling of indoor exposure to nitrogen dioxide in the UK. Atmosphere and Environment 2001;35:269–79.

[FAKT]

<http://faktenfinder.tagesschau.de/inland/stickstoffdioxid-111.html>

[FFMD8] <http://ruhrkultour.de/diesel-lueckenmedien-im-glashaus-8/>

[GBARM]

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/095712729090023N>

[GODI] Godish.: Indoor Environmental Quality

[GROEM] Grömping, H.-J.; Cammann, K.: Field evaluation and automation of a method for the simultaneous determination of nitrogen oxides, aldehydes and ketones in air. Journal of Automatic Chemistry, Vol. 18, No. 3 (May-June 1996), pp. 121-126

[HIST] Bundesgesundheitsbl. 1/98, Richtwerte für die Innenraumluft: Stickstoffdioxid, S. 9-12.

[INDO] <http://enhs.umn.edu/current/5103/air/combustion.html>

[JURUBA]

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/kommissionen-arbeitsgruppen/ausschuss-fuer-innenraumrichtwerte-vormals-ad-hoc>

[KERZ] <http://www.segal.org/asthma/>

[LOHS]

<https://www.eike-klima-energie.eu/2017/09/06/diesel-verteufelung-krieg-gegen-das-eigene-volk-diesel-wie-die-politik-das-volk-irrefuehrt/>

[MESS]

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/358/dokument_e/no2_2016.pdf

[NOPRO] Office of Air and Radiation (6301A) EPA-456/F-11-003

www.airnow.gov February 2011, updated June 23, 2016.

[PEHO]

<http://www.faz.net/aktuell/wissen/leben-gene/fakten-zur-dieseldebatte-wie-ungesund-sind-stickoxide-15138424-p3.html>

[RAUCH] <https://www.researchgate.net/publication/272911848>

[RBBA]

<https://www.rbb24.de/politik/thema/2017/abgasalarm/beitraege/abgasalarm-Stickoxid-Werte-in-Berlin-flaechendeckend-zu-hoch.html#top>

[UBAGA]

<https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/elektrogeraete/herd-kochfelder#textpart-2>

[WHO2]

http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/123083/AQG2ndEd_7_1nitrogendioxide.pdf

[ZDF] ZDF Heute – Sendung vom 2.9.2017, Sendeminuten 03:55 bis 04:11

[ZIGA] Shen Yi, et al, Measurement of NO₂ in Cigarette Main Smoke by Differential Optical Absorption Spectroscopy. Acta Optica Sinica. 28. 1934-1937. 10.3788/AOS20082810.1934.

[Diesel-Klage: Entscheidung in Stuttgart – die spinnen!](#)

Jetzt klagt die Landesregierung von Baden-Württemberg also doch gegen das umstrittene Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart. Das hatte im Juli dieses Jahres in einem aufsehenerregenden Verfahren entschieden, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichten, um die Luftwerte im Stuttgarter

Talkessel zu verbessern. Fahrverbote drohen ab kommenden Jahr, wenn nicht jetzt das Bundesverwaltungsgericht etwas anderes entscheidet.

In der vergangenen Woche gab es heftigen Streit im Koalitionsausschuss, als die Frage beraten wurde, wie Baden-Württemberg vorgehen solle. Ein Weg durch die verschiedenen Instanzen hätte sicherlich einige Jahre gekostet und der Politik Zeit verschafft. Das wollten die Grünen nicht, die das Urteil annehmen wollten und am liebsten sofort die Autos aus der Innenstadt verbannen.

Diesel-Autos droht Fahrverbot in Stuttgart

Die grün-schwarze Regierung in Stuttgart einigte sich auf den Kompromiss »Sprungrevision«. Das ist der schnellste Weg. Das Bundesverwaltungsgericht wird ohne über Berufungsinstanzen zu gehen direkt angerufen und soll über eine Revision entscheiden. Damit ist das ab 1. Januar kommenden Jahres drohende Fahrverbot für Dieselfahrzeuge, die die Euro 5 erfüllen, hinfällig, denn die Entscheidung des Stuttgarter Verwaltungsgerichtes ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes dürfte frühestens im kommenden Jahr fallen. Bis dahin gibt es keinerlei Einschränkungen im Verkehr. Das Bundesverwaltungsgericht befasst sich nicht mehr mit inhaltlichen Fragen, sondern untersucht nur, ob der Vorgängerinstanz rechtliche Fehler unterlaufen sind. Die Frage spielt dann keine Rolle mehr, ob mit Nachrüstungen von älteren Diesel-Fahrzeugen die Grenzwert-Forderungen doch erfüllt werden könnten. Das hat die Vorgänger-Instanz in Stuttgart nicht gesehen. Sie hat gesagt, dass Fahrverbote notwendig seien.

In Leipzig muss auch geklärt werden, ob das Land selbst Fahrverbotszonen für ältere Diesel-Fahrzeuge einrichten könne, wenn der eigentlich dafür zuständige Bund dies nicht tut. Das Verwaltungsgericht sagte, das Land dürfe dies. Wie das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht ausgeht, ist offen.

Deutsche Umwelthilfe (DUH) – Klage gegen Stuttgart

Es gehe um »Gesundheitsschutz«, sagen die Grünen. Wohl kaum eine Aussage stimmt weniger als diese. Aus den Daten des Umweltbundesamtes geht hervor, dass der gesamte Autoverkehr nur zu 43 Prozent Stoffe zur Luftverschmutzung beiträgt, den größten Teil machen die Abgase der Heizungen aus. Wenn jetzt in der kalten Jahreszeit wieder viele Stuttgarter in Halbhöhenlage ihre Holzkamine anwerfen, verschärft das die schlechte Luftlage im Talkessel dramatisch. Politisch korrekt wäre jetzt »Kamin aus« und »Frieren gegen Feinstaub und Stickoxide«. Das muss man sich einmal plastisch vor Augen halten: Eine höchst umstrittene Grenzwertregelung versetzt Umweltdesperados wie die von dem Abmahnverein »Deutsche Umwelthilfe« DUH in die Lage, großflächige wirtschaftliche Verwerfungen auszulösen. Sie verursachen einen gesamtwirtschaftlichen Schaden, der kaum zu beziffern ist. Und dies auf einer Faktenlage, die nicht von wissenschaftlichen Erkenntnissen gedeckt ist. Heftig in der Diskussion sind die Stellplätze der Messstationen. Im

Stuttgarter Gemeinderat wurde vorgeschlagen, die Messstation Neckartor ein wenig zu verschieben. Das sieht der von der EU gesetzte Rahmen ausdrücklich vor. Doch das hätte den Grünen und der DUH ihr schönes Geschäft mit dem Horror »Luftverschmutzung« verhagelt.

WILLKÜR TRIFFT WILLFÄHRIGKEIT

Abgasskandal durch Grenzwertwillkür?

»Grenzwertlüge« sagt zudem Professor Helmut Greim von der Technischen Universität München. Er weist immer wieder darauf hin, dass ein Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft wissenschaftlich vollkommen unbegründet ist. Der Grenzwert für Arbeitsplätze beträgt 950 Mikrogramm, hier sitzen Angestellte den gesamten Tag über drin, während die Werte direkt an der Messstation am Stuttgarter Neckartor zu messen sind, ein paar Meter weiter entfernt dagegen schon deutlich niedriger sind. Überdies sind die Werte unter anderem der Stickstoffdioxide seit 1990 um über 60 Prozent zurückgegangen, wie das die Daten des Umweltbundesamtes ergeben. Die Grundlagen für einen regelrechten Grenzwertwahn und damit das derzeitige Diesel-Desaster wurden vor langer Zeit gelegt. Die ersten Vorschriften, wie viel Abgase Autos ausstoßen dürfen, wurden 1970 erlassen. Damals war die Luft in den Städten tatsächlich teilweise zum »Schneiden«.

Seit 1990 erläßt die EU immer neue Normen, die die Werte nahezu halbierten. Ergebnis: Heute sorgen Holzöfen und Kamine in den Städten für mehr Feinstaub als Automotoren. Bei den Beratungen in Brüssel, wie die neuen Grenzwerte für Abgase auszusehen haben, zeigten sich die Industrievertreter überaus harmoniesüchtig. Werner Rissing, Ministerialdirektor a.D., der als oberster Vertreter des Bundeswirtschaftsministeriums bei den Grenzwert-Verhandlungen in Brüssel am Tisch saß, erinnert sich. Er kämpfte gegen die Verschärfung der Abgaswerte, die damals technisch nicht erreichbar seien: »Wir dürfen Industrie nicht überfordern!«

»Oettinger«, so erzählt er, »mit dem ich vorher nie Kontakt hatte, klopfte mir nachher auf die Schulter und sagte: »Noch nie so ein klares deutsches Statement hier gehört!« Am nächsten Tag in Berlin las Rissing in den Tickermeldungen: »VW akzeptiert die neuen Brüsseler Grenzwertvorschläge«. Er rief sofort wütend den Berliner VW-Repräsentanten an: »Wieso fällt ihr mir in den Rücken?« Der VW-Mann leitete die Beschwerde nach Wolfsburg weiter. Kurze Antwort aus Wolfsburg: »Es bleibt dabei, wir schaffen das!«



DER NÄCHSTE FEIND

Feinstaub, eine Posse

Die VW-Ingenieure in den Entwicklungsabteilungen dagegen schlugen die Hände über dem Kopf zusammen. Ihnen war bewusst, dass solche Grenzwerte mit den damaligen Technologien nicht zu stemmen waren, schon gleich gar nicht zu verkaufbaren Preisen. Rensing: »Das Ergebnis ist bekanntlich die »Schummelsoftware.« Auch Mercedes-Chef Dieter Zetsche saß mit am großen runden Tisch. Was hat er gesagt? Antwort von Werner Rensing: »Er hat geschwiegen!« Auch Vertreter von Bosch, dem wichtigsten Hersteller von Diesel-Einspritzpumpen und damit Zulieferer der Automobilindustrie, überschlugen sich förmlich vor grüner Begeisterung. Rensing: »Nach der Sitzung in Brüssel sprachen mich Bosch-Vertreter vor dem Ratssaal an und sagten mir: »Da steckt noch viel mehr drin bei der Emissionsminderung!« Und »Wie?« habe ich gefragt: Keine Antwort.« Es muss eine kollektive Besoffenheit bei den Spitzen der wichtigsten deutschen Industrie geherrscht haben. Auf dem Automobilsalon in Genf prahlte der damalige VW-Chef Martin Winterkorn: Wir unterbieten die Normen um 25 bis 30 Prozent. Der 17,5 Millionen teure VW-Chef wollte ehrgeizig den Konzern grüner machen. Das war zu der Zeit, da Greenpeace VW aufs Dach kletterte und mal wieder gegen Autos protestierten.

»In meiner Zeit als Industrieabteilungsleiter habe ich der Industrie und dem BDI immer wieder gesagt: »Ihr seid zu schlapp!« Die haben mir die Bude eingerannt und meine Frau hat immer gesagt: »Warum beschweren die sich bei Dir? Schick sie zur Merkel.« »Das habe ich versucht. Zum Beispiel beim Klimapaket 2008 habe ich gesagt: »Wenn sie im Kanzleramt ist, dann kippt ihr

das Tor zu mit Steinen und Zement, bis sie von ihren verrückten Plänen ablässt. Das Ergebnis ist bekannt: Nichts ist passiert.« Rensing hörte die Erklärung des Industrievertreter: »Wir können doch nicht die Kanzlerin beleidigen!« Sein Fazit: »Nicht die Regierung geht in Kumpanei mit der Regierung, sondern umgekehrt und zwar die Vorstandsebene.«

PUTZEN HILFT

Kehrwoche

Fest steht schon jetzt, welche extrem hohen Kapitalverluste die Autohändler zu tragen haben. Bei ihnen stehen rund 300.000 Diesel-Fahrzeuge auf dem Hof, die die Euro 5 – Norm erfüllen, aber praktisch nicht verkaufbar sind. Das bedeutet für sie einen immensen Kapitalverlust. Betroffen sind auch Fahrzeuge nach der Euro 6 Norm. Deren Restwert sinkt dramatisch, damit hat das auch erhebliche Einflüsse auf das Leasinggeschäft, bei dem Restwerte ein wesentlicher Faktor in der Berechnung darstellt. Es geht weder um begrenzte Fahrverbote für einzelne Diesel-Fahrzeuge, um Betrügereien der Automobilindustrie, noch um Gesundheit.

Am Ende steht die individuelle Mobilität in Frage – für die Allgemeinheit wohl gemerkt, nicht für diejenigen, die gleicher sein wollen. Denn selbst fahren die lautesten Akteure die fettesten Autos, DUH-Chef Jürgen Resch steigt als Vielflieger gern in Flugzeuge, die Diesel-Verbot fordernde SPD-Chefin des Umweltbundesamtes, Maria Krautzberger, fährt selbst dicke Dienstwagen. Die DUH wird von Daimler Konkurrenz Toyota fürstlich unterstützt. So geht Konkurrenzkampf.

DAS GLÜCK FÄHRT IM E-AUTO?

Nach der Energie- jetzt die Verkehrswende?

Dahinter steht ganz klar: Hier soll die individuelle Mobilität verboten werden. Das ist auch eine Entscheidung gegen persönliche Freizügigkeit; niemand soll mehr frei bestimmen können, wann er sich wohin bewegen will. Fahrverbote stehen auf dem Wunschzettel der Grünen. Grünen-Chef Özdemir will nur dann Koalitionsverhandlungen, wenn das Ende des Verbrennungsmotors besiegelt werde. Fahren darf außer der Nomenklatura niemand mehr frei dorthin, womit, wo und wann er will. Es gilt: Wasser predigen und Wein saufen. Bezeichnend, wie sich die bisherige Bundesumweltministerin Hendricks auf dem Berliner Kongreß zur Elektromobilität als »Elektromobilitätsministerin« in Deutschland vorstellte. Ein Tagungsteilnehmer fragte sie: »Warum steht im Fuhrpark Ihres Ministeriums kein einziges Elektrofahrzeug?« Antwort: »Die Beamten müssen ja auch mal längere Strecken fahren. Deswegen ist Elektromobilität für uns nicht geeignet!«

Das gleicht der neuen CDU-Umweltministerin Christina Schulze Föcking in Nordrhein-Westfalen, die als eine ihrer ersten Amtshandlungen den Dienst-Tesla abschaffte. Sie erfuhr erschrocken, welche geringe Reichweiten im

täglichen Einsatz damit zu erreichen sind. Den Tesla hatte für teure Steuergelder ihr grüner Vorgänger Johannes Remmel (Grüne) prestigeträchtig kaufen lassen. Jetzt fährt sie in einem sündhaft teuren 422 PS starken Mercedes 500.

Nicht zufällig wurde in den Räumen des Umweltbundesamtes sogar eine Studie vorbereitet, die in der Forderung gipfelt, dass nur noch zehn von 1.000 Einwohnern in Städten ein Auto haben dürfen. Das Mittel, um diese Forderung durchzusetzen, heißt Fahrverbote. Das Umweltbundesamt gehört zum bislang SPD-geführten Umweltministerium. Was aus solchen Plänen wird, muss man sehen. Es stehen demnächst noch Landtagswahlen an.

WAHLKAMPFPANIK! Stickoxide und die Daten des Umweltbundesamtes

Der Kampf gegen das Auto geht weiter. Bundesumweltministerin Hendricks mit dem sagenhaften Absturz der SPD im Nacken, legte mit einer Untersuchung des Umweltbundesamtes nach. Neue Steuerprogramme allein seien nicht genug, um den Stickoxid-Ausstoß der Fahrzeuge ausreichend zu verringern.

Am 2. August beschlossen Autohersteller und Politik beim Diesel-Gipfel bekanntlich eine Reihe von Maßnahmen, damit die Messwerte auch an den Stellen in der Stadt niedriger werden, an denen die Messstellen an einigen Tagen höhere Werte anzeigen. Drei Wochen später wissen die Fachleute im Umweltbundesamt bereits, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen.

Abgasskandal durch Grenzwertwillkür?

Austauschprämie für neue Autos und ein Update der Steuersoftware nützten nichts. Hendricks fordert jetzt mit Panik vor der Bundestagswahl vor der Türe eine Nachrüstung der Fahrzeuge. Sie hat wohlweislich nicht dazu gesagt, ob zusätzliche Filter mit ihren tiefen Eingriffen in die komplizierten Motorverhältnisse technisch und finanziell möglich sind. Das dürfte vor allem in den meisten mit Technik eng vollgestopften Kleinwagen ein Ding der Unmöglichkeit sein.

Der Händlerverband klatscht freudig und plädiert vehement für eine Nachrüstung. An der verdient er am meisten. Ob die Autos später einwandfrei laufen, kann egal sein, im Zweifel verdienen die Werkstätten auch mit Nacharbeiten.

Zusätzlich schlagen die Kampftruppen der Abmahnorganisation Deutsche Umwelthilfe (DUH) in dieselbe Kerbe. Nach den PR-trächtigen Klagen unter anderem in Stuttgart will sie gegen 45 weitere Städte klagen.

»Wir fordern saubere Luft bereits im Jahr 2018 für alle 62 Städte, die aktuell die NO₂-Grenzwerte um 10 Prozent oder mehr überschreiten«, sagte der DUH-Geschäftsführer Resch. Noch ist er gnädig: Die DUH gebe den zuständigen Städten und Landesbehörden die Möglichkeit, der Organisation mitzuteilen, ob sie geeignete Maßnahmen ergreifen wollen, damit 2018 in den betroffenen Städten die Stickoxid-Grenzwerte unterschritten werden. Aber wehe, droht in markigen Worten die durch nichts außer dem Willen zum Geldabzocken legitimierte NGO, »wenn die Antworten nicht zufriedenstellend ausfallen, werden wir weitere Rechtsverfahren prüfen und gegebenenfalls kurzfristig einleiten«.

Der vorzeitige Todesfall als Herrschaftsinstrument unserer Zeit

Diese Auseinandersetzung hat mit den wirklichen Verhältnissen in den Städten nicht mehr viel zu tun. Stickoxide in den Städten sein zu hoch, sagt zwar die Bundesumweltministerin gerne immer wieder laut. Doch mit dieser Aussage steht sie im Widerspruch zu den Fakten, die das ihr unterstellte Umweltbundesamt veröffentlicht. Dessen Daten sprechen eine andere Sprache.

Sie bestätigen, was jeder auch wahrnehmen kann: Die Werte für Luftschadstoffe sind in den vergangenen knapp 30 Jahren in den Städten dramatisch gesunken. Das zeigen die Ergebnisse der Messungen, wie sie das Umweltbundesamt veröffentlicht. Das listet für jedermann gut sichtbar in nationalen Trendtabellen die Entwicklung der Emissionen seit 1990 auf, sauber nach den einzelnen Schadstoffen unterteilt. In der Tabelle für Stickstoffoxide finden wir für das Jahr 1990 bundesweit hochgerechnet noch einen Gesamtwert von 2,887 Mio Tonnen Ausstoß.

Die Kurve in der Tabelle geht nach unten, die Werte sinken seit 27 Jahren kontinuierlich. Für das Jahr 2015 liest man in der Tabelle den Wert von 1,186 Mio Tonnen pro Jahr ab. Das bedeutet: fast 40 % weniger Stickoxide in der Luft als 1990.

Deutsche Umwelthilfe (DUH) – Klage gegen Stuttgart

Interessant ist die Aufschlüsselung nach den einzelnen Quellen: Das verarbeitende Gewerbe nimmt einen sehr geringen Anteil ein, ebenso die Energiewirtschaft, also im wesentlichen die Kraftwerke. Hier haben sich die mit Millionaufwand eingebauten Filteranlagen bezahlt gemacht. Den größten Anteil hat naturgemäß der Verkehr. Dessen Anteil an den Stickoxiden geht am stärksten kontinuierlich zurück. Ein Ergebnis der Verbesserungen der Motorforschung und verbesserten Antriebstechnik im Automobilbau.

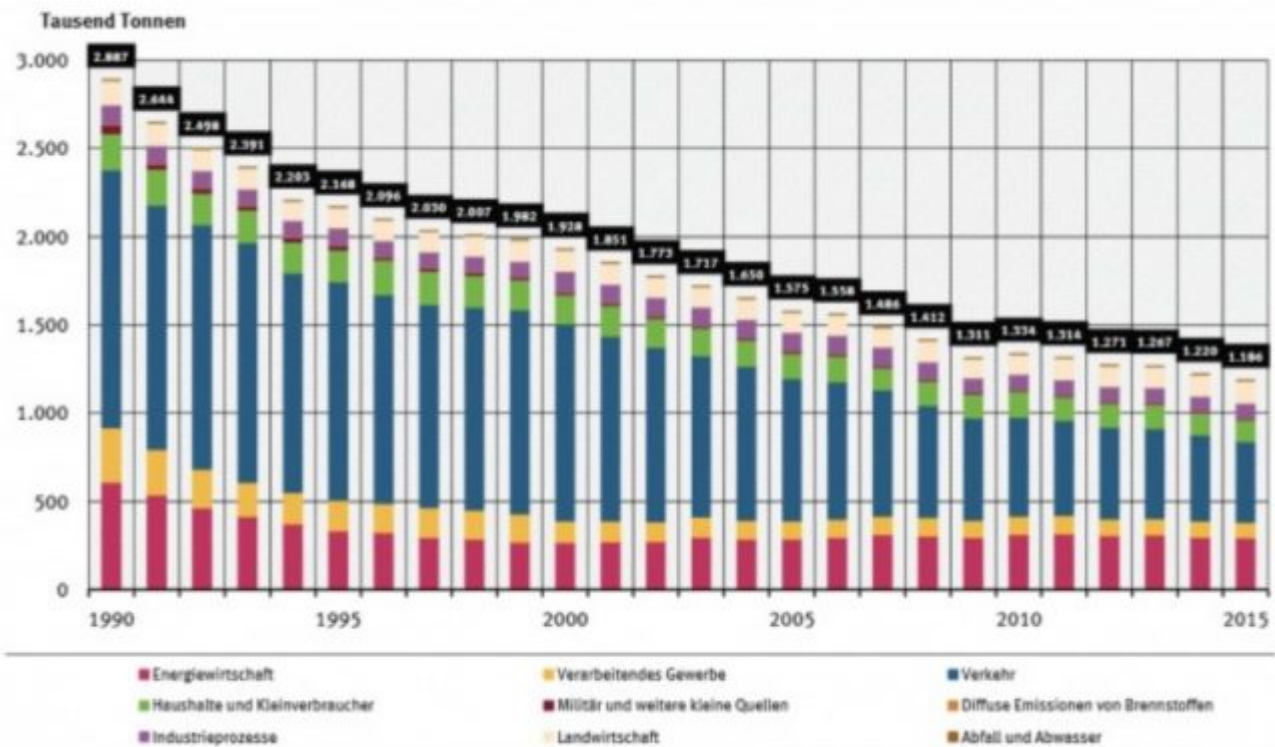
Halten wir fest: Die Luft in den Städten ist nach den Angaben des Umweltbundesamtes in den vergangenen 30 Jahren deutlich sauberer geworden.

Nimmt man jetzt noch die Aussagen von Fachärzten, nach denen die Stickoxid-Belastung kein Problem darstellt, bleibt die die Frage: Worüber reden wir eigentlich?

Die Frage stellt sich, was mit der aktuellen Diskussion bezweckt werden soll. Vor allem muss die Bundesumweltministerin die Frage beantworten, warum sie wieder besseres Wissen vor die Kameras tritt und falsche Behauptungen aufstellt. Die Daten, die ihr eigenes Haus veröffentlicht, sprechen eine andere Sprache als Hendricks im Wahlkampf und eine DUH, die das Geld der kleinen Leute abzockt, die den Spaß bezahlen müssen.

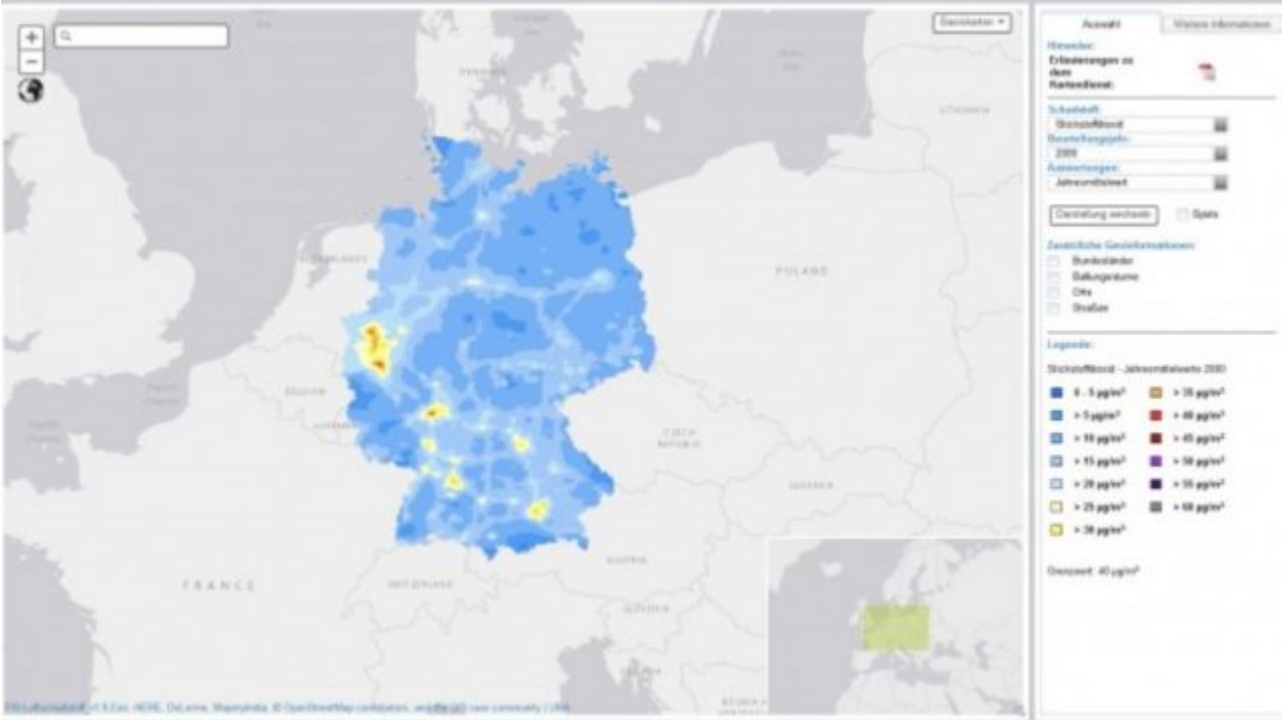
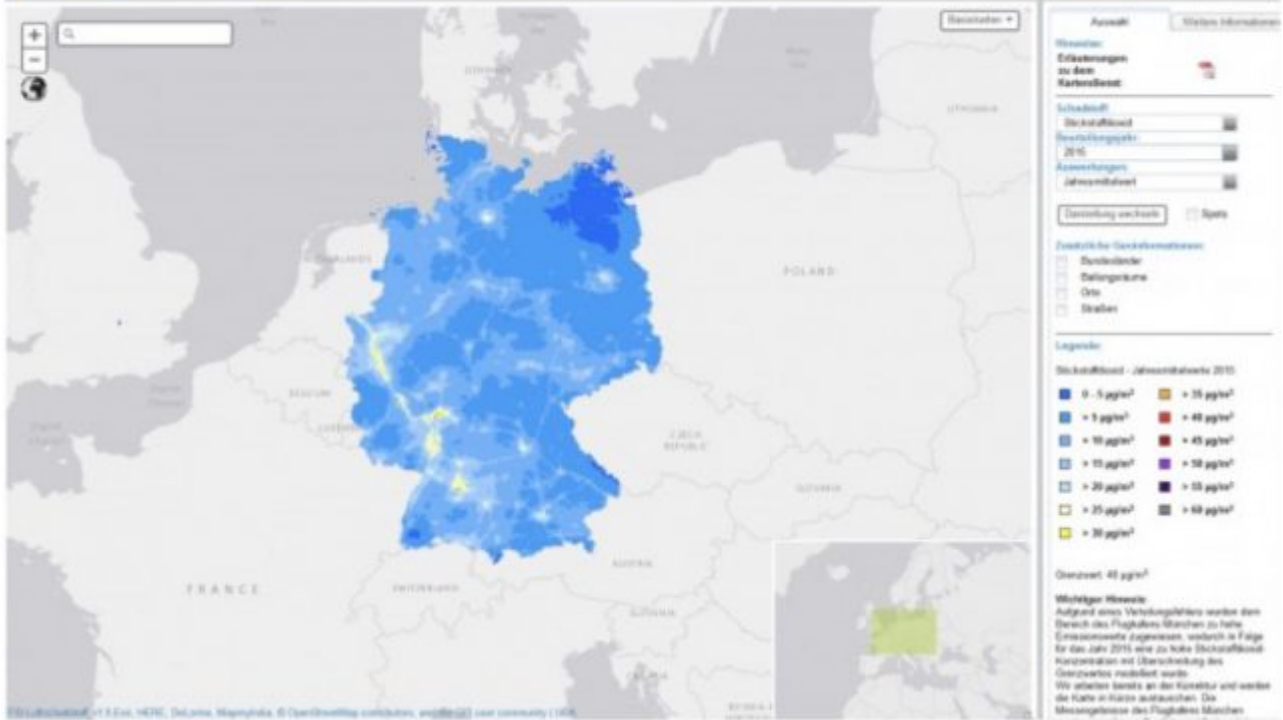
Es gibt nur eine Lösung: Grenzwerte wieder rauf, damit die unselige Auseinandersetzung beendet ist. Mit Fragen der Gesundheit hat sie nämlich nicht das Geringste zu tun. Die dürften einem wie Resch sonstwo vorbeigehen.

Stickstoffoxid (NO_x, gerechnet als NO₂)-Emissionen nach Quellkategorien



Verkehr: ohne land- und forstwirtschaftlichen Verkehr
 Haushalte und Kleinverbraucher: mit Militär und weiteren kleinen
 Quellen (s.a. land- und forstwirtschaftlichem Verkehr)

Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Treuhandstellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer
 Emissionen seit 1990, Emissionsentwicklung 1990 bis 2015 (Stand 02/2017)



Quelle: Daten des Umweltbundesamts