



Medienkommentar

Dieselfahrverbote – ein Schlag gegen Deutschland?



Am 27. Februar 2018 fällte das deutsche Bundesverwaltungsgericht ein Grundsatzurteil. Demnach seien Dieselfahrverbote eine Notwendigkeit im Kampf gegen zu hohe Stickoxid-Werte in der Luft. Da Stickoxide als gesundheitsschädlich gelten, scheint dieses Urteil auf den ersten Blick durchaus berechtigt. Allerdings ergeben sich bei näherer Betrachtung der Stickoxid-Problematik viele Ungereimtheiten und Fragen. Könnte es sich um eine gezielte Kampagne handeln, die ganz Deutschland wirtschaftlich schaden soll?

Am 27. Februar 2018 fällte das deutsche Bundesverwaltungsgericht ein Grundsatzurteil im Streit um die Rechtmäßigkeit von Dieselfahrverboten. Demnach seien Dieselfahrverbote eine Notwendigkeit im Kampf gegen zu hohe Stickoxid-Werte in der Luft von stark betroffenen Städten. Aufgrund dieses Urteils können Stadtverwaltungen in Zukunft Fahrverbote verhängen. Stickoxide können Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Lungenprobleme auslösen und sind laut einer Studie des Umweltbundesamtes (UBA) für den vorzeitigen Tod von jährlich rund 6000 Menschen verantwortlich. Auf den ersten Blick erscheint es daher vollkommen richtig, Fahrverbote zum Schutz der betroffenen Menschen zu verhängen. Bei näherer Betrachtung der Stickoxid-Problematik und der damit auch verbundenen Feinstaubdebatte ergeben sich jedoch viele Ungereimtheiten und Fragen:

1. Untersuchungen des Umweltbundesamtes belegen seit 1990 einen ständigen Rückgang der verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen. Danach ist der Stickoxid-Ausstoß in den vergangenen 25 Jahren um 59% zurückgegangen. Gleichzeitig ist in diesem Zeitraum der Anteil des Verkehrs an den gesamten Stickoxid-Emissionen von 50,7% auf 40,1% gesunken und das, obwohl heute fast viermal so viele Diesel-PKWs als 1990 auf den Straßen unterwegs sind. Es stellt sich hiermit also die Frage: Warum beschäftigen sich Politik und Medien gerade jetzt so intensiv mit den Stickoxid-Emissionen durch Dieselfahrzeuge?
2. Die Grenzwerte von Stickoxid bei körperlicher Arbeit am Arbeitsplatz liegen in Deutschland bei $950 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Mikrogramm pro Kubikmeter) Luft und in der Schweiz sogar bei $6000 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Bis zu diesen Mengen sollte also ein gesunder Erwachsener keine negativen Auswirkungen für seine Gesundheit befürchten müssen. Um sicherzustellen, dass Kranke und Kinder keinen Schaden nehmen, wurde der Grenzwert in Büroräumen und Wohnungen auf $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft gesenkt. Im Außenbereich gilt seit 2010 ein Grenzwert für Stickoxid von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresdurchschnitt. Die Bevölkerung wird also dort am stärksten geschützt, wo sie sich im Durchschnitt am wenigsten aufhält. Hier stellt sich die Frage: Wie kommt dieser Grenzwert zustande?
3. Der Leiter des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme, Prof. Matthias Klingner, äußert sich zur Problematik der Stickoxid- und Feinstaubbelastung durch Dieselfahrzeuge sehr kritisch. Er fordert eine neutrale Debatte und sagt dazu Folgendes: „Wir haben vor Jahren die Problematik der Feinstaubbelastung in der Luft untersucht und wir

haben aus großen Datenmengen festgestellt, dass die Feinstaubgrenzwerte schlicht gesagt Unsinn sind.“ 90% der Feinstaubbelastung in der Luft sei natürlich, z.B. durch das Wetter verursacht. Der Anteil, den Verbrennungsmotoren verursachen, sei relativ unerheblich. Er fordert daher ein Umdenken bei den Feinstaubgrenzwerten für Diesel-Pkw. Um die Feinstaubgrenzwerte einzuhalten, mussten die Motorentemperaturen erhöht werden, wodurch automatisch die Stickoxid-Emissionen anstiegen. Durch Entschärfung bzw. Aufhebung der strengen Feinstaubgrenzwerte könnten so ganz leicht die Stickoxid-Emissionen der Dieselfahrzeuge wirksam reduziert und Fahrverbote vermieden werden. Hier ist die Frage: Warum schenkt man Experten wie Prof. Klingner kein Gehör?

4. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH), die mit ihren Klagen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts herbeigeführt hat, finanziert sich zu fast 20% aus Geldern von privaten Stiftungen. Darüber hinaus wird sie bis Juni 2021 auch mindestens 5,2 Millionen Euro öffentliche Gelder erhalten haben. Auch der Autokonzern Toyota spendet seit vielen Jahren einen fünfstelligen Betrag an die DUH. Da Toyota seit 2015 keine neuen Dieselmotoren mehr entwickelt und noch dieses Jahr die Produktion von Diesel-PKWs einstellt, ist das Unternehmen von Dieselfahrverboten nicht betroffen. Im Gegensatz dazu wird die deutsche Automobilindustrie durch die Dieseldebatte stark getroffen, da deren Stärke beim dieselpbetriebenen PKW liegt. Somit erlangt Toyota dadurch einen riesigen Wettbewerbsvorteil. Und so stellt sich hier die Frage: Welche Interessen vertritt die Deutsche Umwelthilfe?

Angesichts dieser Ungereimtheiten drängt sich der Verdacht auf, dass es sich um eine gezielte Kampagne von Medien und Politik gegen Dieselfahrzeuge handelt, die von der Deutschen Umwelthilfe vorangetrieben wird – zum wirtschaftlichen Schaden von ganz Deutschland. Dieselbesitzer müssen einen hohen Schaden durch die Entwertung ihrer PKWs hinnehmen und die deutsche Automobilindustrie wird durch Fahrzeugumrüstungen in Milliardenhöhe sowie durch Wettbewerbsverlust nachhaltig geschwächt. Dadurch droht der Verlust von 150.000 bis 200.000 gut bezahlten Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie, weil diese entweder ganz wegfallen oder ins Ausland verlagert werden. Zusammengefasst wird im Namen des Schutzes der Bevölkerung ein gewaltiger Schaden am deutschen Volk angerichtet. Nur durch Aufklärung und Weiterverbreitung solcher Zusammenhänge kann dieser Dieselhysterie Einhalt geboten werden.

von hag

Quellen:

<http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.wegweisendes-urteil-bundesverwaltungsgericht-dieselfahrverbote-sind-zulaessig.beb87173-ea21-4df6-8fad-0b8db7427e7b.html>
<http://ruhrkultour.de/argumente-gegen-den-irrsinn-des-diesel-verbots/>
<http://www.eike-klima-energie.eu/2017/09/16/diesel-verteufelung-krieg-gegen-das-eigene-volk-dieselabgase-die-lueckenmedien-im-glashaus-1/>
<http://www.eike-klima-energie.eu/2017/09/19/diesel-verteufelung-krieg-gegen-das-eigene-volk-diesel-die-lueckenmedien-im-glashaus-3/>
<http://www.eike-klima-energie.eu/2017/08/20/das-kartell-der-dummheit-irrenhaus-deutschland-wie-wir-mit-dem-diesel-unsere-grundfesten-demontieren-teil-1-stickoxide-der-grosse-anteil-natuerlichen-ursprungs/>
<http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Dresdner-Professor-fordert-ideologiefreie-Debatte-ueber-Schadstoffe-durch-Autoverkehr>
<https://www.mdr.de/sachsen/dresden/diesel-feinstaub-stickoxid-fraunhofer-100.html>
<http://www.compact-online.de/ein-diesel-fahrverbot-in-innenstaedten-bringt-nahezu-nichts/>

<http://www.pi-news.net/2018/02/wie-ein-kleiner-verein-zehn-millionen-dieselbesitzer-gaengelt/>
<http://www.rp-online.de/politik/deutschland/so-finanziert-die-umwelthilfe-ihren-anti-diesel-feldzug-aid-1.7083086>
<https://jungfreiheit.de/debatte/kommentar/2018/deutsche-umwelthilfe-ist-ein-fall-fuer-transparency-international/>
<https://www.welt.de/wirtschaft/article148700471/Toyota-laeutet-das-Ende-des-Diesel-Motors-ein.html>
<https://deutsch.rt.com/newsticker/66190-toyota-nimmt-abschied-vom-diesel/>
https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz_2011_kap_5.pdf
https://de.wikipedia.org/wiki/Wirtschaftszahlen_zum_Automobil/Deutschland#Bestand_an_Kraftfahrz_eugen_nach_Fahrzeugklassen

Das könnte Sie auch interessieren:

#Dieselskandal - Dieselfahrverbote – ein Schlag gegen Deutschland? - www.kla.tv/Dieselskandal

#Deutschland - www.kla.tv/deutschland

#Medienkommentar - www.kla.tv/Medienkommentare

Kla.TV – Die anderen Nachrichten ... frei – unabhängig – unzensiert ...



- was die Medien nicht verschweigen sollten ...
- wenig Gehörtes vom Volk, für das Volk ...
- tägliche News ab 19:45 Uhr auf www.kla.tv

Dranbleiben lohnt sich!

Kostenloses Abonnement mit wöchentlichen News per E-Mail erhalten Sie unter: www.kla.tv/abo

Sicherheitshinweis:

Gegenstimmen werden leider immer weiter zensiert und unterdrückt. Solange wir nicht gemäß den Interessen und Ideologien der Systempresse berichten, müssen wir jederzeit damit rechnen, dass Vorwände gesucht werden, um Kla.TV zu sperren oder zu schaden.

Vernetzen Sie sich darum heute noch internetunabhängig!

Klicken Sie hier: www.kla.tv/vernetzung

Lizenz:  *Creative Commons-Lizenz mit Namensnennung*

Verbreitung und Wiederaufbereitung ist mit Namensnennung erwünscht! Das Material darf jedoch nicht aus dem Kontext gerissen präsentiert werden. Mit öffentlichen Geldern (GEZ, Serafe, GIS, ...) finanzierte Institutionen ist die Verwendung ohne Rückfrage untersagt. Verstöße können strafrechtlich verfolgt werden.