Dieselgipfel oder Schauprozess?

Georg Keckl, Salzburger Str. 21a 30519 Hannover am 27.09.2017, aktualisiert am 28.09.2017 22:26 Uhr

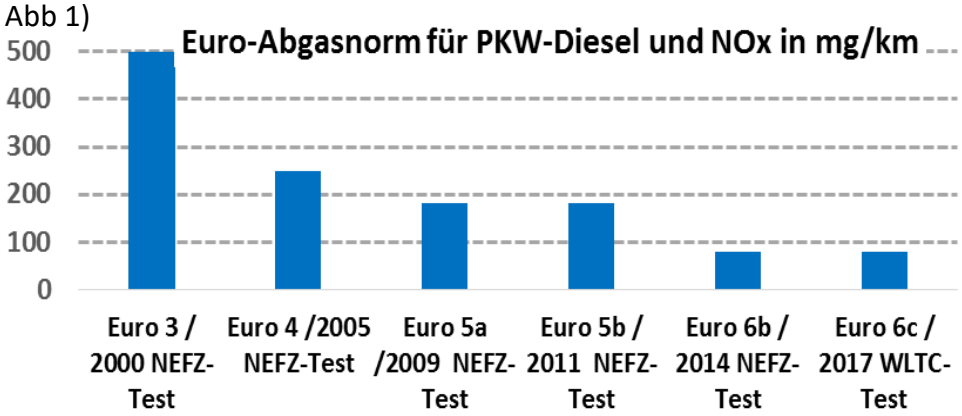
Seite

1) Wie eine Abgas-Täuschung zum Weltverbrechen aufgebauscht wurde 1
2) VW-„Dieselgate“ in den USA 3
2.1) USA beschließen Abgasnormen im Interesse ihrer Autoindustrie 4
2.2) Wenn der VW-Dieselmotor im US-Prüfstandsbetrieb die Norm einhält, warum hat man diese Motorsteuerung nicht auch für den Straßenbetrieb verwendet? 5
3) Dieselgate in den USA mit „Schummelsoftware“ in der EU nicht vergleichbar 7
4) Erlauben unsere Gesetze jährlich tausende Menschen zu „vergasen“? 8
4.1) In der NGO-Hitliste der bösen Todbringer überholt Stickstoffgas den Feinstaub 9
4.2) NGO-Wissenschaftsfollower liefern kryptisch hergeleitete „vorzeitige Todesfälle“ zu 10
5) NGO’s vermengen Dieselgate mit Grenzwerten an städtischen Straßen 14
5.1) Muss die Luftqualität einer Stadt in der dreckigsten Ecke gemessen werden? 16
5.2) „Feinstaubalarm“ in Stuttgart! 18
6) Spätstalinistischer Schauprozess vor Mediengerichtshof: „Dieselgipfel“ 20
7) Kanzlerin Merkel vertritt die deutschen Interessen nicht gegen die USA 22

1) Wie eine Abgas-Täuschung zum Weltverbrechen aufgebauscht wurde

Wenn heute vom „Dieselskandal“ die Rede ist, geht vieles durcheinander, wird vieles miteinander vermengt und selektiv aufgebauscht. Fakt ist, die Luft in unseren Städten wird immer besser[1], es werden weniger klima- und gesundheitsschädliche Abgase ausgestoßen, u.a. dank einer immer besseren Motor-Abgasreinigungstechnik. Die Grenzwerte der erlaubten Abgasmengen wurden nach den technisch vorhersehbaren Möglichkeiten immer mehr gesenkt (Abb 1), wobei es stets einen Kampf gab zwischen den Realisten, die technisch noch erfüllbare Abgasmengen zulassen wollten, um die Mobilität der Menschen zu erhalten, und fanatischen „Saubermännern“, die über den Abgas-Hebel die individuelle, motorgetriebene Mobilität am liebsten völlig abgasfrei gestalten, also abschaffen, wollten. Da die Menschen aber selten für Organisationen oder Parteien spenden und stimmen würden, die das offen vorhaben, wird dieses Ziel versteckt hinter dem edlen Globalziel der Rettung der Welt(-klimas) und der vorgeblichen Sorge um die Gesundheit der Menschen. Von Saubermann-Seite wird stets geschaut, bei welchen Verkehrsmitteln sich immer wieder Angriffsmöglichkeiten ergeben, um das Thema nach bekannter NGO-Taktik zu skandalisieren, zu emotionalisieren, die Kommentierungshoheit in der Frage zu bekommen. Dabei werden Methoden angewandt, die selbst die Frage nach Moral und Ehrlichkeit stellen.

Abb 1)

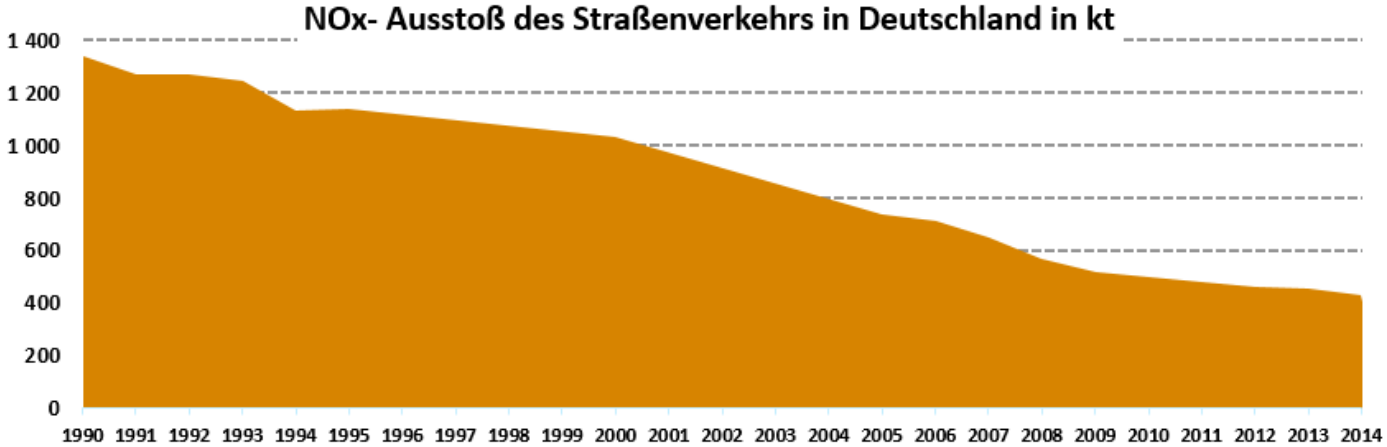


Quelle Grafik: https://de.wikipedia.org/wiki/Abgasnorm
NEFZ-Test = „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ WLTC-Test „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure“ – eine indirekte Normverschärfung, zu der ab 2018 noch der Real Driving Emissions (RDE)-Test kommt, wieder eine indirekte Verschärfung.

Die Skandalisierungstechnik der NGO's (*Problem finden/erfinden - Gut-Böse-Moralgeschichte erzählen statt Fakten - Maßlos übertreiben, evtl. mit Hilfe der wissenschaftlichen/statistischen/behördlichen Sympathisantenszene - Emotionalisieren mit Bildern/Angstthesen – über quotenträchtige Geschichten die Medien „einbetten" - die Öffentliche Meinung, den „Frame", verändern*)[2] wird hier um die Variante einer globalen Kampagne erweitert.

Nicht weil er so relevant wäre, vielmehr weil sich hier aktuell durch den VW-Dieselgate in den USA ein großartiger Kampagnenansatz bot, wurde plötzlich der Ausstoß von Stickstoffoxiden skandalisiert. Der Ausstoß an Stickstoffoxidgasen durch den Straßenverkehr geht in Deutschland kontinuierlich zurück.

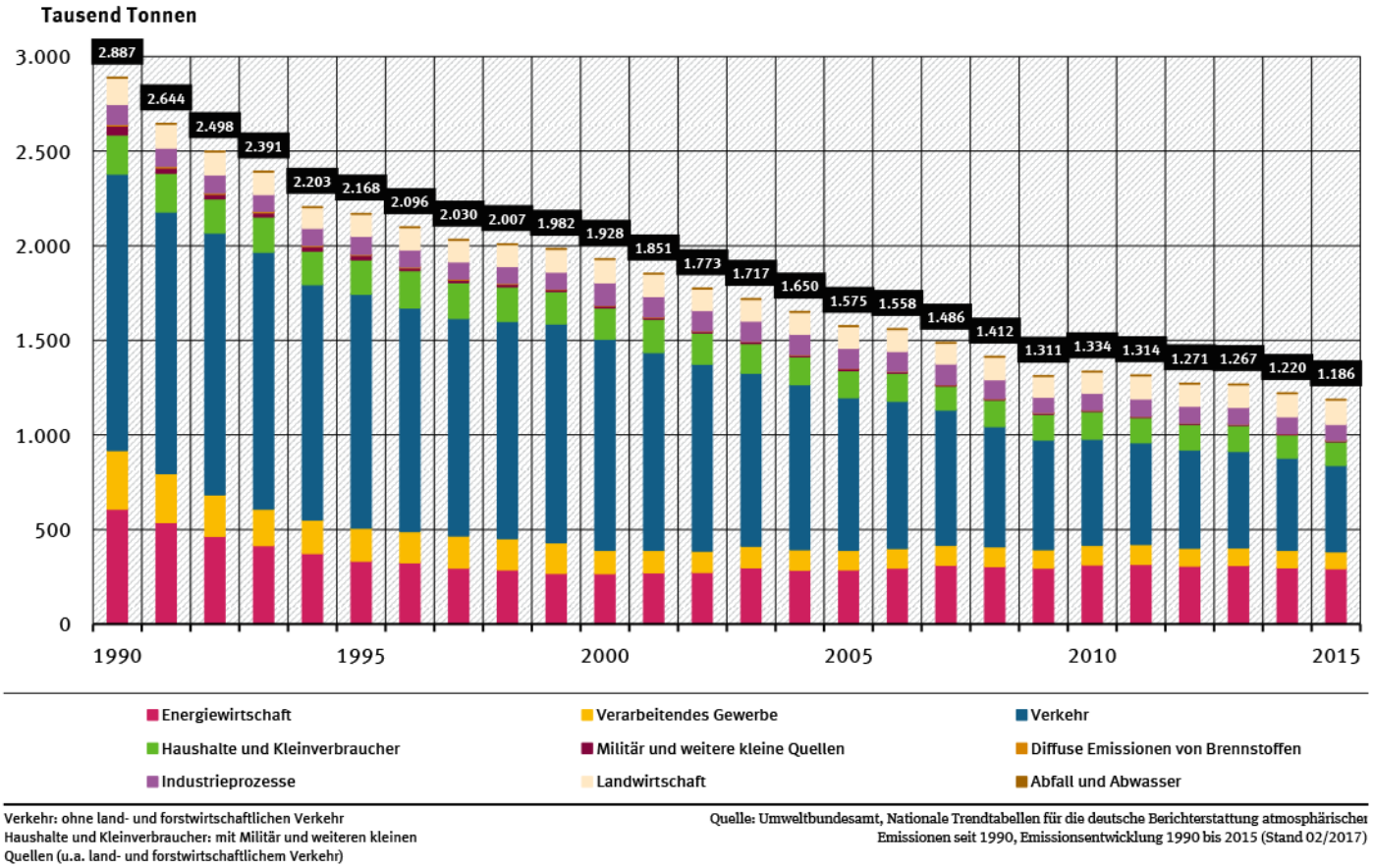
Abb 2: NOx = Summe der Stickstoffoxidgase NO (Stickstoffmonoxid) und NO2 (Stickstoffdioxid). kt = 1000t.



Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/361/dokumente/2017_02_15_em_entwicklung_in_d_trendtabelle_luft_v1.0.xlsx

Abb 3:

Stickstoffoxid (NO_x, gerechnet als NO_2) -Emissionen nach Quellkategorien



Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/luftschadstoff-emissionen-in-deutschland/stickstoffoxid-emissionen#textpart-1

(Die gelbe Fläche der oberen Grafik entspricht etwa der blauen Fläche in der unteren Grafik, wobei die blauen Säulenteile allerdings auch die Emissionen des Wasser- Luft- und Bahnverkehrs beinhalten, die kaum vermindert wurden.)

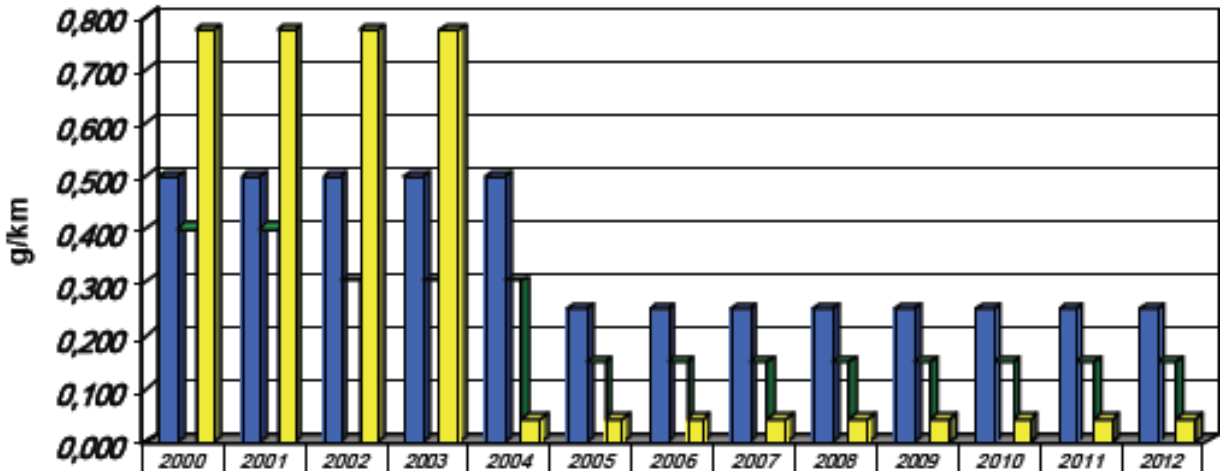
Die extremen Vorgaben durch immer neue, niedrigere Schadstoffausstoß-Grenzwerte setzte die Autokonstrukteure unter Druck. Die Grenzwerte waren Produkt eines politischen Ringens, schön anzuschauen, tolle ökologistische[3] Planziele, aber doch mit vielen heimlichen Schlupflöchern in den Vorordnungsdetails, damit weiter Autos gebaut werden konnten, das Volk nicht aufmerksam wurde. Bei einzelnen Grenzwerten hechelten die Ingenieure den politischen Vorgaben zeitlich hinterher. Es wurde viel Ingenieurkapazität darauf verschwendet, die vorgeschriebenen Test, die ökologistischen Planziele, zu bestehen, statt an der Verbesserung der Motoren selbst zu arbeiten. Die Motoren wurden trotzdem immer umweltfreundlicher, die Abgase weniger schädlich. Viele Autos stießen aber im Testbetrieb bei den Zulassungsbehörden auffällig weniger Schadstoffe aus als im Realbetrieb, was in Grenzen ganz normal am genormten, justiziablen Testzyklus samt Vorschriftenkatalog liegt, aber diese Grenzen wurden gedehnt, was zu Nachfragen führte.

2) VW-„Dieselgate“ in den USA

Der „Watergate“-Skandal, der den US-Präsidenten Nixon zum Rücktritt zwang, ist immer noch die Messlatte für weltbewegende Skandale. Skandale im Watergate-Format haben nicht nur Verlierer, sie haben auch Gewinner. VW-„Dieselgate“ wurde durch die US-Umwelt-NGO „International Council on Clean Transportation“ (ICCT) aufgedeckt.[4] Immer wieder haben sie VW-Dieselautos im Fahrbetrieb und auf dem Test-Prüfstand gemessen, die Unterschiede herausgestellt und angezeigt. NGO’s arbeiten heute in Netzwerken. Die US-Umweltbehörden und die US-Justiz bauten Druck auf. VW gab schließlich einen Betrug zu. Eine Software erkannte den Prüfzyklus, steuerte den Motor auf dem Prüfstand umweltfreundlicher als dann in der Praxis. Diese zusätzliche Abschalteinrichtung wurde den Testbehörden verschwiegen. Das war der justiziable Betrug! Nur durch diesen Betrug konnte VW den ab 2004 radikal abgesenkten US-Grenzwert für den Parameter Stickstoffdioxid (vgl. Abb 4) im vorgeschriebenen Testverfahren einhalten, um eine Zulassung für die Autos nach den nun extrem strengen US-Normen für Diesel-PKW zu bekommen. Die Erklärung für den Großteil, also weiterhin für einen Teil, der Abweichung des Abgasverhaltens der VW-Dieselmotoren im Testbetrieb zum Realbetrieb war nun da: ein Trick in der Motorsteuerung. Die NGO’s und deren Unterstützer behaupteten illegale Methoden schon lange und triumphierten entsprechend, verdächtigen weiter viele Autobauer und hofften auf große Prozesse, Einnahmen und Medienpräsenz.

Große Abweichungen der Abgaswerte vom Prüfstand zum Realbetrieb kann man bei vielen Automodellen vieler Hersteller messen. Andere Autohersteller begründen ihre Abweichungen von Testmodus kreativ. Solange man ihnen keine Täuschung nachweisen kann, oder diese zugegeben wird, hat alles als Rechtens zu gelten in einem Rechtsstaat! Damit fallen auch keine, in den USA horrende, Anwaltshonorare, Spenden und Strafen an. Es fließt viel Geld, auch in die oft undurchsichtige Vermeidung von Prozessen, an die US-Klageindustrie.[5] Die US-Justiz ist geübt „Übeltäter“ unter enormen Druck setzen, um an Daten zu kommen.

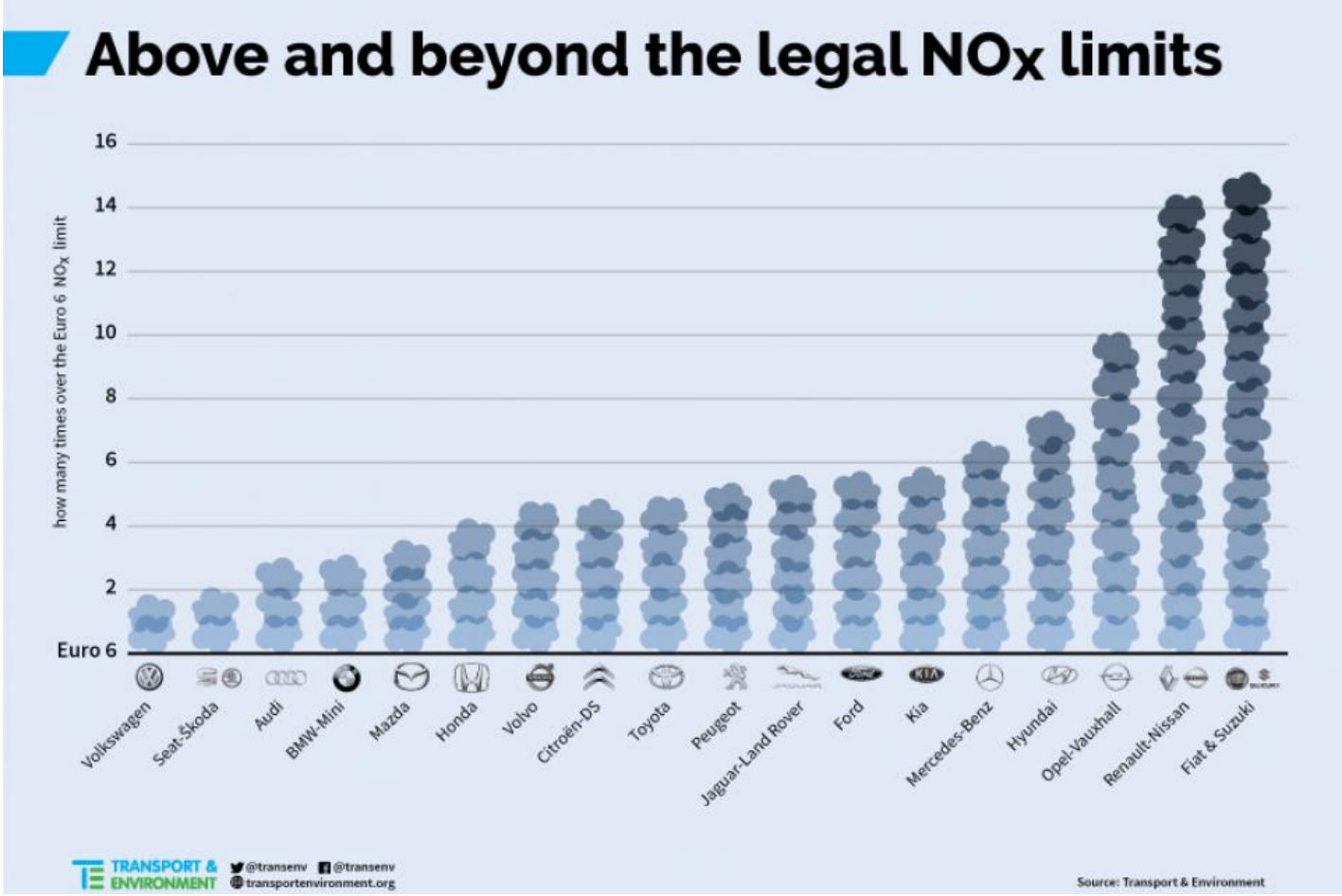
Abb 4)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EU	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,250	0,250	0,250	0,250	0,250	0,250	0,250	0,250
Japan	0,400	0,400	0,300	0,300	0,300	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150
USA (Tier 2: Bin 5)	0,776	0,776	0,776	0,776	0,043	0,043	0,043	0,043	0,043	0,043	0,043	0,043	0,043

Quelle: http://www.poel-tec.com/diesel_abgaswerte/diesel_abgaswerte_3.php

Abb 5)



Quelle: https://www.transportenvironment.org/publications/dieselgate-who-what-how und http://www.thisismoney.co.uk/money/cars/article-3796684/Volkswagen-polluting-carmaker.html

Die NGO „Transport & Environment" suchte 2016 Straßen-Testdaten moderner Euro-6-Diesel zusammen und verglich sie mit dem Euro-6-Grenzwert für Stickoxide. Diese wurden um das Doppelte bis 14-fache überschritten. Die Kampagne geht also mit plakativen Generalaussagen, egal welche Tests und welche Automodelle betroffen sind, weiter. Es werden weiter illegale Tricks unterstellt, mit denen die Autos die Straßenzulassungstests bestanden haben. VW hatte und hat vergleichsweise saubere Motoren.

Dieser zugegebene und extrem hart bestrafte Trick von VW in den USA wird aufgebauscht. Dabei werden Interessen, die mit dem Vorgang nichts zu tun haben, die VW und der ganzen deutschen Autoindustrie schaden, untergemengt. VW ist in den USA keine im nationalen Interesse schützenswerte US-Firma, wie z.B. Chrysler, deren Software ähnliche Merkmale aufwies, aber anders verfolgt wurde.[6] Wird hier mit zweierlei Maß angeklagt und geurteilt? General Motors verbaute wissentlich fehlerhafte Zündschlüssel, die während der Fahrt blockieren konnten und deswegen für mehrere Tote verantwortlich sind. GM war angeklagt, den Defekt vor den Aufsichtsbehörden jahrelang verheimlicht und die Kunden getäuscht zu haben, zahlte 2 Milliarden US-$ an Strafe und Entschädigung.[7] VW kostet sein Dieselgate in den USA 22,6 Milliarden Euro[8], das sind bei 626.715 VW-Beschäftigten[9] weltweit 36.000 € pro Beschäftigten! Die Strafe ist höher als ein durchschnittlicher deutscher Arbeitnehmerhaushalt als Jahres-Nettoeinkommen hat.[10] Es darf angenommen werden, wenn VW eine amerikanische Firma wäre, wäre erstens das Aufhebens nicht so hoch gewesen und auch nicht die Strafe. Das auffällige Vorgehen gegen VW fällt auch in eine Zeit, in der die US-Regierung massiven Druck gegen die EU aufbaut, um amerikanische Firmen vor Steuerrück-zahlungen in der EU zu bewahren[11]. Die deutsche Politik schaut zu. Kassierst Du bei meinen Konzernen gerechte Steuern ab, dann mache ich deine Firmen mit wohlfeilen Anklagen schlecht und quetsche sie aus?

2.1) USA beschließen Abgasnormen im Interesse ihrer Autoindustrie

Die USA haben 2004 die Grenzwerte für Stickstoffoxide im Abgas radikal gesenkt (Abb 3). Man wußte, dass diese Grenzwerte von kleinen PKW-Dieselmotoren mit herkömmlicher Technik nicht erreichbar waren. Die US-Autoindustrie hat diese Spritspartechnologie nicht. Als der damalige Bundesumweltminister Trittin

solche Grenzwerte auch für die EU verschreiben wollte, meldete sich der damalige VW-Chef in der „Financial Times Deutschland“ (FT) am 24.09.2003 zu Wort: "*Wenn sich die Vorstellungen von Bundesumweltminister Trittin durchsetzen, ist der Diesel tot*.“ Damit würde die Abgasreinigung so aufwändig und teuer, dass ein Diesel-Pkw zu einem vernünftigen Preis nicht mehr darstellbar sei. Das gelte in besonderem Maß für kleinere Fahrzeuge, so der VW-Chef in der FT weiter:[12] „*Da kostet die Abgasreinigung mehr als der Motor*“. Ab 2005 galt in den USA für Stickoxide ein Grenzwert von 0,043 g/km gegenüber der Euro-4-Norm in der EU ab 2005 von 0,250 g/km (250 mg/km). Mit ihren Umweltnormen drängten die USA importierte PKW-Dieselmotoren vom Markt, schützten dafür die Verkaufshits der US-Autoindustrie, bezinschlürfende Straßenkreuzer und SUV’s mit hohen Emissionen des „Klimagases“ CO2[13] und damals relativ vielen Feinstaubpartikeln. Zusätzlich gibt es die Möglichkeiten, schlechtere Werte bei einem Testparameter über „Bonusgutschriften“ anderweitig auszugleichen.[14] Dass Dieselmotoren weniger Sprit als gleichstarke Benziner brauchen, kann als Allgemeinbildung vorausgesetzt weren, auch wenn Öko-„Studien“ in dem aktuellen Durcheinander schon das das Gegenteil beweisen wollen.[15]

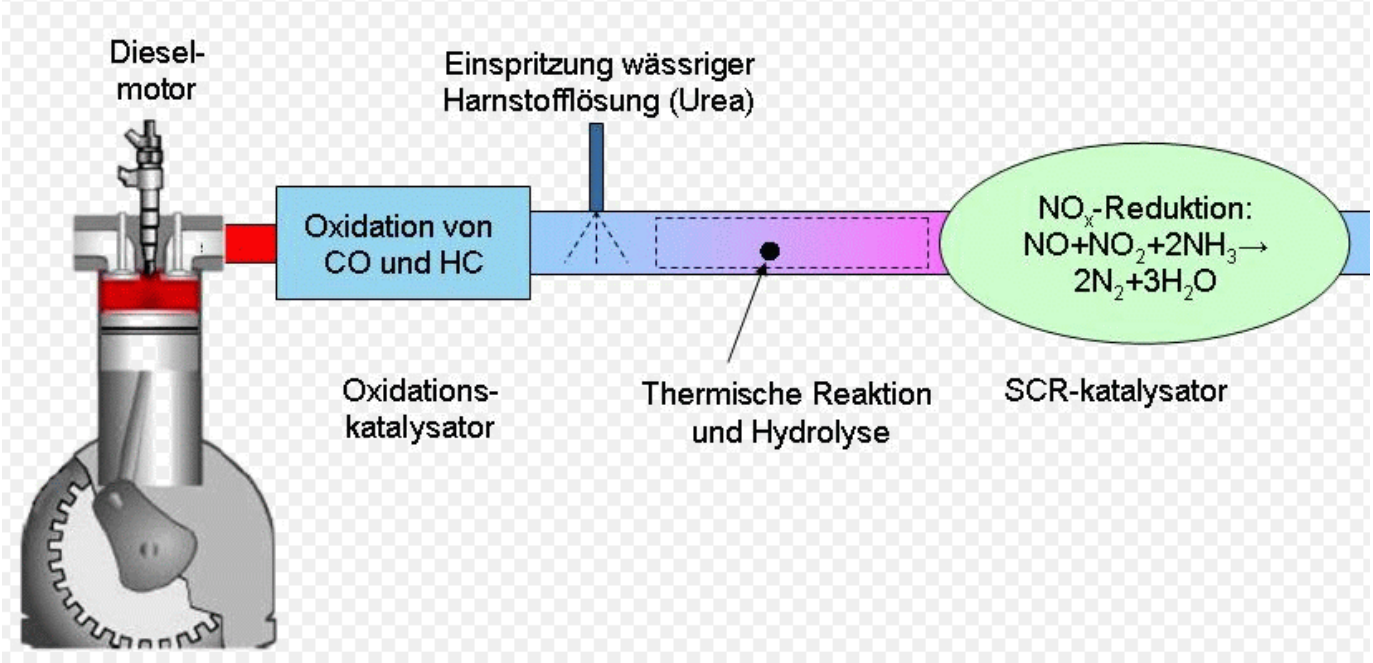
Außerhalb Deutschlands ist jede nationale Umweltpolitik im Hintergrund auch eine nationale Industrie-politik. Die US-Regierung und alle patriotischen Institutionen wollen mit ihrer Umweltpolitik und deren Auslegung auch ihre Automobilindustrie und ihre Wirtschaft fördern und schützen.

2.2) Wenn der VW-Dieselmotor im US-Prüfstandsbetrieb die Norm einhält, warum hat man diese Motorsteuerung nicht auch für den Straßenbetrieb verwendet?

VW hat auf dem US-Markt schon seit Jahrzehnten kein Glück, setzt regelmäßig viel Geld in den Sand, das Werk in Westmoreland in Pennsylvania mußte 1988 wegen horrender Verluste geschlossen werden, der Marktanteil ist lächerlich[16]. Die Manager wollen aber in den USA um jeden Preis präsent sein, für einen „Global Player“ müsse das so sein, auch wenn sie die Modelle nur zu Schleuderpreisen verkaufen können.[17]

Welche Vorteile hat es denn, die Abgasreinigung im Straßenbetrieb abzuschalten? Der sparsame 2-Liter Dieselmotor sollte die US-Kunden als „Clean-Diesel“ mit seinem geringen Dieselverbrauch überzeugen. Das konnte aber ab 2004 nur mit einer aufwändigen Abgasreinigung gelingen. Im Modell Jetta wurde ein Speicher-Katalysator eingesetzt, im größeren Passat die SRC-Technologie, die in den heißen Abgasstrahl eine erhitzte Harnstofflösung („AdBlue“) einspritzt und so die Stickoxide weitgehend zum völlig ungefährlichen Stickstoffgas, dem mit 78% Hauptbestandteil unserer Luft,[18] und Wasserdampf abbaut.

Abb 6) Prinzip der Abgasreinigung im SRC-Verfahren:



Quelle: Von Hastdutoene - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=37665744 bzw.: https://de.wikipedia.org/wiki/Selektive_katalytische_Reduktion

Beide Verfahren waren 2004 noch nicht für PKW mit ihren sehr unterschiedlichen Verwendungen unter der neuen US-Norm ausgereift. Der Speicherkat setzt sich zu und muss durch zusätzliche Dieseleinspritzungen „freigebrannt“ werden. Das erhöht den Dieselverbrauch und nutzt den Kat ab, was zu Beschwerden führen würde. Als Königsweg der Dieselabgasreinigung gilt die SRC-Technologie („selective catalytic reduction“), die im US-Passat-Diesel eingesetzt wird. Diese ist heute ausgereift und wurde ab Euro 4 (ab 2004) zunehmend für die Abgasreinigung von Nutzfahrzeugen, incl. Traktoren, mit großen Abgas-Erfolgen eingesetzt. Nun fahren Nutzfahrzeuge öfter über Stunden im „Vollastmodus“ und können große AdBlue-Tanks leichter unterbringen. Wird aber der Motor zu selten „heiß“, z.B. bei einem typischen Kurzstrecken-PKW, kann der nachgelagerte SCR-Katalysator verstopfen. Wenn der Motor, damit auch das Abgas, kalt ist, macht es keinen Sinn, AdBlue einzuspritzen, zumal das kalte Ad-Blue verklebt. Wird zu viel AdBlue eingespritzt, kommt Ammoniak aus dem Auspuff – die noch größere Umweltkatastrophe, auf die die NGO’s nur warten. Wird zu wenig Harnstoff eingespritzt, bleiben gegenüber den extrem abgesenkten Normen zu viele Stickoxide im Abgas. Die AdBlue Technologie ist kompliziert, es dürfen sich keine Ablagerungen bilden, die Anlage soll solange wie der der Motor halten, AdBlue darf im Winter, auch nicht nach wochenlanger Parkdauer, einfrieren, weder im Tank noch in den Leitungen. Die gegenüber Europa mangelhafte Qualität des US-Dieselsprits ist ein weiteres Problem für kleine PKW-Motoren.

Der große Nachteil des SRC-Abgasreinigungsverfahren für den Kunden ist, dass neben Diesel gelegentlich auch „AdBlue“ getankt werden müßte. Ohne AdBlue schaltet der Motor in ein Notprogramm und man kriecht zur nächsten Tankstelle.[19] Ein großer Kostenachteil ist es nicht, denn AdBlue kostet bei uns rund 50 Cents pro Liter und der Verbrauch liegt bei ca. 5% des Dieselverbrauches. Wenn ein 70-Liter Dieseltank ca. 1000 km reicht, dann müßten auch 3,5 Liter AdBlue nachgefüllt werden (je nach Fahrweise)[20]. Ein 22-Liter Tank für AdBlue reicht ca. 6000 km, also bei jedem sechsten Tanken muss AdBlue nachgefüllt werden. Das ist in den meisten Tankstellen noch ärgerlich, da es noch zu wenige Ad-Blue Zapfsäulen gibt. Der Kunde muss AdBlue in Plastikkanistern kaufen, den Einfüllrüssel auf die Kanisteröffnung schrauben, diesen in das Ad-Blue Löchlein neben dem Dieseleinfüllstutzen oder unter der Kofferraumabdeckung pfriemeln und dann wie einen Reservekanister einlaufen lassen .[21] Wenn jetzt immer mehr PKW diese Abgasreinigung bekommen, wird es leichter, da dann neben der Dieselpistole an der Tankstelle eine Ad-Blue-Pistole ist, was den ganzen Vorgang sehr erleichtert. In den USA gibt es wenig Zapfsäulen für Diesel-PKW und an Ad-Blue-Zapfsäulen ist bei dem geringen Bestand an Diesel-PKW in nächster Zeit nicht zu denken.

Kurz: AdBlue nervt! Was taten nun die VW-Konstrukteure? Sie bauten einen kleinen Ad-Blue-Tank unter den Kofferraum in den US-Passat ein und der sollte nur bei den Inspektionsintervallen in der Werkstatt von den Servicetechnikern nachgefüllt werden. Das reicht aber nur, wenn sehr wenig Ad-Blue verbraucht wird. Die Software wurde an den vorhersehbaren Messzyklus angepasst, es wurde in den heißen Motor genug AdBlue eingespritzt, die Stickstoffabgase waren unterhalb der Normen, aber im Praxisbetrieb wurde nicht nur bei kaltem Motor zu wenig eingespritzt, um ja kein Ammoniak zu emittieren und um mit einen kleinen AdBlue-Tank auszukommen. Durch „Dieselgate“ mußte VW die Autos zurückkaufen und Entschädigungen zahlen oder so nachrüßten, dass sie die Normen erfüllten. Die nachgebesserten Dieselmotoren aus dem Lagerbestand 2015 waren im Mai 2017 fertig umgerüßtet, hatten ihre Zulassung bekommen, wurden zum Verkauf angeboten und gingen weg wie geschnitten Brot. [22] Es gibt in den USA durchaus Autokäufer, die weiter Diesel-PKW fahren wollen, für die ein Elektroauto aus praktischen Erwägungen nie in Frage käme.

Momentan verkauft VW in den USA keine PKW-Dieselmotoren, weil dies nach der Auskunft des VW-Markenvorstandes Diess „wirtschaftlich nicht darstellbar“ ist, man wolle zukünftig mehr Elektroautos verkaufen, an wen auch immer. Klingt wie von den NGO’s diktiert. Für Billigautos ist die SRC-Dieselabgasreinigung sicher nicht darstellbar, für Vielfahrer und große Autos bleibt der Dieselmotor auch in den USA mit der aktuellen Technologie zulassungsfähig, ist gegenüber großen Benzinmotoren klima-schonender und feinstaubärmer. Der Dieselmotor ist auch bei den niedrigen US-Treibstoffpreisen für Vielfahrer weiterhin die beste aller Motorisierungen, je größer das Auto ist, umso eher. Dass VW in den USA keine Dieselmotor-PKW’s mehr anbietet, erscheint aus diesem Blickwinkel kopflos. Einige Hersteller verkaufen in den USA weiter PKW mit Dieselmotoren, und mit großen Ad-Blue-Tanks.[23]

3) Dieselgate in den USA mit „Schummelsoftware“ in der EU nicht vergleichbar

Der entscheidende Unterschied ist, dass in den USA die Fahrzeuge ohne die Schummelsoftware technisch nicht zulassungsfähig gewesen wären und in der EU die Fahrzeuge auch ohne Schummelsoftware die weniger strengen Euro-Normen erreichen. Weshalb nun VW diese zusätzliche Abschaltvorrichtung auch in Europa bei 11 Mio. Autos eingebaut hat, bleibt wohl ein Geheimnis weniger VW-Chefs, die gerne Klassen-beste zu sein hatten. Technisch nötig, um eine Zulassung zu erreichen, war sie jedenfalls nicht. Es gab dazu interessante Ausführung des VW-Markenvorstandes Diess in der Talkshow „Illner“ am 14. Sept. 2017:[24]

Illner: *„Das Schadensrecht und Wiedergutmachungsrecht in den USA ist viel strenger, da sind sie zu Milliardenklagen verurteilt worden. Verhalten Sie sich ihren Kunden nur sauber gegenüber, wenn man sie juristisch dazu zwingt?“*

Diess: *„Nein, überhaupt nicht. Die Situation in den USA, und das wird in der Diskussion häufig sehr stark unterdrückt und unterschlagen, ist grundsätzlich eine ganz andere als in Europa. In den USA haben wir eine deutlich schärfere Gesetzgebung zum Thema NOx. Die USA waren schon immer viel anspruchsvoller beim Thema NOx-Emissionen, weniger anspruchsvoll beim Thema CO2, beim Verbrauch. Und das hat dazu geführt, dass wir die rechtliche Situation wie mit Euro 6 in den USA bereits vor 6 oder 7 Jahren hatten. Volkswagen hat begonnen dort Autos zu verkaufen mit einer Technologie, die nicht in der Lage war, die US-Emissionsziele zu erfüllen.“*

Illner: *„Sagen sie uns welche Autos verkaufen sie heute in den USA?“*

Diess: *„Wir verkaufen keine Diesel mehr. Wir können in den USA mit dieser Abgasgesetzgebung keine wirtschaftliche Lösung für den Diesel darstellen. Volkswagen hat über die Jahre dort Diesel verkauft, hat sich auch Marktanteile erarbeitet, aber im Prinzip mit Autos, die nicht zulassungsfähig waren. Mit einer Technologie, die nicht zulassungsfähig war.“*

Umweltministerin Hendricks wirft dazwischen: *„also tatsächlich war das ein Betrug von Anfang an*.“

Diess: *„Ich glaube, VW zahlt teuer dafür. VW bereut das auch zutiefst und VW arbeitet seit 2 Jahren daran, sehr sauber diesen Betrug, wenn sie so wollen, aufzuarbeiten.“*

Bild: lächelnde Ministerin, als der VW-Manager den Betrug eingesteht und die Kosten beklagt. Ungeschminkte Schadenfreude auch in den Gesichtern der Umweltschützer und bei WDR-Ranga Yogeshwar.

Diess. *„Sie müssen mich das ganz kurz erklären lassen: In Europa haben wir eine ganz andere Situation, in Europa haben wir die richtige Technologie, um gesetzeskonform zu sein. Wir setzen genau die gleiche Technologie ein wie unsere Wettbewerber, seit Anfang an. Wir haben den Fehler gemacht in der Software, der einfach zu beheben ist, mit einem einfachen Softwareupdate können wir die Autos wiederherstellen.“*

Diess: *„Auf die Frage von Herrn Yogeshwar: warum nicht von vornherein? Weil, übrigens auch beim Wettbewerb, die Fahrzeuge eigentlich die gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Übrigens auch vor dem Softwareupdate sind unsere Fahrzeuge die emissionsbesten bei den NOx-Schadstoffen -aber wir konnten es nochmal verbessern.“*

Hendricks Zwischenruf: *„Die Software haben Sie zum Betrug genutzt, aber selbst wenn sie mit der Software jetzt machen, werden sie die in Europa geltenden Grenzwerte nicht einhalten*.“

Diess: *„Wir erfüllen die gesetzlichen Anforderungen, wir haben in Europa NOx nicht so im Focus gehabt wie in den USA, wir hatten sie nicht so im Focus und haben vielleicht eher in Richtung Verbrauch optimiert*.“

4) Erlauben unsere Gesetze jährlich tausende Menschen zu „vergasen“?

Von den technischen Dieselgate-Fakten nun zur moralgetränkten Kampagne, die drumrum aufgebaut wurde. Der Sturm der Empörung über die VW-„Schummelsoftware“ wurde kontinuierlich verstärkt durch immer neue Verdächtigungen gegen verschiedene Autobauer und Zulieferer, Verdächtigungen ersetzen Urteile. Auch die aktuell in Deutschland diskutierten Grenzwerte der Stadtluft bezüglich geplanter Fahrverbote wurden mit dem Thema vermengt, was auch der Hintergrund der unklaren Behauptung von Umweltministerin Hendricks bei Illner gewesen sein dürfte: „aber selbst wenn sie mit der Software jetzt machen, werden sie die in Europa geltenden Grenzwerte nicht einhalten!“[25] Als deftigen Nachschlag verbreiteten die NGO’s Studien ihrer wissenschaftlichen Zulieferer mit Scheintoten in Form von „Vorzeitigen Todesfällen“, die flugs zu echten Todesursachen wegen zu hoher Dieselabgase verdreht wurden.

Die hysterischen Übertreibungen und Unterstellungen reichten über Korruption, Betrug, Verbrechen, Mord- und Todschlag, besonders in den Leserkommentaren von Artikeln, bis zum zeitweisen Vorwurf der „Vergasung“ von Menschen. Für den Vorwurf der „Vergasung“ von Menschen hat sich der Urheber, ein ARD-Journalist, aus Respekt vor den Opfern der geplanten, industriellen Ermordung von sechs Millionen Menschen entschuldigt, den Tweet aber tatsächlich nur etwas abgeschwächt (Ersatz des Wortes „vergasen“ durch „töten“)[26], was immer noch zeigt, mit welchem moralischen Impetus[27] hier argumentiert wird, wie extrem von Fakten abgelenkt und Menschen verteufelt werden. Nun sind ARD-Leute keine AfD-Leute, die „Frames“[28], unter denen hier geurteilt wird, sind andere. Jede Flugreise oder Autofahrt anderer

zu deren Vergnügen müßte nach der Schadstoff-Logik der selbsternannten Weltretter ein vorsätzliches Umwelt- und Gesundheitsverbrechen, ein Giftgasanschlag, sein. Würden sie ihr Ziel, die rigorose Einschränkung des Individualverkehrs, offen verkünden, würden fast alle als Heuchler, z.B. Vielflieger, enttarnt, kämen keine Spenden und Medienauftritte mehr zustande.

4.1) In der NGO-Hitliste der bösen Todbringer überholt Stickstoffgas den Feinstaub

Dieselgate stolperte über die US-Norm für Stickstoffgase im Dieselabgas. Damit hat dieses Gas aktuell mehr Eskalations- und Emotionalisierungspotential[29] als bisher der „Feinstaubalarm“ als Todeswolke über Stuttgart. Der niedersächsische Umweltminister Wenzel wollte das neue Modegiftgas mit einem skurrilen, nächtlichen PR-Termin an der Luft-Messstation in Hannover, die zufällig an der verkehrsreichsten, schmutzigsten, engsten, 4-spurigen Straßenschlucht in Hannover steht, promoten. Das NDR-Regionalmagazin „Hallo Niedersachsen“ brachte am 15.02.2017 einen Filmbericht über diesen nächtlichen PR-Termin zur Belastung der Stadtluft mit Stickoxiden, der vielerlei Ungemach ausgelöst haben dürfte, da der NDR auch beim Leiter der Lungenklinik der Medizinischen Hochschule fachlich nachgefragt hatte, wie gesundheitsgefährlich denn nun Stickoxide (also Gase) sind. Hier sind ein paar Screenshots von der Sendung:

Minister Wenzel: *„Stickstoffdioxid ist deutlich gesundheitsbelastend und kann sich auf die Gesundheit von betroffenen Personen sehr negativ auswirken.“*

NDR: *„Im Getöse um Stickoxide schlägt er ganz andere Töne an: Professor Welte leitet die Lungenklinik an der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH). Seine Gefahreneinschätzung widerspricht der gängigen Meinung zu diesem Abgas.“*

Prof. Welte: *„Aus meiner Sicht ist das so, dass das leider der vollkommen falsche Parameter ist. Stickoxide, keine Frage, haben einen gewissen Einfluss auf das Atemsystem, aber sie sind bei weitem nicht der Schadstoff, der die größte Schadenspotenz hat. Das sind ganz eindeutig Feinstäube - und zwar sehr kleine Feinstäube. Man muß versuchen, das in seiner Komplexität zu verstehen und dann die richtigen Schlußfolgerungen ziehen und nicht nur mit öffentlichkeitswirksamen Scheinbar-Handlungen, Scheinhandlungen, ein Problem angehen, das in der Form, wie es in der öffentlichen Diskussion ist, nicht existiert.“*

Sogar ein Bundestags-Untersuchungsausschuss zur *„Aufklärung der Hintergründe und Umstände zum Auseinanderfallen der von den Kraftfahrzeugherstellern angegebenen, bzw. bei der Typengenehmigung ermittelten, Kraftstoffverbräuche und Auspuffemissionen von Kraftfahrzeugen (Kfz) und den tatsächlichen, im Realbetrieb auftretenden Kraftstoffverbräuche (Realbetriebsverbräuche) und der tatsächlichen, im Realbetrieb auftretenden Auspuffemissionen (Realbetriebsemissionen) und zur Verwendung von Abschalteinrichtungen oder sonstigen technischen, elektronischen oder sonstigen Vorrichtungen zur Einflussnahme auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge.“* wurde wegen der bösartigen Verdächtigungen eingesetzt.

Dieser stellte in seinem 727-seitigen Abschlussbericht lapidar fest: *„Die Kausalität unterstellende Aussage, jährlich würden 10.000 Menschen durch Verkehrsemissionen sterben, ist nach Ansicht des Ausschusses nach dem Ergebnis der Sachverständigenanhörung nicht haltbar.“ und „Es gibt keine wissenschaftlich erwiesenen Zahlen dazu, wie viele Menschen aufgrund grenzwertüberschreitender NO2-Expositionen erkrankt oder gar gestorben sind.“*[30] Diesen Sachverständigen wurde natürlich von den NGO-Netzwerkern im Parlament in einem Minderheitenvotum heftig widersprochen. Tote sind immer gut für Angstkampagnen, wenn sie nicht gerade zu 53 und ganz klar ursächlich an veganen Bio-Sprossen sterben.

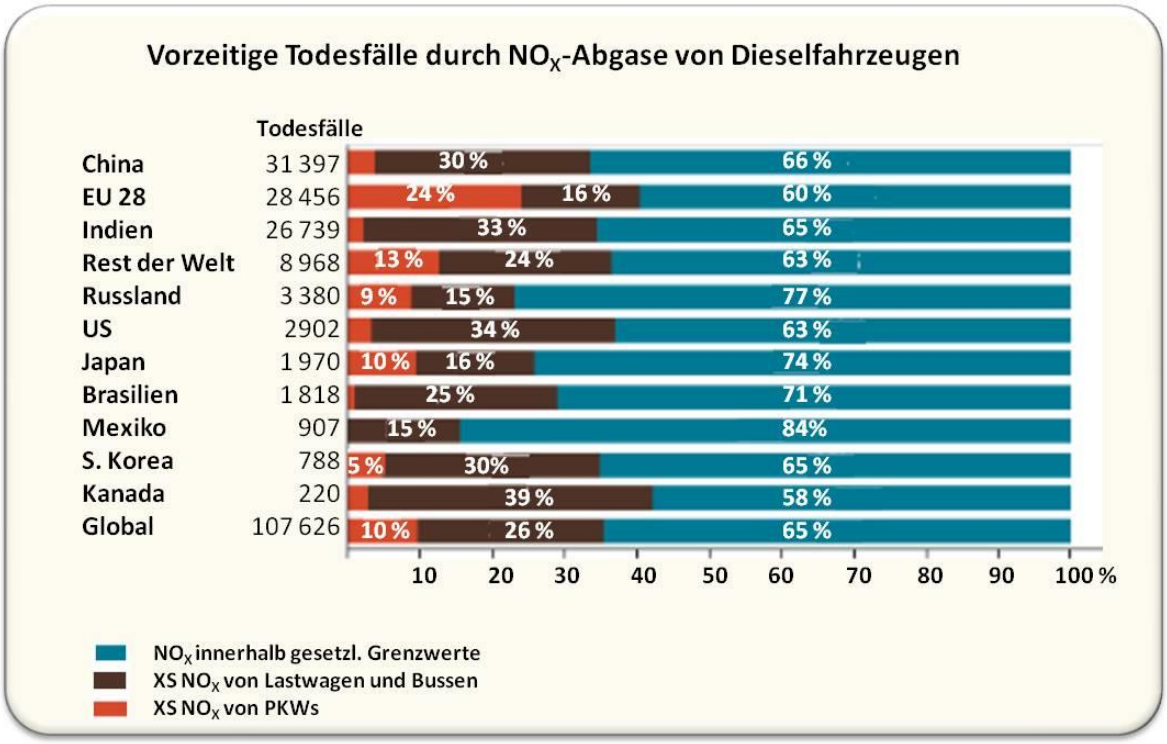
4.2) NGO-Wissenschaftsfollower liefern kryptisch hergeleitete „vorzeitige Todesfälle“ zu

Im Mai 2017 erschien eine Studie verschiedener Forscher um Susan Anenberg von der Beratungsfirma Environmental Health Analytics LLC *(„We are a small, woman-owned consulting firm created to respond to evolving environmental policy needs with cutting edge science. Our goal is to help governments, intergovernmental organizations, companies, and non-profits make data-driven decisions to mitigate the public health consequences of air pollution and climate change“*), aus der wieder manche glaubten rückschließen zu können, wie viele Tote denn die höheren VW-Abgasmengen bewirkt haben könnten. Es war eher eine Auftragsstudie der Dieselgate-Urheber-NGO ICCT und ihres Netzwerkes[31] an eine Gesundheits-NGO. Fast kein Presseorgan berichtete über die Beteiligung der ICCT an dieser Gesundheitsstudie.[32] Tatsächlich entstand die weltweit in die Medien katapultierte Studie unter entscheidender Mitwirkung von ICCT-Forschern: Ray Minjares ist Koautor der Studie und Leiter des Clean Air Program am ICCT, Josh Miller ist Ko-Erstautor der Studie, ebenfalls Forscher am International Council on Clean Transportation (ICCT). [33] Nach dieser Studie soll es in den USA in 2015 zu 2902 „vorzeitigen Todesfällen“ *(Erklärung des statistischen Begriffes mit Beispielen auf der übernächsten Seite)* durch Dieselabgase allgemein gekommen sein, davon 87 durch erhöhte PKW-Dieselabgase aller Hersteller, nachdem sechs Wochen zuvor eine MIT-Studie[34] 60 vorzeitige Todesfälle („premature deaths“) in den USA zwischen 2008 und 2015 nur durch erhöhte VW-Dieselabgaswerte lieferte. Bei den astronomischen Summen, auf die VW verklagt wurde, kann immer wieder was abfallen. Einer beteiligten österreichischen NGO fiel dann die Ehre zu, die Daten eben dieser Studie im September 2017 nochmals für Europa detaillierter aufzukochen und wieder in die Medien zu

bringen,[35] Wiederholungen festigen den Glauben und schwächen Zweifel. Da man auch US-Firmen wegen „vorzeitiger Todesfälle“ durch „überhöhte Abgaswerte“ anklagen könnte, wird das wohl nix.

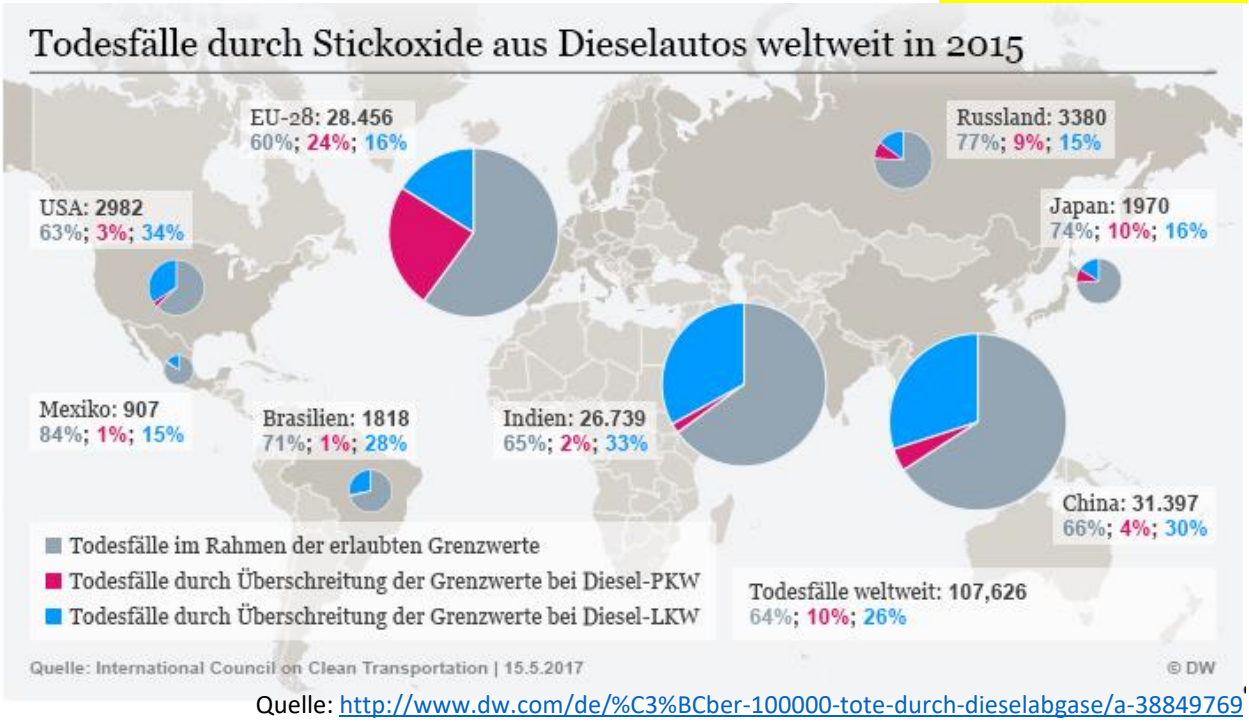
Das interessante an diesen Studien ist, dass sie sogar zwischen legalen „Vergasungsopfern“ und Opfern der zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen unterscheiden können wollen. Legal sind sozusagen die berechneten „vorzeitigen Todesfälle“, die der Abgasmenge an NO2 innerhalb der gesetzlich erlaubten Grenzwerte erlegen sind und weniger legal wären die „Vorzeitig-Toten“ durch Grenzwertüberschreitungen:

Abb 7) „Legale“ (blauer Balkenteil) und „illegale“ Dieselabgas-vorzeitig-Tote (schwarzer/roter Balkenteil)
(schwarz = Grenzüberschreitung bei Bussen und Lastwagen, rot = Grenzwertüberschreitungen bei PKW)



„Durch NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen im Jahr 2015 verursachte vorzeitige Todesfälle. (Todesfälle durch NO_x innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte: blau, durch Emissionsüberschreitungen: schwarz und rot.). Abschätzungen für die 11 wichtigsten Dieselfahrzeugmärkte. © Annenberg et al, 2017“ Quelle: http://scienceblog.at/%C3%BCberschreitungen-von-diesel-emissionen-%E2%80%94-auswirkungen-auf-die-globale-gesundheit-und-umwelt#.Wct8WWcnlHY

Abb 8: Die Deutschen Welle macht daraus, wie die meisten Medien, wie wohl Absicht war, echte Tote:



Quelle: http://www.dw.com/de/%C3%BCber-100000-tote-durch-dieselabgase/a-38849769

Es gibt keine Toten durch Stickstoffdioxid! Die Argumentation mit den „vorzeitigen Todesfällen“ aus einer für die Epidemiologie entwickelten Statistik soll die Medien nur zu falschen Schlüssen (aus dem fach-chinesischen „vorzeitigen Todesfälle“ sollen die echte Todesfälle machen) verleiten. Man kommt zu so einer Zahl, wenn man das Lebensalter und den Krankheitsverlauf von Bewohnern aus Gegenden mit wenig Luftschadstoffen mit den Daten von z.B. Bewohnern einer Hauptdurchgangsstraße vergleicht und hoch-rechnet. Das Ergebnis wird immer sein, dass z.B. die Bewohner wohlhabender Vororte länger leben als die in den Mietskasernen ganz nah über dem sechsspurigen Stadtring. Der epidemiologisch feststellbare Unterschied im Lebensalter von Menschen an Hauptstraßen zu denen in Vorstädten kann extrem viele Ursachen haben, Arme sterben z.B. früher, Arme leben eher an Hauptverkehrsstraßen, rauchen auch mehr, trinken mehr Alkohol, haben evtl. feuchte Wände. Verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen werden immer auch von anderen Schadstoffen begleitet. Eine mit Stickoxid korrelierte Häufung von Erkrankungen könnte daher in Wahrheit auf Ruß, Feinstaub und ungesünderen Lebensweisen, die ungern zugegeben werden, zurückgehen. Die Studien stützten sich zudem notgedrungen auf völlig veraltete Emissionsszenarien, die es heute in der viel saubereren Luft nicht mehr gibt. Epidemiologische Studien sind nicht geeignet, „vorzeitige Todesfälle“ einem der Luftschadstoffe zuzuordnen, auch wenn die ganze NGO-Weltverbesserungsindustrie das forsch und mit vielen Doktortiteln behauptet. Wer vor 40 Jahren an das totale Waldsterben bis zum Jahr 2000 durch den „sauren Regen“ in der reinen Harz- oder Sollingluft glaubte, dessen Auffassungs-Frame hat da wohl einen Systemsprung. Das Konstrukt „vorzeitige Todesfälle“ ist absichtlich so angelegt, dass es so hasserfüllt ankommt wie in einem Leserbrief in der ZEIT vom 17.8.17 Seite 16: „Was ist mehr Wert, der Erhalt von rund 600.000 Arbeitsplätzen .. oder die Abwendung des Todes von etwa 10.000 Menschen jährlich durch Stickoxide und andere Abgase?“ Niemand ist je an Diesel-Stickoxiden gestorben, auch wenn der Bundesgeschäftsführer der NGO „Umwelthilfe“, Jürgen Resch, argumentiert: „70.000 vorzeitige Todesfälle im Jahr, das sind rund 20-mal so viele wie Verkehrstote.“[36]

Vorzeitige Todesfälle sind definiert als Todesfälle, die auftreten, bevor eine Person ein erwartungsgemäßes Alter erreicht. Vorzeitige Todesfälle gelten als vermeidbar, wenn ihre Ursache beseitigt werden kann. Jahre des verlorenen Lebens (YLL) sind definiert als die Jahre des potenziellen Lebens, die verloren gehen wegen des vorzeitigen Todes. Es ist eine Schätzung der durchschnittlichen Jahre, die eine Person gelebt hätte, wenn er oder sie nicht vorzeitig gestorben wäre. YLL berücksichtigen das Alter, in dem Todesfälle auftreten, was ein größeres Gewicht für Todesfälle in einem jüngeren Alter und ein geringeres Gewicht bei Todesfällen in einem älteren Alter bedingt. YLL geben dem Epidemiologen also mehr nuancierte Informationen als die Zahl der vorzeitigen Todesfälle allein. Wer älter als 75 Jahre ist, stirbt definitions-gemäß nicht mehr vorzeitig (Gewicht Null), auch wenn er wegen der untersuchten Ursache plötzlich verstorben ist, ist er epidemiologisch für diese Statistik nicht mehr interessant.

Table 9.2 Premature deaths attributable to $PM_{2.5}$, O_3 and NO_2 exposure in 2012 in 40 European countries and the EU-28

Country	$PM_{2.5}$	O_3	NO_2
Austria	6 100	320	660
Belgium	9 300	170	2 300
Bulgaria	14 100	500	700
Croatia	4 500	270	50
Cyprus	790	40	0
Czech Republic	10 400	380	290
Denmark	2 900	110	50
Estonia	620	30	0
Finland	1 900	60	0
France	43 400	1 500	7 700
Germany	59 500	2 100	10 400

Die US-Studien ähneln den Studien der Europäischen Umweltagentur (EEA) dazu. Auch diese Institution kämpft inzwischen mit fast allen Mitteln für eine Welt, die wieder so in Ordnung kommen sollte, wie sie fast ohne Menschen gewesen sein sollte. Interessant ist bei der Studie der EEA, dass man hier auch die YLL ausgewiesen hat, also nicht nur die platte Anzahl der „vorzeitigen Todesfälle“ aus dem hochgerechneten Lebensaltersvergleich, sondern auch „wie viel vorzeitiger“ sie gestorben sind, weil sie in einer schlechteren Luft lebten.

Die EEA rechnet also mit 10400 in Deutschland pro Jahr „vorzeitig Verstorbene“ wegen dem Stickstoffgas NO2 (rechte Spalte).

Table 9.1 Years of life lost (YLL) attributable to $PM_{2.5}$, O_3 and NO_2 exposure in 2012 in 40 European countries and the EU-28

Country	$PM_{2.5}$			O_3			NO_2		
	Annual mean	YLL	YLL/10^5 inhabitants	SOMO35	YLL	YLL/10^5 inhabitants	Annual mean	YLL	YLL/10^5 inhabitants
Austria	14.8	65 400	776	5 419	3 800	46	18.81	7 000	83
Belgium	15.8	99 500	894	2 050	2 100	19	23.41	24 200	218
Bulgaria	24.9	141 500	1 937	5 960	5 900	81	16.38	7 100	97
Croatia	16.8	46 900	1 099	7 143	3 200	74	14.89	500	12
Cyprus	25.0	8 000	729	8 369	500	47	9.42	0	0
Czech Republic	18.8	116 300	1 106	4 806	4 700	44	17.14	3 200	31
Denmark	10.0	31 400	562	2 662	1 300	24	12.90	500	10
Estonia	7.9	7 000	532	2 310	300	24	10.30	0	0
Finland	7.1	20 800	385	1 650	700	14	10.12	0	0
France	14.7	508 900	778	3 635	21 100	32	18.71	89 900	137
Germany	13.3	645 200	802	3 357	25 100	31	20.63	112 400	140

(Annual mean = durchschnittlich 20,63 µg/m³ Stickstoffdioxid in der Luft; YLL = verlorene Lebensjahre „Years of life lost“ und YLL/10^5 inhabtants = Verlorene Lebensjahre pro 100.000 Einwohner)

Die deutsche Bevölkerung von 82 Mio. Menschen verliert nach dieser Hochrechnung 112400 Lebensjahre wegen erhöhter Stickstoffdioxidwerte (vorletzte Spalte rechts), also 140 Lebensjahre pro 100.000 Einwohner (letzte Spalte) - beziehungsweise einen halben Tag pro Einwohner. Aus 10.400 vorzeitig verstorbenen wird so eine um einen halben Tag verkürzte Lebenszeit! Die „vorzeitigen Todesfälle“ schrumpfen bis ins Lächerliche. Was man an der Tabelle auch sieht: Feinstaub (Spalte 3) ging mit der Annahme, 6x „tödlicher“ als NO2 (vorletzte Spalte) zu sein, in die Berechnung ein. Was man auch ohne Statistik ahnt: Leute, die ständig in schlechter Luft leben müssen, sterben früher als bestens klimatisierten Mitbürger. *Nebenbei: Die Umrechnung von „vorzeitigen Todesfällen“ in „verlorene Lebensjahre“ ist auch kurios:*

Box 9.1 Different ways of estimating health impacts

Premature deaths are deaths that occur before a person reaches an expected age. This expected age is typically the age of standard life expectancy for a country and gender. Premature deaths are considered to be preventable if their cause can be eliminated.

Years of life lost (YLL) are defined as the years of potential life lost owing to premature death. It is an estimate of the average years that a person would have lived if he or she had not died prematurely. YLL take into account the age at which deaths occur, giving greater weight to deaths at a younger age and lower weight to deaths at an older age. It gives, therefore, more nuanced information than the number of premature deaths alone.

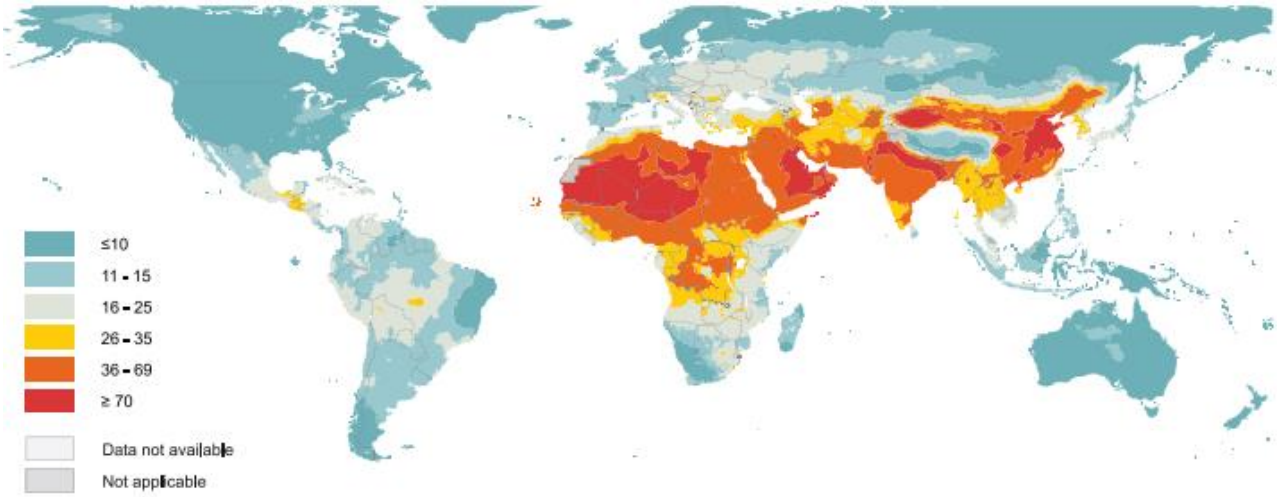
Tabellen Quelle: Europäische Seite 43 und 44 in https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download

Bei diesen Rechnungen ist auch nicht berücksichtigt, dass es einen natürlichen Stickstoffdioxidgehalt der Luft gibt, hervorgerufen durch Blitze, Bodenbakterien, Vulkanismus etc. Da es keinen unteren Grenzwert gibt, sterben Leute statistisch auch an den Stickstoffgasvermehrungen durch Blitze etc.. Es wird einfach ein linearer Zusammenhang unterstellt, steigt der Luftschadstoff um x% steigt die Summe der verlorenen Jahre um y%. Also die stadtnahen Bewohner sterben früher als Dorfbewohner, weil in Stadtnähe die Luft etwas, oft nur etwas, schlechter ist? Das kann bei unseren vielen Wohnsitzwechseln niemand so richtig beweisen. Für die Lebensdauer ist auch die Qualität und Schnelligkeit der medizinischen Versorgung wichtig, die ist leider auf dem Dorfe schlechter, da reißt dann auch die bessere Luft nichts mehr raus, es sei denn, man hat einen schnellen TDI in der Garage. Wer gar in Werkstätten oder Büros in der Nähe von Werkstätten arbeitet, wo Stickstoffdioxid bei Schweiß- oder Flexarbeiten freigesetzt wird oder wer gar mit Gas kocht oder noch mit Öfen heizt oder sich am Kaminfeuern wärmt oder grillt, der müßte nach der Kalkulation als NOx-Opfer viele Lebensjahre verlieren. Man hat früher medizinisch grobe Gesundheitsschäden und böse Krankheitsverläufe bei Arbeitern an staubbelasteten Arbeitsplätzen festgestellt, aber für Stickstoffdioxid nicht, das ist die Quersumme vieler phantastischer Annahmen und toller Computerprogramme.

5) NGO's vermengen Dieselgate mit Grenzwerten an städtischen Straßen

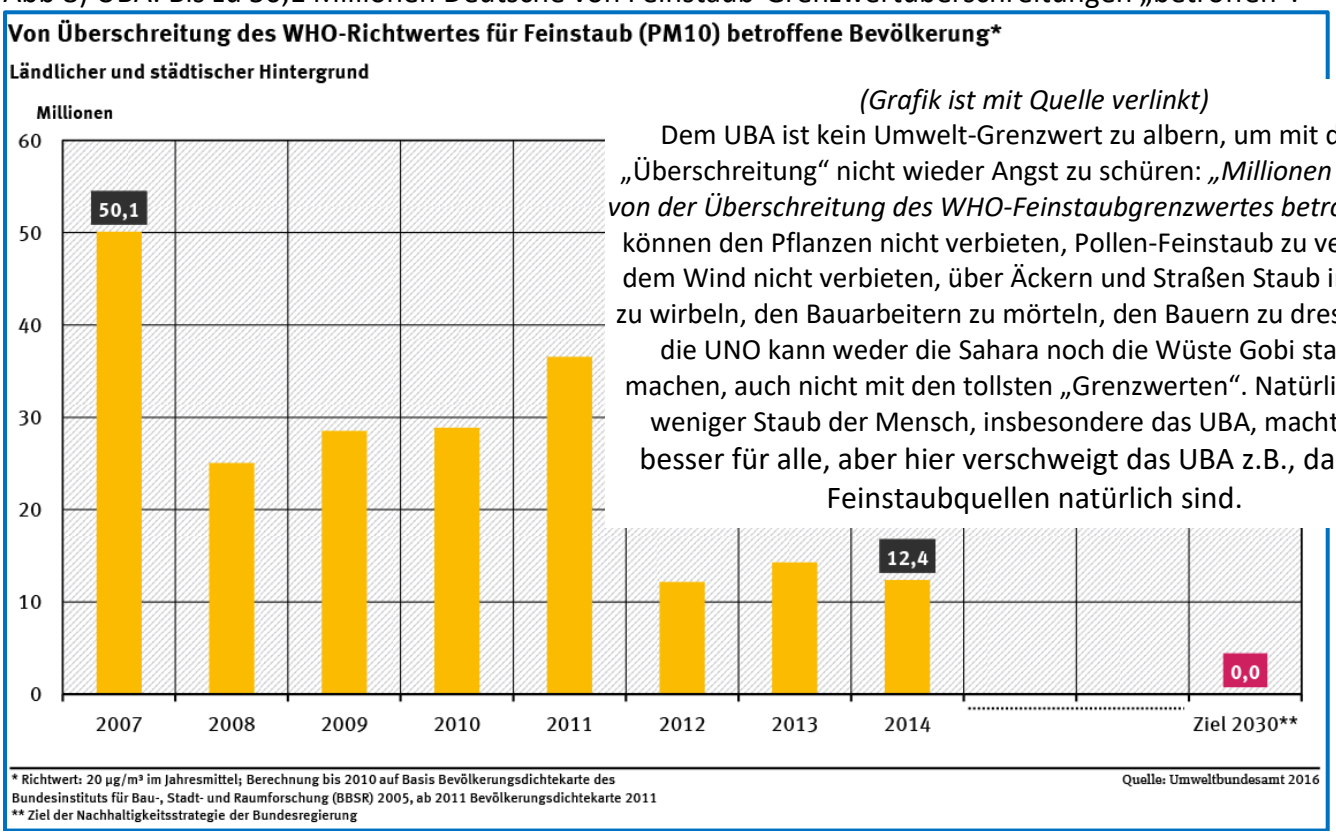
Nun gab es zu der Zeit des Dieselgates auch die Debatten um Fahrverbote in den Innenstädten wegen „Feinstaubalarm".[37] Es gibt zwei festgesetzte Grenzwerte, die in Innenstädten an verkehrsreichen Ecken aktuell noch schwer einzuhalten sind, der Staub und die Stickoxide. Propagandistisch wurde bisher vor allem der Staub ausgewertet, aber im Zuge von Dieselgate wird nun mehr auf den Stickoxiden rumgeritten. Feinstaub ist, ideologiefrei fachmedizinisch betrachtet, gesundheitlich problematischer als Stickoxide[38]. Feinstaub kann echte Tote nachweisen, nicht nur in Bergwerken, im Unterschied zu den Phantasietoten bei üblichen Stickoxidkonzentrationen. Feinstaub hat öfters ganz natürliche Ursachen. Zudem hat die WHO die Feinstaub-Grenzwerte sehr streng gemacht, das würde halbe Erdteile entvölkern, darum ist Feinstaub propagandistisch weniger gut gegen das Auto verwertbar, wird zunehmend durch NOx ersetzt.

Abb 7): In allen unbewohnten Trockenregionen der Welt gäbe es ganzjährig: Feinstaubalarm!



*Hochgerechnete, weltweite, jahresdurchschnittliche Belastung mit Feinstaubpartikeln (**P**articulate **M**atter) unter 2,5 Mikrometer pro Kubikmeter Luft (µg/m³). Quelle Seite 33 in http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/250141/1/9789241511353-eng.pdf Die WHO empfiehlt für $PM_{2,5}$ den extrem niedrigen Grenzwert im Jahresmittel von 10 µg/m³, siehe Seite 11 in http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/69477/1/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_eng.pdf). In der EU gilt für $PM_{2,5}$ seit 2008 europaweit ein Zielwert von 25 µg/m3 im Jahresmittel. Auch der ist an staubigen Tagen schwer einzuhalten.*

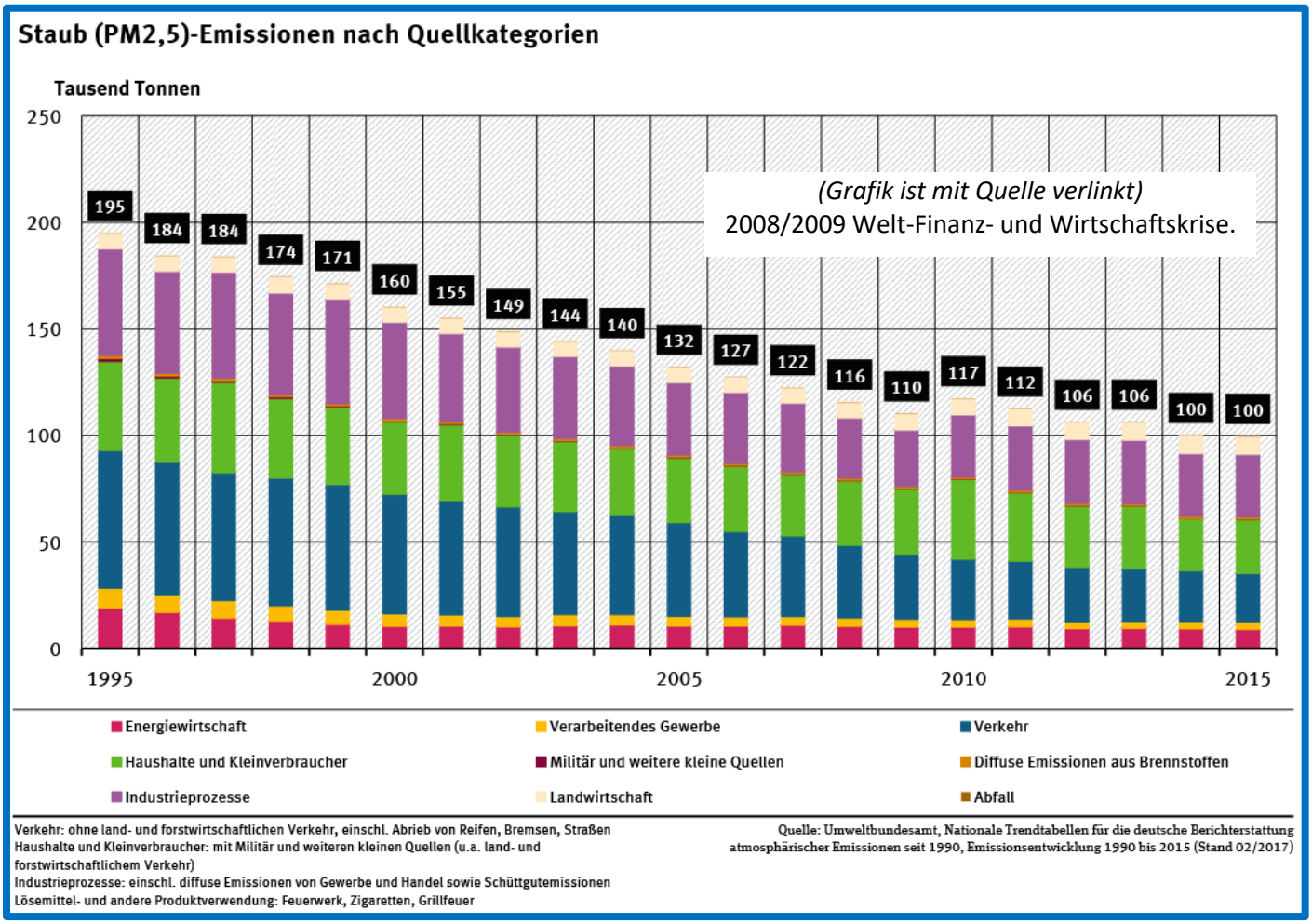
Abb 8) UBA: Bis zu 50,1 Millionen Deutsche von Feinstaub-Grenzwertüberschreitungen „betroffen":



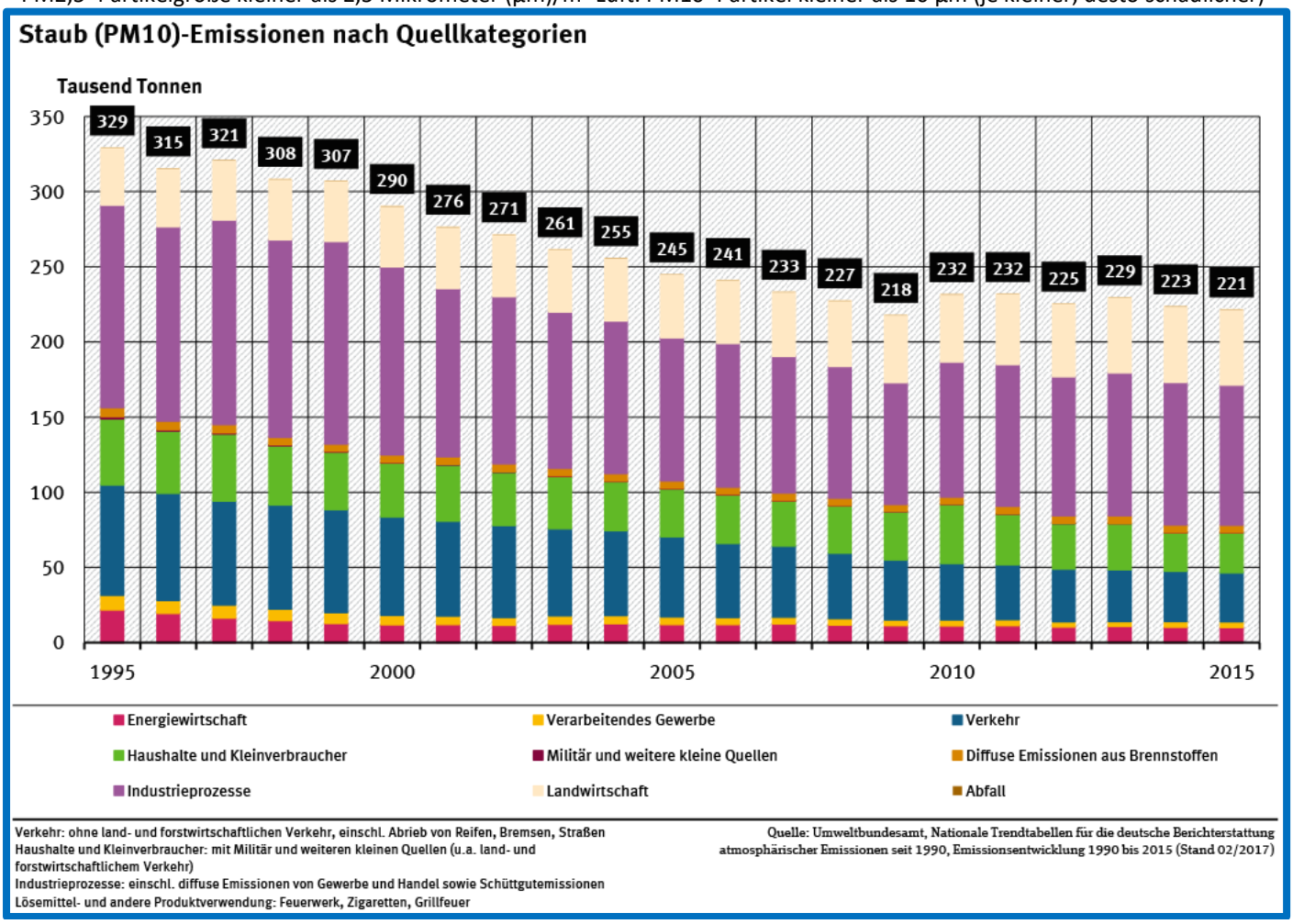
(Grafik ist mit Quelle verlinkt)

Dem UBA ist kein Umwelt-Grenzwert zu albern, um mit dessen „Überschreitung" nicht wieder Angst zu schüren: *„Millionen Deutsche von der Überschreitung des WHO-Feinstaubgrenzwertes betroffen"*. Wir können den Pflanzen nicht verbieten, Pollen-Feinstaub zu verbreiten, dem Wind nicht verbieten, über Äckern und Straßen Staub in die Luft zu wirbeln, den Bauarbeitern zu mörteln, den Bauern zu dreschen und die UNO kann weder die Sahara noch die Wüste Gobi staubfrei machen, auch nicht mit den tollsten „Grenzwerten". Natürlich gilt: je weniger Staub der Mensch, insbesondere das UBA, macht, umso besser für alle, aber hier verschweigt das UBA z.B., dass viele Feinstaubquellen natürlich sind.

Abb 9/10: Die Feinstaubmenge, die der Mensch selbst emittiert, verringerte sich in Deutschland erfreulich:



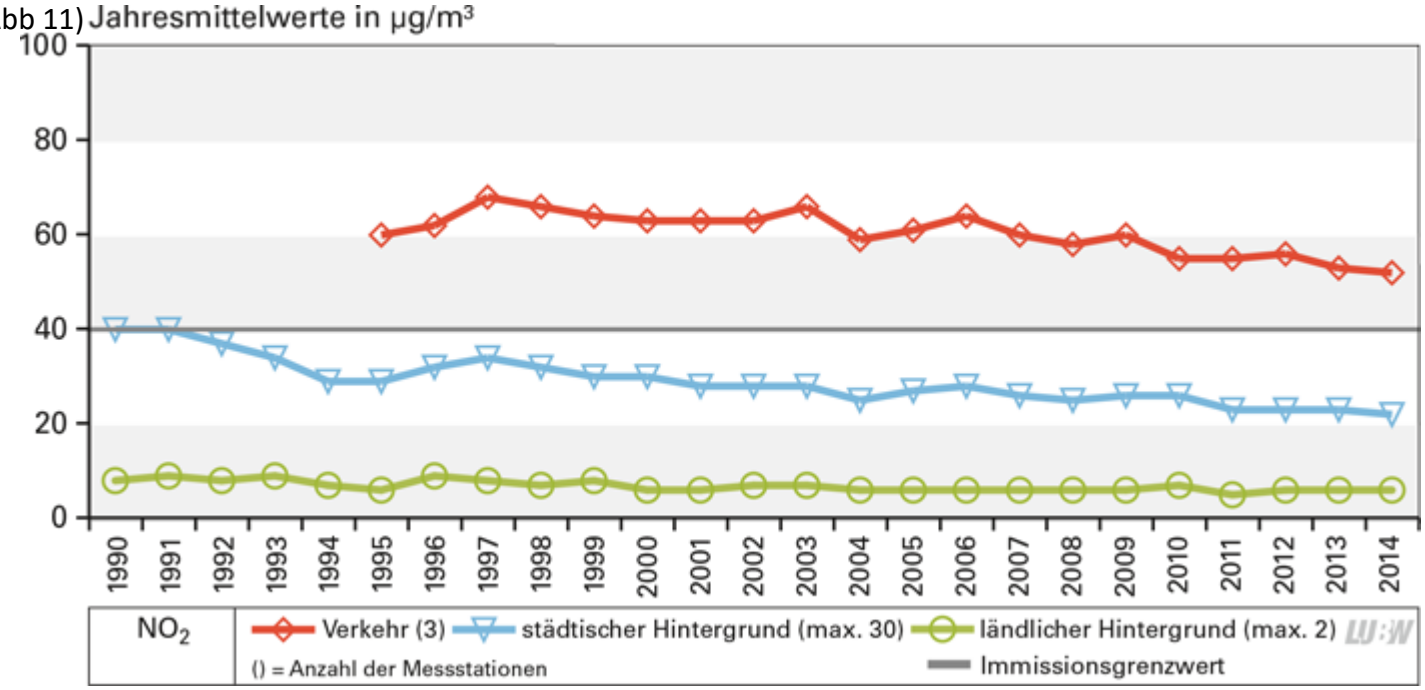
PM2,5=Partikelgröße kleiner als 2,5 Mikrometer (µm)/m³ Luft. PM10=Partikel kleiner als 10 µm (je kleiner, desto schädlicher)



5.1) Muss die Luftqualität einer Stadt in der dreckigsten Ecke gemessen werden?

Es gibt in Baden-Württemberg drei Messstationen für den Verkehr, also unmittelbar an Straßen, vom grünen Netzwerk bewußt in die stickigsten Ecken der Städte gezwängt. Es gibt bis zu 30 besser repräsentative Stationen für Stadtgebiete. Der große Propaganda für die Fahrverbote beruht oft nur auf einer einzigen Messstelle in der übelsten Ecke der Stadt, die als Wert für die Stadt verkauft wird, Alarm auslöst.

Abb 11)



NO_2(„Das Dieselgate-Gas“)-Immissionsentwicklung im Land Baden-Württemberg. In Klammern: Anzahl der ausgewerteten Messstationen, Quelle: LUBW (http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/21969/)

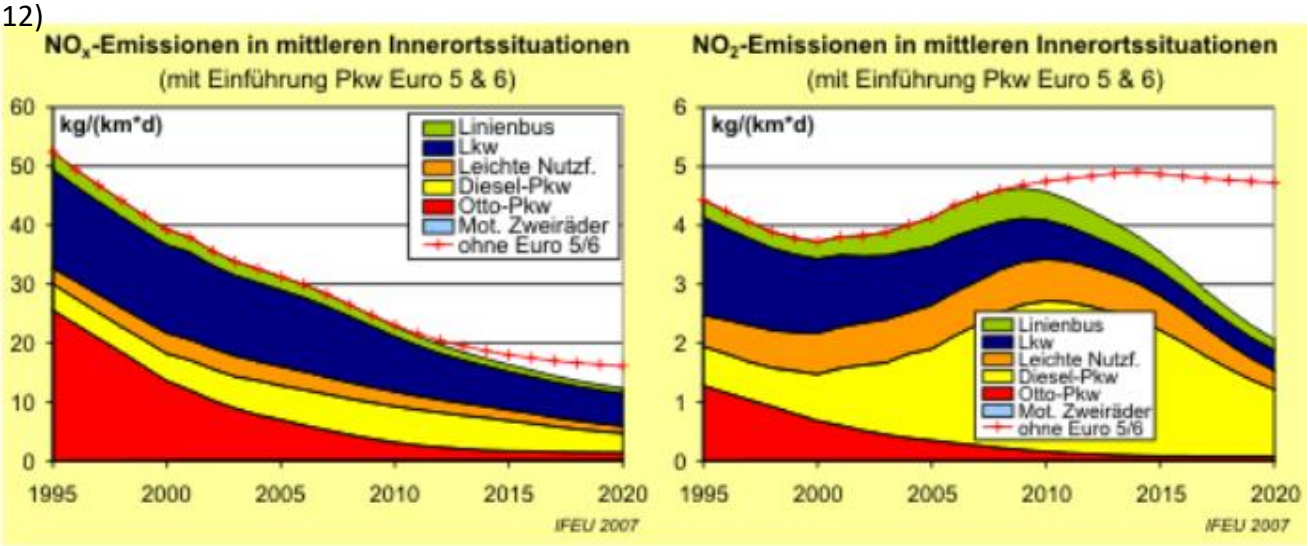
Die Kunst der Platzierung von Messstationen war schon bei den Nitrat-Brunnen ein Thema. Hier steht in der Anlage 3 Seite 22 und Seite 36 wie großräumige Luftqualitäts-Messstationen aufzustellen wären und wie repräsentativ sie sein sollen: http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bimschv_39/gesamt.pdf
Da steht u.a.: „Messstationen für den städtischen Hintergrund müssen so gelegen sein, dass die gemessene Verschmutzung den integrierten Beitrag sämtlicher Quellen im Luv der Hauptwindrichtung der Station erfasst. Für die gemessene Verschmutzung sollte nicht eine einzelne Quelle vorherrschend sein, es sei denn, dies ist für eine größere städtische Fläche typisch. Die Probenahmestellen müssen grundsätzlich für eine Fläche von mehreren Quadratkilometern repräsentativ sein“. Die Verkehrs-Messstellen sind definitionsgemäß nur für einen kurzen Straßenabschnitt auf dieser Straßenseite repräsentativ!

Dann ist es wichtig, als was die Messstelle klassifiziert wird. Hat man eine Messstelle mit ganz schlechten Werten für den Verkehr, wird eine grüne Verwaltung eine Messstelle mit niedrigen Werten aber ebenfalls mit viel Verkehr (z.B. Bad Cannstadt, Gnesener Str.) eher als „städtischer Hintergrund“ einstufen, wenn durch diese Messstelle der hohe Wert der Verkehrs-Messstelle (z.B. Stuttgart-Neckartor) über eine Durchschnittsbildung verwässert würde.

Man macht die eigene Stadt und das eigene Land schlecht. Dieser spezielle Fleiß und die erstaunliche Diskrepanz zu anderen EU-Staaten fiel schon dem ehemaligen Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (von 2002 bis 2005) auf. Seine Erklärung: „In Brüssel wird's erdacht, in Deutschland wird's gemacht, in Italien wird gelacht!“ Ist die Luft etwa in Warschau oder Prag oder Madrid oder Rom besser? Dort wo es gelang, die allerschlechteste Luft zu treffen, dieses Umweltamt hat den grünen Wettbewerb „gewonnen“. Deswegen sind diese Werte nicht die repräsentativen Werte der Städte, sondern eine Hitliste der dreckigsten Ecken, die mit grünem „Glück“ gefunden wurden.

Betrachtet man beiden Stickstoffoxid-Werte (NOx), also Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO2), so fällt auf, dass die Werte für NOx und NO überall relativ stark rückläufig sind, aber die Werte für NO2 konstant bleiben. Wie kommt es denn zu der Kuriosität? Das kommt daher, weil die neuen Katalysatoren Stickstoffmonoxid in Stickstoffdioxid umwandeln. Das ist ein Effekt, der sich seit Einführung der Euro-3-Norm beobachten läßt. Das ist ein Nebeneffekt der Oxidationskatalysatoren, die vor allem das giftige Kohlenmonoxid in das ungiftige Kohlendioxid umwandeln sollen. In einem Auto mit Oxidationskatalysator kann man deshalb nicht mehr Selbstmord verüben, wenn man den Auspuffschlauch in das Auto lenkt, es fehlt das Kohlenmonoxid. Die Leute sind am Kohlenmonoxid gestorben, nie am Stickstoffdioxid.
Das LUBW schriebt dazu: "*Ursache dafür sind vor allem Diesel-Pkw der Stufen Euro 3, 4 und 5 (Erstzulassung nach 2000/2001), die durch Oxidationskatalysatoren bzw. katalytisch beschichtete Dieselpartikelfilter einen erheblichen Anteil der NOx-Emissionen (z. T. über 50%) direkt als NO2 emittieren (NO2-Direktemissionen). Auch die in Bussen mit dem Ziel der Partikelminderung eingesetzten CRT-Rußpartikelfilter führen zu einer deutlich erhöhten NO2-Direktemission.*"

Abb 12)



Dazu gibt es auch eine Grafik aus Brandenburg: Quelle: http://www.mlul.brandenburg.de/media_fast/4055/lai_118.pdf

Abb. 2: Modellhafte NO_x- und NO_2-Emissionsberechnung für eine typische Innerortssituation (Verkehrsaufkommen von 40.000 Kfz, davon 4% Lkw und 0,5% Busse); Quelle: Ifeu, 2007 /1/.

Abb 13) Trotzdem ist mit weiteren NOx-Verbesserungen zu rechnen:

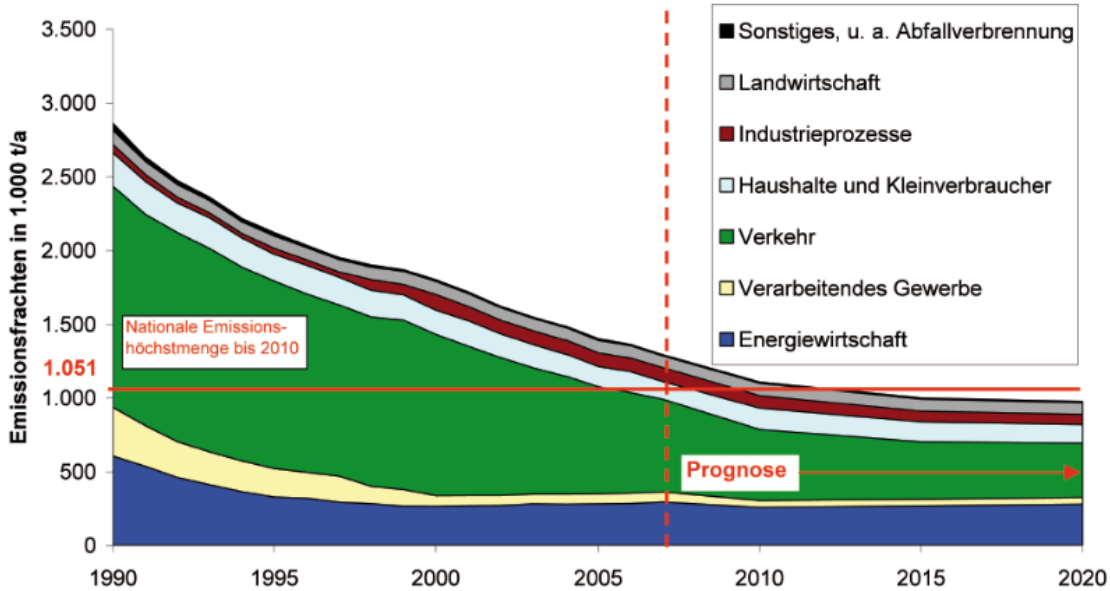
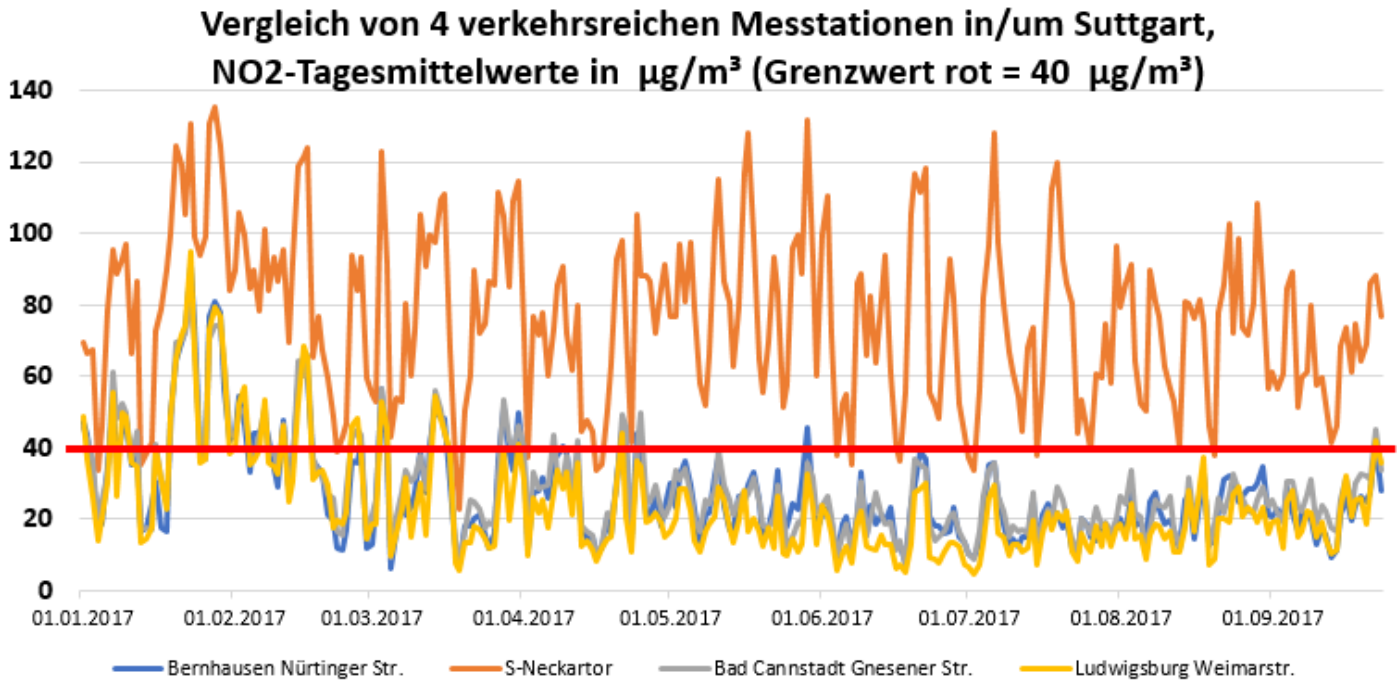


Abbildung 1: Entwicklung der NO_x-Emissionen in Deutschland von 1990 bis 2007 sowie Prognose bis 2020. (Quelle: Umweltbundamt: Emissionen ausgewählter Luftschadstoffe nach Quellengruppen in Deutschland 1990 bis 2007) [LöT-10].

Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4196.pdf

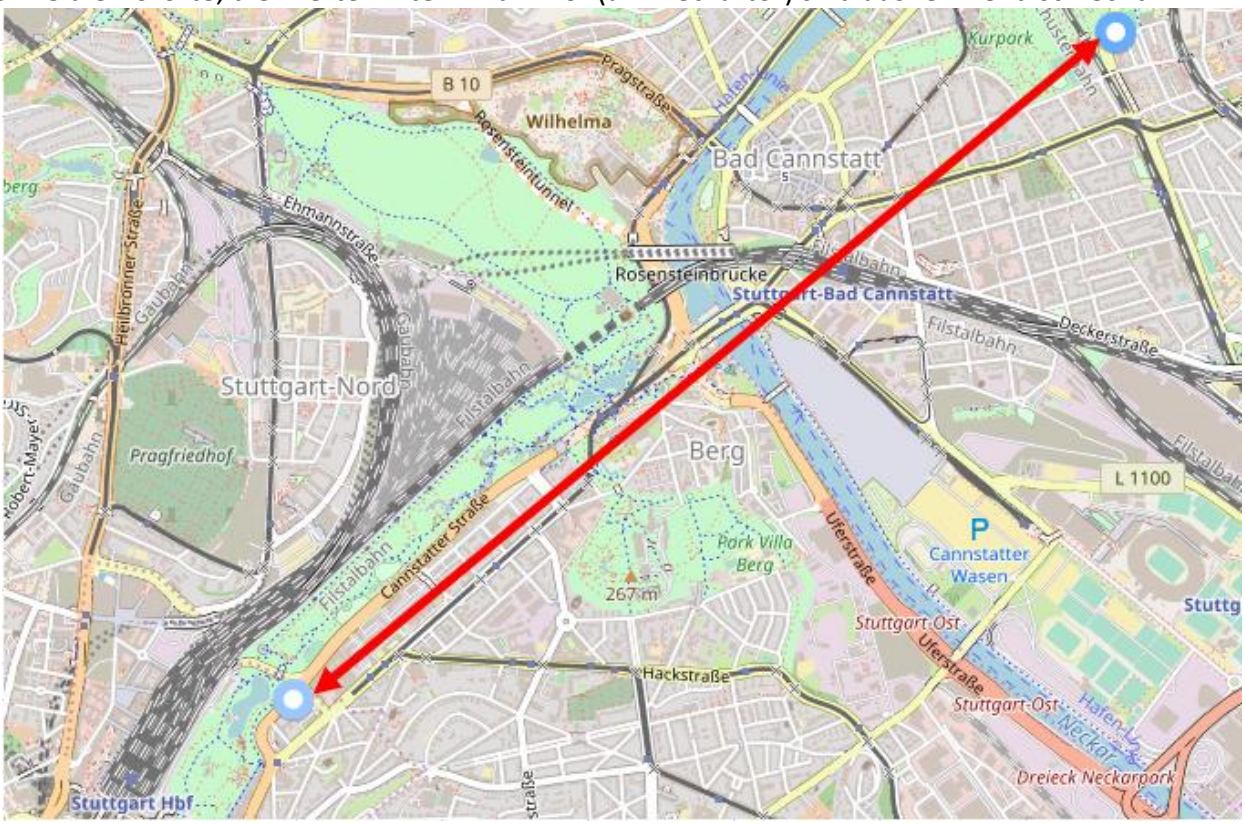
5.2) „Feinstaubalarm“ in Stuttgart!

Kann man ohne Gasmaske überhaupt noch nach Stuttgart fahren? Heulen die Luftschutzsirenen bei „Feinstaubalarm“? War die Luft in Stuttgart in Wahrheit noch nie so gut wie heute? Ist sie, es wurde nur noch nie so schlecht darüber geredet. Der Wert der Verkehrs-Luftmessstation „Am Neckartor“ ist für so gut wie nichts repräsentativ, eine Meisterleistung der manipulativen Messstellenauswahl und Zusortierung!



Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/uaq/csv/stations/data?

Der Ort Bernhausen liegt verkehrsgünstig am Flughafen Stuttgart. Ludwigsburg ist eine Kleinstadt 15km nördlich des Stuttgarter Stadtzentrums. Die Station mitten im Stuttgarter Stadtteil Bad Cannstadt hat Werte wie die Vororte, die Werte hinterm Bahnhof (am Neckartor) sind ausnehmend schlecht.



Die beiden blau gekringelten Luftmessstationen liegen 3,7km voneinander entfernt in verkehrsreichen Gebieten der Stadt Stuttgart: Messstationen Am Neckartor (DEBW118) und Bad Cannstatt (DEBW013). Die

Station in Bad Cannstadt läuft allerdings nicht unter „Verkehr“ sondern unter „städtisches Gebiet – Hintergrund“. Je grüner eine Stadtverwaltung ist, desto schlechter sind die Messwerte. Außerhalb Deutschlands wären solche Methoden nicht vorstellbar. Die Messstation in Ludwigsburg liegt zwischen dem Rathaus und der A81 am Bildungszentrum West, die in Bernhausen beim LIDL in der Nürtinger Str.

Wie sich die Bilder gleichen!

Nachdem das Auto den Schwarzwald gekillt hat, sind jetzt wohl die Stuttgarter dran?

Quellen:
http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.verwaltungsgericht-stuttgart-gericht-fuer-verbote-nach-dobrindt-idee.f4bdda73-c656-4d72-b4a9-fff23165291d.html

http://www.sueddeutsche.de/politik/feinstaub-testfall-stuttgart-1.2822708

http://www.spiegel.de/fotostrecke/waldsterben-fotostrecke-106670-7.html

Die Arbeitnehmer im KfZ-Bereich brauchen politischen Schutz! Was Chefs gemacht haben, ändert nichts daran, dass dort beste, zukunftsfähige[39], nützliche und freudemachende Produkte hergestellt werden.

6) Spätstalinistischer Schauprozess vor Mediengerichtshof: „Dieselgipfel“

Am 2. August 2017 fand in Berlin der erste „Dieselgipfel“ statt[40].

Teilgenommen haben:[41]
Die Bundesminister Dobrindt, Hendricks, Schäuble, Zypries und Wanka;
Die Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, des Saarlandes (Bundesländern mit Standorten der Automobilindustrie) sowie dem Regierenden Bürgermeister von Berlin und dem Ersten Bürgermeister von Hamburg (Berlin und Hamburg als stark von hohen Stickoxidwerten (NOx) betroffene Stadtstaaten);
Die Chefs der Autohersteller VW, Audi, Porsche, BMW, Daimler, Ford Deutschland und Opel.
Der Verband der Automobilindustrie (VDA), der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK), der Deutsche Städtetag, die IG Metall und die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA).

Warum wurde er gemacht? Was kam raus?
Die deutschen Hersteller wollen unbedingt Fahrverbote für Dieselautos in den Innenstädten vermeiden. Sie sind deshalb bereit, freiwillig[42] über die gesetzlichen Normen hinaus Updates in die Motorsteuerung der Euro-5 und Euro-6 Fahrzeuge ihrer Kunden zu machen, die nach dem aktuellen Wissen um die Motorsteuerung die Abgasmenge zusätzlich reduzieren. Die Bundesregierung und die deutschen Autokonzerne finanzieren einen Mobilitätsfonds („Mobilitätspaket“) von 500 Mio. € (inzwischen aufgestockt auf 1 Mrd €), mit dem die Städte bei Maßnahmen zur Emissionsminderung unterstützt werden sollen. Autokonzerne geben zusätzliche Rabatte, wenn Kunden alte Dieselautos gegen neue Autos antauschen wollen.[43]

Wer fehlte?
1) alle ausländischen Autohersteller, obwohl 26% aller Diesel-PKW Autos ausländischer Hersteller sind.[44] Die ausländischen Dieselhersteller zahlen nichts in den Mobilitätspakt ein, der die Schadstoffe in den deutschen Städten über klügere Verkehrslenkungen, Umrüsstung von Bussen etc. vermindern soll. Ihr Argument: Der Mobilitätspakt samt Dieselgipfel sei eine Veranstaltung zwischen den deutschen Autobauern und der deutschen Politik, so etwa Renault oder Toyota[45]. Auch wollen sie keine Updates ihrer Dieselmototoren machen, um sie auf den jeweils neuesten Stand einer abgasarmen Steuerung zu bringen, obwohl diese Importautos fast immer schlechtere Abgaswerte als die deutschen Autos hatten und haben.[46]

2) Umwelt- und Verbraucher-NGO’s wollten unbedingt dabei sein.[47] Die Hauptprofiteur-NGO des Skandals, die „Deutsche Umwelthilfe“ und das mit dieser NGO gut verknüpfte UBA erklärte dann auch bald nach dem Dieselgipfel, dass die Motorupdates nicht so viel bringen werden, dass die Stickoxid-Grenzwerte in machen den Innenstädten unter den Wert von 40 µm/m³ Luft sinken würden.[48] Es juristisch ein völliger Blödsinn, einen Teil der Autobauer dazu zu verurteilen, die Stadtluft unter einen Grenzwert zu bringen. Wollen wir Teilkollektivstrafen einführen? Man kann alle Autobauer dazu zwingen, ihre Produkte entsprechend zu bauen, aber nicht einige dazu verurteilen, das Stadt- oder warum nicht gleich das Weltklima - zu retten oder was es noch für ökologistische Lynch- und Gewaltvorstellungen zur Erzwingung von Heidiland gibt.

Wie wurde über diesen Dieselgipfel berichtet?
In der Regel völlig falsch! Die Medien waren völlig „geframt“ von den Lügenkampagnen der NGO’s. Sie unterschieden nicht zwischen den Grenzwerten in den Städten und bei Autoabgasen und wer für was in unserem Rechtssystem verantwortlich ist. Der Tenor der Berichterstattung war so, als ob die Autokonzern-verbrecher dort antanzen müßten, Demut vor den Herrschern zeigen müßten und für ihre Sünden rechtswillkürliche Strafen demütig annehmen müßten. Man erwartete so was wie einen totalitären Schauprozess, wo die Angeklagten Selbstkritik im Angesicht der PR-Henker üben sollten. Dabei hätte kein deutscher Autobauer, ebenso wie die ausländischen, diese verabredeten Zusatz-Updates machen müssen, denn die Normen erfüllen sie auch heute. Dass dies ein Zusatzangebot der deutschen Autoindustrie zur

Luftverbesserung in den Städten ist, ging völlig unter. Selbst bei völligen Verkehrsverboten wird es Wetterlagen geben, in denen die Grenzwerte überschritten werden, also ganz ohne Autos, auch das ging unter.

Wie einfältig moralisch, von jeder Sachkenntnis und jeder rechtsstaatlichen Grundbildung unbeleckt oft berichtet wurde, zeigt ein schneller Kommentar vom 2.8.17 auf ZEIT online mit der Überschrift: „*Dieselgipfel: Was für eine peinliche Inszenierung - Für die einen gelten Gesetze, für die anderen werden Gipfel veranstaltet: Die Bundesregierung lässt die Autoindustrie im Dieselskandal viel zu billig davonkommen*.“[49] Wie gesagt, kein Autobauer hat zu dem Zeitpunkt irgendwelche EU-Gesetze gebrochen, VW hatte seine Schummelsoftware schon überspielt und die Autos gesetzeskonform gemacht, den Fehler ausgewetzt. Kein Autotyp, auch nicht von VW, hat die gesetzlichen EU-Grenzwerte in der gesetzlich vorgeschriebenen Messart je überschritten! Dass die Autobauer neben VW dieses groteske Theater überhaupt mitgemacht haben, scheint an etwas naiven, NGO-gläubigen PR-Beratern aus der Ökogeneration in den Konzernen zu liegen.

Die Dieselgipfel konnte nicht im Verkehrsministerium wie geplant stattfinden, da sich Greenpeace-Aktivsten Zugang verschafft hatten, sich vom Dach abseilten und ein Plakat entrollten, bzw. in der Dämmerung eine Leuchtreklame mit den „vorzeitigen Todesfällen“ an die Wand des Ministeriums warfen. Man darf sich nun die Frage stellen: Wer regiert hier im Land? Wer hängt hier an welchen Seilen und Fäden und verkündet scheinheilige Lügenparolen, hetzt die Menschen auf? Minister Dobrindt und die Ministerpräsidenten hatten wenigstens noch Worte für die verunsicherten Automobilarbeiter, aber vom NGO-Komplex kam nur geheuchelte Anteilnahme nach dem Motto, mal wolle nur helfen, dass die deutsche Industrie in die richtige Spur der E-Mobiltät komme.

Bilder aus Twitter/Greenpeace (Bildersprache: 10341†)

Die ausländischen Dieselhersteller hatten ganz recht, bei diesem neuartigen deutschen Schauprozess für die Medien, die NGO's und die Selbstdarstellung von Ministern nicht mitzumachen. Mit Schauprozessen hat dieses Land genug Erfahrung und weder die stalinistischen noch die nazistischen Schauprozesse wurden je anständig aufgearbeitet, sonst hätte die Witwe des Volksgerichtshofpräsidenten Roland Freislers nicht bis 1997 eine Witwenpension bekommen können und eine „Schadensausgleichsrente".[50] Man muß sich vor allen kleinen Rentnern für diese spezielle Pensions-Sache der über die Jahrhunderte auffällig zeitgeistkonformen und auf ihre Vorteile bedachten deutschen Justiz noch heute schämen.

7) Kanzlerin Merkel vertritt die deutschen Interessen nicht gegen die USA

Es ist kaum vorstellbar, dass eine französische oder italienische oder US-Regierung ihre Autoindustrie nicht mit allen Mitteln schützt. In Deutschland ist das nicht der Fall, da scheinen mehr NGO-Sympathisanten als Industrie-Sympathisanten in Regierung, Gerichten und Verwaltung zu sitzen. Das ist ein Standortnachteil für die deutschen Arbeitnehmer. Auch wenn man sich die Allmacht der US-Gerichte gegen Ausländer, z.B. beim Vorgehen gegen die Deutschen Bank oder die Commerzbank,[51] im Vergleich zu den straflos gebliebenen Urhebern der Weltfinanzkrise 2008, den US-Banken und ihrer grotesk überbezahlten Ramschpapierhändler, anschaut, darf man sagen: Wer solch fürsorgliche Freunde und mutig streitende Politiker hat, braucht keine Feinde mehr.

Trotz dieser juristischen Abgründe pilgern deutsche Unternehmen weiterhin mit prallen Geldkonten in die USA, wo sie es seit Jahrzehnten Milliarden auf Kosten der deutschen Arbeiter versenken, es sei nur an die VW-Fabrik in Westmoreland[52] oder an „Daimler- Chrysler" erinnert. Es gibt keine Rechtsgleichheit für deutsche Firmen in den USA mit US-Firmen! US-Gerichte können nach Belieben in innerdeutsche Firmen-angelegenheiten reinregieren, als ob es US-Firmen unter ihrer Hoheit wären, und deutsches Eigentum sowie deutsche Staatsbürger in den USA dafür als Geiseln nehmen, bis sie ihre unter extremen Druck gewonnenen Wunschaussagen und ihr Geld haben. Es wäre dringend nötig, die Wirtschaftskontakte in die USA zu überdenken, sich aus dieser Vormundschaft und Abhängigkeit zu lösen, zumal die US-freundliche Kanzlerin Merkel hier kein Schutz ist. Sie wollte sich schon anbiedern, an der Seite der USA 2003 in den Irakkrieg zu ziehen und statt eines „No-Spy-Abkommens" begnügte sie sich mit den höchsten US-Orden für sich, ausgerechnet kurz nachdem aufflog, dass auch ihr Handy vom Freund Obama, bzw. von der in deutschen Leitungen omnipräsenten NSA, ausspioniert wurde.

Georg Keckl, 27.09.2017

---

[1] Vgl.: http://magazin.spiegel.de/SP/2017/30/152270429/index.html und http://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/luftschadstoff-emissionen-in-deutschland/emission-von-feinstaub-der-partikelgroesse-pm10#textpart-1

[2] Vgl.: Erfolgreiche Kampagnen folgen dem Rezept…. in https://www.tichyseinblick.de/gastbeitrag/das-prinzip-waldsterben/

[3] Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96kologismus

[4] Vgl.: https://www.scientificamerican.com/article/how-a-u-s-clean-air-ngo-caught-volkswagen-cheating/ und http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/a-1054067.html und http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/dirty-diesel-skandal-volkswagen-sparte-an-katalysatoren-a-1054007.html

[5] Vgl.: http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verbraucherschutz-eu-plant-sammelklagen-fast-wie-in-den-usa-1.1694237-2

[6] Vgl.: „Auch Fiat-Chrysler steht in Verdacht, bei seinen Dieselmotoren im Jeep Grand Cherokee und Dodge RAM 1500 eine illegale Abschalteinrichtung verwendet zu haben. Die US-Umweltbehörde EPA ermittelte offiziell gegen den Konzern. Doch während die amerikanischen Ermittler den Skandal bei Volkswagen minutiös aufdecken konnten, scheint der Aufklärungswille im Fall Chrysler erlahmt zu sein: Ende Juli vermeldete der Hersteller in einer Pressemitteilung, dass man für die umstrittenen Dieselmotoren ein „Certificate of Conformity" erhalten habe und die Dieselfahrzeuge nun in den Verkehr bringen könne. Bedingung war nur ein Software-Update." http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/dieselgate-warum-stehen-nur-deutsche-autohersteller-im-fadenkreuz_id_7464215.html und http://autoweek.com/article/diesel/fiat-chrysler-files-2017-diesel-certification-after-emissions-controversy und http://www.autonews.com/article/20170706/OEM11/170709878/fca-resumes-ram-1500-diesel-output und http://www.automobilwoche.de/article/20170928/NACHRICHTEN/170929869/moeglicher-vergleich-im-abgas-skandal-fca-und-bosch-verhandeln-mit-us-diesel-kaeufern

[7] Vgl.: http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/vw-vergleich-in-den-usa-warum-die-strafe-fuer-volkswagen-so-problematisch-ist-1.3054806 und http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/zuendschloesser-general-motors-zahlt-900-millionen-dollar-a-1053321.html
[8] Vgl.: http://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/auto-us-richter-weist-wyomings-abgas-klage-ab-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-170901-99-867104
[9] Vgl. https://de.statista.com/statistik/daten/studie/181504/umfrage/beschaeftigtenzahl-der-volkswagen-ag/
[10] Vgl.: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/5742/umfrage/nettoeinkommen-und-verfuegbares-nettoeinkommen/
[11] Vgl.: http://www.handelsblatt.com/politik/international/us-regierung-steuernachzahlung-von-apple-drohe-dem-wirtschaftsklima/18711548.html und http://www.zeit.de/2016/37/apple-steuern-nachzahlung-europa-usa und http://www.deutschlandfunk.de/apple-entscheid-der-eu-kommission-die-irische-steuerpolitik.694.de.html?dram:article_id=364544
[12] Vgl.: https://www.autohaus.de/nachrichten/planungen-fuer-schaerfere-diesel-grenzwerte-sorgen-fuer-unmut-63554.html
[13] Vgl.: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/399042/umfrage/entwicklung-der-co2-emissionen-von-neuwagen-vw/ und http://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/auto-wie-euund-usa-abgas-grenzwerte-setzen-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-170106-99-774648 und http://voxeu.org/article/diffusion-european-diesel-automobiles
[14] Vgl.: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/587331/IPOL_STU(2016)587331_EN.pdf und https://www.dieselnet.com/standards/us/ld_t2.php#other
[15] Vgl.: http://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/auto-neue-studie-diesel-stossen-mehr-co2-aus-als-benziner-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-170918-99-101706
[16] Vgl.: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249338/umfrage/marktanteile-der-automobilhersteller-in-den-usa/
[17] Vgl.: http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/offensive-in-den-usa-vw-baut-auf-amerika-a-764445.html und http://www.stern.de/auto/fahrberichte/vw-passat-2-5-sel---us-modell-so-gut-und-billig-ist-der-ami-passat-3767712.html
[18] Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/Luft
[19] Vgl.: https://www.bmw.de/dam/brandBM/marketDE/countryDE/topics/service-zubehoer/bmw-service/vehicle-services/BMW-BluePerformance-AdBlue-De.pdf.resource.1446808744528.pdf
[20] Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/AdBlue
[21] Vgl.: https://www.autoevolution.com/news/your-guide-to-adblue-what-is-it-who-needs-it-and-how-to-refill-it-104882.html#agal_0
[22] Vgl.: https://www.usatoday.com/story/money/cars/2017/05/22/volkswagen-selling-diesel-cars----but-not-long/102010910/ und http://blog.caranddriver.com/new-2015-model-volkswagen-tdi-diesels-are-once-again-on-sale/
[23] Vgl.: http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/mercedes-benz-daimler-verzichtet-in-usa-auf-diesel-zulassungen/19779920.html und http://blog.caranddriver.com/bmw-sticking-with-diesels-in-the-united-states/ und http://blog.caranddriver.com/mercedes-benz-a-longtime-diesel-proponent-considers-dropping-them/ und http://www.wiwo.de/technologie/auto/diesel-skandal-der-schmutzige-adblue-trick-der-autobauer/13371484-all.html
[24] Vgl.: https://www.zdf.de/politik/maybrit-illner
[25] Vgl.: http://www.heute.de/dieselgipfel-fakten-folgen-kritik-im-ueberblick-47819658.html
[26] Vgl.: http://meedia.de/2017/07/31/toeten-statt-vergast-ard-energieexperte-rudert-nach-misslungenem-holocaust-tweet-zum-diesel-skandal-zurueck/
[27] Vgl.: http://www.duden.de/rechtschreibung/Impetus
[28] Vgl.: http://lexikon.stangl.eu/17269/frames/
[29] Vgl.: http://www.deutschlandfunkkultur.de/umwelthilfe-versus-autoindustrie-die-abgasjaeger.976.de.html?dram:article_id=370784
[30] Vgl.: http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/129/1812900.pdf
[31] Vgl.:„Unter Beteiligung von IIASA-Forschern ist vorgestern eine Studie erschienen, die auf der Basis etablierter Modelle erstmals versucht die globalen Auswirkungen von NOx - Emissionen quantitativ zu erfassen.“, siehe http://scienceblog.at/book/export/html/874#.Wceqz9FpFaQ : Internationales Institut für Angewandte Systemanalyse (IIASA); Laxenburg, Österreich
[32] Vgl.: http://www.zeit.de/wissen/gesundheit/2017-05/abgase-dieselfahrzeuge-stickoxide-tote-studie und http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/38-000-vorzeitige-todesfaelle-brisante-hochrechnung-wissenschaftler-veroeffentlichen-diesel-todesliste_id_7138190.html und http://www.mdr.de/nachrichten/ratgeber/faktencheck-todesfaelle-diesel-abgas-100.html und https://www.tagesschau.de/kommentar/abgas-u-ausschuss-abschluss-101.html und http://science.orf.at/stories/2843275/ und https://www.tagesanzeiger.ch/wissen/technik/38-000-Tote-wegen-DieselBetrug/story/27999057 und http://www.dw.com/de/%C3%BCber-100000-tote-durch-dieselabgase/a-38849769 und http://www.kleinezeitung.at/lebensart/gesundheit/5218506/StickoxidEmissionen_DieselAbgase-fordern-jaehrlich-100000-Tote
[33] Vgl.: Anenberg S, Miller J, Minjares R, Du L, Henze D, Lacey F, Malley C, Emberson L, Franco V, Klimont Z, and Heyes C (2017). Impacts and mitigation of excess diesel NOx emissions in 11 major vehicle markets. Nature 15 May 2017. Susan Anenberg ist von der Environmental Health Analytics LLC („We are a small, woman-owned consulting firm created to respond to evolving environmental policy needs with cutting edge science. Our goal is to help governments, intergovernmental organizations, companies, and non-profits make data-driven decisions to mitigate the public health consequences of air pollution and climate change. In https://www.envhealthanalytics.com/about).
[34] Vgl.: 60 Tote in den USA zwischen 2008 und 2015: http://news.mit.edu/2017/volkswagen-emissions-premature-deaths-europe-0303 und http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/10/11/114005/pdf

[35] Vgl.: Mai 2017 http://www.iiasa.ac.at/web/home/about/news/170515-air-diesel.html und Sept. 2017 http://pure.iiasa.ac.at/14823/1/Jonson_2017_Environ._Res._Lett._12_094017.pdf und http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.feinstaub-studie-5000-europaeer-sterben-jaehrlich-durch-dieselmotoren.4920da9d-4036-4677-89b2-6d211140269d.html und https://www.derstandard.de/story/2000064139416/abgasskandal-sorgt-fuer-5000-zusaetzliche-tote-in-europa-jaehrlich und http://www.sonnenseite.com/de/mobilitaet/pro-jahr-mehr-als-5.000-dieselgate-tote-in-europa.html und https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170918_OTS0122/lunacek-neue-belege-zu-dieselabgas-toten-muessen-regierung-wachruetteln

[36] Vgl.: http://www.ksta.de/politik/deutsche-umwelthilfe-zum-feinstaub--70-000-vorzeitige-todesfaelle-im-jahr--1260302

[37] Vgl.: http://www.stuttgart.de/feinstaubalarm/ und http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/s-an/s-an.htm und http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/584403/121717.pdf

[38] Vgl.: EEA Tabellen Seite 13 und 14 in diesem Text und http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_weser-leinegebiet/Stickoxid-Die-ueberschaetzte-Gefahr,stickoxid108.html und https://www.heise.de/tp/features/Diesel-Debatte-Feinstaub-statt-Stickoxide-3784732.html und http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Dresdner-Professor-fordert-ideologiefreie-Debatte-ueber-Schadstoffe-durch-Autoverkehr und http://www.augsburger-allgemeine.de/wirtschaft/Wie-viel-Stickoxid-ist-wirklich-gefaehrlich-id42272066.html

[39] Vgl.: http://www.vkm.tu-darmstadt.de/media/fachgebietvkm/fachgebietfrverbrennungskraftmaschinen/aktuelles_4/Die_Zukunft_des_Verbrennungsmotors.pdf und http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/appell-der-professoren-rettet-den-verbrenner/19992812.html und http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Dresdner-Professor-fordert-ideologiefreie-Debatte-ueber-Schadstoffe-durch-Autoverkehr und https://www.welt.de/wirtschaft/article168046704/Die-Loesung-fuer-das-Diesel-Problem-koennte-so-einfach-sein.html

[40] Vgl.: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/nationales-forum-diesel.html

[41] Vgl.: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-ergebnisprotokoll-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile

[42] Vgl.: „Die Verbraucherschutzpolitischen Sprecherin der Grünen-Landtagsfraktion, Katharina Binz: „Selbst das Software-Update, das beim vergangenen Dieselgipfel vereinbart wurde, ist tatsächlich eine freiwillige Leistung.“ in http://www.focus.de/finanzen/news/wirtschaftsticker/oberlandesgericht-weist-im-abgasskandal-klage-von-vw-fahrerin-ab_id_7652911.html

[43] Vgl.: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile

[44] Vgl.: http://www.bild.de/geld/mein-geld/abgas-skandal/diesel-gipfel-umstiegspraemien-52752458.bild.html

[45] Vgl.: http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.iesel-affaere-auch-auslaendische-autobauer-unter-druck.192fd235-4f51-4d68-a0c9-2f447d6cba39.html

[46] Vgl.: http://www.augsburger-allgemeine.de/politik/Auslaendische-Hersteller-muessen-beim-Diesel-jetzt-nachlegen-id42295916.html und http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/diesel-update-auto-importeure-bleiben-aussen-vor/20143506.html

[47] Vgl.: http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/dieselgipfel-dobrindts-diesel-liste-provoziert-harsche-kritik/20105292.html

[48] Vgl.: http://www.heute.de/dieselgipfel-fakten-folgen-kritik-im-ueberblick-47819658.html und http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.nach-dieselgipfel-duh-diesel-massnahmen-verhindern-keine-fahrverbote.e3dd1931-42ff-4e3a-a047-ce3e188cc88c.html und http://www.augsburger-allgemeine.de/politik/Umwelthilfe-pocht-auf-Fahrverbote-fuer-Diesel-Autos-id42406821.html

[49] Vgl.: http://www.zeit.de/wirtschaft/2017-08/dieselgipfel-vw-software-bundesregierung-autokonzerne

[50] Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/Marion_Freisler und http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13512519.html und http://www.zeit.de/1985/09/blutgeld-fuer-freislers-witwe

[51] Vgl.: http://daserste.ndr.de/panorama/aktuell/Kuendigung-wegen-US-Druck-ist-rechtswidrig,wirtschaftskrieg130.html und http://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2016/Imperiales-Gehabe-der-lange-Arm-der-US-Gesetze,wirtschaftskrieg100.html

[52] Vgl.: http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13528941.html