



Wem nützt der Wirtschaftskrieg gegen deutsche Diesel-Pkw?

Luftnummer

Links zu den Quellen auf

<https://www.dz-g.ru/Wem-nuetzt-der-Wirtschaftskrieg-gegen-deutsche-Diesel-Pkw>

Bildquelle:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Audi_100_C4#/media/Datei:1994_Audi_100_C4_\(Typ_4A\)_\(3984153358\).jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Audi_100_C4#/media/Datei:1994_Audi_100_C4_(Typ_4A)_(3984153358).jpg)

Audi 100 - nur 1,76 Liter auf 100km - das sparsamste Auto der Welt 1989

<https://www.youtube.com/watch?v=35DFY7EDbx8>

Der Audi-Technikvorstand versprach 1989, ein Auto mit deutlich weniger als 2,5 Liter Verbrauch auf 100km im Februar 1990 auf den Markt zu bringen. Unglaublich! Vor 30 Jahren war dies bereits möglich.

Anders als von Doris Sayn-Wittgenstein behauptet, wurde dieser AUDI 100 ab 1991 gebaut und verkauft:

23. September 2019 | Was wurde aus dem 2-Liter-Auto?

"Quer durch Europa mit einem Durchschnittsverbrauch von 1,76 Litern Diesel - und zwar mit einem Audi 100: Das hat tatsächlich unter Aufsicht des TÜVs 1989 stattgefunden. Im ZDF-Fernsehbeitrag heißt es: "Man fuhr von Holland durch Belgien, Luxemburg, Frankreich, Deutschland, Österreich, Italien, Spanien und wieder Frankreich. Insgesamt 4818 km mit nur einer Tankfüllung."

...

Obwohl exakt dieser Turbodiesel seitdem in millionenfacher Stückzahl verbaut wurde, fuhr und fährt niemand mit nur einer Tankfüllung quer durch Europa. Woran liegt das? Jürgen Stockmar sagt, man habe alles Menschenmögliche getan, um Diesel zu sparen: Es wurde eine Strecke mit wenig Verkehr gesucht, die kaum bergauf ging. Ein Rückspiegel wurde abgeschraubt und die Reifen voll aufgepumpt.

...

Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 60 Stundenkilometer. Damit ist klar, dass niemand unter Normalbedingungen 1,76 Liter im Schnitt verbrauchen kann. "Wenn das Auto durch Städte fährt, sind diese Verbräuche gar nicht erreichbar", sagt Stockmar." Zitatende

Der Audi 100 Turbodiesel C4, der von 1991 bis 1994 gebaut wurde, verbrauchte außerorts 4,4 Liter, wie der Beschreibung zu entnehmen ist. Vertiefende Einzelheiten enthält der Wikipedia-Artikel.

Von diesem sachlichen Fehler abgesehen, legt Doris Sayn-Wittgenstein den Finger in eine uralte Wunde, weswegen ich ihr Video einbinde. Deutsche Diesel-Pkw sind weltweit führend und einzigartig. Gelingt es weiterhin, den grünen Managern den Elektrobären auf die Nase zu binden, dann zerbrechen die deutschen Konzerne finanziell, allen voran VW, die aus einer RIESENDUMMHEIT heraus Verschissmuss-Wagen bauen wollen. Das ist ihr Ruin!

Vernichtung der deutschen Autoindustrie für eine neue Ordnung

<https://www.youtube.com/watch?v=ehlq-MdCsKE>

11. November 2019

"Der sauberste Diesel der Welt" - die Handelsblatt-Reportage zum Dieselskandal

<https://www.youtube.com/watch?v=7SiW6qIOUs0>

2019 | Handelsblatt

Ein Skandal und seine Emotionen. Aufgebrachte VW-Kunden, enttäuschte Aktionäre, kompromisslose Experten - und Autobauer, die zu Umweltaktivisten geworden sind. Das Handelsblatt lässt sie alle vor der Kamera zu Wort kommen. Nur zwei wichtige Personen haben sich geweigert.

19. Juli 2020 | AfD-Verkehrspolitiker zu Dieselfahrverbot: Aufstellungsort von Mess-Stationen politisch motiviert

"Epoch Times: Eine letzte Frage Herr Spaniel. Sie kritisierten kürzlich einen Beschluss des Klimakabinetts, der sich nahezu unbemerkt gegenüber der Öffentlichkeit vollzog. Es ging dabei um eine massive Steuererhöhung auf Kraftstoffe und Heizöl. Was genau ist da passiert und wogegen richtet sich Ihre Kritik?

Dr. Spaniel: Wie Sie bereits ausführten, wurde ohne großen Widerspruch eine massive Steuererhöhung auf Kraftstoff und Heizöl im Bundestag beschlossen. Die Bundesregierung setzte damit eine Forderung des Bundesrates um. In der Klimahysterie des vergangenen Jahres beschloss man daher den für 2023 geplanten CO2-Preis bereits auf 2021 vorzuziehen.

Das bedeutet dann konkret an der Zapfsäule ca. 7 Cent Mehrkosten für Benzin und 8 Cent bei Diesel und Heizöl. Die reduzierte Stromsteuer kann das nicht ausgleichen. Das trifft vor allem massiv Pendler und Menschen mit geringen Einkommen, die prozentual mehr ihres verfügbaren Einkommens für Energie ausgeben müssen." Zitatende

Dieselmord im Ökowahn! - Die Diesel-Dokumentation

https://www.youtube.com/watch?v=0H5Vksax_TY

1. Oktober 2019 | Dr.-Ing. Dirk Spaniel - AfD MdB

19. Oktober 2019 | Dieselfahrverbote - ein Schlag gegen Deutschland?

Alle gegen Diesel

Immer wieder wird von Politik und Medien der eine oder andere sogenannte Umweltsünder "geortet" und heftigst an den Pranger gestellt - und mit ihm

auch dessen angeblich verheerendste Auswirkungen. Ende des letzten Jahrhunderts traf es die Fahrzeuge mit Benzinantrieb, nun sind es vor allem die dieselpbetriebenen. In den 1970er-Jahren steuerten wir angeblich direkt in eine Eiszeit, aktuell scheinbar in eine "Heiß"zeit. Beinahe zeitgleich mit der abgeblasenen Eiszeit wurde in Panikmanier der "saure" Regen aufgrund Verfeuerung fossiler Brennstoffe ins Rampenlicht der Öffentlichkeit gestellt, der binnen weniger Jahre unsere Wälder beseitigen sollte. Brandaktuell trifft es nun Dieselfahrzeuge, die vorgeblich wegen Feinstaub- und CO₂-Ausstoß möglich schnell weg - und dafür E-Fahrzeuge hermussten. Auf diesem Weg soll Deutschland die Welt vor dem sicheren Untergang retten. Kla.TV wirft als Gegenstimme zur Hetze und Panikmache aus Politik und Medien in ein anderes Licht auf Dieselfahrzeuge.
Fragwürdige Anti-Dieselpolitik

Der Dieselskandal und Dieselfahrverbote haben in Deutschland Verschrottungswellen ausgelöst. Wie der Focus berichtete, landen aktuell deutlich mehr Dieselfahrzeuge als sonst auf dem Schrott - zum Teil auch Fahrzeuge, die noch fahren könnten. Fraglich erscheint vor diesem Hintergrund, wie die gesamte Ökobilanz aussehen mag, denn die Fahrzeugproduktion verschlingt Rohstoffe und Energie. Werden die Fahrzeuge vor dem Ende ihrer "Lebensdauer" verschrottet, stellt das unterm Strich eine eminente zusätzliche Umweltbelastung dar, belastet die Fahrzeugbesitzer finanziell und macht Umweltpolitik unglaubwürdig.

Fahrverbot aufgrund einer Empfehlung der WHO

In Deutschlands Großstädten greifen immer mehr Diesel-Fahrverbote. Grundlage dafür sind Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Stickoxide. In Deutschland wurde der umstrittene Grenzwert von 40 Mikrogramm auf ein Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) Luft übernommen, während beispielsweise in den USA 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ erlaubt sind. Bis jetzt besteht nur die wissenschaftlich nicht bewiesene Behauptung, Menschen würden aufgrund erhöhter Stickoxidwerte früher sterben. Warum leitet ausgerechnet nur Deutschland aus den umstrittenen Empfehlungen der WHO ein Fahrverbot ab? Anders im Fall der Mobilfunktechnik: Eine Studie der Weltgesundheitsorganisation zeigt, dass das Risiko an einem Gehirntumor zu erkranken um das 5,2-fache steigt, wenn Mobilfunktelefone vor dem 20. Lebensjahr benutzt werden. Beim Mobilfunk liegen also fundierte Aussagen für die Gefahren der Bevölkerung vor, und dennoch wird zu deren Schutz kein Verbot ausgesprochen.

Dieselfahrverbote basieren auf fragwürdigen Berechnungen

Die vom Verein Deutsche Umwelthilfe angestrebten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge beruhen zum Teil auf reinen Modellrechnungen. In den Behörden der Bundesländer werden insgesamt neun unterschiedliche Programme angewendet, um die räumliche Verteilung von Luftschadstoffen zu errechnen. Bei diesen Berechnungen werden auf die tatsächlich gemessenen Werte je nach Region unterschiedlich bis zu 30% Aufschlag hinzugefügt. Diese Praxis ist sogar nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz erlaubt. Diese errechneten Werte bilden dann die Grundlage für zukünftige Fahrverbote von Dieselfahrzeugen und damit verbunden einen immer größer werdenden Werteverfall dieser Verkehrsmittel. Sollten Entscheidungen von solch großer Tragweite für die betroffene Bevölkerung nicht einzig auf Fakten basieren anstatt auf berechneten Annahmen?

Hamburger Dieselfahrverbot unbegründet

Am 31.5.2018 trat in Hamburg das deutschlandweit erste Fahrverbot für ältere Dieselaautos und Lastwagen auf bestimmten Straßenabschnitten in Kraft. Das eigentliche Ziel der Fahrverbote - die Einhaltung des Grenzwertes von 40 Mikrogramm Stickoxid - wurde allerdings bei beiden Straßen deutlich verfehlt. Teilweise sind die Werte sogar schlechter als vor Einführung des Fahrverbotes. War dieses Ergebnis nicht abzusehen? Der Seehafen von Hamburg ist der größte Hafen in Deutschland und der drittgrößte in Europa. Hier legen täglich die größten Containerschiffe und Kreuzfahrtschiffe an, die zum Aufrechterhalten des Betriebes an Bord die Motoren auch während der Standzeit im Hafen weiterlaufen lassen. Die Schiffe geben dabei Luftschadstoffe wie Rußpartikel, Stickoxide und Schwefeloxide an die Umwelt ab. Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) zeigt auf, dass allein die 15 größten Schiffe der Welt so viel Schadstoffe ausstoßen wie 750 Millionen Autos. Angesichts dieses Vergleiches ist ersichtlich, dass die Dieselfahrzeuge nur zu einem sehr kleinen Teil für die Schadstoffbelastung der Luft in Hamburg verantwortlich sein können und demzufolge hinter dem Dieselfahrverbot etwas anderes stecken muss, als von Politik und Medien vordergründig vermittelt wird.

Höhere Grenzwerte am Arbeitsplatz als im Verkehr

Die EU-Mitgliedstaaten haben im Jahr 1999 den Stickstoffdioxid- Grenzwert für den Verkehr auf 40 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) festgelegt. Wie niedrig dieser Wert bemessen wurde, zeigt ein Versuch von Wissenschaftlern aus Hongkong, die 2005 die Stickoxid-Emissionen von Kerzen gemessen hatten. Die Kerze mit den höchsten Emissionswerten produzierte 280 μg Stickoxide (NO), bis sie ganz ausgebrannt war. Selbst durch das Brennen eines Gasherdes werden im Innenraum deutlich größere Belastungen hervorgerufen, als im Außenbereich zulässig sind. Im Arbeitsbereich von Produktionsstätten ist ein Bestandteil bis 950 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO erlaubt und am Büroarbeitsplatz sind es immerhin 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ist es nicht seltsam, dass am Arbeitsplatz, wo wir uns ca. ein Drittel des Tages aufhalten, sehr viel höhere Grenzwerte zulässig sind als in der Nähe von gut befahrenen Straßen?

Gibt es eine gesundheitliche Gefährdung durch Dieselfahrzeuge?

Der Verein Deutsche Umwelthilfe behauptet, jährlich würden vorzeitig mehr als 13.000 Menschen aufgrund erhöhter Stickoxide sterben, die durch Dieselfahrzeuge verursacht würden. Der Chef dieses Vereins, Jürgen Resch, setzt vor Gericht immer mehr Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Städten durch. Die angeblichen Gefahren, die von zu hohen Stickstoffwerten ausgehen, werden von Experten jedoch nicht geteilt. So gab der ärztliche Direktor des Stuttgarter Krankenhauses vom Roten Kreuz, Martin Hetzel, zu bedenken: "Es gibt keine Feinstaub-Erkrankung der Lunge oder des Herzens und auch keine Stickoxid-Erkrankungen dieser Organe. Es gibt auch keinen einzigen Todesfall, der kausal auf Feinstaub oder Stickoxid zurückzuführen ist." Dieser Ansicht ist auch der ehemalige Präsident der deutschen Gesellschaft für Lungenheilkunde. Wenn Fachärzte keinen kausalen Zusammenhang von Erkrankungen und Feinstaub beziehungsweise Stickoxid sehen, mit welcher Zielsetzung sollen dann diese Fahrverbote dennoch durchgesetzt werden?

Marathon bringt den Beweis für falsche Messwerte

In Oldenburg werden, wie in allen Städten Deutschlands, Stickoxide gemessen. Die Messstation steht an einer sehr belebten Straße, wo mit großer Wahrscheinlichkeit hohe Werte erwartet werden. Diese Station wird immer wieder in den Medien und in der Niedersachsenstatistik als Argument für Dieselfahrverbote herangezogen. Im Oktober 2018 kam es jedoch zu erstaunlichen Messwerten. Obwohl an jenem Tag die Straße wegen eines Marathons gesperrt war und kaum Autos vorbeifuhren, wurde der festgelegte Grenzwert überschritten. Dass die vorangegangenen Messungen entweder nicht stimmen oder ursächlich nicht mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, hat diese Aktion gezeigt. Sollte deshalb nicht zuerst einmal fachkundig geklärt werden, weshalb es zu erhöhten Messwerten an Stickoxid kommt, bevor neue Dieselfahrverbote heraufbeschworen werden?

In U-Bahnhöfen höhere Feinstaubbelastung als auf der Straße

Der Straßenverkehr produziert Feinstaub aus Abgasen und Abrieb von Reifen und Bremsen. In einem Kubikmeter Luft in der Nähe vom Straßenverkehr dürfen im Tagesdurchschnitt höchstens 50 Mikrogramm dieser Partikel an nicht mehr als 35 Tagen des Jahres vorhanden sein. Weil es in Stuttgart im letzten Jahr zu mehr als 35 Überschreitungen des Feinstaubgrenzwertes kam, gilt seit Jahresbeginn 2019 für alle Dieselfahrzeuge bis Euronorm 4 im Stadtbereich Fahrverbot. Da Feinstaub unsichtbar ist, ist nicht ersichtlich, wo gerade größere Konzentrationen vorhanden sind. Deshalb wollten in Stuttgart zwei Mitarbeiter des Stuttgarter Prüfunternehmens Dekra durch Messungen Anfang Mai 2018 herausfinden, wo sich außerhalb des Straßenverkehrs ebenfalls größere Ansammlungen dieses Stoffes befinden. Nicht wenig überrascht waren die Prüfer, als sie bei Messungen in der U-Bahn eine Feinstaubbelastung von 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelten. Am unterirdischen Halteplatz Neckartorplatz waren es sogar 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Und sogar in der Vorhalle des Stuttgarter Hauptbahnhofes wurden 75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen, also 50% mehr, als im Straßenverkehr zulässig. Wäre es daher nicht angebracht, den Feinstaub-

Grenzwert für die Straße nochmals zu überdenken?

Eine Frage bleibt zum Schluss noch offen: Weshalb werden die Dieselfahrverbote und damit die Einschränkungen der persönlichen Bewegungsfreiheit mit solch einem Nachdruck vorangetrieben? Ist statt unserem Schutz gar unser Geld, unsere Kontrolle und anderes mehr der eigentliche Fokus? Dann kommen wahrscheinlich die Benziner auch bald unter das "Fallbeil". Wie das Dieseltoma zeigt, lohnt es sich also sehr, immer zuerst die Gegenstimmen

zu den von den Mainstreammedien geprägten Aussagen zu hören, bevor man sich in seiner Meinung festlegt. Insbesondere dann, wenn Themen sehr dramatisch behandelt werden. Wie oft wird die einseitig informierte Bevölkerung für die Durchsetzung zweifelhafter Zielsetzungen eingespannt, die niemand unterstützen würde, wären ihm nur alle Fakten bekannt. Recherchieren Sie deshalb immer selbst über die gerade aktuellen Themen und bilden Sie sich so Ihre eigene Meinung.

von pg./hm.

Links zu den Quellen auf
<https://www.dz-g.ru/Wem-nuetzt-der-Wirtschaftskrieg-gegen-deutsche-Diesel-Pkw>

Pressekontakt

publicEffect.com

Herr Hans Kolpak
Kloschwitzer Allee 6
08538 Weischlitz

publicEffect.com
Hans.Kolpak@publicEffect.com

Firmenkontakt

neu.DZiG.de Deutsche ZivilGesellschaft

Herr pol. Hans Emik-Wurst
Kloschwitzer Allee 6
08538 Weischlitz

<https://neu.dzig.de>
pol.hans@emik-wurst.de

neu.DZiG.de steht für Deutsche ZivilGesellschaft. Das freie Medium beleuchtet seit 2006 wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen und stellt immer wieder den starken Einfluss kultureller Eigenarten heraus. Es werden Quellen aus dem gesamten gesellschaftlichen Spektrum zitiert, um kontroverse Diskurse abzubilden. Neben pol. Hans Emik-Wurst tragen noch weitere Autoren zu den Inhalten bei. Die meisten Menschen wollen geführt sein. Gute Führer machen ihre Gruppe bis hin zu einem ganzen Volk glücklich und jeder Einzelne bringt im Idealfall gute Früchte hervor. Die Autoren sehen sich mit den schlechten Früchten einer manipulativen Sprache voller missbräuchlicher Bedeutungsänderungen konfrontiert. Sie möchten mit ihren Überlegungen zu einer ausgewogenen Meinungsbildung beitragen.

Anlage: Bild

