Diesel-Verteufelung: Krieg gegen das eigene Volk – Sonderausgabe

Deutschlands politische und mediale Eliten blasen zum Krieg gegen das angeblich Klima- und gesundheitsgefährdende Automobil. Da man damit nahezu das ganze Volk trifft, von den knapp 1 Mio. Beschäftigten der Branche über zahllose Mitarbeiter bei Zulieferern und Werkstätten bis zu den rund 45 Mio. Autobesitzern, greift man zur Salamitaktik. Deshalb wird zurzeit der Diesel-PKW als angeblich gesundheitsschädlicher Schmutzfink in die Ecke gestellt. Er soll die Luft in den Städten verpesten und jedes Jahr zigtausende Tote verursachen. Eine besondere Pointe bei dem üblen Spiel der Medien setzte am 12.12.2017 der RBB-Journalist und engagierte Klimaaktivist Robin Avram mit einer in Rundfunk, Fernsehen sowie online breit ausgewalzten Kampagne zur Untersuchung der NO2-Werte in Berliner Straßen, die unter dem Slogan „Abgasalarm“ präsentiert wurde. Hierzu eine kurze kritische Wertung.

„Mehr Berliner als bislang bekannt sind zu hoher Stickoxid-Belastung ausgesetzt – das zeigen Messungen von rbb|24 und der TU Berlin. Das Problem ist flächendeckend: An 73 Standorten liegen die Werte über dem Grenzwert. Unsere Datenanalyse zeigt die Belastung in Ihrer Nähe“ – so reißerisch steht es in dem Online-Text, den der RBB dazu veröffentlicht hat [RBBA].

Und weiter: „Unsichtbar und gesundheitsgefährdend: Stickoxide sind eines der größten Umweltprobleme des Landes Berlin. Recherchen von rbb|24 zeigen: Weitaus mehr Einwohner als bislang bekannt sind von einer zu hohen Stickoxid-Belastung in der Atemluft betroffen. Dass Berlin nicht nur an einigen Stellen, sondern ein flächendeckendes Luftverschmutzungsproblem hat, zeigt eine aufwändige Stickoxid-Messreihe, die der Rundfunk Berlin-Brandenburg in Kooperation mit der Technischen Universität (TU) durchgeführt hat“.

Bild 1. Wenn die „Deutsche Umwelthilfe“ gegen Deutschlands Autoindustrie in den Krieg zieht, kommt Unterstützung aus allen medialen Rohren, und dubiose US-Studien werden als Tatsachen dargestellt, während wirkliche Fachleute kaum zu Wort kommen (Foto: argentum, pixabay)

Mit der dicken Angstmach-Keule…

Etwas später kommt dann die Angstmacher gleich mit der ganz dicken Keule: Unter der Zwischenüberschrift „Ein Jahr weniger Lebenszeit an vielbefahrenen Straßen“ folgt die Warnung: „Die Auswirkungen von Stickoxiden auf die Gesundheit sind groß: Die Lunge und das Herz-Kreislaufsystem werden belastet. Die Atemwege können sich entzünden, was negative Auswirkungen anderer Luftschadstoffe wie Feinstaub verstärkt. Folgen können Atemnot, Bronchitis, Lungenödem und Lungenfunktionsminderung sein. Besonders gefährdet sind chronisch Lungenkranke wie Asthmatiker, aber auch Senioren und Kinder”.

Anschließend darf die bekannte Aktivistin Prof. Dr. Barbara Hoffmann von der Universität Düsseldorf als Sprachrohr der Wissenschaft orakeln: „Im Mittel leben wir alle durch die Belastung durch Feinstaub und Stickoxid zehn Monate kürzer. Wer an einer starkbefahrenen Straße lebt, hat dabei eine höhere Wahrscheinlichkeit, mehr Lebenszeit zu verlieren als im Durchschnitt“. Um dann eine Hochrechnung der Europäischen Umweltagentur, wonach 2016 in ganz Deutschland 12.860 Menschen wegen Stickoxiden vorzeitig starben, als „unterm Strich für seriös“ zu werten.

Bild 2. Solche unbequemen Wahrheiten des Diesel-Untersuchungsausschusses des Bundestags [BUTA] werden vom RBB totgeschwiegen. Stattdessen serviert man uns Horrormeldungen über „Diesel-Tote“

Extrem einseitige Auswahl der „Experten“

Die Zahl anderslautender Fachmeinungen in diesem Beitrag ist exakt: NULL. Dies kann man mit Fug und Recht als Extrembeispiel für die Missachtung jeglicher Pflichten eines Journalisten zur Ausgewogenheit bei der Berichterstattung bezeichnen. Es gibt nämlich jede Menge Wissenschaftler mit anderen Ansichten. Solche Wissenschaftler mit Sachkenntnis über gesundheitliche Auswirkungen von Stickoxiden finden sich in Deutschland z.B. in den beiden Fachgremien, welche für die Festlegung von Grenzwerten am Arbeitsplatz (MAK-Kommission, 36 Mitglieder) bzw. in Büros und Privaträumen (Ausschuss für Innenraumrichtwerte, 18 Mitglieder) zuständig sind. Es ist seitens des Herrn Avram und des RBB schon eine ziemliche Dreistigkeit, diesen insgesamt 54 meist hochrangigen Wissenschaftlern, deren Kernkompetenz der Schutz der Bevölkerung vor Luftschadstoffen ist, eine derart extreme Einzelmeinung sozusagen vor die Nase zu setzen und so zu tun, als ob diese Einzelperson die einzig entscheidende medizinische Kapazität bezüglich der

Beurteilung der Gesundheitsschädlichkeit von NO2 sei.
Zu diesem Thema hat es immerhin erst vor kurzem einen Untersuchungsausschuss des Bundestages gegeben, auf dem zahlreiche Experten zum Thema „Gefahren durch Abgase“ angehört wurden. Und die dort gezogenen Schlussfolgerungen lauteten ganz anders:
„– Die Kausalität unterstellende Aussage, jährlich würden 10.000 Menschen durch Verkehrsemissionen sterben, ist auch nach Ansicht des Ausschusses nach dem Ergebnis der Sachverständigenanhörung nicht haltbar.
– In Deutschland bestehen keine toxikologisch bedenklichen NO2-Werte in öffentlich zugänglichen Bereichen.
– Es gibt keine wissenschaftlich erwiesenen Zahlen dazu, wie viele Menschen aufgrund grenzwertüberschreitender NO2-Expositionen erkrankt oder gar gestorben sind.
– Überschreitungen von NO2-Grenzwerten an bestimmten Orten allein haben relativ wenig Aussagekraft. Es kommt vielmehr auf die an einem Ort bestehende Komposition bzw. Mischung mit anderen „Giftstoffen“ an“.

Bild 3. Zitat aus dem Abschlussbericht des Diesel-Untersuchungsausschusses des Bundestags

Fragwürdige Messkampagne

Bezüglich der durchgeführten Messkampagne kann man mit wenigen Worten feststellen, dass diese wohl kaum wissenschaftlichen Kriterien genügen dürfte. Bei der Beurteilung von Stickoxidgehalten ist allein der Jahresdurchschnitt entscheidend, da dieser ständigen Schwankungen unterliegt, die im Tages-, Wochen-, und Jahresrhythmus auftreten. In der Regel ist es dazu erforderlich, dass mehrjährige Messreihen mit den gleichen Methoden an den gleichen Orten durchgeführt werden.



Das trifft bei der hier präsentierten Kampagne nicht zu. So wurde nur an zwei Monaten und in der kalten Jahreszeit gemessen, wenn die Immissionen durch Heizungen nach oben getrieben werden. Was das bedeutet, erkennt man bei der Analyse einer Untersuchung des Bayrischen Landesamtes für Umwelt an der Landshuter Allee, einem der beiden extremsten „Hotspots“ in Deutschland. Hier zeigten sich Unterschiede des sogenannten „städtischen Hintergrunds“ – das ist derjenige Anteil, der nicht von den örtlichen Emissionen des Verkehrs stammt – von 31 µg/m3 in der kalten Jahreszeit (Wochen 3-11) zu lediglich 16 µg/m3 im Sommer (Wochen 25-32). Berechnet man den Mittelwert aller Messdaten der RBB-Kampagne, so kommt man übrigens trotz aller Alarmschreie auf lediglich 43 µg/m3. Berücksichtigt man dazu die Messungenauigkeit der verwendeten Passivsammler von immerhin 10 %, so liegt der NO2-Gehalt der Berliner Luft im Durchschnitt selbst im Winter im Rahmen der Vorschriften. Im Sommer dürfte er nochmals deutlich darunterliegen.

Wie tendenziös das Vorgehen war, lässt sich auch an folgender Aussage erkennen: „An Hand der Verkehrsstärkekarte im Berliner Umweltatlas wurden Messstandorte ausgewählt, wo eine hohe Belastung zu vermuten war und/oder viele Bewohner betroffen sein konnten“. Deshalb nimmt es nicht Wunder, dass allein acht der 131 Messstellen an stark befahrenen Autobahnen liegen. Schon auf den ersten Blick sticht noch eine weitere hervor, und zwar die am Görlitzer Bahnhof. Dies ist ein Knotenpunkt für Buslinien, und gerade ältere Busse mit veralteten

Abgasnachbehandlungssystemen sind besonders üble „Stinker“, die weit überproportionale Mengen an Ruß und Stickoxiden ausstoßen. Da der Hochbahnhof wie ein Dach wirkt und den Luftaustausch nach oben behindert, sind hier Extremwerte quasi garantiert. Es dürfte noch etliche weitere solcher „geschickt gewählter“ Messstandorte geben.

Bild 4. Eine weitere „unbequeme Wahrheit“ des Bundestags-Untersuchungsausschusses zur Dieselaffäre

Wie man Messwerte manipulieren kann

Eine Erläuterung zu den Messmethoden im RBB-Bericht zeigt mit seltener Deutlichkeit auf, was von solchen Messkampagnen zu halten ist, wenn sie von Auftraggebern organisiert werden, die ein eindeutiges Ziel – nämlich die Diskriminierung des Verbrennermotors – verfolgen. In den Erläuterungen zu Messmethode und Daten steht: „Luftströme sind hochkomplex – das weiß jeder, der schon einmal Seifenblasen beobachtet hat: Es ist unmöglich vorherzusagen, wohin die Seifenblasen fliegen. Sicher ist nur: Jede Blase nimmt einen anderen Weg. Ähnlich verhält es sich mit Luftschadstoffen, deren Verteilung auch nur zum Teil erklärbar ist. Wind, Niederschlag, Bebauung, Verdünnung mit der Atmosphäre aber auch chemische Reaktionen können zu ganz anderen Werten selbst in unmittelbarer Nähe führen“.

Soll heißen: Wer sich damit auskennt, kann Messstellen so platzieren, dass sie das messen, was er gerne finden möchte. RBB-Mann Robin Avram dokumentiert doch schon durch die Wahl der „wissenschaftlichen Begleitmusik“ zur Sendung sowie den breiten Raum, den er den Herrschaften von der „Deutschen Umwelthilfe“ in seinem Bericht einräumt, dass er Partei genommen hat und keinerlei Interesse an einer objektiven Berichterstattung hat. Es ist kaum anzunehmen, dass er seine Vorstellungen gegenüber den ausführenden Institutionen verheimlicht hat. Und wenn dann schon im Bericht steht: „Die Passivsammler wurden vor Ort von Studenten an geeigneten Stellen aufgehängt“, dann dürfen an der Objektivität der Ergebnisse leichte Zweifel erlaubt sein.

Manipulation bei den Grenzwertangaben

Abschließend sei noch auf eine weitere subtile Methode hingewiesen, die zeigt, mit welchen Methoden Medien wie der RBB die Öffentlichkeit hinter die Fichte führen.

Bei der Angabe der Luftgrenzwerte wird einfach unterschlagen, dass für Innenräume – Wohnzimmer, Kinderzimmer, Büroräume, Schulen, Krankenhäuser und Hochschulen – ein erheblich höherer NO2-Grenzwert von 60 µg/m3 gilt, obwohl sich der durchschnittliche Mitteleuropäer zu rund 90 % in solchen Innenräumen und nicht auf der Straße aufhält [AIR, AIRA, HIST]. Deshalb ist das ganze Getue über die „Vergiftung“ unserer Bevölkerung durch NO2 in der Luft auf der Straße schlicht Unsinn, einfach nur Panikmache und sonst gar nichts. Unsere Politik hat uns einen unsinnig niedrigen Grenzwert ohne Konsultation der zuständigen Fachleute aufoktroyiert und ist eher bereit, gigantische Schäden für den einzelnen Bürger ebenso wie für die ganze Volkswirtschaft in Kauf zu nehmen, als ihren Irrtum einzugestehen. Der RBB agiert hierbei als Staatsfunk – ganz wie zu Zeiten des Karl-Eduard von Schnitzler unseligen Angedenkens.

Zustände wie in der Anstalt

Wenn man sich dies alles vor Augen führt, kann man sich nur fragen, wie es eine hochtechnisierte Nation wie Deutschland zulassen konnte, sich von einer Handvoll Umwelthysteriker in die derzeitige missliche Lage manövrieren zu lassen. Künftige Generationen werden sich verständnislos an die Stirn fassen. Wie konnte man nur Ökofanatikern wie dem DUH, die zugegebenermaßen Meister der Manipulation sind und willige Helfer in Behörden und Medien fanden, soviel Einfluss zugestehen. Nicht zu vergessen ist dabei die Rolle der EU, die uns den ganzen Schlamassel mit ihrer unsinnigen Vorgabe von 40 µg/m3 erst eingebrockt hat. Dem aktuellen „noch mehr EU“-Geschrei der Verantwortlichen insbesondere bei der SPD sollte man angesichts solcher Erfahrungen mit äußerstem Misstrauen begegnen.

Fakten und „Faktenfinder“

Die Analyse der von „Faktenfindern“ a la Robin Avram vom RBB präsentierten Berichte zeigt, dass man sich dort alles andere als kritisch-investigativ mit dem Thema NO2-Immissionen in der Stadtluft beschäftigt. Eine kritische Wertung von Daten und Hintergründen ist nicht einmal in Ansätzen erkennbar. Dies bestätigt die bereits bisher gemachte Erfahrung, dass die Mehrzahl der Medien – allen voran die Fernsehanstalten ARD, ZDF und ihre Landesdependancen – bei ihrer Arbeit einseitig, parteiisch und irreführend berichtet. Statt um Ausgewogenheit und Sorgfalt bemüht man sich offenkundig eher darum, das Thema so darzustellen, wie bestimmte Bundesbehörden, die Auslandsagenten von der DUH sowie die etablierten Parteien es gerne haben möchten. Man präsentiert extremistische „Wissenschaftler“ und ignoriert abweichende Meinungen gestandener Fachleute.

So leistet man dem ideologischen Ziel der Deindustrialisierung Deutschlands durch „Dekarbonisierung der Volkswirtschaft“ Vorschub. Der Diesel ist dabei nur das erste Opfer. Die Vernichtung der deutschen Automobilindustrie wird anschließend auch beim Benziner weitergehen. Die sich jetzt abzeichnende „GroKo“ – egal ob sie als echte oder als wilde (Duldungs-) Ehe zustande kommen sollte – ist für Deutschland ein sehr schlechtes Omen.

Fred F. Mueller

Quellen:

[AIR]
https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/kommissionen-arbeitsgruppen/ausschuss-fuer-innenraumrichtwerte-vormals-ad-hoc#textpart-1
[AIRA]
https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/kommissionen-arbeitsgruppen/ausschuss-fuer-innenraumrichtwerte-vormals-ad-hoc#textpart-1 abgerufen am 9.12.2017
[BLFU]
https://www.lfu.bayern.de/luft/luftreinhalteplanung_verkehr/nox_projekt/index.htm
[BUTA] Drucksache 18/12900 – 492 – Deutscher Bundestag – 18. Wahlperiode
[HIST] Bundesgesundheitsbl. 1/98, Richtwerte für die Innenraumluft: Stickstoffdioxid, S. 9-12.
[RBBA]
https://www.rbb24.de/politik/thema/2017/abgasalarm/beitraege/abgasalarm-Stickoxid-Werte-in-Berlin-flaechendeckend-zu-hoch.html#top

Titelfoto: Paulina101, pixabay



Werbung


Autobiografie
HANS-WERNER SINN
Auf der Suche nach der Wahrheit
HERDER