

Elektrozukunft, Verbrennerkultur oder Busse und Bahnen?

30.07.2019, 10:11 | Tourismus, Auto & Verkehr

Pressemitteilung von: *UTR |Umwelt|Technik|Recht| e.V.*

„Es ist im Klimawandel-Deutschland schwierig geworden eine Meinung zu vertreten, die sich nicht dem Grünen Mainstream unterordnet“, bedauert Horst Roosen, Vorstand des UTR |Umwelt|Technik|Recht| e.V.

Mit fragwürdigen Messwerten, die von Gerichten auf ihr Zustandekommen erst gar nicht hinterfragt werden, hagelt es Fahrverbote. Wichtige Umwelt- und Verkehrspolitische Fragen überlässt die Politik dubiosen teilweise mit Steuergeld finanzierten Vereinen, die mit Gerichtsprozessen ihre Kassen füllen und dazu beitragen die Autofahrer durch Fahrverbote zu enteignen.

Die Kommando- und Zwangswirtschaft ist offensichtlich die angepeilte Marschrichtung. Dazu hat man sich sogar einen eigenen Wortschatz zugelegt. Beispiel: Flugscham! Das führt dann auch ganz flott zu der Forderung, die Flugesellschaften zu verstaatlichen.

Für alle die von der Verzichts- und Verbotskultur wenig halten, empfehlen wir den auf <https://automotive-opinion.com> von dem Motorjournalisten Peter Groschupf unter dem Titel „Audi SQ8 TDI: Ein Diesel-Statement der Spitzenklasse“ veröffentlichten Artikel zu lesen.

Groschupf stellt mit seinem Beitrag auch die Frage: „Elektrozukunft oder Verbrennerkultur?“

„Da haben wir Motorjournalisten leichtes Spiel, mal diese, mal jene Technologie zu loben. Wir müssen keine strategischen Weichen für ein ganzes Unternehmen stellen, die Verantwortung für Hunderttausende von Mitarbeitern tragen, die auch in Zukunft noch beschäftigt werden wollen. Ich persönlich halte die Fokussierung, ja schon ideologische Fixierung auf das Batterie-Automobil mindestens für fragwürdig, wenn nicht gar für falsch. Von Politikern gewünscht, die sich dem Lärm und Druck linksgrüner Populisten unterwerfen, ist die enge Sicht auf das Batterie-Auto kein marktwirtschaftliches Element technologieoffener Entwicklung. Der Kunde sollte, nein muss die Wahl behalten, zu entscheiden, womit er sich mobil machen will. Und da ist der SQ8 TDI ganz bestimmt ein Angebot für jene, die dem leistungsstarken Diesel nur allzu gerne und aus Überzeugung die Treue halten.“

„Deutschland verdankt hauptsächlich der Automobilindustrie seinen Wohlstand“ erinnert Roosen. Die Gesellschaft sollte es sich nicht gefallen lassen, dass man die Autohersteller nun in den wirtschaftlichen Ruin treibt und dabei Hunderttausende Arbeitsplätze aufs Spiel setzt.

Deutschlands Automobilindustrie liefert Fahrzeuge der Spitzenklasse, Langstreckentauglich, luxuriös und mit einem Höchstmaß an automobilem Intelligenzquotienten ausgestattet. „Das Hightech-Highlight traditioneller Verbrenner-Kultur lässt keinen Zweifel daran, dass der Diesel allen Unkenrufen zum Trotz die besten Tage noch vor sich hat“ dieser Aussage von Groschupf schliesst sich der UTR e.V. gerne an.

Der aus dem Fachbereich Wissenschaft und Technik bekannte Journalist,
und Autor der Bücher

„Die Diesel-Lüge“ und „Mit Vollgas gegen die Natur“

Holger Douglas ist Autor des folgenden Beitrags

Unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Messstellen in den Straßen: Der Schwindel geht weiter

Alles Schwindel oder was? Niemand kann dies begutachten, weil wichtige Informationen nicht veröffentlicht werden. Dabei schreibt eine »Öffentlichkeitsrichtlinie 2003/35/EG« der EU ausdrücklich die Beteiligung der Öffentlichkeit an Verwaltungsverfahren vor.

Absolute Gefahr für die Menschen in den Innenstädten, es gebe Tausende von »vorzeitigen Toten«: Seit Jahren immer dieselbe Melodie vor allem aus der Ecke der »Deutschen Umwelthilfe e.V.« und der Hilfstruppen in Ministerien und Umweltbundesamt. Willkürlich gesetzte Grenzwerte und manipulative Messungen bilden die Grundlage für Feldzüge gegen Deutschlands Schlüsselindustrie und Dieselfahrverbote, die mit erheblichen Wertverlusten für Autobesitzer verbunden sind.

Der ominöse Abmahnverein »Deutsche Umwelthilfe e.V.« klagt gegen eine Vielzahl von Städten, bei denen Messwerte teilweise nur geringfügig über unrealistisch niedrigen Grenzwerten liegen. Richter folgen dem Verein kritiklos und willig.

Der grüne Baden-Württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann betont steif und fest weiterhin, Messungen und Fahrverbote entsprächen der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) und seien damit in bester Ordnung. Doch niemand hat jene Rechenmodelle überprüfen können, nach denen die Luftsituation in Stuttgart so katastrophal sei, dass nur Fahrverbote über das gesamte Stadtgebiet helfen könnten.

Alles Schwindel oder was?

Niemand kann dies begutachten, weil wichtige Informationen nicht veröffentlicht werden. Dabei schreibt eine »Öffentlichkeitsrichtlinie 2003/35/EG« der EU ausdrücklich die Beteiligung der Öffentlichkeit an Verwaltungsverfahren vor.

Messexperte Martin Schraag hat vor kurzem wieder in einem Gastbeitrag für den Focus die Praxis deutscher Behörden unter die Lupe genommen. Der Diplom-Ingenieur hat in internationalen Normengremien an Sicherheits- und Risikomanagement-Normen mitgearbeitet, dies in dem hochregulierten Medizintechnikbereich. Er ist also kein selbsternannter Experte, sondern weiss, wovon er spricht, wenn er die zweifelhafte Messtechnik in den Straßen unter die Lupe nimmt.

Er wundert sich wie so viele andere darüber, dass es nur in Deutschland Fahrverbote für fast neue Dieselautos der Euro-5 Norm gibt. Die werden mit Überschreitungen von Stickoxid-Grenzwerten an wenigen verkehrsnahen Messstellen begründet. Doch diese Messungen geben eine Genauigkeit vor, die sie nicht einhalten können.

Martin Schraag schreibt: »Diese Messung ist nämlich keine sehr präzise Angelegenheit. Die 39. BImSchV fordert, dass die Unsicherheit der „Messmethoden im Einklang mit den Grundsätzen des CEN-Leitfadens für die Bestimmung der Messunsicherheit“ beurteilt wird. Die erlaubte relative Unsicherheit für ortsfeste Messungen von NO₂ beträgt maximal 15 Prozent, für die sogenannten Passiv-sammler 30 Prozent.«

Ein Messfehler von 15 Prozent bedeutet, dass der angezeigte Messwert 46 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft betragen kann, obwohl tatsächlich vielleicht nur 40 µg/m³ NO₂ enthalten sind. Auf solch geringen Differenzen aber beruhen die Klagen des Abmahnvereins DUH, der die Richter bedenkenlos recht geben, obwohl es nicht möglich ist, so genau zu messen.

Die Messgeräte, die derzeit an den Straßen den Gehalt an Stickstoffdioxid in der Luft messen, arbeiten nach dem Chemilumineszenzverfahren. Bei verschiedenen chemischen Reaktionen wird eine Strahlung im ultravioletten oder sichtbaren Lichtbereich ausgesendet wie beispielsweise bei Glühwürmchen, die wiederum gemessen werden kann.

Das Institut für Umweltp Physik Heidelberg hat die Messungen am Stuttgarter Neckartor mit einem präziseren ICAN NO₂-Messgerät verglichen – im Auftrag des DUH e.V. übrigens. Ergebnis: Am Neckartor sind die Werte der Messstationen zu hoch!

Dazu das Institut in Heidelberg: »Hauptursache sind nach unserer Einschätzung eher die systematischen Messfehler von Chemolumineszenz Messgeräten mit Molybdänkonvertern, die bis zu 50% des Messwertes betragen können.«

Martin Schraag hat als Techniker ebenso Zweifel an den Messwerten der Stationen: »Halten aber die Messgeräte diese recht große Unsicherheit in der Praxis überhaupt ein? Der Bürger erfährt das nicht, die Zahlen werden nicht

veröffentlicht. Die LUBW (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg) versteckt sich bei Nachfrage hinter dem Hinweis auf die zugehörige Europäische Norm 14211, und dass ihr Labor doch akkreditiert sei. Das ist keine Transparenz. Dabei darf man aus technischen Gründen durchaus Zweifel haben, dass die von der 39. BImSchV geforderte Unsicherheit eingehalten werden kann.«

So können die Messgeräte den Jahresgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überhaupt nicht genau registrieren. Schraag: »Der in Fahrverbotsurteilen kritische Bereich von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter NO₂ liegt also am unteren Ende eines zehnfachen Messbereichs. Für Messtechniker ist klar: Das kann ein Problem für die Genauigkeit sein. Man wiegt schließlich einen Brief auch nicht mit der Personenwaage.«

Darüberhinaus prüft nicht der TÜV die Genauigkeit der Grenzwerte bei jenen 40 µg/m³, sondern das Labor selbst. Die Prüfergebnisse werden nicht veröffentlicht. Schraag: »Vieles spricht dafür, dass die eingesetzten Messgeräte nicht die gesetzlichen Anforderungen einhalten.«

Martin Schraag kommt zu dem vernichtenden Urteil: »Offensichtlich vertrauen Richter den Behörden blind, entscheiden basierend auf Messdaten, ohne zu fragen, ob sie unter gesetzlich vorgegebenen Bedingungen zustande kamen.«

Portrait

...gesund und glücklich in einer intakten Umwelt leben...

News-ID: 1056145 • Views: 374 (Stand: 11.06.2026)

Link zur Pressemitteilung:

<https://www.openpr.de/news/1056145/Elektrozukunft-Verbrennerkultur-oder-Busse-und-Bahnen.html>