

Der eigentliche Skandal des Diesel-Skandals

Wulfing Kranenbroeker

Seit dem Jahre 1971, also mit Beginn der Ölkrise, sind in Europa in vielen Schritten die Abgaswerte für Kraftfahrzeuge gesenkt worden. War damals das vorgeschobene Ziel die [Rettung des sterbenden Waldes](#), so ist es in unseren Tagen die [Rettung des Klimas](#), ohne das jemandem auffällt, wie unmöglich dieses Unterfangen ist.

Gut ist, daß durch die Einführung der Katalysatortechnik das giftige Blei aus den Ottokraftstoffen entfernt wurde, da das Blei die Katalysatoren auflöste. Dummerweise wurde das Blei als Antiklopfmittel durch das schon beim [Tanken frei werdende giftige Benzol](#) ersetzt.

„Physiologisch wirkt Benzol als starkes Gift, das zu Schwindel, Erbrechen und Bewußtlosigkeit führt. Chronische Vergiftungen rufen eine Schädigung des Knochenmarks, der Leber und der Nieren sowie Leukämie hervor. Benzol hat sich als krebserzeugend erwiesen.“

Man hatte also den Teufel mit dem Besebub ausgetrieben. Verschwiegen wurden auch die [anderen Schwermetallverbindungen, die durch die neuen Katalysatoren freigesetzt wurden](#). Mit der Erhöhung des Verbrauches durch diese „Hinterher-Technik“ war im Endeffekt nicht wirklich eine Verbesserung der Umweltbelastung erreicht worden.

Im Vergleich war damals der Unterschied im Ausstoß von CO₂ bei Benzinern mit 100% zu Dieselfahrzeugen mit 25% ebenso überzeugend für die Dieseltechnik wie auch der Ausstoß von NO_x mit 100 : 12% für den Diesel. Damals schon hatte eine 20jährige Studie gezeigt, daß es zwischen Reinluftgebieten und „anthropogen verunreinigten Gebieten“ keinen meßbaren Unterschied in der Wirkung von NO_x gab. Aber wer schaut heute noch in die vergilbten Akten!

Interessant wird es allerdings, wenn man in die neue Studie schaut, die die Bundesregierung in Auftrag gegeben hat um genau dieses Stickoxid-Debatte mit Fakten unterlegen zu können.

So kommt der Sachverständige Prof. Dr. Koch zu der Stellungnahme:

*„Ferner konnten – trotz einer erheblichen Zunahme des Verkehrsvolumens – die Stickoxidemissionen seit 2000 um mehr als die Hälfte reduziert werden. Von der Euro-Norm 3 bis zur Euro-Norm 6 sei eine kontinuierliche Verbesserung der NO_x-Emissionen erreicht worden, wobei der Schritt von Euro 4 zu Euro 5 in der Realität nur geringe Verbesserungen bei den NO_x-Emissionen bewirkt habe. **Sämtliche NO₂-Immissionsmessungen in Wohngebieten / Industrienähe in Deutschland lägen unterhalb des Grenzwertes.** Seit 2006 sei eine Reduzierung der NO₂-Überschreitungen von 855 Stunden auf 61 Stunden im Jahr 2015 in Stuttgart am Neckartor erfolgt.“*

Dr. Pöhler bemerkt in seiner Stellungnahme:

*„Zu den verschärften NO_x-Emissionsgrenzwerten hat Dr. Pöhler ausgeführt, daß sich die **realen Emissionen kaum mit den neuen Euro-Normen reduzieren ließen**, obwohl die Fahrzeuge bei der Typenprüfung die geringeren Emissionsgrenzwerte einhalten würden. Messungen an den Fahrzeugen im Realbetrieb hätten ergeben, daß Diesel-Pkw neuerer Euro-Normen keine oder nur geringe NO_x-Emissionsreduzierungen aufweisen würden.*

***Dieses müßte auch den Behörden und der Politik bekannt sein.**“*

Weiterhin kommen die Sachverständigen schlußendlich zu der Zusammenfassung:

*„Die Sachverständige Prof. Dr. Peters hat dargelegt, daß NO₂ über unterschiedliche chemische Prozesse wahrscheinlich zu oxidativem Streß beitragen könne. Wissenschaftliche Ergebnisse ließen aber eine gesicherte lineare Expositions-Wirkungs-Beziehung für Stickoxidemissionen und Erkrankungen oder Erhöhung der Sterblichkeit im Sinne einer robusten Zuweisung nicht zu. Auch eine Wechselwirkung von Verkehrslärm und NO₂ sei noch nicht systematisch untersucht worden. Für die Partikelforschung (Feinstaub) habe man unabhängige Effekte von Feinstaub und Lärm gefunden. **Für NO₂ sei ihr keine Studie bewußt, die das schon mal systematisch untersucht habe.** ...*

***Grundsätzlich haben sich die Sachverständigen übereinstimmend dazu geäußert, daß sich aus der isolierten Betrachtung einzelner Schadstoffkonzentrationen keine eindeutigen Bezüge zu gesundheitsschädlichen Effekten herstellen lassen.** Es sei stets das Schadstoffgemisch zu betrachten und in Beziehung zu regionalen und sozialen Faktoren zu setzen.“*

In dieser Drucksache 18/12900 des Bundestages, die wir von unseren Steuergeldern bezahlt haben steht also eindeutig drin, daß es weder belastbare Studien für die Behauptungen gibt, noch daß es tatsächlich Grenzwert überschreitende Belastungszonen gibt. Dazu ist noch zu bemerken, um überhaupt erfaßbare Werte zu generieren, wird immer nur von NO_x geschrieben, welches eine Variable darstellt für alle möglichen Stickstoffverbindungen. Das heißt, das die Atemwege reizende Gas NO₂ stellt nur einen kleinen Teil dieser Gesamtmenge dar, welches in Innenräumen in einer Konzentration geduldet wird, die mit 180µ Gramm wesentlich höher liegt als die 40µ Gramm NO_x für den Straßenverkehr.

Wozu dient also dieses volksverdummende Schmierentheater? Was ist der eigentliche Zweck dieser gigantischen Propagandashow?

Würde man tatsächlich Wert auf eine reinere Luft und bessere Abgaswerte schauen, so bieten sich schon seit Jahren ganz andere Technologien an.

Das Luftauto

Die Technik ein Auto mit reiner Preßluft anzutreiben hatte es sogar mal in die Sendung „Galileo“ geschafft. Eine oder mehrere Preßluftpatronen treiben ein Fahrzeug an, welches damit keinen Motor braucht, sondern lediglich ein Getriebe. Das ist damit sehr viel leichter und völlig Abgas frei und zu dem noch extrem leise. Die Reichweite war mit 420 km für ein Stadt-

fahrzeug wie den Twingo völlig ausreichend und mit 150 km/h Höchstgeschwindigkeit den herkömmlichen Modellen vergleichbar. Eine Infrastruktur mit Drucklufttankstellen wäre sehr schnell generierbar. Als Kommunalpolitiker würde ich Taxis in Großstädten nur noch mit diesem Antrieb zulassen.

Diesel aus Wasser und CO₂

Aus Rußland stammte diese Technologie ursprünglich. In einem mehrfach hintereinander geschalteten Wirbelprozeß wird Wasser mit CO₂ gemischt und es bilden sich stabile Kohlenwasserstoffketten bis hin zu leichten Heizölen, also Diesel. Dies völlig Schwefelfrei. Als ein Emsländer Erfinder dies mit einer Firma aus der Umwelttechnologie umsetzen wollte und ein Tankstellennetz aufbauen wollte, schlug die Mafia der Großkonzerne zu. Jetzt ist dieses Patent an den Golfstaat Qatar verkauft. Diese Chance ist erst mal vertan.

Auch [Audi hat sich auf anderen Wegen mit der Herstellung](#) von Diesel aus Wasser und Kohlendioxid beschäftigt.

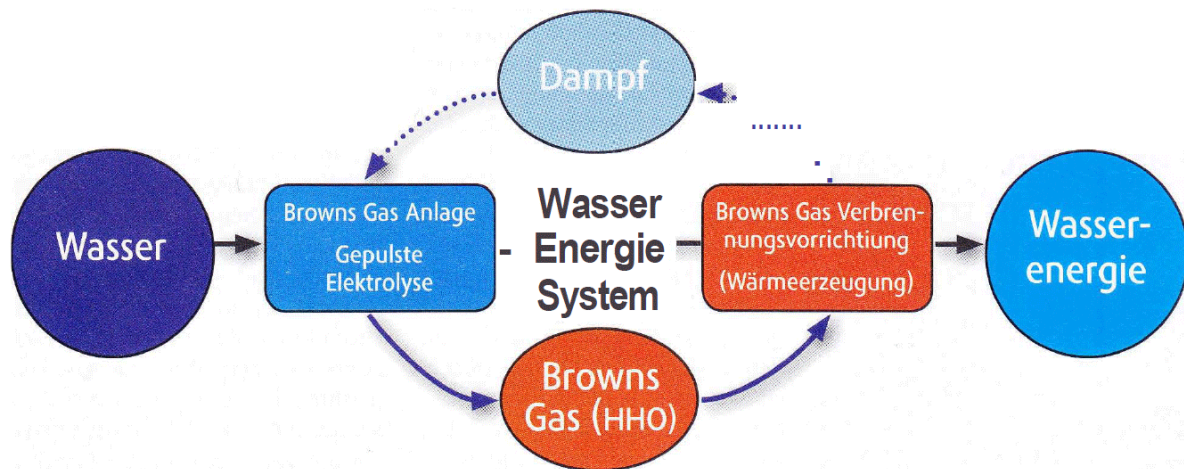


*Forschungsministerin Johanna Wanka befüllt bei einem PR-Termin ihren Dienstwagen mit den ersten fünf Liter Audi e-diesel. Neben ihr steht Reiner Mangold, der bei Audi die nachhaltige Produktentwicklung leitet.
Foto: Audi*

Das Wasserauto

Ebenfalls vertan ist die die Idee des amerikanischen Erfinders Stanley Meyer. Über eine elektrische Hochfrequenz-Aussteuerung wurde in einer Brennstoffzelle Wasser in seine Bestandteile zerlegt, so daß das Brown'sche Gas entstand, welches hinterher in einem umgebauten

Ottomotor verbrannt wurde. Heraus kam aus dem Auspuff Wasserdampf. Auch Stanley Meyer überlebte seine Erfindung aus dem Jahre 1989 nicht.



1944 war dieses Kunststück deutschen Ingenieuren über die Metallkatalyse mit Eisenwolle schon einmal gelungen. Als Postautos sind diese Fahrzeuge bis 1953 in der Schweiz noch gefahren.

Der Fuelsaver

Aber auch für die herkömmliche Verbrennungstechnik gibt es seit Jahren schon Technologien, die vor der Verbrennung sorgen, dass die Verbrennung physikalisch optimiert wird. Während die heutige Katalysatortechnik mit unendlich viel und teurem Aufwand dafür sorgt, dass eine unvollständige Verbrennung von den Schadstoffen gereinigt wird. Wobei alle Katalysatoren selbst wieder neue aggressive Schadstoffe produzieren! So gibt z.B. den [Fuelsaver](#), ein kleiner, metallener Stick, der auf die Kraftstoffzuleitung montiert wird und dadurch die dipolaren Kraftstoffe ausrichtet, so daß sie sich besser mit dem Luftsauerstoff mischen. Das Ergebnis ist eine höhere Leistung und ein geringerer Verbrauch mit wesentlich besseren Abgaswerten. Ganz ohne elektronische Schwindelsoftware!

Das Elektroauto

Das Elektroauto scheint mir erst mal problematisch, da hier gewaltige Infrastrukturmaßnahmen in Gang gebracht werden müssen. Diese Chance haben wir in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts vertan. Zu der Zeit waren etwa gleich viel Benzinkutschen unterwegs wie Elektroautos. Aber die Auffindung von Erdölquellen innerhalb der USA durch Standart Oil der Familie Rockefeller besiegelte diese falsche Entwicklung. Wir können uns damit trösten, daß dadurch zumindest die Wale gerettet wurden, die bis dahin als Quelle für Schmierstoffe und Beleuchtungsöl erhalten mußten.

Wenn man die Agenda jedoch richtig deutet, sieht es so aus, daß nach der Verbannung der Dieselmotoren plötzlich entdeckt wird, daß die Ottomotoren noch viel giftiger sind als die Dieselfahrzeuge. Dann wird man genötigt werden von Benzinern auf Elektroautos umzusteigen.

Die Niederlande haben die Katze schon aus dem Sack gelassen. [Sie wollen schon in sieben Jahren kein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor mehr neu zulassen](#). Alles zum Wohle der Menschheit!

Das Solarauto

Vielleicht können ja die Weiterentwicklungen der Solarautos zumindest ein klein wenig die Infrastrukturlücke schließen helfen. Einige findige Studenten der technischen Hochschule München haben ein Solarauto, welches Stadt tauglich ist in Modulbauweise erfunden – [den Sion](#).

Da dies zu dem ein Crowdfunding-Projekt ist, kann sich da jeder der Interesse hat mit einbringen, auch mit technischen Innovationen einzelner Module. Wenn etwas die Zukunft einer möglichen Entwicklung unserer Wirtschaft vorwegnimmt, dann ist es dieses Projekt der Mobilitätssicherung für jedermann. Mit 16.000 € als Preis für dieses Auto, welches seine Reichweite durch Selbstaufladung in der Sonne erhöht, schon mal eine gute Idee.

Benzin aus Sand

Noch ganz andere Möglichkeiten hat der Universalgelehrte Peter Plichta aus Düsseldorf entwickelt. Als Chemiker gelang es ihm das Silizium in langkettigen Verbindungen zu einem sicher handhabbaren Öl zu verwandeln, welches auch als Raketentreibstoff große Vorteile hat. [Silanöl verbrennt so heiß](#), daß es auch den Stickstoff der Luft zu Nitratstickstoff verbrennt, ein Stoff aus dem die Hitzschilde der Raumschiffe bestehen. Neben den 21% Sauerstoff werden also noch zusätzlich die 78% Stickstoff der Luft mit verbrannt, was eine ganz andere Energiebilanz ergibt. Mit seinem Ideenpaket könnte der nutzlose Flugsand der Wüstengürtel unseres Planeten über Solarenergie vor Ort in hochwirksamen Treibstoff verwandelt werden, der vor allem auch für Flugzeuge interessant wäre. Damit bräuchten die Golfstaaten das Ende des Ölzeitalters nicht zu fürchten.

Wie man sieht, muß man nicht Science-Fiction Autoren bemühen, um aufzuzeigen, daß die möglichen Lösungen schon längst auf dem Tisch liegen, wenn die Politik und die Wirtschaft wirklich konstruktive Pläne für die Menschheit verwirklichen wollen.

Aber wenn man auf den für den 16. Dezember geplanten Migrationpakt und die schon peinlichen Propaganda Veranstaltungen der Klimagipfel schaut, frage ich mich, ob wir uns diese Politiker noch leisten können? [Spätestens seit dem Jahre 2009 sind die Manipulationen des Weltklimarates öffentlich](#). Dennoch wird uns weiterhin durch die Medien das Märchen von der „[anthropogen erzeugten Klimaerwärmung](#)“ täglich eingebleut. Selbst die Online-Bibliothek [Wikipedia wird ständig in dieser Richtung](#) manipuliert.

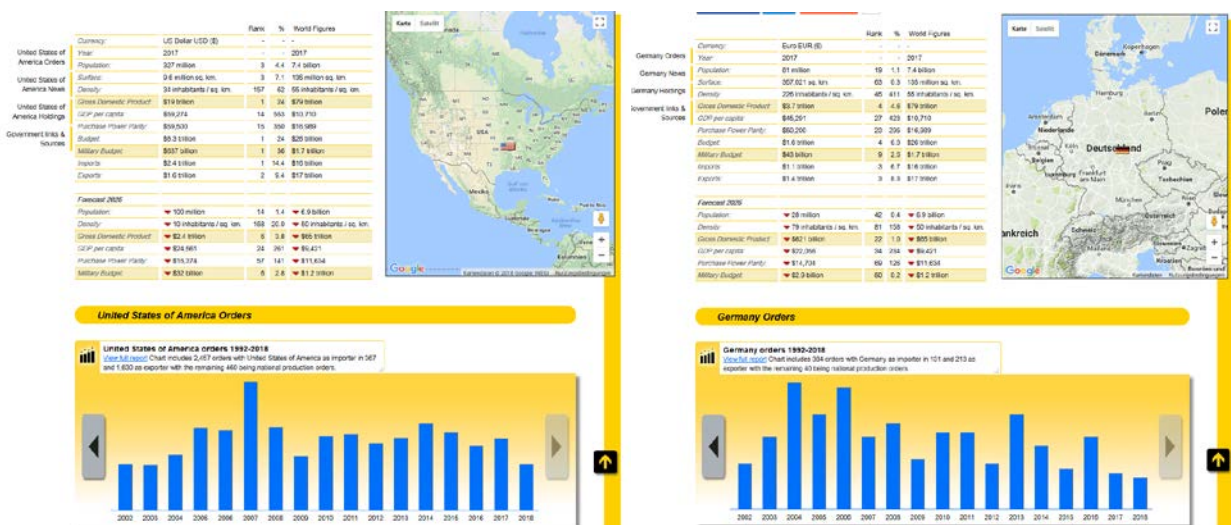
Nur eine Randbemerkung: Das sich der gesamte Planet erwärmt und zwar von innen, liegt nicht an der Verheizung von Öl und Kohle durch den Menschen. Unser gesamtes Sonnensystem bewegt sich noch ca. 15 Jahre durch eine Dunkelwolke mit relativ starken Magnetfeldern. Deshalb erhöht sich die Temperatur nicht nur auf der Erde! Der Mars hat seine Polkappenverloren – und dort fährt nur ein einsames Solarfahrzeug herum.



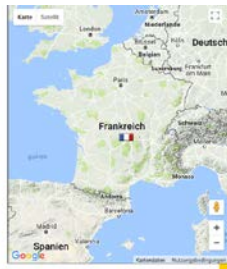
Der Mond Europa hat sich um 5° C erwärmt und Pluto und Charon immerhin um 2,5° C.

Die Gletscher auf Grönland scheinen von unten zu schmelzen und die [Erhöhung der Vulkan-tätigkeit weltweit kann nicht](#) mit „anthropogener Klimaerwärmung“ erklärt werden. Allein einer vielen Vulkane Indonesiens, die jetzt aktiv geworden sind, hat innerhalb von 10 Tage die gesamte Jahresproduktion von CO₂ und Schwefeldioxid der Bundesrepublik in die Atmo-sphäre geblasen.

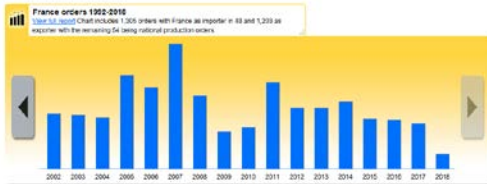
Diese erhöhte Vulkantätigkeit kann jedoch zu einer drastischen Klimakatastrophe in die ande-re Richtung führen. Die [kleinen „Eiszeiten“ des 18. und 19. Jahrhunderts](#) hatten auch mächt-ige Vulkanausbrüche des pazifischen Feuerrings zur Ursache, bzw. den [Ausbruch der La-kispalte in Island 1783](#). Vielleicht sind das die Ursachen für die dramatischen Prognosen des militärischen Informationsdienstes [deagel.com](#). Eine Erklärung für so extrem hohe Verlust-zahlen an Bevölkerung liefert dieser Dienst nämlich nicht:



	Currency	Euro EUR (€)	Rank	%	World Figures
France Orders	Year	2017	-	-	2017
France News	Population	67 million	21	0.9	74 billion
	Surface	643,845 sq. km	49	0.4	136 million sq. km
France Holdings	Density	102 inhabitants / sq. km.	77	254	56 inhabitants / sq. km.
Government Info & Sources	Gross Domestic Product	\$2.8 trillion	5	3.7	\$7.9 trillion
	GDP per capita	\$42,391	17	166	\$12,710
	Purchasing Power Parity	\$41,200	16	227	\$11,680
	Budget	\$1.4 trillion	6	5.4	\$3.8 trillion
	Military Budget	\$65.9 billion	6	3.3	\$1.7 trillion
	Imports	\$236 billion	6	3.1	\$1.8 trillion
	Exports	\$241 billion	6	3.2	\$1.7 trillion
Forecast 2020	Population	↘ 69 million	29	0.6	↘ 6.3 billion
	Density	↘ 77 inhabitants / sq. km.	61	144	↘ 50 inhabitants / sq. km.
	Gross Domestic Product	↘ \$1.1 trillion	16	1.7	↘ \$6.6 trillion
	GDP per capita	↘ \$37,562	29	292	↘ \$9,421
	Purchasing Power Parity	↘ \$35,368	19	168	↘ \$11,354
	Military Budget	↘ \$11 billion	20	0.5	↘ \$1.2 trillion



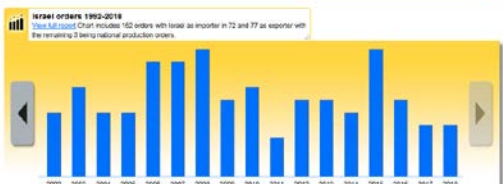
France Orders



	Currency	-	Rank	%	World Figures
Israel Orders	Year	2017	-	-	2017
Israel News	Population	8.3 million	97	0.1	7.4 billion
	Surface	20,370 sq. km.	161	0.2	136 million sq. km.
Israel Holdings	Density	406 inhabitants / sq. km.	22	227	56 inhabitants / sq. km.
Government Info & Sources	Gross Domestic Product	\$33.9 billion	30	0.4	\$7.9 trillion
	GDP per capita	\$41,283	30	301	\$12,710
	Purchasing Power Parity	\$38,200	46	213	\$11,680
	Budget	\$22 billion	35	0.4	\$2.9 trillion
	Military Budget	\$20 billion	14	1.1	\$1.7 trillion
	Imports	\$67 billion	42	0.4	\$1.6 trillion
	Exports	\$61 billion	44	0.4	\$1.7 trillion
Forecast 2020	Population	↘ 8.6 million	117	0.06	↘ 6.3 billion
	Density	↘ 392 inhabitants / sq. km.	34	394	↘ 50 inhabitants / sq. km.
	Gross Domestic Product	↘ \$73 billion	26	0.1	↘ \$6.6 trillion
	GDP per capita	↘ \$17,857	46	188	↘ \$9,421
	Purchasing Power Parity	↘ \$11,708	82	101	↘ \$11,680
	Military Budget	↘ \$1.7 billion	64	0.1	↘ \$1.2 trillion



Israel Orders



So hohe Sterbezahlen gab es selbst während der beiden Weltkriege nicht!