

STIMME UND GEGENSTIMME

KLARHEIT DURCH INTELLIGENTE ANALYTIKER
WENIGGEHÖRTES - VOM VOLK FÜRS VOLK!
FREI UND UNENTGELTLICH
INSPIRIEREND

S&G



Medienmüde? Dann Informationen von ...
www.KLAGEMAUER.TV
Jeden Abend ab 19.45 Uhr



HAND-EXPRESS

NICHT GLÄSERNE BÜRGER - GLÄSERNE MEDIEN,
POLITIKER, FINANZMOGULE BRAUCHEN WIR!
WELTGESCHEHEN UNTER
DER VOLKSLUPE

~ AUSGABE 29/2019 ~
DIESEL

S&G



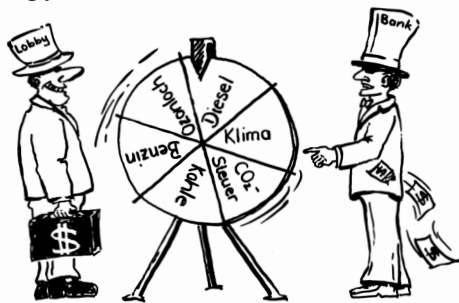
DIE VÖLKER HABEN EIN RECHT AUF STIMME UND GEGENSTIMME

INTRO

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 dieselpetriebenen. 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 Brenn-

stoffe ins Rampenlicht der Öffentlichkeit gestellt, der binen weniger Jahre unsere Wälder beseitigen sollte. Brandaktuell trifft es nun Dieselfahrzeuge, die vorgeblich wegen Feinstaub- und CO₂-Ausstoß schnellstmöglich weg – und dafür E-Fahrzeuge her müssten. Auf diesem Weg soll Deutschland die Welt vor dem sicheren Untergang retten. Diese Ausgabe wirft als Gegenstimme zur Hetze und Panikmache aus Politik und Medien ein anderes Licht auf Dieselfahrzeuge.

Die Redaktion (pg.)



„Welche Sau treiben wir diesmal durchs Dorf?“

Dieselfahrverbote basieren auf fragwürdigen Berechnungen

pg. 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 Bundesimmissionschutzgesetz 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? [3]

Fragwürdige Anti-Dieselpolitik

cam. 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 Ökobi-

lanz 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. [1]

Fahrverbot aufgrund einer Empfehlung der WHO

gz. 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 (µg/m³) Luft übernommen, während beispielsweise in den USA 100 µg/m³ erlaubt sind. Bis jetzt besteht nur die wissenschaftlich nicht bewiesene Behauptung, Menschen würden aufgrund erhöhter Stickoxidwerte früher sterben. Warum leidet ausge-

rechnet 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 5,2fache 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. [2]

Gibt es eine gesundheitliche Gefährdung durch Dieselfahrzeuge?

rl. 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? [4]

Quellen: [1] www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/schrottplatz-voller-diesel-auto-wuerde-noch-10-jahre-halten-trotzdem-abgewrackt-schrotthaendlerin-zeigt-diesel-wahnsinn_id_8603566.html | www.politika.org/dramatischer-bericht-diesel-wahnsinn-funktionsfaehiges-auto-nur-noch-schrott/ [2] www.watergate.tv/das-maerchen-von-den-toedlichen-diesel-abgasen [3] www.watergate.tv/unfassbar-modellrechnungen-statt-messwerten-fuehren-zu-diesel-fahrverboten-armes-deutschland [4] www.watergate.tv/das-maerchen-von-den-toedlichen-diesel-abgasen/

Virenwarnung! Gegenstimmen-Internetseiten werden leider immer wieder von Hackern mit Viren verseucht. Hier schützt der S&G-Handexpress – Infos kurz, bündig und ohne Internetzugang – Tipp für alle, die dennoch auf die Links zugreifen: Nie von einem PC mit wichtigen Daten ins Internet gehen!
Sie haben eine wichtige Info? Verfassen Sie einen kurzen Hand-Express-Artikel. – Nennen Sie darin Ross und Reiter!
Quellen möglichst internetfrei! – Und senden Sie Ihren Kurzaufsatz an SuG@infopool.info

Höhere Grenzwerte am Arbeitsplatz als im Verkehr

xm. 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_2), 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_2 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? [5]

Hamburger Dieselfahrverbot unbegründet

pg. 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. [6]

Marathon bringt den Beweis für falsche Messwerte

dkg. 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? [7]

Schlusspunkt •

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 u.a.m. der eigentliche Fokus? Dann kommen wahrscheinlich die Benziner auch bald unter das „Fallbeil“. Wie das Dieselfahrverbot 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.

Die Redaktion (pg./hm.)

In U-Bahnhöfen höhere Feinstaubbelastung als auf der Straße

pg. 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? [8]

staubbelastung 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? [8]

Quellen: [5] www.bettina-hoffmann.info/de/2019_01_22_Faktencheck-NO2-Grenzwert-Diesel.pdf

www.focus.de/finanzen/karriere/berufsleben/dieselpanik-wegen-grenzwertluege-politik-ignoriert-zweifel-am-grenzwert-40-mikrogramm_id_7378545.html [6] www.abendblatt.de/hamburg/article215838831/Was-bringen-die-Dieselfahrverbote-in-Hamburg.html | www.zeit.de/mobilitaet/2018-05/diesel-fahrverbote-hamburg-autoindustrie-abgase | www.welt.de/dieweltbewegen/sonderveroeffentlichungen/article118988228/Das-schmutzigste-Gewerbe-der-Welt-bleibt-auf-Kurs.html [7] www.watergate.tv/fake-messungen-hohe-stickoxid-werte-ohne-autos [8] www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.spurensuche-wo-kommt-bloss-all-der-feinstaub-her.f9c1c5f7-4d2b-43f1-9588-e21e467c07d5.html

Beziehen Sie Ihre S&Gs bereits von einem „internetunabhängigen Kiosk“? Wenn nein, dann bitte melden unter SuG@infopool.info zur Vermittlung. Bitte selbst mindestens 3x kopieren und von Hand zu Hand weitergeben!

Evtl. von Hackern attackierte oder im Internet verschwundene Quellen sind in den S&G-Archiven gesichert.

Impressum: 20.7.19

S&G ist ein Organ klarheitsuchender und gerechtigkeitsliebender Menschen aus aller Welt. Ihre Artikel erhält sie von ihrer Leserschaft. Sie kommt, wann sie kommt, und es bestehen keinerlei kommerzielle Absichten.

Verantwortlich für den Inhalt:

Jeder Schreiber, Zeuge oder Verfasser sowie jeder, der eine Quelle angibt, ist nur für sich selbst verantwortlich. S&G-Inhalte spiegeln nicht unbedingt die Sichtweise der Redaktion wider.

Redaktion:

Ivo Sasek, Verlagsadresse: Nord 33, CH-9428 Walzenhausen

Auch in den Sprachen:

ENG, FRA, ITA, SPA, RUS, HOL, HUN, RUM, ISL, ARAB, UKR, TUR, SWE, LIT – weitere auf Anfrage

Abonnentenservice: www.s-und-g.info

Deutschland: AZZ, Postfach 0111, D-73001 Göppingen



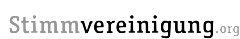
www.anti-zensur.info



www.klagenmauer.tv



www.panorama-film.ch



www.stimmvereinigung.org



www.agb-antigenozidbewegung.de



www.sasek.tv