

Peter Milger

Mörderischer Diesel


Angstmache und Nötigung der Politik mittels fiktiver Todesfälle – eine Nachlese

Eine US-Studie sorgte im Juli 2017 für eine der Horror-Meldungen des Jahres. Seither ist in einer Fülle von Kommentaren mit höchster Ungenauigkeit von *mehreren 10.000 Toten* die Rede. Die Google Suche mit „38.000 Todesfälle“ erzielt im Juni 2018 noch immer 70 Treffer


38.000 Tote? Kleine Auswahl der Schlagzeilen:

38'000 Tote wegen Diesel-Betrug (Tagesanzeiger.ch) * Studie: 38.000 Tote durch mehr Stickoxide im Dieselabgas (t-online) * Studie: Rund 38.000 Tote durch mehr Stickoxide im Dieselabgas (Süddeutsche) * US-Studie: Dieselabgase an 100.000 Toten pro Jahr schuld (Welt) * 38000 Tote durch Stickoxide in Dieselabgasen (Frankfurter Rundschau) * 38000 Tote wegen Diesel-Beschiss (tages-anzeiger-online) * Dieselabgase: 38.000 Tote durch erhöhten Stickdioxid-Ausstoß (DW)

Research, analysis, and data for environmental policymakers.
Keep up with our research by signing up for our newsletter.



CONTACT US



Quelle: Pressemitteilung am 15. Mai 2017 des *International Council on Clean Transportation, Inc.* Ein weltweit aktives millionenschweres US-Unternehmen mit Dependancen in Berlin und Peking. Erlöse 2015: 12.099.070. Ausgaben 8.439.009 US-Dollar. Schwerpunkt der Aktivitäten: Förderung der Elektromobilität. Siehe (1). Meldet die Studie tatsächlich 38.000 Tote, also Leichen? Nein. In der Quelle ist von *premature death (vorzeitigen Todesfällen)* die Rede und nicht von *dead* (Toten). Nicht Leichen pflastern seinen Weg, sondern statistische Konstrukte.

Orakel, falsches Spiel oder Wissenschaft? Große Abweichungen in einschlägigen Studien. Etwa für Deutschland pro Jahr

44.960 Europäische Umweltagentur 2017 (2)
12.860 Deutsche Umwelthilfe. Werbung 20017 (3)
5.966 Umweltbundesamt, Mittelwert von Studien, 2018
1.098 ICCT publiziert 2017- anteilig siehe (4)

71 (Einundsiebzig). Das renommierte *Massachusetts Institute of Technology* (pro Jahr Einwirkung zwischen 2008 und 2015. Die Fälle sollen erst in Zukunft eintreten). 2017.

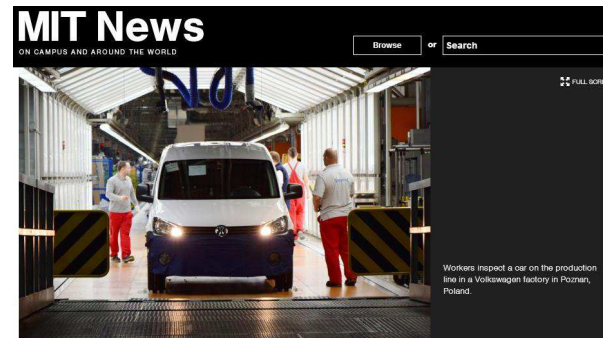
Kernversäumnis in Sachen NOx und Diesel: keine NOx Messungen in Wohnungen

Unter Druck geratene Behörden messen die NOx-Konzentration nur am Rand verkehrsreicher Straßen. Für die *Deutsche Umwelthilfe* mit einem Umsatz von über acht Millionen Euro etwa wäre es ein Leichtes, Messungen in den Wohnungen der Anrainer durchzuführen. Bei Werten an der Messgrenze wären die NOx-Studien hinfällig und die Geldgeber blamiert. Niemand traut sich.

2015: Abschaltvorrichtung aufgedeckt

Pressemitteilung des ICCT am 18. 09. 2015. Tenor: Vom ICCT gesponserte Tests hätten ergeben, dass bei VW Diesel PKW die NOx-Reduktion auf der Strasse abgeschaltet werde. Einige Forscher am *Massachusetts Institute of Technology* erstellten in Schnellgang eine richtungsweisende Studie zum Schaden von VW.

2015 Betrugs- und Tötungsvorwurf



Study: Volkswagen's emissions cheat to cause 60 premature deaths in U.S.

Zitat: *Volkswagen's use of software to evade emissions standards in more than 482,000 diesel vehicles sold in the U.S. will directly contribute to 60 premature deaths across the country, a new MIT-led study finds.* ... Jennifer Chu | MIT News Office October 28, 2015

Inn Kommentaren äußerten Fachlaute starke Zweifel an den Schätzmethode und mit 60 Todesfällen bei 350 Millionen Einwohnern war offenbar kein Eindruck zu schinden. Die Aufregung hielt sich jedenfalls sich noch in Grenzen. Zwar stand VW als Umweltsünder am Pranger und der Ruf des Dieselantriebs war schwer beschädigt, aber er stand nicht zur Disposition. Berlin hielt ihn weiter für unverzichtbar. Um den Tod wirksam ins Spiel zu bringen, bedurfte es ganz anderer Fallzahlen.

Generalangriff

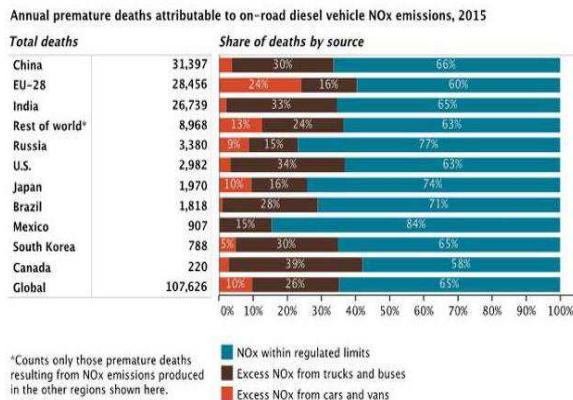
Der ICCT forschte unerbittlich weiter und legte am 15. Mai 2017 mit seiner Pressemitteilung auf der emotionalen Schiene mit zigtausenden von Todesfällen nach. Der Befund ist darauf angelegt, diffuse Ängste zu erzeugen und Druck auf die Politik auszuüben. Nachprüfbar Beweise, Fehlanzeige. Bei welcher Besiedlung und bei welchen NOx-Konzentrationen ihre Fälle auftreten, lassen die Autoren offen. Grenzwert Atemluft außen 40 µg/m³ (WHO), Überschreitungen am Rand stark befahrener Straßen in Deutschland bis 80 µg/m³, Grenzwert am Arbeitsplatz 8 Stunden lang 950 µg/m³. (DFG)

ENOES: Extra erfundenes, angeblich todbringendes Abgas

Laut beigefügter Tabelle hat das NOx aus allen Dieselfahrzeugen weltweit sogar in genau (!) 107.626 Fällen zugeschlagen. Dem ICCT geht es vorrangig aber um ein sehr spezielles Abgas, nämlich *überschreitende NOx-Emissionen (Excess NOx-Emissions)* kurz ENOES. *Überschreitend* soll heißen: wenn die NOx-Reduktion abgeschaltet ist. Definiert werden sie als *Emissionen unter realen Fahrbedingungen verglichen mit Emissionen bei offiziellen Labortests.*

Scheinwissenschaftlicher Unsinn – angeblich genau 89.46 VW-Opfer in den USA

[Read the ICCT's news release about the study.](#)



(rot, 3% von 2.982) Die Angaben in der Tabelle sind bis auf die letzte Stelle genau. Dagegen heißt es in der Überschrift: *Jährliche vorzeitige Todesfälle, die Dieselfahrzeugen auf der Straße zugerechnet werden können, 2015.* Es handelt sich also um eine auf Schätzungen beruhende statistische Erhebung. Daher können die Resultate unmöglich bis auf die letzte Stelle genau ausfallen.

Entscheidende Angabe fehlt

Premature death – vorzeitige Todesfälle werden so definiert: *Das statistische Ableben erfolgt, bevor das durchschnittliche Sterbealter erreicht ist.* Dieses Konstrukt ist die Maßeinheit, mit der Epidemiologen gesundheitliche Schäden für eine Menschengruppe (Kohorte) quantifizieren. Dazu gehört zwingend die Angabe, wie viel Lebenszeit - Tage, Wochen, Monate, Jahre – dabei verloren gingen. In der Presseerklärung gibt es dazu keine Aussage, womit eine Kontrollstudie durch ein neutrales Institut nicht möglich ist. Summa summarum. Die Studie ist in wissenschaftlicher Hinsicht völlig wertlos.

Nicht nachvollziehbare Berechnungen

Der ICCT schätzt also pro Jahr 89,46 vorzeitige Todesfälle in den USA. Kämen pro Fall 10 Lebensjahre abhanden, betrüge der Verlust für jeden US-Bürger rund 0,000003 Jahre oder 95 Sekunden. Dieser Effekt ist unmessbar winzig. Erklärung Fehlanzeige. Er wurde mit anderen Schadstoffen und Vorerkrankungen verknüpft, um höhere Fallzahlen zu erzielen.

NOx ist ein wesentlicher Faktor für die Außenluftverschmutzung in Form von bodennahem Ozon und sekundärem Feinstaub (PM2,5). Langfristige Exposition gegenüber diesen Schadstoffen ist mit einer Reihe gesundheitsschädlicher Folgen verbunden, darunter Behinderungen und verlorene Lebensjahre aufgrund von Schlaganfall, ischämischer Herzkrankheit, chronisch obstruktiver Lungenerkrankung und Lungenkrebs...

Das erklärt noch nicht, wie die ICCT seine Fälle quantifiziert hat. Es sei denn, man versteht das:

Die Studie kombinierte Teststudien in Betrieb befindlicher Fahrzeuge mit globalen Atmosphärenmodellen, Satellitenbeobachtungen, Gesundheitsmodellen, Erntemodellen und Klimamodellen, um die Schäden zu schätzen, die durch Diesel NOx Emissionen verursacht werden.

Es handelt sich um das an der Antidieselfront übliche Schätzverfahren. Naturwissenschaftliche Erkenntnisse werden dabei wissentlich ignoriert.

Wikipedia: Die Lebensdauer von Stickoxiden beträgt in Bodennähe etwa einen Tag.

Diesel-NOx kann die Reise um den Globus nicht antreten, es verweht und vergeht bevor der Satellit es erspät. Preisfrage In China kommt es zu Ernteaussfällen. Nimmt der Dieselschaden in der EU dann zu oder ab? Wo so viel geschätzt wird, kommt es natürlich zu Verschätzungen

USA: Rund 90 VW-Opfer pro Jahr (ICCT) oder 60 (MIT) doch nur 8 (acht) pro Jahr?



Seit dem 19. Februar 2016 im Netz. Die EST-Autoren sind extrem innovativ. Sie nennen ihre Todesfälle: *excess expected death* – (durch) *Überschreitung zu erwartende Todesfälle.*

We estimate the damages and expected deaths in the United States due to excess emissions of NOx from 2009 to 2015 Volkswagen diesel vehicles... We estimate excess damages of \$430 million and 46 ± 6 excess expected deaths ...

Die Autoren erwarten also, dass ENOES aus VW-Dieselfahrzeugen in den USA in 6 Jahren ungefähr 46 *Todesfälle* bewirken werden, also acht pro Jahr. Im Gegensatz zu MIT, EEA und ICCT formuliert EST den Befund wissenschaftlich korrekt: *46 plusminus 6.* Die Angabe der unvermeidlichen Unschärfe ist zwingend erforderlich,

Todesfälle in der EU28 rund 6830 pro Jahr?

Europa betreffend geht der ICCT in die Vollen. 6829,44 Todesfälle pro Jahr. (24 % von 28.465, siehe Tabelle).

Oder 1200 in sieben Jahren? MIT-News legt 2017 nach

Study: Volkswagen's excess emissions will lead to 1,200 deaths in Europe

Jennifer Chu | MIT News Office, March 3, 2017

(Diese Version wurde am 3. März 2017 hochgeladen. Sie wurde inzwischen korrigiert ohne das Datum zu ändern)

500 Fälle in Deutschland

Barrett and colleagues estimated that the excess NOx emissions could cause 500 premature deaths in Germany, 160 in Poland, 84 in France, 72 in the Czech Republic and 55 in Italy.

Absurd: Verlust an Lebenszeit so groß wie bei starken Rauchern

The researchers estimate that 1,200 people in Europe will die early, each losing as much as a decade of their life, as a result of excess emissions generated between 2008 and 2015 by affected cars sold in Germany.

Durch in Deutschland verkaufte manipulierte PKW soll demnach pro Fall ein Verlust von 10 Lebensjahren eintreten. Das haben die *Forscher geschätzt*, obwohl die fiktiven Dieselopfer noch leben. Chapeau. Bei Opfern des Tabakrauchs braucht man nicht zu schätzen, sie sind zählbar. Es gilt daher als bewiesen: Starke Raucher, die an Lungenkrebs sterben, verlieren rund 10 Lebensjahre wenn sie 30 Jahre lang rauchen. Auf der Packung steht: *Tabakrauch enthält 70 Stoffe, die erwiesenermaßen krebserregend sind*. Die Sterbe-Kandidaten des MIT inhalieren ihre 10 Lebensjahre locker in 7 Jahren weg.

Esoterik? Abweichungen der Schätzungen in den zitierten Studien für die EU und die USA

Todesfälle USA: ICCT: **89.46** pro Jahr * EST 46 ± 6 in sieben Jahren, MIT **60**

Todesfälle EU28: Europäische Umweltagentur (EEA) **72.000** im Jahr 2012 * ICCT **6.829,44** pro Jahr * MIT: **1.200** in 7 (sieben) Jahren

Linderung der Wohnungsnot an verkehrsreichen Straßen?

EST und MIT gehen davon aus, dass ihre Diesel-Todesfälle erst in einer unbestimmten Zukunft eintreten werden. Richtig. Alle Laborversuche an Mensch und Tier zeigen: Selbst wenn der Grenzwert um das Doppelte überschritten wird, lassen sich selbst nach Jahren keine Schäden nachprüfbar nachweisen. Das sieht die *Deutsche Umwelthilfe* anders Sie übernimmt die *12.860 vorzeitigen Todesfälle* der EEA für 2014, ohne zu sagen, wo sie eintreten. Das Publikum soll annehmen, es ginge um die Straßenabschnitte, in denen NOx-Konzentrationen zwischen 80 und 50 µg/m³ gemessen wurden. Also da, wo die Aktivisten der DUH Fahrverbote durchsetzen wollen. Und es wird weitgehend hingenommen, auch von Medien .Die Realität zählt nicht. Es hätte pro Straße und Jahr Hunderte von Anrainern dahingerafft. 128.600 Abgänge insgesamt in zehn Jahren. Es wären massenhaft Wohnungen frei geworden.

NOx-Messungen im trauten Heim?

Niemand geht auf verkehrsreichen Straßen täglich stundenlang spazieren. Also inhaliert auch niemand ständig NOx-Konzentrationen zwischen 40 und 80 µg/m³. In den Nebenstraßen und angrenzenden Parks sind die Werte niedriger. Das NOx verdünnt sich schnell entsprechend dem *Gesetz der Partialdrucke*. Noch mal Wikipedia: *Die Lebensdauer von Stickoxiden beträgt in Bodennähe etwa einen Tag*. Der Mensch hält sich überwiegend in seiner Wohnung auf. Die alles entscheidende Frage wäre doch: Wie hoch ist die NOx-Konzentration innen, wenn gerade kein Fenster zu einer verkehrsreichen Straße offen ist. Warum veranlasst niemand Messungen in den Wohnungen? Ein Tabu? Was wäre, wenn in den Wohnungen der Überschreitungszonen nur NOx-Konzentrationen an der Grenze der Messbarkeit auftreten, also nahe 0 µg/m³? Auferstehung der Toten, Heulen und Zähneklappern in der Alarmbranche?

Wer hat die Macht im Staat?

Die *Deutsche Umwelthilfe* verdient Millionen durch Abmahnungen, hat 100 Mitarbeiter, fördert die Elektromobilität, wird vom Staat und Sponsoren finanziell unterstützt und setzt vor fachlich überforderten Gerichten Fahrverbote durch. Sie hat Status der Gemeinnützigkeit, aber

das ist Blendwerk, denn es gibt Geschädigte: Arbeitnehmer in der Autoindustrie, Pensionsfonds mit Aktien der Branche, Besitzer von Dieselfahrzeugen (Wertverlust, Beihilfe zum Totschlag) Lieferanten, Handwerker, Verkehrsbetriebe (Umstellung auf E-Busse). NOx gehört nicht in die Atemluft, also ist es richtig, den Ausstoß zu reduzieren. Und das passiert ja auch schon Jahr für Jahr. Sinnvoll ist ein Bündel von Maßnahmen, aber kein Hauruckverfahren. Man kann das mit rationalen Argumenten begründen. Die Angstmache mit fiktiven Toten dagegen fördert die allgemeine Hysterie vergiftet das gesellschaftliche Klima.

Die Todesfälle des Bundesumweltamtes 2018 – abgezählt und doch geschätzt – NO2-Dosierung im Widerspruch zu Laborversuchen mit Affen - NO2-Studienschwemme

Zitat: *Unter Verwendung einer unteren Quantifizierungsgrenze von 10 µg/m³ NO2 wurden für das Jahr 2014 für die kardiovaskuläre Mortalität durch NO2-Langzeitexposition (basierend auf Jahresmittelwerten) 5.966 (95 %-Konfidenzintervall: 2.031 bis 9.893) attributable vorzeitige Todesfälle ... geschätzt.*

Also 5.966 ± 3.935. Die Schwankungsbreite ist größer als die untere Fallzahl. Naturwissenschaftler würden ein derart unscharfes Messergebnis nicht publizieren. Die Datenerhebung erfolgte offensichtlich nur in dünn besiedeltem Regionen, in denen Mittelwerte zwischen 10 und 40 µg/m³ gemessen werden. Auch *Hintergrund-Konzentrationen* genannt – eine Art NO2-Rauschen.

Wichtig ist dabei hervorzuheben, dass sich die hier vorgelegte Abschätzung der Krankheitslast ausschließlich auf die Hintergrund-Konzentrationen für NO2 stützt und somit höhere Konzentrationen, die sich vor allem in städtisch verkehrsnahen Gebieten finden, nicht berücksichtigt werden konnten.

Kein Wunder, entlang der Hotspots mit bis zu 80 gemessenen µg/m³ statt der erlaubten 40 konnte bisher kein Ansteigen *vorzeitiger Todesfälle* nachprüfbar nachgewiesen werden. Geschätzter Verlust durch NO2 für die ausgewählte Kohorte laut Studie: 49.726 (16.929 bis 82.456) *verlorene Lebensjahre*. Verlust pro Fall demnach 49.726 / 5.966 = 8.33489 Lebensjahre in einem Jahr. Raucher verlieren wie gesagt durchschnittlich etwa 10 Lebensjahre, wenn sie 30 Jahre lang Tabakrauch inhalieren. Ganz grob berechnet heißt das: Dosierungen zwischen 10 und 40 µg/m³ NO2 in der Atemluft sind 30 mal schädlicher als direkt inhalierter Tabakrauch.

*... unter Verwendung einer unteren Quantifizierungsgrenze von 10 µg/m³ NO2 ...eine quasi homöopathische Dosis. Affen vertragen im Labor 16 Monate lang 1.890 µg/m³ ohne Schaden. Siehe www.milger.de/tierversuche.htm. Oder Suche mit Google Scholar mit *nitrogen dioxide monkeys*. Ergebnis: Hunderte von Hinweisen auf Studien zur Frage, wie Affen auf NO2 reagieren.*

Anmerkungen

(1) 45 Artikel auf der ICCT-Homage unter *Programs > Electric vehicles > RESENTLY RELEASED > SEE ALL*
(2) Übernommen von der *Europäischen Umweltagentur* (EEA) 2016. (3) 6830 Fälle in der EU, Anteil Deutschland (6.830 x 82.000.000)/510.000.000 ~ 1098 (4) bei einem unteren Schwellenwert von 10 µg/m³ .und einem oberen von 40 µg/m³ wie beim Bundesumweltamt, und ebenso ohne Überschreitungszonen.