

Die Diesel-Lüge

Die Hetzjagd auf Ihr Auto – und wie Sie sich wehren

Bearbeitet von
Von: Holger Douglas

1. Auflage 2018. Buch. 144 S. Kartoniert
ISBN 978 3 95972 144 8
Format (B x L): 12,5 x 18,7 cm

[Weitere Fachgebiete > Medien, Kommunikation, Politik > Politikwissenschaft
Allgemein > Politische Geschichte](#)

Zu [Inhaltsverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

**beck-shop.de**
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

HOLGER DOUGLAS

DIE DIESEL LÜGE

DIE HETZJAGD AUF IHR AUTO
UND WIE SIE SICH WEHREN

© des Titels »Die Diesel-Lüge« von Holger Douglas (978-3-95972-144-8)
2018 by FinanzBuch Verlag, Münchner Verlagsgruppe GmbH, München
Nähere Informationen unter: <http://www.finanzbuchverlag.de>

FBV

EDITION TICHYS  EINBLICK

Mit 33
geldwerten
Tipps für
Diesel-
Besitzer

Vorwort von Roland Tichy

Wir alle kennen das Spiel Hase und Igel. Der Hase rennt von rechts nach links, und wann immer er atemlos ankommt – der Igel ist schon da. Doch der Wettbewerb ist nicht fair. Es sind zwei Igel, die einen Hasen quälen.

In Deutschland ist der Autofahrer der Hase. Und es gibt nicht wie in der Fabel nur zwei, sondern ein halbes Dutzend Igel, die den Hasen quälen.

Lange galt der Diesel als besonders umweltfreundlich, weil er weniger von den angeblich so schädlichen, das Weltklima verändernden CO₂-Abgasen ausstößt. Warum er weniger schädlich sein sollte? Ganz einfach, weil er auf Grund der physikalischen Prinzipien den Treibstoff besser ausbeutet. Aber neuerdings zählt dieser geringere CO₂-Ausstoß nicht mehr. Die Schadstoffe, die die Umweltschützer nun im Visier haben, sind Feinstaub und Stickoxide. Und da sieht es beim Diesel nicht ganz so gut aus, besonders seitdem er mit brachialer Gewalt auf noch weniger CO₂ Ausstoß getrimmt worden ist.

Jetzt also soll der Diesel ausrangiert werden, weil er zwar klimafreundlicher funktioniert, aber immer noch Abgase, also Reste der Verbrennung, ausstößt. Von nichts kommt eben nichts. Wir sollen wohl jetzt alle wieder Benziner kaufen oder besser komplett auf das Auto verzichten. Wenn es nur so einfach wäre ...

Denn wir alle ahnen: Es wird anders kommen. Wenn wir erst alle unsere Diesel verschrottet haben und wieder Benziner fahren – dann wird die Kritik an den Schwächen des Benziners wieder neu befeuert werden und das Theater von vorne beginnen. Der Igel gewinnt immer.

In der Fabel ging es um ein Rennen zwischen zwei Punkten, da rannte der Igel von A nach B. Heute sausen wir kreuz und quer durch eine komplizierte Welt, aber die stacheligen Brüder und Schwestern sind schon da. Immer, an jeder Ecke.

Zum Beispiel in der Politik. Bundes- wie Landespolitiker versprechen: »Mit uns gibt es keine Fahrverbote!« – denn allen Beteiligten ist klar, dass Fahrverbote dem Diesel den Dolchstoß versetzen würden. Die Deutsche Umwelthilfe klagt gegen Städte, in denen die Schadstoffwerte der Luft angeblich überhöht sind. Zugleich wird die Deutsche Umwelthilfe mit vielen Millionen aus den verschiedensten Töpfen der Bundesregierung finanziert. Und so sind wir Steuerzahler wieder der dumme Hase: Auf der einen Seite verspricht uns die Politik »keine Fahrverbote«, auf der anderen Seite finanziert sie die Organisation, die genau das erzwingen will: Fahrverbote.

Klar, wer da der Verlierer ist: der Bürger.

Nicht vergessen: Heute ist es der Diesel. Morgen wird es der Benziner sein: Grüne und DUH fordern ein Verbot, die Bundesregierung verspricht freie Bahn – und finanziert hintenherum das genaue Gegenteil.

Und die Igel haben einen Trumpf im Ärmel: die Grenzwerte. Erst werden Grenzwerte definiert, die sehr, sehr niedrig sind. Dagegen wäre nichts einzuwenden. Gesundheit ist das wich-

tigste Gut. Aber leider müssen diese Grenzwerte nur auf den Straßen eingehalten werden. In Fabriken dürfen sie um den Faktor 20 höher sein. (Der Igel siegt.) Und in manchen Ländern wie der Schweiz dürfen sie noch einmal weit höher sein. (Es ist nicht bekannt, dass die Schweizer schlecht leben, im Gegenteil.)

Nun hat die Autoindustrie den Schadstoffausstoß gesenkt, deutlich und messbar sogar – und teilweise am Rande der technischen Möglichkeiten. Daher musste ein wenig in der Software nachgeholfen werden. Aber dann wurden die Grenzwerte wieder halbiert. Der Igel hat schon wieder gesiegt. Wer sich anstrengt in diesem Land, ist der Dumme. Irgendwo steht immer ein Igel mit seinen Stacheln, garantiert.

Jetzt werden die Schadstoffe gemessen. Feine Sache. Aber keine faire Sache. Denn gemessen wird gewissermaßen auf dem Grünstreifen der Autobahnen, dort, wo bekanntlich kein Mensch lebend hin- oder wieder zurückkommt. Es werden also Messstellen gesucht, die wirklichkeitsfremd sind, aber hohe Messwerte generieren. Als ob diese extremen Stellen irgendeine Aussage über die konkrete Luftbelastung liefern könnten.

Wir haben viele Messstationen geprüft und uns deren Standorte angeschaut. Leser schickten uns mit großem Engagement Fotos, teilweise mit Beschreibungen der Messanlagen und ihrer Standorte. Und siehe da: enge Schluchten, Überhänge, unter denen sich die Abluft staut, Stoppstellen vor Ampeln und an künstlichen Verengungen, damit man beim selbstverantworteten Start- und Stopp-Betrieb auch garantiert hohe Messwerte erhält. Beim Betrieb der Messstellen sind ganze Igelhorden unterwegs und sorgen dafür, dass das gemessen wird, was dem Hasen schadet – und ihren eigenen Interessen nützt.

Anfangs wurde behauptet, die Messstellen stünden an korrekt ermittelten Standorten. Aber das Umweltbundesamt musste schließlich einräumen: Sie sollen besonders hohe Messwerte erzeugen. Diese würden dann für die anderen Bereiche »heruntergerechnet«. Spätestens jetzt wird deutlich: Die Igel haben es übertrieben. Sie messen absichtlich an Orten, die hohe Messwerte erzeugen, um ihre Ziele durchzusetzen.

Und dennoch verblüfft der Blick auf die Messergebnisse: Selbst an diesen extremen Stellen melden die Geräte praktisch keine Überschreitungen der Grenzwerte! Nur an wenigen Orten in Deutschland kann man von einer stärkeren Luftbelastung sprechen. Die ist aber noch weit von jenen Werten entfernt, bei denen Wissenschaftler eine physiologische Reaktion feststellen. Es geht also nicht mehr um tatsächliche Belastungen, die alle – Hasen wie Igel – möglichst reduzieren wollen, sondern Tests werden so durchgeführt, dass deren Ergebnisse den eigenen Zielen nützen – die mit Umweltschutz nichts zu tun haben.

Noch einmal: Gesundheit ist das wertvollste Gut. Ohne Gesundheit ist alles nichts. Es sollte also darum gehen, die Luftqualität zu verbessern. Aber genau daran wird auch gearbeitet, mit Erfolg sogar. Und allen, die von öffentlichen Verkehrsmitteln schwärmen, sei gesagt: Auch Straßenbahnen verursachen Feinstaub, und zwar gewaltigen, bei jedem Bremsvorgang, vor allem dann, wenn beim starken Abbremsen Sand zwischen Räder und Schiene gelangt. Ebenso ist die Feinstaubbelastung in U-Bahnen enorm. Feinstaub wird durch viele Quellen emittiert, nicht nur durch Dieselmotoren. Wenn die Winde sich entschließen, wieder Saharasand zu uns herüberzuwehen, oder wenn Vulkane Rauchwolken ausspeien, laufen die Messgeräte Amok. Und kein

Raucher dürfte mehr leben angesichts des Feinstaubes, den er mit jeder Zigarette zuverlässig einatmet. Warum aber wird der Diesel als der Alleinschuldige behandelt? Diese Frage wurde bislang weder gestellt noch beantwortet.

Und so wird die Bevölkerung malträtiert, werden Handwerker ruiniert, Bürger um ihr Fahrzeug betrogen und in ihrer Mobilität eingeschränkt, Milliardenwerte vernichtet und die Lebensqualität herabgesetzt. Es geht heute um den Diesel, morgen um das Auto insgesamt. Übrigens: Sollte sich ein besonders schlauer Hase einem Elektro-Auto nähern – auch da sitzt schon der Igel am Steuer. Denn klar ist: Elektroautos brauchen Strom, der wird aus Kohle gewonnen, die Batterien sind schmutzige Chemiefabriken. Das ist also auch keine Alternative. Und nur mit dem Fahrrad zu fahren? Schön wär's ...

Verkehr ist das Zusammenspiel von vielen Konzepten. Wer wie der *Tagesspiegel* in Berlin einen »Fahrrad-Senator« fordert, will nur öffentliche Stellen schaffen (gut bezahlte, immer mit Dienstwagen), denn dann brauchen wir auch bald einen Fußgänger-Senator und einen Auto-Senator und je einen für private und öffentliche Busse, einen für den Flughafen Berlin nicht zu vergessen. Nein, Verkehr ist Team-Spiel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, und freie und bezahlbare Mobilität ist ein großer Fortschritt für den Bürger.

Genau daran wird gedreht: Gilt Mobilität nur noch für Politik-Bonzen mit Sonderrechten und für besonders Reiche, die alle Strafmaßnahmen locker wegstecken können? Die normalen Bürger sind weitgehend wehrlos. Die Politik spielt ein doppeltes Spiel. Nicht nur im geheimen Zusammenspiel mit der DUH. Immer wird auf Europa verwiesen – da könne man nichts machen.

So wäscht die Politik ihre Hände in Unschuld, das Waschbecken steht in Brüssel.

Aber das stimmt nicht. Deutschland ist Treiber des Geschehens, hat zugestimmt und entscheidet über die konkrete Umsetzung vor Ort – zu Lasten der Dieselfahrer, der Wirtschaft und der Lebensqualität. Doch, man kann etwas beeinflussen. Die konkrete Aufstellung von Messstationen erfolgt vor Ort, Gerichte werden in Deutschland angerufen, Fahrverbote hier ausgerufen. Lassen Sie der Politik diese Igelei nicht durchgehen.

Mit diesem Buch versuchen wir, einen Beitrag zur Rationalität und für die Vernunft zu leisten. Holger Douglas hat die wichtigsten Fakten rund um den Diesel-Skandal zusammengetragen: Wie gefährlich sind Stickoxide wirklich? Welche Folgen haben die Aktionen der DUH für Sie als Autobesitzer? Wie ernst sind die Fahrverbote gemeint? Welche Gerichtsurteile gibt es? Und worum geht es den Kämpfern gegen den Diesel wirklich?

Auf Ihre Reaktionen sind wir gespannt – viele Gedanken sind im Zusammenspiel mit unseren Lesern entstanden, die uns immer wieder über neue Entwicklungen informieren. Dafür bedanken wir uns schon jetzt.

Roland Tichy, April 2018

Der Anschlag

Überlebt der Diesel diese gegenwärtige Krise? Müssen plötzlich Millionen von Diesel-Fahrzeugen stillgelegt werden? Können Handwerker noch mit ihren Kleintransportern in die Städte fahren? Wie sieht es mit Paketdiensten und anderen Zulieferern aus, deren Zahl steigt, weil wir immer mehr im Internet bestellen und uns die Waren nach Hause liefern lassen? Ist das alles noch möglich?

Und überhaupt, fahren wir in 20 Jahren noch mit einem Automobil, das mit einem Verbrennungsmotor angetrieben wird? Oder ein selbsttätig fahrendes, angetrieben von einem Elektromotor, so wie sich das Politik und NGOs wünschen?

Der Skandal um den Dieselantrieb ist nur vordergründig eine Schlacht der grünen NGOs um Grenzwerte, Partikelausstoß, Stickoxide und Fahrverbote. Das komplette Modell »Auto« steht zur Disposition. Nach den bizarrsten Ideologien steht damit sogar die individuelle Mobilität auf dem Spiel. »Ein Volk ohne Wagen« – den Buchtitel gibt es wirklich! – wird als Teufelsszenario schon an die Wand gemalt, der Mensch bewegt sich nach Planvorgaben und irgendwann nur noch mit Sondererlaubnis. Wir nehmen den abgehalfterten öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad oder bleiben besser zu Hause. Sozialromantische Fantasien von kollektiver Beförderung von Menschenmassen feiern fröhliche Urständ.

In Zukunft, so andere Visionen, fahren wir überhaupt nicht mehr selbst Auto. Wir werden unabwendbar nicht mehr eigen-

händig lenkend durch die Straßen rollen, sagte in einem Anfall von Staatsdirigismus die Autofachfrau Angela Merkel. Lenkrad war gestern. Wir sitzen im selbstfahrenden Personenkraftwagen gemütlich im Kreise der Liebsten, spielen »Mensch ärgere dich nicht« und müssen darauf vertrauen, dass die Programmierer einen Großteil der Fehler in der Steuersoftware gefunden haben, bevor das Auto auf die Straße darf. So bekommt das Wort »Automobil«, eine selbstfahrende Maschine, die ursprüngliche Bedeutung.

Das Auto fährt uns, und die Autohersteller bereiten uns damit ein Geschenk: »Wir schenken jedem von uns 38.000 Stunden, die wir heute im Auto über unser gesamtes Leben verbringen. Man kann lesen, lernen, Spiele spielen, mit der Familie reden. Sehr gute Sache!« So werben sie tatsächlich für die neue Mobilität, die keine Rücksicht auf die flatternden Nerven der Fahrzeuginsassen nimmt.

Das Automobil stand noch nie so unter Beschuss wie jetzt. Die Grünen würden es lieber heute als morgen abschaffen. Es sei oberster Umweltverschmutzer und Killer von Zehn-, ja Hunderttausenden von Menschen. Der Chef der dubiosen Nichtregierungsorganisation Deutsche Umwelthilfe (DUH), Jürgen Resch, bezeichnet die Luftverschmutzung durch Stickoxide gar als »tausendfachen Totschlag«. Die Autobranche ist für ihn eine »kriminell agierende Industrie, die seit Jahren nicht belangt wird«. Er seinerseits hat aber keine Probleme, sich von dieser Industrie wie z. B. vom japanischen Hersteller Toyota für den Kampf gegen die Konkurrenz Spenden überreichen zu lassen.

Das System Diesel soll also jetzt ein Ende haben. Grüne, NGOs und Heerscharen von »Umweltschützern« bekämpfen Otto- und Dieselantrieb bis aufs Blut. Aufgrund kruder ideo-

logischer Vorstellungen sollen 16 Millionen Besitzer von Diesel-Fahrzeugen enteignet werden und einen geschätzten Schaden von 240 Milliarden Euro schultern.

Auch die EU erklärte bereits das Aus für den Verbrennungsmotor. »Der Verbrennungsmotor hat seine Blütezeit hinter sich. Ich glaube nicht, dass in 15 Jahren noch jemand mit Diesel oder Benzin fährt«, sagte die zuständige EU-Kommissarin für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmen, Elzbieta Bienkowska.

Ein Ende also des Herzstücks aller Verbrennungskraftmaschinen, die Motoren, Maschinen, Autos, Flugzeuge, Schiffe und Generatoren rund um den Globus antreiben – kurz die universelle Maschine, die Pferd und Ochse abgelöst hat und dem Menschen eine neue gewaltige Quelle für die Krafterzeugung gab; die zudem immer verfügbar ist im Gegensatz zu den trügerischen Kraftquellen Wasser- und Windkraft.

Gab es das schon einmal, dass eine Technologie so rigide angegriffen wurde wie jetzt der Dieselmotor? Der Skandal um den Verbrennungsmotor erinnert an die frühen Maschinenstürmer, wobei die handfeste Gründe hatten: Sie fürchteten sich vor dem Verlust ihrer Arbeitsplätze, während es den Stürmern gegen die Maschine »Auto« heute gelungen ist, einer Bevölkerung eine geradezu irrationale Angst vor einem menschengemachten Klimawandel einzureden.

Sicher, auch in anderen Bereichen gingen Kontrahenten häufig nicht gerade zimperlich miteinander um. Bei der Einführung der Elektrizität etwa stritten die Protagonisten Thomas Alva Edison und George Westinghouse heftig um die Frage, ob der Strom künftig in Form von Gleichstrom oder als Wechselstrom genutzt werden solle. Es ging um viel Geld. Dabei fielen auch regelrechte Totschlagargumente: »Der Wechselstrom bringt Menschen

um!« Dass dies auch Gleichstrom macht, sagte Edison nicht dazu. Durchgesetzt hat sich in diesem Fall das technisch bessere Prinzip, der Wechselstrom. Zugleich ist dieser Stromkrieg Vorbild für den Kampf um Standards und Normen. Mit Normen lassen sich Technologien entweder aufbauen oder zerstören. Wir sehen das gerade an dem Kampf um Grenzwerte für Schadstoffe in der Luft. Die Werte wurden laut der Aussage eines Beteiligten gegenüber dem Autor »mit dem Dartpfeil ausgeworfen«, doch davon werden wir später erfahren.

Auch schon beim Aus der Atomkraft in Deutschland argumentieren die Befürworter mit der Bedrohung von Menschenleben. Jetzt also bringt der Dieselmotor Zehntausende – oder je nach Belieben – Hunderttausende von Menschen um. Also schnellstmöglich weg damit.

Immer werden vermeintlich gefährdete Menschenleben ins Spiel geführt – genau wie seinerzeit Edison vs. Washington. Doch um Gesundheit geht es den Initiatoren der Skandale um das Automobil am allerwenigsten.

Was also tun? Jetzt noch ein Diesel-Fahrzeug kaufen?

Auf den Höfen der Autohändler stehen sie zu Tausenden herum. Untrügliches Zeichen: Auch in Polen will sie niemand mehr. Es gibt zu viele, die gleichzeitig verkauft werden sollen. Das bedeutet: Die Preise sind im Keller.

Das ist schlecht für die Leasing-Kalkulationen, die noch mit erheblich höheren Restwerten angesetzt waren, als sie jetzt zu erzielen sind.

Die ersten Klagen sind auch in Deutschland für Kunden erfolgreich ausgefallen. Allerdings hat man nur unter ganz bestimmten Bedingungen eine Chance auf Ersatz, die wir Ihnen aufzeigen werden.

Geplagt werden die Autokäufer unterdessen von Begriffen wie Abgasrückführungsventil, NO_x-Speicherkatalysator, SCR-Katalysator, Partikelfilter, Harnstoffeinspritzung. Thermofenster ist ein anderer schöner Begriff des neuen Zeitalters.

Doch was bedeuten diese Begriffe? Darf ich noch einen Diesel kaufen? Oder einen Benziner? Was lohnt sich?

Holger Douglas, April 2018

Wie alles anfang

Die Damen und Herren unterhielten sich nicht sehr höflich. Und mitunter wurde es lautstark in den Brüsseler Konferenzräumen. Werner Rissing kann sich auch heute noch darüber aufregen, wie jene Grenzwerte zustande kamen, die gegenwärtig für das gesamte Desaster auf dem Dieselmotor verantwortlich sind. Rissing, von Haus aus kein Jurist, sondern studierter Maschinenbauingenieur, also einer, der von der Sache viel versteht, kämpfte in vielen Sitzungen bei der EU-Kommission und in Ministerien um Grenzwerte. Denn hinter dürren Limit-Zahlen verbirgt sich das gesamte Drama, das Sie jetzt erleben und für das Sie kräftig bluten dürfen, wenn Sie Dieselfahrer sind. Keine Bange, auch als Besitzer eines Benziners werden Sie künftig nicht ungeschoren davonkommen, bleibt die autofeindliche Politik so, wie sie ist.

Werner Rissing, heute Ministerialdirektor a.D., der als oberster Vertreter des Bundeswirtschaftsministeriums bei den Grenzwert-Verhandlungen in Brüssel am Tisch saß, erinnert sich. Er kämpfte gegen die Verschärfung der Abgaswerte, die damals technisch nicht erreichbar waren: »Wir dürfen die Industrie nicht überfordern!«

Das begeisterte sogar den deutschen EU-Kommissar. »Oettinger«, so erzählt er, »mit dem ich vorher nie Kontakt hatte, klopfte mir nachher auf die Schulter und sagte: »Noch nie so ein klares deutsches Statement hier gehört!« Am nächsten Tag in Berlin las Rissing in den Tickermeldungen: »VW akzeptiert

die neuen Brüsseler Grenzwertvorschläge«. Er rief sofort wütend den Berliner VW-Repräsentanten an: »Wieso fällt ihr mir in den Rücken?« Der VW-Mann leitete die Beschwerde nach Wolfsburg weiter. Kurze Antwort aus Wolfsburg: »Es bleibt dabei, wir schaffen das!«

Die VW-Ingenieure in den Entwicklungsabteilungen dagegen schlugen die Hände über dem Kopf zusammen. Ihnen war bewusst, dass solche Grenzwerte mit den damaligen Technologien nicht zu stemmen waren, schon gar nicht zu Preisen, welche die Kunden zu zahlen bereit waren Rensing: »Das Ergebnis ist bekanntlich die ›Schummelsoftware‹.« Auch Mercedes-Chef Dieter Zetsche saß mit am großen runden Tisch. Was hat er gesagt? Antwort von Werner Rensing: »Er hat geschwiegen!«

Auch Vertreter von Bosch, dem wichtigsten Hersteller von Diesel-Einspritzpumpen und damit Zulieferer der Automobilindustrie, überschlugen sich förmlich vor grüner Begeisterung. Rensing: »Nach der Sitzung in Brüssel sprachen mich Bosch-Vertreter vor dem Ratssaal an und sagten mir: ›Da steckt noch viel mehr drin bei der Emissionsminderung!‹ ›Wie?‹ habe ich gefragt: Keine Antwort.« Es muss eine kollektive Besoffenheit bei den Spitzen der wichtigsten deutschen Industrie geherrscht haben. Auf dem Automobilsalon in Genf prahlte der damalige VW-Chef Martin Winterkorn: Wir unterbieten die Normen um 25 bis 30 Prozent. Der 17,5 Millionen teure VW-Chef wollte ehrgeizig den Konzern grüner machen. Das war zu der Zeit, da Greenpeace VW aufs Dach kletterte und mal wieder gegen Autos protestierte.

Heute ist die kollektive Besoffenheit geschlossener Ernüchterung gewichen. Düpierte und gefeuerte Automanager, teilweise in Amerika zu langen Jahren Knast verurteilt, qualifizierte Motoren-

entwickler, die in Deutschland in Untersuchungshaft sitzen und sich wegen Betruges verantworten müssen, und Hunderttausende von erst drei, vier Jahre alten Dieselfahrzeugen auf Schrotthalden oder in der Schrottpresse, komplett ausgestattet. Den Schaden schätzen Experten auf 100 bis 200 Milliarden Euro. Die Bilanz des Versuches, vorgeblich schädliche Stoffe um ein paar Mikrogramm zu reduzieren, um die Umwelt zu retten.

Doch Kohlendioxid, die »böse« Substanz, ist ein wichtiges Molekül, das Pflanzen dringend für ihr Wachstum benötigen, und Stickstoffdioxid NO_2 , das andere »tödliche« Gas, ist ein Reizgas, das erst in deutlich höheren Konzentrationen zu Ätzungen der Atemwege führt. In den 1990er-Jahren kümmerte sich die EU um Grenzwerte und legte diesen für NO_2 in der Außenluft auf $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ (μg = ein millionstel Gramm) fest. Das ist der sogenannte **Immissionswert**, also das, was in der Luft ist, im Gegensatz zu den **Emissionswerten**, die das bezeichnen, was aus Autoauspuff, Kraftwerk und Kamin herauskommt. Grundlage war eine entsprechende Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation WHO, die jedoch ausdrücklich einschränkend hinzufügte, es handele sich um einen Vorsichtswert, einen wissenschaftlichen Beleg dafür gebe es nicht. Selbst in Kalifornien, in Amerika traditionell Umwelt-Vorreiter, gab es noch keinen NO_2 -Grenzwert; seit 2007 gelten in den USA $100\mu\text{g}/\text{m}^3$, Kalifornien reduzierte dann auf $60\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Den Grenzwertwahn in Europa jedoch halten weder Ochs noch Esel auf. Fakten spielen keine Rolle mehr.