

Feinstaub

Am 27. September 1996 traf der Europäische Rat, kaum wahrgenommen von der Öffentlichkeit, eine wegweisende Entscheidung. Die damals verabschiedete „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“ soll ein Problem endlich entschärfen, das die Menschen überall in Europa seit Beginn der Industrialisierung begleitet, belastet, krank macht und bis heute zigtausendfach tötet: die Verschmutzung der Atemluft durch giftige Abgase und gesundheitsschädliche Staub- und Rußpartikel.

Mehr als acht Jahre nach seiner Verabschiedung sorgt das ehrgeizige Paragrafenwerk doch noch für Wirbel und politische Turbulenzen. Von Lissabon bis Tallinn, von Rom bis Kiruna, von Berlin bis Donaueschingen verspricht die Brüsseler Order unter dem Codenamen 96/62/EG frische Luft für alle. Doch ein Selbstläufer, das haben die ersten Monate des Jahres 2005 gezeigt, wird die Umsetzung der guten Vorsätze nicht. Denn die Vorgabe erlaubt als letztes Mittel auch harsche, im Einzelfall umstrittene Maßnahmen. Um die Menschen vor chronischen und schweren Erkrankungen zu schützen, können Behörden künftig Industriebetriebe zeitweise stilllegen, rigide Tempolimits verhängen und Ballungszentren für Lkw und Pkw sperren, sofern die Grenzwerte für Luftschadstoffe anders nicht in den Griff zu kriegen sind.

Dass es so weit kommt, glauben und befürchten immer mehr Verantwortliche in Städten und Kommunen. Denn einige der in der EU-Richtlinie proklamierten Grenz- und Alarmwerte für Luftschadstoffe wie Schwefel, Blei, Feinstäube oder Stickoxide werden bis heute längst nicht überall eingehalten. Vor allem in den Metropolen sammeln sich Feinstäube und Stickoxide an verkehrsreichen Straßen, mancherorts auch in der Umgebung industrieller Staubschleudern.

Lange wurde in einigen Bundesländern das Problem – und die Richtlinie, die es bekämpfen soll – verdrängt. Statt sich auf die neue Rechtslage vorzubereiten, hoffte man, die Sache werde sich von allein erledigen: Durch weniger Schmutz aus Industrie- und privaten Heizanlagen, durch sauberere Kraftwerke, eine ausgeklügelte Auto-Abgastechnik und gelegentlich auch eine „findige“ Wahl der Messpunkte. Doch die Erwartung trog. Zwar gingen die Smog-Belastungen aus Industrieanlagen und Auspuffrohren dank moderner Filter und Katalysatoren in den vergangenen Jahrzehnten zum Teil stark zurück, doch gleichzeitig stieg das Verkehrsaufkommen rasant. Vor allem der Siegeszug Sprit sparender Dieselfahrzeuge sorgte dafür, dass sich der positive Trend schließlich umkehrte: Immer mehr, vor allem aber immer kleinere Partikel werden in die Luft geblasen, von wo sie ihren Weg in die feinsten Verästelungen der menschlichen Lunge finden. 2002 schlug der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung Alarm. Die Ruß-Emissionen aus Diesel-Pkw und Diesel-Lkw, mahnten die Umweltweisen, seien „das derzeit wichtigste Problem der Luftverschmutzung“. Der Bundesumweltminister hat bereits 2002 vor drohenden Verkehrsbeschränkungen gewarnt. Erschreckt hat das zunächst kaum jemand.

Mit dem Jahreswechsel hat sich das geändert. Am 1. Januar 2005 traten zunächst die bisher mit Toleranz-Margen entschärften Feinstaubgrenzwerte der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie verbindlich in Kraft, fünf Jahre später soll dies auch für die Stunden- und Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid (NO₂) der Fall sein. Die Lage ist prekär. Der Jahresgrenzwert für NO₂, eine so genannte Vorläufersubstanz des Reizgases Ozon und auch sehr gesundheitsschädlich, wurde in den vergangenen Jahren vielerorts nicht eingehalten. Mit einer kurzfristigen Abnahme der Belastungen ohne einschneidende Maßnahmen ist nicht zu rechnen. Bei den Feinstaubpartikeln stiegen die Schadstoff-Frachten vor allem in den Innenstädten häufiger als nach der EU-Richtlinie erlaubt über die zulässigen Tagesspitzenwerte. Die „momentane Entwicklung lässt befürchten“, schreiben die Umweltweisen, dass weder die Stickstoffdioxid- noch die Feinstaub-Grenzwerte „eingehalten werden.“

Eine Übersicht über die aktuellen örtlichen Grenzwertüberschreitungen in Deutschland bietet die Internetseite des Umweltbundesamt: www.umweltbundesamt.de. Informationen zur aktuellen Feinstaubpolitik finden Sie beim Bundesumweltministerium auf www.bmu.de/luftreinhaltung.

Tab. 1: Grenzwerte für Feinstaub (PM10) seit 1. Januar 2005

Zeitraum	Grenzwert	Ausnahmen
Tages-Mittel	50 Mikrogramm / m ³	35 Tage pro Jahr
Jahres-Mittel	40 Mikrogramm / m ³	

Unsichtbar verheerend: Luftverschmutzung ist da am gefährlichsten, wo sie niemand sieht

Kyoto, November 1997.

Tausende Klima-Diplomaten ringen in der alten japanischen Kaiserstadt um den besten Weg zur Minderung von Kohlendioxid und anderen hausgemachten Treibhausgasen. Alle reden von der Zukunft im Treibhaus Erde, nur die Vertreter der Weltgesundheitsorganisation WHO nicht. Sie reden von der Gegenwart.

Gemeinsam mit Experten des in Washington ansässigen World Resources Institute erinnern die WHO-Wissenschaftler bei der Weltklimakonferenz vor acht Jahren an die fast vergessenen Verheerungen, die giftige Abgase von Stromfabriken und Automotoren bereits heute anrichten. Die Quintessenz ihrer Überlegungen: Erfolge bei der Bekämpfung des globalen Klimawandels würden automatisch auch die alltägliche Smogbelastung aus der Verbrennung von Kohle und Öl eindämmen. Das Leben von Millionen Menschen, die vorhersagbar an den Abgasschwaden des fossilen Zeitalters zugrunde gehen, könnte gerettet werden.

Es war ein starkes, zusätzliches Argument für ein ehrgeiziges Klimaabkommen – doch namentlich die Europäer bewegte der WHO-Alarmruf nur am Rande. Schließlich hatten sie über Jahrzehnte beobachten können, wie sich die dunklen Schleier über den Städten lichteten, wie die grauen Rauchfahnen der Industrieschlote und die atemberaubenden Schmuddelschwaden hinter den Diesel-Autos allmählich verschwanden. Smogwetterlagen, bis in die frühen Achtziger noch ebenso zuverlässige wie unerfreuliche Begleiterscheinungen eines jeden Winters, wurden beständig seltener, um am Ende fast ganz zu verschwinden. Entwarnung schien angesagt, wenn es um die Verschmutzung der Atemluft in den Industriestaaten ging. Gefahr erkannt, Gefahr gebannt? Ein schwerer Irrtum.

Weltweit acht Millionen Menschenleben, errechneten die WHO-Experten, würden die Abgase zwischen 2000 und 2020 kosten, die Mehrheit erwartungsgemäß in den vermögten Armenhäusern der Welt, aber auch eine gewaltige Zahl von 1,1 Millionen in den Industrieländern. In den letzten Jahren kamen Dutzende Studien hinzu, die belegen, dass das Problem gerade in Regionen mit strikten Umwelt-Regularien unterschätzt wird. Abermilliarden feinsten Teilchen schweben an jeder Hauptverkehrsstraße in jedem Kubikmeter Luft, halten sich dort über Stunden und Tage und werden von jeder Luftströmung erneut aufgewirbelt. Besonders tückisch: Die feinsten Partikel mit Durchmessern von 2,5 Millionstel Metern und weniger sind mit bloßem Auge nicht wahrzunehmen – und gerade wegen ihrer Winzigkeit besonders gefährlich.

Feinstäube belasten die Atemwege und die Lunge, die winzigsten Teilchen finden über Atemwege und Blut ihren Weg direkt in viele Organe des Körpers, auch ins Herz. Sie führen zu Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Versagen und Lungenkrebs. So gefestigt sind die Erkenntnisse inzwischen, dass sich die EU-Kommission Anfang 2005 in einem Aufsehen erregendem Papier zutraute, konkrete Zahlen zu nennen: Mehr als 288.000 Menschen sterben danach allein in Europa Jahr für Jahr vorzeitig an den unsichtbaren Feinstaub-Wolken. Weil statistisch gesehen jeder Arbeitnehmer wegen der Belastung einen halben Tag länger krank geschrieben ist, schrumpft das Bruttoinlandsprodukt der EU um über 80 Mrd. Euro.

Auch in Deutschland hat sich die Diskussion über die Frage verschärft, ob zu früh Entwarnung gegeben wurde. Weil die Luft nach der Einführung von Katalysator und Kraftwerks-Entschwefelung erkennbar klarer wurde und auch der „deutsche Wald“ als Gesamtbiotop nicht mehr gefährdet schien, legten viele die Hände in den Schoß.

Der Münchner Umwelt-Epidemiologe Heinz-Erich Wichmann hat lange gewarnt. Nach jahrzehntelangen Forschungen schätzt der Direktor am GSF-Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit, dass in Deutschland

jährlich zwischen 10.000 und 19.000 Menschen vorzeitig an Feinstaub-Abgasen sterben, die meist unsichtbar aus den Auspuffrohren von Diesel-Pkw und -Lkw geschleudert werden – das sind mehr als doppelt so viele Tote wie durch Unfälle im Straßenverkehr. Besonders gefährdet sind Kleinkinder, Menschen mit geschwächter Immunabwehr und Alte. Die Lebenserwartung aller Deutschen sinkt nach neuesten Schätzungen wegen der Feinstaubbelastung um 9 Monate, ein bis drei Monate gehen auf das Konto des Diesel-Smogs.

Tückischer Cocktail aus fast nichts

Winzig sind sie alle. Und doch unterscheiden sich die Partikel, die vielfältige gesundheitsschädliche Folgen für den Menschen haben können, gewaltig. Nicht zuletzt durch ihre Größe: Die größten erreichen Durchmesser von über 200 Mikrometern, was etwa der doppelten Dicke eines menschlichen Haares entspricht. Die feinsten sind zwanzigtausend Mal kleiner – 0,01 Mikrometer. Unter 10 Mikrometer werden die Teilchen (PM₁₀, das Kürzel steht für Particulate Matter mit 10 Mikrometern Durchmesser) mit der Atemluft eingeatmet, unter 2,5 Mikrometern (PM_{2,5}) dringen sie als „lungengängiger Feinstaub“ tief in das menschliche Atmungsorgan ein. Die ultrafeine Fraktion (kleiner als 0,1 Mikrometer) schafft es leicht in die Lungenbläschen und direkt ins Blut, von dort ins Gewebe und in praktisch alle Organe.

Je kleiner die Teilchen, umso länger halten sie sich in der Luft und umso leichter können sie immer wieder aufgewirbelt werden. Zig-Milliarden Teilchen können so in jedem Kubikmeter Luft „gezählt“ werden – und doch alle zusammen nur ein Zwanzigstel Gramm wiegen.

Weil gerade die kleinsten Winzlinge im Verhältnis zu ihrem Volumen eine sehr große Oberfläche aufweisen, gelten sie als besonders reaktionsfreudig – in diesem Zusammenhang ein anderes Wort für giftig. Die Wissenschaftler unterscheiden „primäre“ Feststoffpartikel und „sekundäre“ Teilchen, die sich in der Atmosphäre aus Gasen und kondensierten Flüssigkeitskeimen bilden können. Die kleinsten können sich, weil sie in der Luft quasi hin- und hergestoßen werden, leicht zusammenfinden („koagulieren“) und auf diese Weise wachsen. Ultrafeine Partikel werden von größeren eingefangen wie kleine Seifenblasen im Badeschaum von großen. Das ist ein besonders perfider Effekt: Denn so relativieren sich frühere Erfolge der Luftreinhaltung. Weil grobe Teilchen, an die sie sich andocken könnten, nun fehlen, nimmt die Konzentration der gesundheits-schädigenden Winzlinge in der Umwelt relativ zu.

Seit einigen Jahren finden die „lungengängigen“ Feinstäube (PM_{2,5}) die besondere Aufmerksamkeit der Wissenschaftler. Sie vor allem werden für schwere medizinische Folgen wie Herz-Kreislauferkrankungen und Lungenkrebs verantwortlich gemacht. Gleichzeitig messen fast alle derzeit eingesetzten Messstationen nur pauschal die Masse aller Teilchen mit Durchmessern von 10 Mikrometern und darunter – jedoch nicht ihre Zahl. Sicher ist inzwischen: Je kleiner die Teilchen, umso größer ist der Anteil, der dem Straßenverkehr zugeordnet werden kann. Die Konzentration ultra-feiner Partikel steigt deshalb an Werktagen an den städtischen Verkehrsadern auf um rund 40% höhere Werte als an Wochenenden.

Epidemiologen können zweifelsfrei nachweisen, dass hohe Feinstaub-Konzentrationen krank machen und insgesamt die Sterblichkeit in Belastungsgebieten erhöhen. Wie die Partikel im Einzelnen medizinisch wirken, ist nicht annähernd so klar. Offenbar führen die winzigen Fremdkörper im Körper zu inneren Entzündungen. Doch wirken sie lediglich als Vehikel für giftige Substanzen, die sich an ihren Oberflächen angelagert haben? Oder ist ihre „Giftigkeit“ allein Folge ihrer chemischen Zusammensetzung oder Größe? Dieselmotor-Emissionen bestehen aus Ruß, also Kohlenstoff, an dessen Oberfläche Krebs erzeugende Substanzen wie „polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe“ andocken können. Eine andere Theorie über den bei Smogwetterlagen regelmäßig beobachteten Anstieg der Gesamtsterblichkeit und akuter Erkrankungen (wie Herz-Rhythmus-Störungen bis hin zum Herzinfarkt bei gefährdeten Personen) besagt, dass Feinstpartikel die Flüssigkeit („Viskosität“) des Bluts verringern und zu einer bedrohlichen Verlangsamung seiner Fließgeschwindigkeit führen.

Besonders dramatisch sind die Wirkungen der Luftbelastung mit Feinstaub und Stickstoffdioxid auf die Lungenbildung von Kindern und Jugendlichen, wie amerikanische Langzeitstudien gezeigt haben. Mangelnde Reserven im Lungenvolumen führen zu einem lebenslangen Handicap.

Mit derartigen Fragen befasst sich eine Arbeitsgruppe der WHO in Bonn. Diese berichtet ihre Ergebnisse an die Europäische Kommission (Generaldirektion Umwelt) und an die einschlägigen Ausschüsse der Genfer Luftreinhaltkonvention, die 2004 ihr 25-jähriges Bestehen feiern konnte und gegenwärtig 49 Vertragsparteien (48 Staaten und die EG) zählt.

„Es lauert rings ein großes schwarzes Sterben“

Die Luftverschmutzung hat die industrielle Revolution von Anfang an begleitet und wurde zum Inbegriff ihrer dunklen Kehrseite.

„Aus tausend Schloten steigt ein dicker Rauch, der wälzt sich langsam durch die Lüfte her, dann sinkt er nieder dicht und schwarz und schwer, und brüht dumpf auf Haus und Baum und Strauch. Es lauert rings ein großes schwarzes Sterben“, so schwermütig besang der Dichter Philipp Witkop im Jahr 1901 die grassierende Rauchplage an der Ruhr. Die Industrialisierung brachte den Menschen jener Zeit Wohlstand und ein weniger entbehrensreiches Leben – aber auch Umweltzerstörung, Krankheit und Tod.

Über ein Jahrhundert blieb die Luftverschmutzung die schwarze Kehrseite der boomenden Kohle- und Hüttenindustrie. Ohne Unterlass schickten Wälder von Schornsteinen ihre giftigen Rauch- und Rußwolken gen Himmel. Klagen der schleichend um ihre Gesundheit Gebrachten gab es damals schon. Doch meist obsiegte das „öffentliche Interesse“ an Wachstum, Arbeitsplätzen und Staatseinnahmen über den Ruf nach frischer Luft. Ein doppeltes Dilemma bremste den Widerstand: Die Betroffenen und ihre Familien lebten häufig selbst von den Betrieben der Schwerindustrie. Und wissenschaftliche Verfahren, die die gesundheitlichen Folgen zweifelsfrei konkreten Verursachern hätten zuordnen können, gab es kaum. Nicht immer stand der Mensch im Mittelpunkt der Beschwerden. 1915 stellte das Berliner Reichsgericht fest, es sei hinzunehmen, dass die Obstbäume des Ruhrgebiets aufgrund der „ortsüblichen Belastungen“ absterben.

Früh entwickelte die Industrie Abwehrstrategien gegen drohende staatliche Auflagen zur Eindämmung der Luftverschmutzung. Als der Hamburger Senat im Jahre 1890 die auch in der Hansestadt immer häufigeren Smogphasen gesetzlich eindämmen wollte, lief die Wirtschaft unter Führung des Werfteigners Hermann Blohm Sturm. Flugs gründeten er und andere Industrielle einen „Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.“ Die Stadtregierung gab klein bei, verzichtete auf ihr Gesetz und legte die Problembekämpfung in die Hände der Verursacher. An der Rauchplage in Hamburg änderte das wenig – aber das Instrument der „freiwilligen Selbstverpflichtung“ (damals nannte man es „industrielle Selbsthilfe“) war geboren.

In der ersten Dezemberwoche 1930 wurde das Maas-Tal um Lüttich bei einer lang anhaltenden Temperaturinversion von einem ausdauernden dichten Nebel eingeschlossen. In Verbindung mit dem Nebel verursachten Schwefeloxide und andere durch die örtliche Industrie ausgestoßene Gase Atem-Schwierigkeiten bei mehreren Tausend Bewohnern und sogar den Tod von etwa 60 Menschen.

Im Dezember 1952 erlebte die britische Hauptstadt London das bis heute folgenreichste Smog-Desaster in der Geschichte. Ein halbes Jahrhundert später berichteten Augenzeugen anlässlich einer Konferenz am Schauplatz der Katastrophe, wie sie in der schwefelgelben Erbsensuppe („pea-soup“), die sich zwischen dem 5. und 10. Dezember über die Stadt ergossen hatte, den Weg zur Schule oder in ihre Betriebe nicht mehr fanden, wie Ehefrauen den Männern am Steuer ihrer Autos zu Fuß voraustastend den Weg wiesen – und wie am Ende die Leichenkammern in den Krankenhäusern nicht mehr ausreichten. 4.000 Menschen starben in jenen Tagen und – so vermuten Umweltmediziner heute – noch einmal bis zu 8.000 an den Spätfolgen.

Der sprichwörtliche Londoner Nebel, verbunden mit dem Rauch aus Millionen Kohleöfen war damals Auslöser des winterlichen „London-Smogs“, (der Begriff Smog verbindet die Wörter smoke und fog). Der dramatischen Episode in der britischen Hauptstadt sollten zahllose andere folgen, in denen weltweit Millionen Menschen ihr Leben ließen. Sie tun es in vielen Metropolen der Entwicklungsländer bis heute. In den Industrieländern sind schwere Smogperioden dank sauberer Brennstoffe und effizienter Filtertechniken selten geworden.

Gelöst ist das Problem dennoch nicht. Denn im selben Maße wie moderne Abgasreiniger und saubere Brennstoffe das giftige Schwefeldioxid weitgehend aus der Atemluft verbannten, nahm der Straßenverkehr mit seinen immensen Schadstofffrachten zu. Im Sommer reichern sich Stickoxide und Kohlenwasserstoffe bei Smog-Wetterlagen an und verwandeln sich unter dem Einfluss des Sonnenlichts in das Reizgas Ozon, das wiederum die Atemwege angreift. Dieser sommerliche Smogtyp wird auch „Los Angeles-Smog“ genannt, nach der kalifornischen Großstadt, in der er dramatische Ausmaße annahm. In Mitteleuropa endete die Periode der schweren Wintersmog-Episoden in den neunziger Jahren, Sommersmog-Spitzen sind rückläufig, aber weiterhin zu hoch.

Noch im Januar 1985 erlebte das Rhein-Ruhr-Gebiet eine schwere Smogphase mit einem eklatanten Anstieg der Krankenhaus-Einlieferungen von Patienten mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herz-Rhythmusstörungen und Durchblutungsstörungen des Gehirns. Als treibende Kraft für diese Symptome gerieten damals jene Feinstäube in Verdacht, die die Wissenschaftler heute neben der weiter bestehenden Stickstoff-Überdüngung einhellig als größtes Luftverschmutzungsproblem in Deutschland betrachten.

„Der Himmel über der Ruhr muss wieder blau werden.“ Als Willy Brandt im Bundestags-Wahlkampf 1961 mit diesem Slogan erstmals ein umwelt-politisches Thema ins Rampenlicht schob, wurde er vielerorts belächelt. Doch der Himmel über dem Revierklarte bald tatsächlich auf. Dennoch kritisierte noch Jahre nach Brandts Wahlkampfeinsatz der rheinland-pfälzische CDU-Abgeordnete Helmut Kohl, der SPD-Vorsitzende habe mit seiner Parole „einer allgemeinen politischen Hysterie“ Vorschub geleistet.

Der Grenzwert-Poker

Immer wieder ist die Europäische Union gezwungen, die Abgasgrenzwerte für Pkw und Lkw zu verschärfen – und bohrt dabei regelmäßig dicke Bretter. Nächster Stichtag ist der 1. Januar 2010. Die Bundesregierung hat schon mal den Bohrer angesetzt. Dieses Mal heißt das Brett Euro-5.

Die Betroffenen sind immer schon da. In Brüssel. In Berlin. In anderen europäischen Hauptstädten. Die Vertreter des Europäischen Automobilhersteller-Verbandes ACEA, die des Verbandes der deutschen Automobilindustrie VDA

und natürlich die führenden europäischen Hersteller selbst. Wenn die Festsetzung neuer Abgasnormen in der EU auf die Tagesordnung drängt, gehen die Lobbyisten mit besonderer Intensität zu Werke. Sie wollen das – in ihren Augen – Schlimmste verhindern: Scharfe Grenzwerte. So war es vor über zwanzig Jahren vor der Einführung des geregelten Katalysators, so ist es heute wieder.

Was den Lobbyisten entgangen ist: Schon seit dem 1. Januar 2005 gelten EU-weit strenge Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub (Partikel) und ab 2010 wird dies auch für Stickstoffdioxid der Fall sein. Fehlen schärfere Abgasnormen für Fahrzeuge, wird die Einhaltung der Grenzwerte aber kaum ohne Verkehrsbeschränkungen erreichbar sein.

Umweltschützer und Nicht-Regierungsorganisationen mühen sich deshalb auch bei den Abgasnormen Anschluss an die Schlagkraft der Auto-Lobby zu halten. Auch sie haben inzwischen Büros in Brüssel und Berlin bezogen und hoffen auf ein offenes Ohr bei den „Entscheidern“. Ohne Dieselfilter, so das Credo der Verbände, rücke die von der EU beschlossene Reinigung der Atemluft in den Städten in weite Ferne. Deshalb sei ein Euro-5-Grenzwert zwingend, der sich an der besten verfügbaren Technik orientiere. Und das sei derzeit der Rußfilter, der zuverlässig etwa 99% der winzigen Partikel abscheidet, die bei der Dieselerbrennung entstehen.

Wenn ab 2010 zusätzlich die Stickstoffdioxid-Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie punktgenau eingehalten werden müssen, wird auch für diesen Schadstoff die Schraube bei den Abgasnormen angezogen werden müssen. Der Bundesrat fordert inzwischen auch konkrete Maßnahmen zur Eindämmung der Stickstoff-Emissionen, insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen. Die KfW-Bankengruppe hat deshalb auf Initiative von Bundesumweltminister Trittin einen Förderschwerpunkt für saubere Nutzfahrzeuge mit dem bereits geltenden europäischen Abgas-Standard EEV („Enhanced Environmentally Friendly Vehicle“) aufgelegt. Denn Euro-Abgasnorm und Luftqualitätsrichtlinie sind durch eine einfache Gesetzmäßigkeit verknüpft: Je weniger Schadstoffe jeder Diesel – ob Pkw oder Lkw – nach 2010 noch ausstößt, umso milder können die Verkehrseinschränkungen in den Belastungszonen der Städte ausfallen.

Das politische Startzeichen im aktuellen Grenzwert-Poker hatten im Frühjahr 2003 Umweltminister Jürgen Trittin und seine damalige französische Kollegin Roselyne Bachelot-Narquin gegeben. In einem gemeinsamen Kommuniqué beschlossen sie eine deutsch-französische Initiative zur Minderung der Partikelemissionen aus Diesel-Pkw. Darüber hinaus forderte der Umweltminister im Juni 2004 nochmals im Kreis seiner EU-Kollegen die Kommission auf, schnellstmöglich eine neue, verschärfte europäische Abgasnorm Euro-5 für Diesel-Pkw vorzulegen.

Schon der erste Zug war von erheblicher Brisanz. Denn während der französische Automobil-Konzern PSA (Peugeot/Citroen) seit Ende der Neunziger den Rußfilter zur Serienreife entwickelte, setzten die meisten

deutschen Hersteller auf so genannte „innermotorische Lösungen“. Die Philosophie hinter dieser Strategie: Es ist besser, gefährlichen Dieselruß gar nicht erst entstehen zu lassen, als ihn nachträglich aus dem Abgasstrom zu filtern. Doch über Jahre kollidierte die schöne Theorie mit der schnöden Praxis. Zwar gab es durchaus Erfolge bei der ausgeklügelten Diesel-Verbrennung, doch hinter den Reinigungsleistungen des Filters blieben sie weit zurück. Unterdessen verkauften die Franzosen Hunderttausende ihrer Pkw mit Rußfiltersystemen, auch in Deutschland. Den deutschen Herstellern drohten Marktanteil-Verluste – und das zu Hause. Dennoch zögerten sie die Wende zum Rußfilter weiter hinaus und trommelten flankierend für vergleichsweise wenig ambitionierte Grenzwerte nach 2010.

Aktuell reichen die auch ohne Filter erzielten Verbesserungen aus, um in Diesel-Pkw der Mittelklasse die Euro-4-Norm einzuhalten, die 25 Milligramm Ruß pro Kilometer erlaubt und seit Jahresbeginn 2005 in Kraft ist. Hochmotorisierte Oberklasse- und Luxus-Fahrzeuge werden inzwischen mit dem Filter ausgeliefert, um die Euro-4-Norm zu erfüllen.

Druck auf die deutschen Hersteller kommt auch von den Umweltverbänden. Eine Initiative „Kein Diesel ohne Filter“, in der sich unter Koordination der Deutschen Umwelthilfe (DUH) alle wichtigen Umweltorganisationen zusammenfanden, fordert seit Ende 2002 mit wachsender öffentlicher Resonanz den Filter-Schwenk der deutschen Hersteller. In einer überraschenden Koalition mit den Umweltaktivisten schlug sich auch der mächtige ADAC öffentlich auf die Seite der Umweltschützer.

Derart unter Druck geraten, trat die Industrie den geordneten Rückzug an: Immer mehr Pkw wurden mit dem Filter angeboten – wenn auch meist nur gegen Aufpreis. Die wichtigsten Autohersteller versprachen dem Bundeskanzler im Juli 2004, ab 2008 in Deutschland alle neuen Diesel-Pkw mit Rußfilter – also ohne Aufpreis – ausliefern zu wollen. Umgehend forderte Gerhard Schröder die EU-Kommission auf, möglichst bald einen Grenzwert-Vorschlag für 2010 (Euro-5) vorzulegen. Der deutsche EU-Kommissar Günter Verheugen präsentierte schließlich am 13. Januar 2005 in Brüssel ein Arbeitspapier, wonach es den Mitgliedstaaten gestattet ist, Diesel-Pkw im Vorgriff auf Euro-5 steuerlich zu fördern, sofern sie einen Partikelwert von 5 Milligramm Ruß pro Kilometer einhalten. Damit gibt es keine EU-rechtlichen Hinderungsgründe mehr für eine steuerliche Förderung.

Die Bundesregierung griff daraufhin eine Initiative von Bundesumweltminister Trittin aus dem Jahr 2004 auf, wonach Pkw, die die künftige Euro-5-Norm vorzeitig erfüllen, steuerlich gefördert werden sollten. Um eine möglichst rasche Absenkung der Feinstaub-Belastungen zu erreichen, sollen nach dem aktualisierten Regierungsvorschlag Neufahrzeuge, die den EU-Fördergrenzwert einhalten, 350 Euro weniger Kfz-Steuer zahlen. Darüber hinaus soll der nachträgliche Einbau von Partikelfiltern in Altfahrzeuge mit 250 Euro honoriert werden. Der Steuernachlass soll für die Jahre 2006 und 2007 gewährt werden und auch nachträglich für 2005 gekaufte oder nachgerüstete Diesel-Pkw gelten.

Weil die Kfz-Steuer bisher vollständig in die Kassen der Länderfinanzminister fließt, haben diese bei der Förderung ein gewichtiges Wort mitzureden. Sie sind nun am Zug. In jedem Fall soll die Änderung für den Fiskus aufkommensneutral erfolgen – ein Kriterium, das nach Überzeugung der Bundesregierung mit ihrem Vorschlag mehr als erfüllt ist. Denn weil bei Diesel-Pkw eine höhere Kfz-Steuer fällig ist als bei Benzin-Fahrzeugen, profitieren die Länder auch in den kommenden Jahren vom anhaltenden Boom der Selbstzünder. Nach Prognosen des Umweltministeriums können die Länder bis 2015 deshalb mit Mehreinnahmen von rund 11 Mrd. Euro rechnen, während sich der befristete Steuernachlass für saubere Diesel-Pkw nur auf Einnahmeverluste von 1 bis 1,5 Mrd. Euro summiert. Weil die Autofahrer für Dieseltreibstoff außerdem weniger Mineralölsteuer zahlen müssen als für Benzin und der Spritverbrauch von Dieselfahrzeugen geringer ist, geht das Mineralölsteuer-Aufkommen absehbar zurück. Die Mineralölsteuer fällt aber im Gegensatz zur Kfz-Steuer dem Bund zu. Bundesfinanzminister Hans Eichel wird also tatsächlich weniger Geld in der Kasse haben, weil auch in Zukunft immer mehr Diesel-Pkw gekauft werden.

Ist die Kuh damit vom Eis? Keineswegs. Denn nun müssen sich Bund und Länder über die Einzelheiten der Förderung verständigen, was angesichts unterschiedlicher Reaktionen der Länder auf die Initiative der Bundesregierung noch einmal für Turbulenzen sorgen könnte.

Umweltminister Trittin hat mehrfach versichert, Ziel der Bundesregierung sei nicht die Einführung einer bestimmten Technik, sondern eine möglichst niedrige Partikel-Belastung der Atemluft, um die Menschen besser zu schützen. Der Grenzwert müsse sich deshalb „wie in der Vergangenheit an den neuesten technischen Möglichkeiten orientieren.“

Autokäufer, die sich von manchen kritischen Stimmen aus den Bundesländern zum Vorschlag der Regierung verunsichert fühlen, müssen mit ihrer Kaufentscheidung dennoch nicht warten. Denn saubere Euro-4 Benzin-Pkw und Diesel-Pkw mit Filter bieten inzwischen viele Hersteller an. Erdgasfahrzeuge, die der Bundesumweltminister seit Jahren propagiert, sind auch ohne Filter sauber, haben weder ein Partikel noch ein Stickoxidproblem und bleiben bis mindestens 2020 bei der Mineralölsteuer begünstigt. Auch Hybrid-Fahrzeuge, in denen Benzinmotoren auf intelligente Weise mit einem Elektromotor kombiniert werden, sind nicht nur sparsam im Verbrauch, sondern auch sauber.

Wie auch immer der Rußfilter-Streit im Detail ausgeht: Schadstoffarm fährt in jedem Fall gut – weil in der neuen Abgasnorm auch die Grenzwerte für Ozon-Vorläuferstoffe wie Stickoxide und Kohlenwasserstoffe verschärft werden. Schon jetzt zeigen Prognosen von Profis, die auf Gebrauchtwagenpreise spezialisiert sind, dass der Neuwagenkäufer – wie damals bei Einführung des Katalysators – gut beraten ist, sich über das Abgasverhalten seines neuen Autos Gedanken zu machen. Wer will schon mit seinem neuen Auto als „alter Stinker“ dastehen?

Tab. 2: Partikelgrenzwerte für Pkw

Abgasnorm	Partikelgrenzwert
Euro 1 (ab 1992)	180 mg/km
Euro 2 (ab 1996)	80 mg/km
Euro 3 (ab 2000)	50 mg/km
Euro 4 (ab 2005)	25 mg/km

Alarmstufe Orange

Seit zur Jahreswende 2004/2005 die neuen EU-Grenzwerte für gefährlichen Feinstaub in Kraft getreten sind, stehen die Verantwortlichen unter verschärfter Beobachtung. Wer das Klassenziel „saubere Luft“ verfehlt, muss umgehend mit konkreten Maßnahmeplänen gegensteuern. Untätige Kommunen, die die für ihren Zuständigkeitsbereich etwa in Aktionsplänen festgelegte Maßnahmen nicht umsetzen, sind von Klagen betroffener Einwohner bedroht.

Fast einen Monat lang rührte sich kaum ein Lüftchen. Über weiten Teilen Deutschlands lagen milde Luftmassen träge auf der bodennahen Kaltluft. „Inversion“ nennen die Meteorologen die winterliche Wetterlage, die den Luftaustausch in der Atmosphäre praktisch zum Erliegen bringt. Im Februar und März 2003 war es mal wieder so weit.

Doch was die Ballungszentren zwei Jahrzehnte zuvor unweigerlich in milchig-trübe Waschküchen verwandelt hätte, ist heute dank Drei-Wege-Katalysator und gewaltiger Kraftwerksfilter kaum mehr wahrnehmbar. Kein trüber Dunst unter der unsichtbaren Käseglocke, kein schwefeliger Geruch, vielleicht ein bisschen mehr Gehüstel rundum. Von den Menschen wurde die besondere Wetterlage im Winter 2003 denn auch kaum registriert. Von den etwa 400 übers Land verteilten Mess-Stationen aber schon: Nahezu unbemerkt pumppte sich die Luft in den Ballungszentren mit bis zu dreimal mehr Feinstaub (PM10) auf, als die EU-Regularien heute erlauben. Der vom Berliner Umweltbundesamt in bunte Landkarten verwandelte Datenstrom färbte das Land dunkel-orange. Alarmstufe Orange im Internet – und niemand hat es gemerkt.

Das wird jetzt anders. Denn seit Januar 2005 können die für die Maßnahmen verantwortlichen Stellen nicht mehr einfach abwarten, bis sich die winzig-feinen Teilchen wieder verziehen. Die Bundesländer, zuständig für Luftreinhalte- und Aktionspläne, befürchten, dass im Jahr nach Einführung der verbindlichen Regelung in 70 bis 120 Kommunen der zulässige Tagesmittelwert für Feinstäube zu häufig überschritten wird, in etwa 30 Städten auch der Jahresgrenzwert. Zum Schutz ihrer Bürger müssen betroffene Kommunen dann die in Luftreinhalte- bzw. Aktionsplänen festgelegten konkreten Maßnahmen umsetzen, um die Schadstoffwerte rasch und dauerhaft abzusenken.

EU und nationale Regierungen können und müssen helfen, die globalen Feinstaub-Frachten zu drosseln – etwa durch die Festlegung scharfer Grenzwerte bei Auto-Abgasen, Industrie und Gewerbe. Die Bundesregierung hat deshalb in dieser Legislaturperiode Maßnahmen verabschiedet, die u.a. zu einer deutlichen Reduzierung der Feinstaubfrachten aus Industrie- und Feuerungsanlagen führen werden. Dabei handelt es sich um Novellierungen der zentralen anlagenbezogenen Vorschriften zur Luftreinhaltung, der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft und die Verordnungen über Großfeuerungsanlagen sowie Abfallverbrennungsanlagen. Danach sind die Emissionen aus den Anlagen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Für die Umsetzung vor Ort sind die Bundesländer und die von ihnen beauftragten Behörden gefragt. Deren Aufgabe ist der Vollzug der von der Bundesregierung erlassenen Vorschriften.

Überschritten werden die Tagesgrenzwerte fast ausschließlich in Ballungszentren und da wiederum an den Haupt-Verkehrsadern, wo sich überregionale Hintergrundbelastung, Staubteilchen aus Heizungen und Industriebetrieben mit den verkehrsspezifischen Emissionen zu so genannten Hot Spots verdichten. Eingriffsmöglichkeiten ergeben sich insbesondere beim Straßenverkehr, der den größten lokalen Verschmutzungsbeitrag und die gefährlichsten Partikel verursacht. Eine flüssigere Verkehrsführung kann helfen, ein staubarmer Fahrbahnbelag, öffentliche Aufrufe, bei Grenzwertüberschreitungen, das Auto zu Hause zulassen, verbilligte Fahrscheine für Busse und Bahnen in Hochbelastungssituationen oder Verkehrsleitsysteme, die den Schwer- und Durchgangsverkehr aus den Innenstädten verbannen. Mittelfristig hilft auch die Ausrüstung aller Dieselfahrzeuge mit einem Rußfilter, die Förderung von wirklich sauberen Bussen und Bahnen zu Lasten des privaten Autoverkehrs oder eine Abkehr von der Zersiedelungspolitik, die zusätzlichen Verkehr erzeugt.

Auf kurze Sicht allerdings schaffen alle diese Strategien wenig Entlastung. Andererseits schrecken viele Politiker vor rigiden, in aller Regel unpopulären Maßnahmen zurück. Verkehrsbeschränkungen, mahnt etwa der Deutsche Städtetag, kämen nur als „letzter Baustein“ in Betracht. Das sehen Umweltschützer und viele Experten anders. Sie fordern wahlweise eine City-Maut, deren Einführung in London einen Rückgang des Autoverkehrs in der Inner City um ein Fünftel zur Folge hatte, oder auch örtlich und zeitlich begrenzte Fahrverbote. Diesel-Autos,

deren Anteil an den Neuzulassungen seit Jahren rasant steigt, geraten ins Visier der Umweltaktivisten. Sie verlangen, die Zufahrt von Dieselfahrzeugen – Lkw wie Pkw – ohne Filter in belastete Gebiete zu beschränken. Das Land Brandenburg hat solche Maßnahmen bereits für 25 seiner Städte angekündigt. Dies zeigt, dass das Problem offenbar nicht auf Großstädte beschränkt ist. Gegen Kommunen, die trotz entsprechender Vorgaben der zuständigen Länderbehörden keine Abhilfe schaffen, zieht die Deutsche Umwelthilfe (DUH) im Namen betroffener Anwohner vor Gericht. „Saubere Luft ist seit Januar 2005 einklagbar“, verkündet einer ihrer Anwälte. In der Hauptstadt klagen drei Anwohner der hochbelasteten Frankfurter Allee gegen das Land Berlin. Ähnliche Klagen gegen München, Stuttgart und andere Metropolen sollen demnächst eingereicht werden. Zudem wollen besorgte Kommunalpolitiker zögerliche Stadtväter mit Anträgen in den Lokal-Parlamenten zu wirksamen Maßnahmen zum Schutz ihrer Bürger antreiben.

Viele Wissenschaftler hegen Sympathie für die Einrichtung so genannter „Low Emission Zones“ mit rigiden Verkehrseinschränkungen. Echte Gewinne für die Lebensqualität wurden auch bei der Einrichtung von Fußgängerzonen in den 60er und 70er Jahren erst nachträglich entdeckt. Jedoch: Bisher wehren sich viele Kommunalpolitiker hartnäckig, auch aus Sorge um die Konkurrenzfähigkeit ihrer jeweiligen Heimatstädte. In Berlin wird neuerdings erstmals in Deutschland eine so genannte „Umweltzone“ mit Verkehrsbeschränkungen für „Dieselstinker“ vorbereitet – allerdings soll sie erst ab 2008 wirksam werden, was Umweltschützer zu der erwähnten Klage veranlasste.

Angesichts derart bedrohlicher Perspektiven liegen politische Versuche, dem Problem auszuweichen und „Schwarzer Peter“ zu spielen, nicht fern. So wird gern auf pflügende Bauern in Mecklenburg-Vorpommern, schlecht gefilterte Kraftwerke in Polen, Waldbrände in Russland oder verwehtes Nordsee-Salz verwiesen. Im Juni 2004 forderte sogar der Bundesrat mit der Stimmenmehrheit der unionsgeführten Länder die Bundesregierung einerseits auf, Anreize – auch über die Kfz-Steuer – für partikel- und stickoxidarme Pkw, Lkw und Busse aufzulegen und andererseits sich in Brüssel für eine Lockerung der Grenzwerte einzusetzen. Das Förderprogramm hat der Bund inzwischen aufs Gleis gesetzt. Vorschläge zur Kfz-Steuer liegen auf dem Tisch. Zur Forderung nach Lockerung der Grenzwerte aber warf Bundesumweltminister Trittin den Bundesländern, die vorher die Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht begrüßt hatten, „Doppelmoral“ vor. Angesichts der erwiesenen Gesundheitsgefahren durch Feinstaub seien „engagierte Taten“ gefragt, nicht „Beschlüsse, die Staub aufwirbeln und in der Sache nichts bringen.“ Eine Tageszeitung warnte angesichts des Gezerres um die Kfz-Steuer bereits mit der Überschrift „Föderalismus schadet der Gesundheit“.

Quelle: Bundesumweltministerium, Stand: Mai 2005

Feinstaub in München-Süd

(Nach meinem Vortrag – mit Video dokumentiert – führte diese Anzeige zu

Schließung der Müllverbrennungsanlage München-Süd

Feinstaub-Verordnung der EU)

Strafanzeige

vom 27. 10. 1994

1. Die Unterzeichneten, H. und R. stellen Strafanzeige, auch im Namen der Öffentlichkeit, auf Kosten des Staates, nicht auf unsere (sollten wir das in den einzelnen Bänden 1–8 vergessen haben, bitten wir, dies zu berücksichtigen) gegen die verantwortlichen Amtspersonen der Landeshauptstadt München wegen wissentlich vorsätzlicher grob fahrlässiger schwerer Körperverletzung mit Todesfolge.

Dies wurde mir auf dem öffentlichen Gesundheits- und Rechtshearing am 8. Mai 1992 im großen Saal des Rathauses von den Rechtsexperten, die vom Oberbürgermeister selbst eingeladen waren, bestätigt.

2. Wegen Urkundenfälschung in einem Fall. Beim Antrag von Frau R. 1990 auf Untersuchung von Muttermilch auf das Supergift Dioxin wurde „2 Beilagen“ durchgestrichen und diese entfernt. Dass sie beigefügt waren, geht aus der Bestätigung von Frau R. hervor. Diese Bestätigung war auch unserer Petition beim Bayer. Landtag beigefügt.

Ich bitte, ein Rechtsverfahren gegen den Gesundheitsausschuss und gegen das Direktorium (siehe Antwort des Gesundheitsausschusses in Band 5 Punkt 1) einzuleiten, auf Kosten des Staates, nicht auf meine, und mir den Täter zu benennen.

3. Ferner bitte ich, ein Rechtsverfahren einzuleiten, auf Kosten des Staates, wegen dem Tatbestand der Unterschlagung gegen alle Referenten und Stadtratsmitglieder, die bei Referentenvorlagen unsere sachlich und fachlich fundierten Anlagen, die ein Teil unserer Anträge sind, entfernt haben (Veröffentlichung Deutscher Bundestag – bei Muttermilch kann der Sicherheitsfaktor 1 : 10 nicht eingehalten werden; man hätte also etwas unternehmen müssen statt die Anlagen zu entfernen –, hohe Blei- und Benzolwerte im Blut, verschiedene Veröffentlichungen, z.B. „Dioxin – unser täglich Gift“ usw.). Ohne diese Anlagen ist keine sachliche Bearbeitung und Antwort im Ausschuss möglich. Die Anlagen wurden nur bei unseren Anträgen entfernt. Bei Stadtratsanträgen sind die Anlagen immer dabei. Als Beweis kann ich ein ganzes Buch von der A99 beibringen etc.

4. Außerdem liegt der Tatbestand der wissenschaftlich vorsätzlich grob fahrlässig unterlassenen Hilfeleistung in zig-tausend Fällen vor.

Deshalb ist auch hier ein Rechtsverfahren gegen die in Punkt 1 genannten Personen einzuleiten.

Grund: Man hätte wegen den fatalen, riesigen Grenz- und Richtwertüberschreitungen der Speichergifte wie Schwermetalle, Blei, Zink, Cadmium, Arsen, Aluminium, Antimon, Supergift Dioxin und Furane, Quecksilber, PAKs wie Benzol, Benzo-a-Pyren, PCBs etc. nach Dr. Dauderer für die verschiedenen Giftdepots wie Knochen, Nerven, Gehirn, durch verschiedene Methoden sofort eine Langzeit-Entgiftung vornehmen müssen, um die toxischen Folgen abzuwenden.

Man unterließ jede Hilfeleistung. Dies gilt insbesondere für den Gesundheitsausschuss mit den Referenten Dr. Z., Dr. Sch.-S. und die in unserem Viertel wohnende Frau N., Korreferentin, und Herrn Rechtsanwalt B., der das Recht kennen muss.

(Siehe auch Dr. Dauderer, Handbuch der Umweltgifte, II-3 „Diagnostik, Therapie, Prävention“, S.1–92, z.B.

DMPS, Deserval, DMPA, Kohle, Antabus, Paraffinöl etc. – siehe Therapie, ist beigefügt in Anlage 19, II-3.2 Seite 1, desgl. II-3.3 Seite 3, rot unterstrichen; ich zitiere: „nicht stillen, außer wenn vorher mehrfach Nulldiät mit Paraffinöl und Kohle durchgeführt wurde.“).

Dies gilt bei uns besonders durch 200.000 Autos täglich (siehe Aussage von Dr. Sch. „bleihaltiges Benzin schafft Dioxinprobleme“, Anlage 13), durch die Müllverbrennung Süd (Anlage 9) – Alt- und Neulast mit verheerenden Folgen (siehe Biomonitoring Band 7), also statt Hilfe noch mehr Gift. Wo ich wohne, kommt noch die Altlast der thermischen Tierverwertung hinzu (Band 1, Punkt 12).

Statt Hilfeleistung wurde Strafanzeige gegen mich erstellt.

Durch unsere Petition vom 2.4.1991 (Band 2) wurde auch der Bayer. Landtag (alle Mitglieder?) über die Verpestung der Luft, die Verseuchung der Böden und den animalischen Lärm sowie über die bis dahin bekannten Grenz- und Richtwertüberschreitungen in unserem Stadtviertel informiert.

Sicher wurde auch die laufend stattfindende Ministerrunde sowie der gerade amtierende Ministerpräsident vom ehemaligen Umweltminister über die unhaltbar katastrophalen Zustände und über die neuesten Schadstoffergebnisse, z.B. Dioxin mit 150% über dem Grenzwert, am Luise-Kiesselbach-Platz, unterrichtet. Dies gilt auch für Dr. B., SPD Landtagsabgeordnete des Münchner Südens, die durch unsere Anzeigen bestens informiert war.

Herr Dr. G. nahm auf folgenden Veranstaltungen teil:

Demo 1990 am Luise-Kiesselbach-Platz

Demo 1990 am Marienplatz (siehe Video)

Demo 1991 am Luise-Kiesselbach-Platz (siehe Video, auch Presseberichte dazu in Band 12)

Siehe dazu auch seine klare Meinung im Sendlinger Anzeiger: „Rot-Grün lässt München ersticken.“.

Ferner wies ich den ehemaligen Ministerpräsidenten in einem persönlichen Schreiben vom 11. Mai 1990 auf die gesundheitliche Belastung am Luise-Kiesselbach-Platz hin.

Auch den damaligen Innenminister informierte ich durch ein Schreiben vom 1.8.1991.

Herrn Dr. R., Präsident des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz, informierte ich in einem Brief vom 21.4.1992 über die verpestete Luft, die verseuchten Böden und den animalischen Lärm sowie über den plötzlichen Kindstod und wies ihn eindringlich auf die Rechtsvorschriften, besonders auf den §49 BImSchG hin (sämtliche Briefe und Antworten sind zu ersehen in Band 8).

Wie Sie aus den Antworten ersehen, sind alle Personen für den Bau des langen Tunnels mit Abgasreinigung, der unbedingt nötig ist, wenn man den Mittl. Ring in unserem Viertel nicht sperrt.

Der Präsident, seine Minister und das Plenum haben meiner Meinung nach wissentlich grob fahrlässige schwere Körperverletzung mit Todesfolge begangen, da sie nach §40 BImSchG den Bau des langen Tunnels nicht angeordnet bzw. den Mittl. Ring in unserem Stadtviertel nicht gesperrt haben, obwohl ihnen die katastrophalen Grenzwertüberschreitungen nach TA Luft, TA Lärm, LAI, WHO, EPA durch uns bekannt waren.

Am 14.7.1989 beschloss der Stadtrat mehrheitlich die Untertunnelung der Garmischer Straße und des Luise-Kiesselbach-Platzes. Vor der Wahl 1990 war der Oberbürgermeister und die SPD für den Bau des Tunnels. Nach der Wahl ein klares Nein. Das ist klarer Wahlbetrug. Noch dazu wurde der Tunnel abgelehnt von einem nicht rechtmäßig gewählten Stadtrat.

Unsere Anträge wurden bis heute immer wieder abgelehnt, obwohl in diesen 4 Jahren Messungen durchgeführt wurden:

Brudermühlentunnel, Kosten 1 Million (Band 6)

Zeitraum von Juni 1990 – Juli 1991

Messergebnisse, wie von der Stadt bekannt gegeben, ergeben niedrige Werte an den Enden (Band 6).

Unterschied zwischen der Belastung an der Garmischer Straße und den Enden des Brudermühltunnels siehe farbige Schaubilder (Anlage 18 Diagramme)

Sommermessung, Kosten 500.000,-- DM

Zeitraum vom 1. Juli 1 – 17. Juli 1991 (Band 6, Punkt 1, genaue Beschreibung)

Ergebnis: Hohe Grenzwertüberschreitungen von NO₂ und Benzol. Dabei hat man auch Dioxine und PAKs gemessen. Diese gehören im Winter gemessen, da sie hier um 1000% höher liegen. Siehe dazu auch beiliegende farbige dargestellte Schaubilder (Anlage 18), die eindeutig beweisen, dass die Garmischer Straße gegenüber den anderen Messstellen am meisten belastet ist.

So genannte Wintermessung, Kosten 200.000,-- DM (s. Band 6, Punkt 2)

Zeitraum vom 24. Februar – 9. April 1992

Leider waren keine winterlichen Temperaturen, am Luise-Kiesselbach-Platz +15°C. Trotzdem wurden hohe Überschreitungen von Benzol, 480% über dem Grenzwert gemessen sowie Dieselruß 150% darüber. Man glaubt es kaum: Im Winter wurde Ozon gemessen, Dioxin aber nicht, anstatt umgekehrt.

Asthmastudie vom April 1992, Kosten ca. 800.000,-- DM

Ergebnis: Ca. 50% der Allergietestungen zeigten eine Sensibilisierung. In hoch belasteten Zonen, wie Garmischer Straße, zeigten ca. 20% unserer Kinder eine eingeschränkte Lungenfunktion auf (Beschreibung in Band 1 Punkt 5). Studie selbst liegt als Anlage bei.

Die Abgasreinigung nach Dr. N., wie nach BImSchG Stand der Technik vorgeschrieben, liegt in Band 4 Punkt 1 als Anlage 36 bei. ES könnten fast alle Luftschadstoffe und Schwermetalle zu 98% filtriert werden. Das nenne ich Grundversorgung.

Aus Anlage 31 kann man die verheerenden Ergebnisse der Bodenproben ersehen, die Werte über der Klärschlammverordnung aufzeigen. Hätten sie auf offener Erde gezogen werden können, dann wären sie genauso hoch wie am Petuelring, so blieben die meisten Schwermetalle leider an den Wurzelballen hängen.

Aus Biomonitoring, Kosten sicher 1 Million,

Messung am Luise-Kiesselbach-Platz, gehen hervor

hohe Arsenwerte, 1a. hohe Bleiwerte

hohe Antimonwerte und andere Schwermetalle

hohe Aluminiumwerte

Nitrophenole

Ozonschäden an Pflanzen bei 60 µg/m³

Ozonmessung durchgeführt von LfU siehe Band 5 Punkt 1 oder Band 8 Punkt 7.

Ergebnis 50% über dem Schweizer Grenzwert, d.h., 170 µg/m³

Hohe Werte des Supergiftes Dioxin, gemessen bei der Müllverbrennung Nord, gilt auch für die Müllverbrennung Süd. Aufschlagspunkt Luise-Kiesselbach-Platz, mit weit höheren Werten bei Ostwind, da keine so hochqualifizierte Abgasreinigung vorhanden ist. Siehe dazu „Ausstoß der Müllverbrennung Süd“ von Dr. Dauderer

III-3 Seite 6 und 7 (Anlage 19).

Man beachte dabei die Überschreitung von Quecksilber, HCL, SO₂, CO.

Bitte beachten Sie meine genaue Beschreibung von Biomonitoring in Band 7.

Aus der Messung des Supergiftes Dioxin in Bereich des Luise-Kiesselbach-Platzes, durchgeführt vom LfU geht hervor, dass der Grenzwert um 150% von 40 µg/m³ überschritten ist (siehe Band 5 Punkt 1 und Band 8 Punkt 6).

Trotz dieses Wissens haben sie grob fahrlässig sowie vorsätzlich gegen folgende Gesetze und Rechtsvorschriften verstoßen:

Grundgesetz Art.2, Abs.2 „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich“

Grundgesetz Art.3. Abs.1 „Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich“.

Zu Art.3, Abs. 1

Beweis a) Die Menschen am Mittl. Ring, Luise-Kiesselbach-Platz werden vergast und vergiftet durch ca. 200.000 Autos täglich. Gleich hinterm Ring werden 30 km-Zonen eingeführt. Aufpflasterungen und Straßenverengungen durchgeführt. in der Stadtmitte sperrt man ganze Straßen.

Wo bleibt hier die Gleichheit?

Für mich ist dies Rechtsbeugung!

Beweis b) Der Südring zur Schließung des Autobahnringes wurde einstimmig aller Parteien abgelehnt (Band 4 Punkt 5) mit der Begründung, die Bäume müssen geschützt werden, der Mittl. Ring aber und somit auch die Anwohner, haben die 200.000 Autos täglich zu ertragen. Diese Aussage ist menschenverachtend und bedeutet für die Anwohner den sicheren Tod durch Vergasung und Vergiftung, für den einen schneller, für den anderen langsamer. Bäume, die am Straßenrand sterben. kann man ersetzen. Menschen aber nicht.

Was steht dagegen, dass man den Südring durch den Forstenrieder Park baut? Noch dazu würde der Wald die Abgase filtern.

Außerdem bringen uns auch die Pendler aus Grünwald, Starnberg, Icking, Wolfratshausen usw. die meisten Abgase in unser Wohngebiet. Allein von 1987 bis 1990 erhöhte sich der Autoverkehr (Pendler) auf der BAB Garmisch von 28.000 auf 74.000 Autos (siehe Band 5) sowie auf der Lindauer Autobahn auf 100.000. Diese zerstören bei uns hier in reinen Wohngebieten die Bäume. Der BA muss sie laufend zur Fällung freigeben. Und die Bürger brauchen ja keine frische Luft. Wo bleibt die Gleichheit?

Die Pendlergemeinden, die werden geschützt, die eigentlichen Verursacher.

Die wirklich Schuldigen sind die Planer, wie die Planungsreferentin, da sie den §1 BImSchG nicht kennt und vom §50 BImSchG nichts gehört hat. Deshalb begeht sie als Amtsperson Rechtsbeugung. Sie verstößt gegen das GG Art.2, Abs.2 und wie hier ausgeführt auch gegen das Gleichheitsprinzip, gegen BGB §823, Satz 1 „Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet“. Sowie gegen §823, Satz 2, „Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein“.

Dadurch hat sie aber auch gegen BGB §839 verstoßen und wissentlich vorsätzlich ihre Amtspflicht verletzt. Dadurch tritt das Grundgesetz Art.34 in Kraft, der besagt, dass ein Rückgriff auf Schadensersatz durch ein Rechtsverfahren eingeleitet wird und nicht nur der Bürger als Steuerzahler für die Fehler bluten muss.

Dies gilt genauso für den Ex-Oberbürgermeister, den Oberbürgermeister und alle Referenten und Stadträte. Soweit man sie als Amtspersonen bezeichnen kann.

Gegen diese Personen ist wegen wissentlicher vorsätzlicher grob fahrlässiger Amtspflichtverletzung ein Rechtsverfahren zur Amtsenthebung einzuleiten.

Beweis c) Messung von Benzol im Blut wurde bei uns abgelehnt, am Petuelring zugestimmt. (Band 5 Punkt 1)

Beweis d) Schwermetallmessung bei uns in der Kleingartenanlage „Land in Sonne“ abgelehnt (siehe Band 2 Punkt 11), am Petuelring in der Kleingartenanlage Nr.28 zugestimmt (siehe Band 2 Punkt 11 und unbedingt Band 5 Punkt I).

Beweis e) Dioxinmessung im Boden von „Land in Sonne“ wurde abgelehnt (siehe Band 2 Punkt 2) am Petuelring Nr.28 wurde zugestimmt (siehe unbedingt Band 5 Punkt 1).

Verstoß gegen das BGB §823, Satz 1 Schadensersatzpflicht

„Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.“

Da ich momentan nicht in der Lage bin, die nötigen Geldmittel zu beschaffen, bitte ich festlegen zu lassen, dass jederzeit Regressansprüche gestellt werden können, wenn möglich ohne Verjährung für gesundheitliche Schäden, Haus (Gebäudeschaden, z.B. Streichen wegen starkem Rußbefall), Garten (Bodenaustausch, da die Nutzung nicht mehr möglich ist – siehe Band 1 Punkt 11 und 13 – Ersatz für abgestorbene Bäume, Sträucher usw.).

Verstoß gegen das BGB §839, Satz 1 Haftung bei Amtspflichtverletzung

„Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Fällt dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag.“

Die Ersatzpflicht tritt ab sofort ein, da wir, auch im Namen der Öffentlichkeit mit dieser Strafanzeige Rechtsmittel einlegen.

Wegen der Vertuschung und Verhinderung durch den Stadtrat, ist es mir erst jetzt möglich, sachliche, fachliche und nicht mehr wegzuleugnende Beweise vorzulegen (siehe Band 1 – 8 sowie beigelegte Asthmastudie, Dunkelstudie, Erreichbarkeit der Innenstadt v. Infratest. Nicht beigelegt ist das Handbuch für Umweltgifte von Dr. Dauderer, das die schweren gesundheitlichen Schäden bis zum Tod durch toxische Einwirkungen – Vergasen, Vergiften – klar aufzeigt. Leider ist dieses Buch erst seit Frühjahr 1994 in meinem Besitz.

Ich zitiere aus der Einführung II-1 Seite 11 Recht: „Eine Vergiftung ist eine fahrlässige – in unserem Fall wissentlich grob fahrlässige – heimtückische oder vorsätzliche Organschädigung durch einen Täter – die Täter wurden schon aufgezählt. Je kürzer die Latenzzeit ist, desto größer imponiert der Vorsatz; je länger die Latenzzeit ist, desto größer ist die Heimtücke.“ – liegt als Auszug Anlage 19 bei –) (Um eine nochmalige Beschreibung des §839 BGB zu vermeiden, siehe unter GG Art.3, Abs.3, Beweis a)

Verstöße gegen das Umwelthaftungsrecht §1 – §23

Wie man aus Biomonitoring (Band 7) und meinen Übertragungen von der MVA Nord auf das Müllkraftwerk Süd ersehen kann, ist der Sekundäraufschlagspunkt unser Wohnviertel, der Stadtbezirk 7.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass

- a) auf Weidelgras gemessen wurde, also um 2/3 weniger als im Boden; gilt nur für die Nahrungsaufnahme für das Supergift Dioxin, Schwermetalle, Quecksilber (s. Biomonitoring Band 7).
- b) Im Winter steigt die Belastung durch das Supergift Dioxin, PAKs und PCBs um 1.000% an (siehe Wintermessung, Messung am Brudermühltunnel, vergleiche Februar/August (Band 6), vergl. Sommermessung (Band 6) mit der Dioxinmessung des LfU (s. Band 5, Punkt 1)).
- c) Die gefährlichste Form der Giftaufnahme ist über die Einatmung (Einlagerung im Gehirn). Sie ist um den Faktor 1.000 höher (siehe in Anlage 19 Dr. Dauderer II-1, Seite 3), d.h. also 100.000% gefährlicher, als über andere Aufnahmewege.

Und hier zeigt sich (s. Anlage 9) die Hirnrissigkeit unserer Politiker: statt anzuordnen, die Müllverbrennungsanlage Süd sofort zu schließen beantragten Frau L.-Sch., SPD, Sprecherin des Umweltschutzausschusses, und Frau P., SPD, ebenfalls im Umweltschutzausschuss, dass man die alte MVA Süd weiterbetreibt und den Dreck aus den Umlandgemeinden verbrennt – aus lauter Geldgier.

Nicht genug der hirnrissigen Verkehrsplanung, durch die wir die Abgase von ca. 200.000 Einpendlern ertragen müssen, lt. Frau T., SPD, nein – jetzt sollen wir auch noch (man bedenke durch das Umweltschutzreferat – was heißt hier „Schutzreferat“ – beantragt) die verheerenden Immissionen aus dem Müll der Umlandgemeinden hinnehmen. die ihren Dreck selbst entsorgen müssen, mit dem Supergift Dioxin – 1 Gramm genügt. um 15.000 Menschen zu töten -, Schwermetallen, Quecksilber, HCL etc. Siehe dazu Dr. Dauderer „Müllverbrennung“ (in Anlage 19, III-3, Seite 6, 7 und 8)..

Diese 2 Stadträtinnen haben scheinbar noch nie etwas vom Umwelthaftungsrecht §1 und BImSchG §1 – §49 und insbesondere von §50 gehört.

Sinngemäß: Dass schädliche Umwelteinwirkungen für die ausschließlich überwiegend dem Wonen dienenden Gebiete vermieden werden müssen.

Die Nichteinhaltung des §50 führt zur Rechtswidrigkeit der öffentlichen Planung.

Und dies ist hier und verstärkt in diesem Antrag gegeben.

Ich bitte um eine rechtliche Überprüfung auf Kosten des Staates, nicht auf unsere, und notfalls die sofortige Schließung der MVA Süd anzuordnen zum Schutz der Bevölkerung; zu betreiben nur noch als Heizkraftwerk mit Gas oder Kohle.

Der rechtlichen Vorschrift der Ursachenvermutung im Umwelthaftungsrecht §6

„Ist eine Anlage nach den Gegebenheiten des Einzelfalles geeignet, den entstandenen Schaden zu verursachen, so wird vermutet, dass der Schaden durch diese Anlage verursacht ist. Die Eignung im Einzelfall beurteilt sich nach dem Betriebsablauf, den verwendeten Einrichtungen, der Art und Konzentration der eingesetzten und freigesetzten Stoffe; den meteorologischen Gegebenheiten, nach Zeit und Ort des Schadenseintritts und nach dem Schadensbild sowie allen sonstigen Gegebenheiten, die im Einzelfall für oder gegen die Schadensverursachung sprechen“

wurde nicht entsprochen. Der Stadtrat lehnte alle Anträge auf Untersuchung von Schwermetallen im Boden ab, ebenso die Untersuchung von Dioxin in Luft, Boden und Muttermilch.

Außerdem verstieß er gegen §9 Umwelthaftungsrecht, da er keine Auskunft gab. Dies gilt auch für die thermische Tierkörperverwertung (Bd. I, Punkt I2)

Ich möchte Ihnen jetzt die Kommentare im Umwelthaftungsrecht auf 282 Seiten von Herrn Dr. L., Richter am Landgericht und Referent im Bundesministerium der Justiz und Herrn L., Richter am Oberlandesgericht, in Kurzfassung aufzeigen.

Es ist klar dargelegt, wenn das Umwelthaftungsrecht nicht greift, da es für Anlagen bestimmt ist, wie dann andere Gesetze angewendet werden müssen, z.B. BGB, BImSchG.

Umwelthaftungsrecht

§1 Anlagenhaftung bei Umwelteinwirkungen

„Wird durch eine Umwelteinwirkung, die von einer im Anhang 1 genannten Anlage ausgeht, jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Inhaber der Anlage verpflichtet, dem Geschädigten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen“.

(Müllverbrennung Süd, thermische Tierkörperverwertung; Betreiber Stadt München)

- Aus S.30 geht hervor: „Ein Schaden ist dann durch eine Umwelteinwirkung entstanden, wenn die Einwirkung ihren Weg über Luft, Boden oder Wasser genommen hat“.
- S.30, Rand-Nr.15 Verletzung bestimmter Rechtsgüter
- S.33, Rand-Nr.26 Körperverletzungen und Gesundheitsverletzungen lassen sich nicht scharf trennen.
- S.34, Rand-Nr.27 Schmerzzufügung
- Das Opfer einer Körper- oder Gesundheitsverletzung braucht keinen Schmerz zu empfinden.
- S.34 Erheblichkeit der Verletzung
- s. 35 Vorgeburtliche Schädigung
- (z.B. Föten werden vergiftet durch die Entgiftung der Mutter, ca. 60%, s. Dr.Dauderer. Supergift Dioxin, Blei, Cadmium etc.)
- S.36 Beschädigung einer Sache
- S.36, Rand-Nr.33 Sachen sind körperliche Gegenstände (§90 BGB)
- S.36, Rand-Nr.35 Zu einer Sache gehören wesentliche Bestandteile (§§93–96 BGB); insbesondere gehören zu einem Grundstück aufstehende Gebäude und darauf wachsende Pflanzen (§94 Abs. 1 BGB) (z.B. Schädigung durch Ozon)
- S.37 Beschädigung einer Sache durch Substanzveränderung (§303 StGB) -Verseuchung eines Grundstücks durch Dioxin, Schwermetalle, Blei, Cadmium, Quecksilber-Verunstaltung, z.B. durch Verschmutzung einer Hauswand durch Rauch oder Ruß.
- S.38 Beschädigen einer Sache durch Gebrauchsbeeinträchtigung.
- S.38 Rand-Nr.38 Wird im §823 BGB allgemein anerkannt.
- S.42 Vor Sachbeschädigungen geschützter Personenkreis
- S.42 Rand-Nr.48 Die rechtlich stärkste Beziehung zur Sache ist das Eigentum. Sie ist geschützt in §823 BGB.
- S.47/48 Rd. Nr.65 Die Schadensgrenze kann auch durch allmähliches oder Tröpfchenrisiko erreicht sein, sodass der Boden verseucht ist.
- S.55 Schadenersatz
- S.55 Rand-Nr.90 Anwendbare Vorschriften; Umwelthaftungsrecht §§11 sowie §§249 und 253 BGB für Sachschäden.
- S.56 Rand-Nr.91 §249 Satz 1 BGB
- S.56 Rand-Nr.93 Naturalrestitution sowie Herstellungskosten.

- S.59, Rand-Nr.101 Ersatzanspruch steht dem Geschädigten unabhängig davon zu, ob die Naturalrestitution bereits durchgeführt ist oder nicht.
- S.61 §250 BGB
- S.62 §251 BGB Satz 1 und Satz 2
- S.63 §252 BGB Entgangener Gewinn
- S.64 §253 BGB Immaterielle Schäden z.B. wegen der Zerstörung oder Schädigung einzelner Bäume
siehe dazu Seite 74, Rand-Nr.145 (Ozon)
- S.76/77 Inanspruchnahme des geschädigten Grundstückseigentümers als Zustandstörer; Pflicht zur Übernahme eines kontaminierten Grundstücks durch den Ersatzpflichtigen.
- Wir werden dies für uns einklagen.
- S.85/85, Rd.-Nr.176 Summierte und synergetische Kausalität (Gerade der Tropfen, der das Faß zum überlaufen bringt...) Nicht selten kommt es zu Umweltschäden, weil sich eine Vielzahl von geringfügigen (1 Auto) Immissionen zu einer schädigenden Gesamtmenge (200.000 Autos) aufgebaut hat.

Gilt für MVA Süd und thermische Tierkörperverwertung. Es ist daher nicht rechtens, minimale Kausalbeiträge von der Haftung auszunehmen.
- S.86, Rand-Nr.177 Dazu gehören auch die Summations- und Distanzschäden.
- Umwelthaftungsrecht
- §3 S.104 Dazu auf S.105, Rand-Nr.2 Es kommt entscheidend darauf an, dass die Umwelteinwirkung ihren Weg über Luft und Boden genommen hat (dies ist bei uns der Fall)
- §5 S.124) Rand-Nr.7 Keine Haftungsbeschränkung für Gesundheitsschäden, d.h. wenn Augen tränen, bei allergischen Reaktionen, Kopfschmerzen. Immunschwäche, z.B. bei Ozon, Rückenschmerzen, Nackenschmerzen etc.
- S.125, Rand-Nr.9 Beeinträchtigung eines Grundstücks, hier gilt auch §906 Abs.1 BGB.
- 5.128, Rand-Nr.15 Grenzwerte nach BImSchG, TA Luft, TA Lärm
Diese und vergleichbare Grenzwerte sind im Einzelfall ein wesentliches Indiz für die Beurteilung, ob eine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt.
- §6 S.133 Ursachenvermutung
- S.139, Rand-Nr.12 Beweislastumkehr
- S.142 Beweiserleichterung nach §830 Abs.I Satz 1 und Satz 2 BGB, gilt bei uns besonders, da mehrere Anlagen in Betracht kommen.
- S.154/155 Umweltbelastungen mit Schadstoffen als Hauptanwendungsfall der Ursachenvermutung. Schadstoffbelastungen in Luft. Boden und Wasser bleiben oft unentdeckt.
- S.157 Eignung mehrerer Ursachen.
- S.164/165 Schutzpflicht nach BImSchG §5 Abs.1 Nr.1
Vorsorgepflicht n. BImSchG §5 Abs.1 Nr.2

Dagegen wurde laufend verstoßen, sonst hätte es nicht zu diesen katastrophalen Grenzwertüberschreitungen kommen können. Zur Vorsorgepflicht gehört, dass die Anlagen dem Stand der Technik entsprechen, um schädliche Immissionen zu vermeiden.

Dazu gehören auch nichtgenehmigungspflichtige Anlagen (Autos) §22 BImSchG.

- S.186, Rand-Nr.8 Es müssen Tatsachen vorliegen, die die Annahme begründen, dass die Anlage den Schaden verursacht hat (haben wir vorgelegt).
- S.188 Inhalt, Form und Kosten der Auskunft (Kosten trägt Inhaber der Anlage)
- Wir bitten, die Stadt München rechtlich anzuweisen, die Kosten für die Bodenproben auf unser Konto zu überweisen (liegt in Band 4 Punkt 1 bei).
- S.188, Rand-Nr.18 Die Auskunft ist eine Wissenserklärung und bedarf grundsätzlich der Schriftform.
- S.192 Unrichtige Auskunft darf es nicht geben.
- S.193 Außerdem ist ein Einsichtsrecht zu verlangen, wenn die Auskunft unrichtig ist.
- S.193, Rand-Nr.34 Unvollständige oder unrichtige Auskunft
- S.194, Rand-Nr.35 Nicht ausreichende Auskunft

Umwelthaftungsrecht

- §9, S.197 Auskunftsanspruch gegenüber Behörden.
- S.199 Anspruchsvoraussetzung ist erfüllt, da Schaden entstanden ist (siehe Band 1- 8).
- S.200 Die Behörde darf kein Auskunftsverweigerungsrecht haben.
- Zum Schaden

Tatsachen, die die Annahme begründen, dass eine Anlage, die Schaden verursacht hat.

Wir legen in den Bänden 1 – 8 konkrete, nachweisbare Anhaltspunkte vor.

- S.206 Inhalt, Form und Kosten der Auskunft
- S.206, Rand-Nr.28 Die Kosten der Auskunft hat die Behörde zu tragen.
- Gilt auch dafür, dass die Stadt die Kosten für die Bodenproben zu erstatten hat

Umwelthaftungsrecht

- §12, S.224 – 234 Umfang der Ersatzpflicht bei Tötung
- Hier entstehen Schäden des Getöteten (Krebs) z.B. Beerdigungskosten und Unterhaltsansprüche.

Umwelthaftungsrecht

- §13, S.235 Körperverletzung
Umfang der Ersatzpflicht bei Körperverletzung
Kosten der Heilung
- S.236, Rand-Nr.7 –S.240 Kosten für Kuren, Fahrtkosten etc.

- §14, S.241 Schadenersatz durch Geldrente
Entsprechend anzuwenden ist auch der §843 Abs.2–4
BGB. Bei der Bemessung ist der §287 ZPO
anzuwenden.
- S.243, Rd.-
Nr.8–12 Über die Anwendung gibt der §14 Abs.2 UmweltHG in
Verbindung mit §843 Abs.2 und 3 BGB Auskunft
- §16, S.248 Aufwendung bei Wiederherstellungsmaßnahmen
- S.253, Rand.
Nr.16 Beschädigung einer Sache
- §17, S.255 Verjährung
Dadurch tritt auch §852, Abs.1 u. 2 BGB in Kraft.
Deshalb stellen wir alle Jahre diese Anträge (Band 1 –
8) Ich ersuche deshalb, für mich und meine Frau eine
Feststellungsklage zu erheben, wenn möglich, auch für
die Öffentlichkeit.
- Deliktisches Umwelthaftungsrecht
- S.336 §823 Abs.1 BGB lautet:
„Wer Vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper,
die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein
sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist
dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden
Schadens verpflichtet“
- S.336, Rand-Nr.3 Recht auf saubere Luft, sauberen Boden
- S.336, Rand 6 Die Rechtsprechung weist darauf hin, dass auch bei
Nichterreichen von Schadstoffgrenzwerten, eine
Verkehrssicherungspflicht verletzt sein kann.

Von besonderem Stellenwert für die Haftung nach §823
Abs.1 BGB ist die Frage, welche Bedeutung der
Verletzung des Standes von Wissenschaft und Technik
zukommt.

Dagegen wurde wissentlich grob fahrlässig durch die
Ablehnung des Baus des 19. Tunnels mit
Abgasreinigung verstoßen. Siehe niedere Werte an den
Enden des Brudermühltunnels (farbige Schaubilder
liegen bei, Anlage 18)
- S.338 §823 Abs.2 BGB
- S.340 §31 BGB Haftung für Mitarbeiter und Organisationsmängel Als
verfassungsmäßig berufene Vertreter kommen leitende
Angestellte in Betracht.
- S.340, §831 BGB Haftung für Verrichtungsgehilfen
- S.342, §839 BGB
- Abs.1 und 3 Schadenersatzansprüche aus Amtshaftung
Abs.1 lautet: Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder
fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende
Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus
entstehenden Schaden zu ersetzen.

Da sich die Bürgermeister der Stadt München, der Stadtrat, die Landtagsabgeordneten, die Minister und Ministerpräsidenten des Bayer. Landtags über die katastrophalen Grenzwertüberschreitungen hinweggesetzt, den langen Tunnel mit Abgasreinigung nicht gebaut, bzw. den Bau nicht angeordnet haben, haben sie wissentlich vorsätzlich grob fahrlässig ihre Amtspflicht verletzt und sind deshalb nach Art.34 des Grundgesetzes auf dem ordentlichen Rechtsweg, soweit wie möglich, *zum* Schadensersatz in Anspruch zu nehmen. Desgleichen ist ein Rechtsverfahren zur Amtsenthebung *gegen* Amtspersonen einzuleiten.

Aus §6 BImSchG auf Seite 164 (Kommentar, Landsberg/Lülling) geht klar die Verbindung zwischen dem Umwelthaftungsrecht und dem BImSchG hervor.

a) Schutzpflicht BImSchG §5 Abs.1 Nr.1

Er lautet: Genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten und betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen und sonstig Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigung für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervor rufen werden können

b) Vorsorgepflicht BImSchG §5 Abs.1 Nr.2

Er lautet: Genehmigungsbedürftige Anlagen, dass Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Emmissionsbegrenzung.

Dagegen haben der Stadtrat als zuständige Behörde der Landeshauptstadt München sowie die Bayer. Landesregierung in eklatanter Weise verstoßen

Durch die extrem hohen Grenzwertüberschreitungen ist unsere Luft verpestet, unser Böden verseucht (giftiger Sondermüll) und animalischer Lärm plagt uns (siehe Band 1 – 8).

Zum Bundes-Immissionsschutzgesetz

§1 Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

Dem ist so nicht geschehen.

§2 Geltungsbereich

Abs.I Nr.3 Er sieht die Beschaffenheit und den Betrieb von Kraftfahrzeugen nach §§38 – 40 vor.

Abs.I Nr.4 Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§41 – 43.

Abs.1 Nr.2 Das Herstellen, Inverkehrbringen und Einführung von Anlagen. Brennstoffen und Treibstoffen nach Maßgabe der §§32 – 37.

§3 Begriffsbestimmung

Abs.I, 2, 3 und 4 sind klar zu verstehen Abs.5, Nr.I und 2 sind ebenso klar zu verstehen

Abs.5, Nr.3 Hierzu wäre zu sagen: Bei Diskussionen wurde mir immer gesagt, dass die öffentlichen Verkehrswege, sprich Autos, im BImSchG ausgenommen sind; aber ausgenommen sind nur Fahrzeuge in genehmigten Anlagen.

Sonst tritt im zweiten Abschnitt §22 „Pflicht der Betreiber nicht genehmigungspflichtiger Anlagen“ in Kraft.

§§ 38 – 43 Im vierten Teil ist genau geregelt die Beschaffenheit und der Betrieb von Fahrzeugen, Bau und Änderung von Straßen und Schienenwegen.

§§44 – 47 Im fünften Teil ist geregelt die Überwachung der Luftverunreinigung, Luftreinhalte- und Lärminderungspläne.

Dagegen wurde bei uns in krassester Weise verstoßen. Sonst hätte es nicht zu diesen Grenzwertüberschreitungen in Luft und Böden (siehe Biomonitoring S.10, rot unterstrichen, Band 7) sowie den animalischen Lärmimmissionen kommen können.

Zusammenfassend:

Das BImSchG regelt klar und deutlich die öffentliche Verkehrswegeplanung (§50), Beschaffenheit der Autos und ihre Treibstoffe, sodass es bei Einhaltung dieser Gesetze nicht zu den in Band 1 – 8 aufgeführten katastrophalen Grenzwertüberschreitungen hätte kommen können.

§3 Abs.6 Das Umweltschutzreferat, das LfU, das Planungsreferat, der Ex-Oberbürgermeister, der Oberbürgermeister, Stadträte etc. haben immer behauptet, dass die Abgasreinigung nach Dr. N. nicht gebaut werden muss, da es keine vergleichbaren Anlagen nach dem Stand der Technik gibt.

Richtig dagegen ist: „Auf keinen Fall müssen sich Vergleichsanlagen bereits im Betrieb – u. U. während eines längeren Zeitraumes – bewährt haben“. Genaures sehen Sie in Band 1 Punkt 10, in dem ich dies dem ehemaligen Umweltschutzreferenten klarlegte.

Allein die Ergebnisse aus den Messungen an den Enden des Brudermühltunnels ergeben, dass der Bau des Tunnels allein schon ein Teil nach dem Stand der Technik ist (ohne Abgasreinigung), da hier die Abgasrückführung im Tunnel erfolgt.

(Der Ausstoß eines Fahrzeugs wird vom nächsten angesaugt und nochmals verbrannt, dann vom nächsten usw.)

Deshalb die verhältnismäßig niederen Werte an den Enden des Brudermühl- und Trappentretunnels. (siehe meine farbig ausgearbeiteten Schaubilder als Anlage 18 beigefügt)

Durch die wissentlich vorsätzliche Ablehnung des Baus des langen Tunnels mit Abgasreinigung begeht der Stadtrat in unserem Stadtbezirk 7 grob fahrlässige schwere Körperverletzung mit Todesfolge.

§5 Abs.1Nr.1	regelt die Schutzpflicht
Nr.2	regelt die Vorsorgepflicht
	Dagegen wurde klar verstoßen
	(siehe Grenzwertüberschreitungen Band 1 – 8)
§22	Pflichten der Betreiber von nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen. Dazu gehört sicher auch der öffentliche Verkehr.
	Diese müssen so betrieben werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, in jedem Fall verhindert werden.
§23 Abs.1 Nr.2	Die von Anlagen ausgehende Emissionen dürfen bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten.
Abs.2	besagt sinngemäß, wenn die Bundesregierung von der Ermächtigung keinen Gebrauch macht, sind die Landesregierungen ermächtigt, Rechtsverordnungen zu erlassen (z.B. Anordnung: Bau des langen Tunnels oder Sperrung des Mittl. Rings). Die Bundesregierung kann ja nicht wissen, dass durch die grobe Mißachtung des §50 (hirnrissige Planung) eine Autobahn (Europa-Transitstrecke) mitten durch ein reines Wohngebiet führt mit den extrem hohen Emissionen von ca. 200.000 Autos täglich.
§24	besagt: Die zuständige Behörde kann im Einzelfall die zur Durchführung des §22 und der auf dieses Gesetz gestützten Rechtsverordnungen erforderlichen Anordnungen treffen.
	Sie hat keine getroffen.
§25	ist noch weitreichender.

Wenn die von einer Anlage hervorgerufenen schädlichen Umwelteinwirkungen das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden) soll (muss, es stellt sonst eine Rechtsbeugung dar, s. GG Art.2 Abs.2 die zuständige Behörde (Stadt München) den Betrieb ganz oder teilweise untersagen) soweit die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht auf andere Weise ausreichend geschützt werden kann.

Genau dies ist bei uns der Fall, da wir zwei Emittenten haben:

- a) Durch hirnrissige Planung 200 000 PKW täglich.
- b) Müllverbrennungsanlage Süd mit hohen Emmissionen, siehe Biomonitoring

Band 7, Dr. Dauderer MVA (Anlage 19. Ich fordere deshalb die Stilllegung der MVA Süd (nur noch als Heizkraftwerk zu betreiben).

Durch die extrem hohen Grenzwertüberschreitungen ist die gesundheitliche Belastung so unerträglich, dass der Mittl. Ring sofort gesperrt werden muss und zwar solange. bis der lange Tunnel mit Abgasreinigung fertiggestellt ist.

Dass der Verkehr auch umgeleitet werden kann, wenn man will, zeigt die Antwort von Frau T. (siehe Band4 Punkt 5). Somit gilt auch §45 Abs.1 der STVO.

Dar Fernverkehr kann von Garmisch auf der B 23 nach Peiting, von dort auf der B 17 nach Landsberg zur Lindauer Autobahn, dann über die B 471 zur Stuttgarter Autobahn und von dort zur Autobahn Nürnberg geleitet werden. Geschlossen wird der Kreis von Garmisch zur Salzburger Autobahn, dann über die Ostumführung zur Nürnberger Autobahn.

Der Nahverkehr von Starnberg, Ammerseegegend etc. kann über die B 12 zum Trappentretunnel, Mittl. Ring fahren;

Von Penzberg, Bad Tölz kann man über die Salzburger Autobahn nach München und auf den Mittl. Ring kommen.

Man sieht, dass man nicht unbedingt über den Luise-Kisselbach-Platz – durch ein reines Wohngebiet – fahren muss (unser Verkehr hier besteht zu 80% aus Einpendlern).

Es gäbe verkehrslenkende Maßnahmen, wenn man nur wollte!

§26	<p>Messungen aus besonderem Anlass</p> <p>Da die zuständige Behörde keine Messungen der Schadstoffimmissionen in Luft und Boden und der Lärmimmissionen vorgenommen hat. habe ich diese beantragt (siehe Band 1 – 8).</p> <p>Obwohl dies vorgeschrieben ist. weigert sich die Stadt standhaft Messungen vorzunehmen von</p> <p>Dioxin im Boden</p> <p>Dioxin in Muttermilch</p> <p>Benzol im Blut</p> <p>Schwermetalle in der Gartenanlage Land in Sonne.</p> <p>Dient zum Schutz und zur Vorsorge.</p>
§38	Beschaffenheit und Betrieb von Fahrzeugen
Abs.1	Kraftfahrzeuge müssen so betrieben werden, dass vermeidbare Immissionen verhindert werden und nicht vermeidbare auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dies gilt für Fahrzeuge, das Verhalten im Verkehr und besonders für Verkehrswege; darunter fallen TÜV-Prüfung. Zusammensetzung von Treibstoff (Benzol von 5% auf 1% senken) schwefelarmer Diesel, keine Breitreifen, lärmisolierte Motoren, asbestfreie Bremsen auch für LKWs etc.
§40	Verkehrsbeschränkungen

Dies ist für mich eine Rechtsbeugung; denn würden die Grenzwerte der TA Luft, LAI, GG §2 Abs.2, BGB §823 und die Immissionsschutzgesetze eingehalten werden, wie bisher dargelegt, so gäbe es keinen Wintersmog und Sperrungen, ganz oder teilweise, müssten nicht ausgesprochen werden. Vielleicht sind auch die Grenzwerte (Emissionen) eines Autos zu hoch angesetzt. (Auf jeden Fall dann, wenn sich die Emissionen von 200.000 Autos, die täglich durch unser Wohngebiet fahren, aufaddieren).

Diese Wintersmogverordnung sollte nur für Grenzgebiete gelten müssen, da hier die Schadstoffe über Transmissionen eingetragen werden können. Jetzt wird noch ab Juli 1995 die Sommersmogverordnung eingeführt, die für die Grenzwerte für Dieselruß, Benzol und Stickstoffdioxid gilt.

Wie Sie aus Band 1 – 8 und der Sommermessung ersehen, liegen wir weit darüber. Hätte man die Grenzwerte nach TA Luft und die Richtwerte nach LAI eingehalten sowie die Planung nach §50, wie es das Gesetz vorschreibt, so wäre es nicht zu diesen 200.000 Autos in einem reinen Wohngebiet gekommen.

Dies ist eine rechtswidrige öffentliche Planung. Somit stellt diese Verordnung wiederum eine Rechtsbeugung dar.

Da die Vorgabe Bonns, dass verkehrslenkende und ordnende Maßnahmen Vorrang haben vor Fahrverboten, momentan bei uns nicht greifen kann, muss der Mittl. Ring in unserem Viertel sofort gesperrt werden.

Zur gleichen Zeit muss die Anordnung zum sofortigen Bau des langen Tunnels mit Abgasreinigung erfolgen.

(Als Anlage 15 beigefügt, SZ v.22.3.94 Bundesrat stimmt der Sommersmogverordnung zu)

§52	Überwachung
	Die Behörden haben die Durchführung des Gesetzes zu überwachen.
	Da dies nicht geschehen ist, ist der §62 soweit wie möglich anzuwenden.
§41	besagt, dass beim Bau oder wesentlicher Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des §50 sicher zu stellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können) die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Da die von der Bundesregierung vorgeschriebenen Grenzwerte der TA lärm weit überschritten sind und Lärmschutzwälle von der Passauer Straße bis zur Lindauer Autobahn nicht greifen können) da der Abstand zu den Häusern keine 20 Meter beträgt (dahinter würden sich Schadstoffseen bilden), bleibt als einzige Möglichkeit der Bau des langen Tunnels.

Eine Lärmschutzwand an der BAB Garmisch (siehe Band 5a, Punkt 7) muss aber nach §41 gebaut werden, obwohl kein Neubau und keine wesentliche Änderung vorgenommen wird, da der §50 nicht richtig beachtet wurde.

Das ist der Beweis einer rechtswidrigen öffentlichen Planung (wie der ganze Mittl. Ring).

§47 – 47a Für die Überwachung der Luftreinhalte- und Lärminderungspläne verweise ich auf das Biomonitoring Seite 7 – 10 (Band 7).

Dabei ist besonders zu beachten, dass auf Seite 8 das LfU zugibt, dass der §47 nicht richtig gehandhabt wurde (rot unterstrichen), genauso, siehe Seite 10 Punkt 2 (rot unterstrichen), hätte es keine Schädigung der Vegetation geben dürfen (Ozon, Waldschäden, Waldsterben). Unser Boden hätte kein giftiger Sondermüll werden dürfen.

Dies ist alles geschehen durch wissentlich vorsätzlicher grob fahrlässiger Nichtbeachtung der Gesetze.

Ich freue mich, dass sich Herr Dr. R., Präsident des LfU, meiner Meinung endlich angeschlossen hat.

Gemeinsame Vorschriften

§48 Die Bundesregierung erlässt allgemeine Verwaltungsvorschriften:

Nr.1 Immissionswerte der TA Luft, TA Lärm, LAI, WHO, sind bei uns im Stadtbezirk 7 weit überschritten.

Nr.2 Emissionswerte, deren überschreiten nach dem Stand der Technik vermeidbar ist.

Sie sind bei der MVA Süd überschritten (siehe D. Dauderer Müllverbrennung, Anlage 19 und Biomonitoring Band 7).

Was soll der Emissionswert eines Autos vom TÜV geprüft, wenn 200.000 Autos täglich, gesammelt auf einer Straße, durch ein reines Wohngebiet geschickt werden?

Mir fehlt hier im BImSchG ein Vermerk, der besagt, dass in einem Wohngebiet auf einer Sammelstraße höchstens 10 – 20.000 Autos sich bewegen dürfen.

Um die Emissionen aus dem Straßenverkehr zu verhindern und dem Stand der Technik zu entsprechen, muss das Wasserstoffauto (siehe dazu Band 5 Punkt 2), angetrieben mit einer Brennstoffzelle – Elektromotor (kein Explosionsmotor) angeordnet bzw. eingeführt werden.

Warum sollen wir als hochtechnologisiertes Land hinter Kalifornien zurückstehen?

§49 Schutz bestimmter Gebiete

Abs.1 Hierin wird die Landesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung vorzuschreiben, dass in bestimmten Gebieten (Wohngebiete), die eines besonderen Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen oder Geräusche bedürfen, bestimmte

Abs.1 Nr.1 ortsveränderliche Anlagen nicht betrieben werden dürfen

Abs.1 Nr.3 ortsveränderliche oder ortsfeste Anlagen nur zu bestimmten Zeiten betrieben werden dürfen oder erhöhten betriebstechnischen Anforderungen genügen müssen

Abs.1 Nr.4 Brennstoffe in Anlagen nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen.

Die drastischen, katastrophalen Grenzwertüberschreitungen bei uns werden verursacht durch zwei Emittenten:

1. durch die Müllverbrennungsanlage Süd
2. durch 200.000 Autos täglich.

Aus diesem Grund muss angeordnet werden, dass die MVA Süd nur noch als Heizkraftwerk betrieben wird ohne Müllverbrennung.

Dass dies leicht möglich ist, sieht man aus Anlage 9, Münchner Stadtanzeiger vom 14.4.1994, da man beim Oberbürgermeister beantragte, Müll aus den Umlandgemeinden zu verbrennen. Unglaublich, aber wahr!

§49 Abs.2 Die Landesregierung ist ermächtigt, festzusetzen, dass bei austauschbaren Wetterlagen Anlagen nur zu bestimmten Zeiten betrieben werden dürfen und nur emissionsarme Brennstoffe verwendet werden dürfen.

Dies stellt meiner Meinung nach wieder eine Rechtsbeugung dar, wie in §40, weil man

- a) nicht die Gesetze eingehalten hat
- b) die Grenzwerte zu hoch angesetzt sind.

In unserem Viertel haben wir zwei große Schadstoffemittenten, die eine riesige katastrophale Giftgaswolke

bewirken, die uns, nicht nur bei Smog, sondern auch bei ganz normaler Wetterlage, langsam vergast und vergiftet (siehe Anlage 2 Wer stoppt... und Band 1 – 8).

Es ist dringend erforderlich, beide §40 und §49 endlich gemeinsam zu sehen und danach zu handeln.

Zusammenfassung:

Da die aufgeführten Personen und Personengruppen wissentlich vorsätzlich grob fahrlässig gegen die aufgeführten Gesetze verstoßen haben, wie

BGB, GG, Umwelthaftungsrecht, BImSchG etc.,

ist es zu den katastrophalen Schadstoff-Grenzwertüberschreitungen gekommen, die unsere Luft verpesten, unsere Böden verseuchen und animalischen Lärm verursachen.

Die Folgen haben wir Bürger zu ertragen, besonders die Risikogruppen:

Föten sterben ab, Säuglinge erleiden den plötzlichen Kindstod (Verdoppelung in den letzten 10 Jahren), 20% der Kinder sind an der Lunge erkrankt, sie leiden an verschiedenen Krebskrankheiten und verlieren dadurch frühzeitig ihr Leben, die Kinder leiden an Allergien (50%), Asthma, Pseudokrapp, Immunschwäche, Nervenleiden etc.

Außerdem befinden sich in unserem Viertel Behinderte, spastisch Gelähmte und alte Menschen im Altenheim St. Josef.

Viele Bürger leiden an Immunschwäche, Allergien, Asthma, Nervenleiden, Bluthochdruck, Schlaganfälle, Kopftumore, Rückenschmerzen, Frauen wird die Brust amputiert.

Viele sterben frühzeitig an Lungen-, Magen-, Nieren-, Knochen- sowie Leberkrebs (siehe mein Attest; Anlage 1 und 1a), Leukämie und Herzinfarkt etc.

Ich füge eine Bestätigung bei über einen plötzlichen Kindstod (Anlage 1c) und führe, meiner Meinung nach durch schädliche Umwelteinwirkungen und durch Nichtbeachtung der Schadstoffgrenzwerte, folgende Verstorbene auf, die in der kleinen Breitbrunner Straße gelebt haben:

Frau K.	Brustkrebs
Herr R.	Krebs
Herr M.	Herzinfarkt
Herr A.	Krebs/Herzinfarkt
Herr R.	Kopftumor
Herr H.	Rückenmarkkrebs
Frau St. (meine Tante)	Brustkrebs/Herzinfarkt
Frau M. (meine Oma)	Magenkrebs
Frau M. (rückw. angrenzende Nachbarin)	Krebs
Herr V. (direkter Nachbar)	Leberkrebs
Nachbarn gegenüber:	
Herr W.	Krebs
seine Frau	Leukämie
ihre Tochter, Frau B.	Leukämie (der Sohn von Frau B. seit Geburt gehörlos)
Frau M.	Krebs
Herr K.	Herzinfarkt

Herr H.	Krebs mit Selbstmord
Frau F.	Herzinfarkt
Aus dem Bekanntenkreis:	
Herr St.	Herzinfarkt
Frau B.	Krebs
Frau T.	Darmkrebs
Schwer erkrankt:	
Herr K.	am Herz
Herr N.	am Herz
Frau R.	Brustkrebs, Herzinfarkt (Anlage 1d)
Frau W.	Magenkrebs (Anlage 1e)
Frau M.	Brustkrebs
Frau G.	seit Jahren hoher Blutdruck (Ursache unbekannt, Schwindelanfälle, hohe Leberwerte, verlangsamte Nervenleitbahnen, Kopfschmerzen)
Der Unterzeichnende	siehe meine Atteste (Anlage 1 und 1a), außerdem Kopfschmerzen, Schulter-, Arm-, Rückenschmerzen (schon öfter geröntgt, Ursache konnte nicht gefunden werden), Schlaflosigkeit, Stoffwechselerkrankung, Entzündungen der Schleimhäute.

Deshalb stellen wir, die Unterzeichneten, im Namen der Öffentlichkeit Strafanzeige auf Kosten des Staates, nicht auf unsere, gegen die bereits aufgeführten Personen und Personengruppen, da sie wissentlich vorsätzliche grob. fahrlässige schwere Körperverletzung mit Todesfolge begehen.

Auch gegen die Mitglieder des BA 7 (früher 34) stellen wir Strafanzeige, auch im Namen der Öffentlichkeit. auf Kosten des Staates, da sie die strafbaren Handlungen kennen. aber nicht zur Anzeige brachten.

Aus den 6 beigefügten Videos, Demos am Luise-Kiesselbach-Platz und Marienplatz, Umweltveranstaltung in St. Thomas Morus und Bürgerversammlungen, geht das klare Votum der Bürger für den Tunnel aus gesundheitlichen Gründen hervor; außerdem aus ca. 2200 – 2300 Unterschriften – genau sind es 2384. Leider haben manche mehrmals unterzeichnet, obwohl wir an Infoständen darauf hinwiesen, nur einmal zu unterschreiben.

Die Listen lagen nur auf unseren Veranstaltungen auf.

Bitte stoppen Sie endlich die weitere Vergasung und Vergiftung unserer Säuglinge, Kinder und aller Bürger in unserem Viertel durch die Anordnung einer sofortigen Sperrung des Mittl. Rings in unserem Stadtviertel und gleichzeitigen Baubeginns des langen Tunnels mit Abgasreinigung, wie ihn die Bürger in unserem Stadtbezirk wünschen.

Außerdem muss das Wasserstoffauto, angetrieben mit einer Brennstoffzelle Elektromotor eingeführt werden, damit die verheerenden Emissionen aus dem Straßenverkehr in Zukunft verhindert werden und wir unseren Nachkommen eine einigermaßen heile Umwelt hinterlassen können.

Hochachtungsvoll!