

# Die Anstalt – Der Faktencheck

## zur Sendung vom 25. April 2023

(Stand: 25.4.23, 20:30)

Stimmt das denn wirklich, was diese größenwahnsinnigen Besetzer da in der Anstalt verzapfen? Das fragen immer wieder viele verunsicherte Zuschauer. Müssen wir womöglich unser Weltbild nachbessern – und wie sollen wir uns das eigentlich leisten? Die Anstaltsleitung teilt Ihnen mit: Zur Beruhigung besteht keinerlei Anlass, es ist alles genau so gemeint, wie es nicht gesagt wurde. Wenn Sie das nicht glauben können, überzeugen Sie sich selbst bei folgenden anderen Quellen, von denen wir uns alle gleichermaßen distanzieren. Wir sind ja schließlich nicht wahnsinnig...

### 1.) “Frontal”-Zusammenarbeit

Das haben wir nicht allein rausbekommen, wir haben mit der ZDF-Sendung „Frontal“ recherchiert. Also die haben recherchiert und wir haben Frontal geguckt.

<https://www.zdf.de/politik/frontal>

### 2.) Ö-Fools

Wieso Zukunft? Die Zulassung von Verbrennungsmotoren wird doch ab 2035 in Europa verboten?!

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/europa/verbrennermotoren-2058450>

<https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2023/Diskussionspapier%20final.pdf>

Nein, nicht wenn sie E-Fuels tanken! Hat der Wissing in der EU durchgesetzt.

<https://www.sueddeutsche.de/politik/wissing-eu-kommission-verbrenner-e-fuels-1.5775509>

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/faq-verbrenner-kompromiss-e-fuels-101.html>

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/europa/verbrennermotoren-2058450>

“Eine kritische Diskussion der beschlossenen Maßnahmen zur E-Fuel- Förderung im Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung der Bundesregierung vom 28.3.2023”

<https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2023/Diskussionspapier%20final.pdf>

**Die Idee ist folgende: mit Hilfe grüner Windenergie soll der Luft CO<sub>2</sub> entzogen werden.**

“Für die Herstellung von E-Fuels kann der Atmosphäre Kohlendioxid entzogen werden. Doch auch dieses Abscheiden kostet Energie, weil die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Luft sehr gering ist. Bei der Verbrennung wird das entzogene CO<sub>2</sub> wieder freigesetzt.”

<https://www.zdf.de/nachrichten/politik/e-fuels-verbrenner-aus-eu-fdp-100.html>

**Dieses wird dann in synthetisches Benzin, also E-Fuels verwandelt.**

Benzin steht hier umgangssprachlich für “Kraftstoffe”. “Unter dem Sammelbegriff E-Fuels versteht man alle Arten von Kraftstoffen, die mit Hilfe von erneuerbaren Energien synthetisch hergestellt werden.”

<https://E-Fuel-today.com/E-Fuels-einfach-erklart/>

<https://www.zdf.de/nachrichten/politik/e-fuels-verbrenner-aus-eu-fdp-100.html>

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/29-01-2021-DAC-Studie.pdf#>

**Schade, dass das nur im Labor funktioniert! Aber... das wird doch schon produziert!?  
Ja, aber nur in kleinen Anlagen wie z.B. dieser hier von Porsche... Die richtige Anlage steht in Chile.**

<https://edison.media/verkehr/porsche-fuellt-in-chile-erste-faesser-mit-e-fuel/25233098/>

<https://newsroom.porsche.com/de/2022/unternehmen/porsche-highly-innovative-fuels-hif-eroeffnung-E-Fuels-pilotanlage-haru-oni-chile-synthetische-kraftstoffe-30730.html>

<https://www.solarserver.de/2022/12/23/pilotprojekt-haru-oni-produziert-erste-e-fuels-in-chile/>

**Und weil in Chile mehr Wind weht. Da wird einen Riesen-Windpark gebaut!**

**Nein den hat die chilenische Regierung nicht genehmigt.**

“Sowohl bei Porsche (und laut anderen Medienberichten auch bei Siemens) will man über den aktuellen Status nicht informiert sein und verweist auf die Partner- und Betreiberfirma Highly Innovative Fuels (HIF). Dort bestätigt man den Rückzug des Genehmigungsantrages für den Windpark, „nachdem regionalen Behörden eine Flut negativer Stellungnahmen abgegeben haben.“ Das ist bereits im Oktober des vergangenen Jahres erfolgt, also noch vor der Eröffnung von Haru Oni”

<https://autoundwirtschaft.at/news/40124-noch-immer-kein-windpark-fur-porsche-e-fuels>

<https://www.rnd.de/e-mobility/e-fuels-koennen-autos-damit-fahren-2R75GSOAURGNTFS4UQURQOJW2I.html>

<https://newsroom.porsche.com/de/2020/unternehmen/porsche-siemens-energy-pilotprojekt-chile-forschung-entwicklung-synthetische-kraftstoffe-E-Fuels-23020.html>

**Das Windrad liefert dann die Energie für die „Direct Air Capture“-Maschine.**

“Das Kohlendioxid als weiterer wichtiger Baustein für E-Fuels wird über das so genannte Direct Air Capture-Verfahren direkt der Luft entzogen. Dabei blasen große Ventilatoren Umgebungsluft durch Filter, an denen sich das in der Atmosphäre enthaltene Kohlendioxid anlagert.”

<https://media.porsche.com/mediakit/gp-ice-race/de/E-Fuels>

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/unternehmen-e-fuel-anlage-in-chile-mit-starkem-wind-zu-gruenem-benzin-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-221221-99-979319>

[https://www.boell.de/sites/default/files/2021-01/GM\\_DAC\\_de.pdf](https://www.boell.de/sites/default/files/2021-01/GM_DAC_de.pdf)

**Die saugt die Umgebungsluft an und bringt sie in Kontakt mit unserem Sorptionsmittel. Das Sorptionsmittel ist wahrscheinlich gelöstes Kaliumhydroxid? (...) Und dann reagiert die Kalilauge mit Kohlendioxid zu Kaliumkarbonat...woraus man nach der Kalzinierung schließlich Kalziumoxid, Wasser... und eben Kohlendioxid gewinnt!**

Es gibt unterschiedliche Verfahren. Die gewählte Beschreibung ist als Beispiel zu verstehen, und bildet den Herstellungsprozess nur in Teilen ab. Hier sind mögliche die Verfahrensvarianten ausführlicher beschrieben:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/29-01-2021-DAC-Studie.pdf>

<https://www.faz.net/aktuell/wissen/physik-mehr/die-grosstechnische-abscheidung-von-co-aus-der-luft-direct-air-capture-genannt-scheint-machbar-18556956.html>

**Was macht denn der Laster?! Der bringt das CO<sub>2</sub>, welches dann zusammen mit Wasserstoff zu E-Fuel weiterverarbeitet wird.**

“Mit solchen Lastern wird das CO<sub>2</sub> angeliefert, laut Porsche stammt es aus einer Brauerei. Das sei eine »Interimslösung«, das Gas immerhin .”

<https://www.spiegel.de/auto/e-fuels-aus-chile-porsches-potemkinsches-dorf-a-9eaf5e47-8a56-4310-b15b-b4d7cdf5fba7>

<https://autoundwirtschaft.at/news/40124-noch-immer-kein-windpark-fur-porsche-e-fuels>

“Der Synthesepirit scheint nicht so nachhaltig zu sein, weil die Pilotanlage kein sogenanntes Direct Air Capture (DAC) nutzt (...) Gelüftet wurde es erst durch den US-amerikanischen Youtuber Zach Jobe. Der wollte sich die E-Fuel-Produktion genauer ansehen und reiste

dafür zum Haru-Oni-Werk "ans Ende der Welt". Seine Eindrücke lud er am 20. März auf dem Youtube-Kanal "Donut Media" hoch."

<https://www.kontextwochenzeitung.de/wirtschaft/628/die-luft-ist-raus-beim-porsche-kunstsprit-8805.html>

**Woher stammt denn die CO<sub>2</sub>-Lieferung? Das sind Abfälle von der Industrie.**

<https://www.spiegel.de/auto/e-fuels-aus-chile-porsches-potemkinsches-dorf-a-9eaf5e47-8a56-4310-b15b-b4d7cdf5fba7>

<https://www.kontextwochenzeitung.de/wirtschaft/628/die-luft-ist-raus-beim-porsche-kunstsprit-8805.html>

**CO<sub>2</sub> aus der Luft zu gewinnen ist derzeit noch viel zu energieintensiv. Deswegen der schöne Laster!**

<https://www.spiegel.de/auto/e-fuels-aus-chile-porsches-potemkinsches-dorf-a-9eaf5e47-8a56-4310-b15b-b4d7cdf5fba7>

“Generell scheint die CO<sub>2</sub>-Abscheidung aus der Luft ein Kernproblem darzustellen. Die derzeit größte Anlage zur „direct air capture“ (DAC), also zur direkten Abscheidung von CO<sub>2</sub> aus der Luft, produziert aktuell 4000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Die oben genannten 550 Millionen Liter E-Fuel in Haru Oni erfordern aber eine Abscheidung von 600.000 Tonnen CO<sub>2</sub> aus der Luft, also 150 dieser Anlagen. Zurzeit ist unklar, wann diese aufgebaut und in Betrieb gehen werden.”

<https://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/automobilitaet-streit-um-verbrenner-verbot-gastbeitrag-des-experten-maximilian-fichtner-mythen-und-fakten-ueber-e-fuels-top-chemiker-meint-keine-echte-alternative-zu-e-autos-li.333698>

<https://www.deutschlandfunk.de/direct-air-capture-wieviel-co2-koennen-die-neuen-anlagen-aus-der-luft-saugen-100.html>

<https://www.rnd.de/e-mobility/e-fuels-koennen-autos-damit-fahren-2R75GSOAURGNTFS4UQURQOJW2I.html>

**Das CO2 für Ihr angeblich „klimaneutrales“ Wind-Benzin kommt gar nicht aus der Luft! Was die ganze Sache in eine Farce verwandelt. Sie blasen einfach nur zusätzliches CO2 über einen Umweg in die Luft?**

<https://www.geo.de/wissen/wie-sinnvoll-sind-e-fuels-fuer-den-autoverkehr--33374414.html>

<https://www.spiegel.de/auto/e-fuels-aus-chile-porsches-potemkinsches-dorf-a-9eaf5e47-8a56-4310-b15b-b4d7cdf5fba7>

<https://www.kontextwochenzeitung.de/wirtschaft/628/die-luft-ist-raus-beim-porsche-kunstsprit-8805.html>

**Interessante Frage, immerhin gibt es über eine Milliarde Verbrennerautos auf der Erde!?**

<https://www.umweltbundesamt.de/bild/weltweiter-autobestand>

**Diese Anlage soll mal 130.000 Liter im Jahr produzieren**

“In der Pilotphase ist eine E-Fuels-Produktion von rund 130.000 Litern pro Jahr vorgesehen.”

<https://newsroom.porsche.com/de/2022/unternehmen/porsche-highly-innovative-fuels-hif-eroeffnung-E-Fuels-pilotanlage-haru-oni-chile-synthetische-kraftstoffe-30730.html>

Dann würden dort “gerade einmal sieben Tankfüllungen für Kleinwagen produziert. Diese 350 Liter kosten derzeit 17.500 Euro.”

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/verbrenner-aus-e-fuels-101.html>

**Allein die Deutschen vertanken 115 Millionen Liter. (...) täglich!**

“Die Anzahl der in der Bundesrepublik gemeldeten Pkw erreichte am 1. Januar des Jahres 2023 mit rund 48,76 Millionen Fahrzeugen den höchsten Wert aller Zeiten.”

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>

<https://mediathek.fnr.de/kraftstoffverbrauch-in-deutschland.html>

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/kraftstoffe>

**Und außerdem gibt's ja bald mehr Fabriken! (...) Ja, 60 sind weltweit in Planung (...)  
Von denen immerhin schon 1% finanziert sind! (...) Und wenn dann erst mal alle  
Anlagen in Betrieb seien sollten, decken wir damit 10% des E-FuelBedarfs von  
Schiffen, Flugzeugen und Chemieindustrie. (...) In Deutschland.**

“Um die aktuelle Debatte um E-Fuels voranzubringen, haben Forschende vom Potsdam-  
Institut für Klimafolgenforschung (PIK) Daten zum weltweiten Stand von E-Fuel-Projekten  
analysiert und diese in einem Analyse-Papier zusammengetragen.”

<https://www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/e-fuels-wahrscheinlich-noch-lange-knapp-pik-analyse-papier>

<https://www.greenpeace.de/infomaterial/FS%20E-Fuels.pdf>

**Wenn sie mit „Innovation“ meinen, dass man mit DERSELBEN Menge an erneuerbarer  
Energie, mit der man 1600 E-Autos aufladen könnte oder immerhin noch 600  
Wasserstoffautos, am Ende nur 250 Autos mit E-Fuels betankt, dann...**

<https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/synthetische-kraftstoffe/>

Über den Wirkungsgrad

<https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2023/Diskussionspapier%20final.pdf>

<https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/E-Fuels-im-Verkehrssektor-Hintergrundbericht.pdf>

<https://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/automobilitaet-streit-um-verbrenner-verbot-gastbeitrag-des-experten-maximilian-fichtner-mythen-und-fakten-ueber-e-fuels-top-chemiker-meint-keine-echte-alternative-zu-e-autos-li.333698>

**Das sind E-Fuels ja eben nicht! Es bleiben Verbrenner. Da kommt hinten doch weiter der normale Dreck raus: CO<sub>2</sub>, Stickoxid (...) Und dazu noch deutlich mehr Kohlenmonoxid und Ammoniak als bei herkömmlichen Verbrennern.**

<https://www.transportenvironment.org/discover/tests-zeigen-synthetische-kraftstoffe-bei-autos-sind- genauso-umweltbelastend-wie-benzin/>

**Das sind keine Fridays-for-Future-Demonstranten, sondern bezahlte Aktivistendarstellerinnen.**

<https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-und-klima/e-fuels-for-future-wie-die-benzinlobby-sich-als-teil-der-klimabewegung-inszeniert-93011/>

<https://s-u-p-e-r.de/news/2021/e-fuels-for-future-kampagne-geht-auf-die-stra%C3%9Fe>

**Aber das Geld kommt ja bestimmt von der Ökokiste! Eher vom Verband mittelständischer Mineralölunternehmen. Die zufällig auch Mitglied sind in der... E-Fuel-Alliance!**

<https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-und-klima/e-fuels-for-future-wie-die-benzinlobby-sich-als-teil-der-klimabewegung-inszeniert-93011/>

<https://s-u-p-e-r.de/news/2021/e-fuels-for-future-kampagne-geht-auf-die-stra%C3%9Fe>

**Das ist „eine starke Allianz für klimaneutrale Kraftstoffe gegen den Klimawandel“. (...) Mitglieder sind bekannte Kämpfer gegen den Klimawandel.**

<https://www.E-Fuel-alliance.eu/de/initiative/mitglieder>

**Das heißt also, E-Fuels sind das trojanische Pferd der Ölindustrie, das Wissing ins Gesetz geschmuggelt hat?**



<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/mobilitaet-und-klimaschutz-streitgesprach-ueber-die-zukunft-von-e-fuels-mit-verlaub-aber-das-ist-kompletter-quatsch/29082638.html>

<https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2023/Diskussionspapier%20final.pdf>

<https://www.transportenvironment.org/discover/e-fuels-reichen-nur-fur-2-prozent-der-autos-in-europa-im-jahr-2035-analyse/>

### **3.) Solo Samira El Ouassil: “FDP-K.U.N.D.E.”**

**Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Packen wir es richtig an, kann Klimaschutz aber auch zu einer unserer größten Chancen werden.”**

<https://www.fdp.de/position/klima>

**“Wir sind davon überzeugt, dass wir einen effektiven Klimaschutz nur dann erreichen, wenn wir auf Erfindergeist und Technologieoffenheit setzen. Im Verkehrsbereich müssen wir neben der Elektromobilität deshalb auch das Potenzial von E-Fuels nutzen.”**

<https://www.fdp.de/seite/mehr-klimaschutz-durch-e-fuels-verbrennungsmotor-nicht-verbieten>

**“Es ist nicht Volker Wissing, der die Klimaziele im Verkehr nicht erreicht, es sind die Bürgerinnen und Bürger, die die Klimaziele nicht erreichen, weil die Menschen eben mobil sein wollen.”**

erinnerte FDP-Chef Christian Lindner die Fernsehzuschauer bei „Maybrit Illner“

<https://www.zdf.de/politik/maybrit-illner/kompromiss-statt-masterplan-ampel-streit-wirklich-beigelegt-maybrit-illner-vom-30-maerz-2023-100.html>

[https://twitter.com/WWF\\_Deutschland/status/1641717925122920455?s=20](https://twitter.com/WWF_Deutschland/status/1641717925122920455?s=20)

„Erfindergeist muss Entfaltungsmöglichkeiten bekommen.“

<https://twitter.com/FDPBerlinMitte/status/1438779076030967812?s=20>

## 4.) **BVWP – Der Bundesverkehrswegeplan**

**Verzeihung! Ich habe sie nicht so behandelt, wie es das Protokoll in diesem Haus für wissenschaftliche Berater vorsieht! Ich habe sie nicht ignoriert.**

Der Expertenrat für Klimafragen erstellt Gutachten zur Einhaltung der Klimaziele der Bundesregierung kritisierte unlängst, dass die Situation in den Sektoren Verkehr und Gebäude besonders schlecht sei. Dort sei das Jahresziel 2022 verfehlt. Im Verkehr gebe es keinerlei Anzeichen, ernsthaft umzusteuern: Auf den Straßen geben Lkw- und Pkw-Fahrer weiter Gas in spritschluckenden Fahrzeugen, etwa SUV. Daran hätten die zwischenzeitlich hohen Spritpreise 9-Euro-Ticket kaum etwas geändert. Die Emissionen verharrten auf zu hohem Niveau. »Im Verkehrssektor ist die notwendige Trendwende weiterhin nicht zu beobachten«, urteilt das Gremium.

<https://www.spiegel.de/auto/freibrief-fuer-volker-wissing-kanzleramt-duepiert-klima-expertenrat-a-e3c7981b-10f2-4883-8ac7-ef4c726a9d35>

<https://www.spiegel.de/wissenschaft/klima-expertenrat-ohne-die-corona-krise-waere-das-versagen-noch-offensichtlicher-a-5963b319-a541-4e07-9913-d5522edd95bf>

<https://taz.de/Verfehlt-Ziele/!5926159/>

<https://www.sueddeutsche.de/politik/wissenschaftsplattform-klimaschutz-klimagesetz-langfriststrategie-1.5776441>

## **IHR Minister hat durchgesetzt, dass trotz Klimakrise 144 Autobahnen „beschleunigt“ ausgebaut werden sollen!**

Die Ampel-Regierung will 144 Autobahnen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wegen „überragendem öffentliches Interesse“ beschleunigt ausbauen. Die Projekte, die auf der Liste aufgezählt sind, befinden sich in Bayern, Baden-Württemberg, Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Hessen. Außer in Bayern sind überall Grüne Teil der Regierungskoalitionen.

<https://www.spiegel.de/auto/autobahnen-karte-der-bauprojekte-mit-prioritaet-der-ampelkoalition-a-eb3776ae-0978-4657-984a-d7980554129a>

Der BUND Naturschutz kritisiert, dass dafür deren Auswirkungen auf Klima und Natur im Rahmen der Planung und Umsetzung für unerheblich erklärt würden. Zur Kritik im Einzelnen:

<https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/faktenblatt-bund-auswertung-autobahn-projektliste-zur-engpassbeseitigung/>

## **Genau genommen sind es 1300 Autobahnkilometer, die bis auf 10 Spuren erweitert werden sollen.**

<https://www.bund.net/themen/aktuelles/detail-aktuelles/news/fuenfspurig-und-mit-vollgas-in-die-sackgasse/>

## **Der Bundesverkehrswegeplan legt fest, wo in Deutschland bis zum Jahr 2030 Schienen und Straßen gebaut werden müssen!**

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 stellt ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes und stellt verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Der Bundesverkehrswegeplan wurde im Dezember 2016 im Bundestag beschlossen hier:

<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>

**Unser Bundesverkehrswegeplan sieht vor, dass nur Straßen gebaut werden, die auch auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft worden sind...**

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsplanung/bundesverkehrswegeplanung#zweck-der-bundesverkehrswegeplanung>

Siehe auch: Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030

via: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>

**Erstmal melden Bürgermeisterinnen in ganz Deutschland ihren Straßenbedarf an. (...) Und dann? (...) Dann kriegen sie ihre Straße! (...) Das ist kein Plan. Das ist ein Wunschzettel!**

Das kritisiert unter anderem der BUND Naturschutz im „Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur – Zur Transformation des Bundesverkehrswegplans 2030“

<https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/gruenbuch-nachhaltige-planung-der-verkehrsinfrastruktur>

Siehe auch

[https://www.agoraverkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89-Bundesverkehrswegeplan\\_Langfassung.pdf](https://www.agoraverkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89-Bundesverkehrswegeplan_Langfassung.pdf)

<https://www.robinwood.de/schwerpunkte/stra%C3%9Fe>

**Die wird vom Bund bezahlt. Deswegen heißt sie ja auch Bundesstraße.**

<https://www.bundestag.de/resource/blob/564570/69545a18fd7b23c5d82bfcf1228d370f/WD-5-077-18-pdf-data.pdf>

**Ich freue mich, dass es mir und meiner Partei gelungen ist, mit dieser Umgehungsstraße Strullendorf an die Zukunft anzubinden.**

<https://www.landkreis-bamberg.de/Kurzmen%C3%BC/Startseite/Landkreis-bekommt-neue-Autobahnauffahrt.php?object=tx,2892.5&ModID=7&FID=2892.2645.1>

**Und das ist ja nur eines von insgesamt 1360 Fernstraßenprojekten...**

“Das Ergebnis dieser Wunschlistenpolitik der Bundesländer: Der gesetzlich fixierte Bedarfsplan bis zum Jahr 2030 enthält 1.360 Fernstraßenvorhaben – von 200 Kilometer langen Autobahnen bis zu Ortsumfahrungen mit 2 Kilometern Länge.” Broschüre BUND “Desaster im Dutzend”, Seite 10

<https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/desaster-im-dutzend-bundesverkehrswegeplan-fuehrt-in-die-klimapolitische-sackgasse-und-in-das-verkehrspolitische-abseits/>

**WAS? 1360 von den Dingen wollen sie bauen!? ... nur die, die eine strenge Nutzen-Kosten-Analyse bestehen. .. Wie viele bestehen denn diese Prüfung NICHT!?**  
**...Fünfzehn.**

Bundesverkehrswegplan 2030, Seite 152 und:

<https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/desaster-im-dutzend-bundesverkehrswegeplan-fuehrt-in-die-klimapolitische-sackgasse-und-in-das-verkehrspolitische-abseits/>

**Also 99% von dem, was diese Provinzfürsten wollen, wird einfach durchgewunken?**

„Den 66 Schienen- und 22 Wasserstraßenprojekten stehen etwa 1.360 Bundesstraßen- und Bundesautobahnprojekte gegenüber. Darunter sind über 500 Ortsumfahrungen. Die Straßenvorhaben wurden aus Anmeldungen der Länder generiert und nicht aus einer Netzkonzeption. Die Projekte des „Vordringlichen Bedarfs (VB)“ enthalten sämtliche Straßenprojekte, die in der Nutzen-Kosten-Bewertung die 1,0 überschritten – was bei 99 % der geprüften Straßenprojekte der Fall war“ Grünbuch BUND, Seite 4

<https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/gruenbuch-nachhaltige-planung-der-verkehrsinfrastruktur>

**Hätten sie die Güte, mir mal diese strenge Kosten-Nutzen-Analyse etwas näher zu erläutern!?**

Methodenhandbuch Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Bundesverkehrswegprojekten

[s://www.bundestag.de/resource/blob/918590/09c8c5a46f13d37237d777d6a44fc217/WD-5-113-22-pdf-data.pdf](https://www.bundestag.de/resource/blob/918590/09c8c5a46f13d37237d777d6a44fc217/WD-5-113-22-pdf-data.pdf)

Sowie: Bundesverkehrswegplan 2030 S. 59f

**DAS ist die Nutzen-Kosten-Analyse für unser größtes Autobahnprojekt: die A20.**

Studie BUND zur Küstenautobahn A 20:

<https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/neue-studie-zur-kuestenautobahn-a20-kosten-doppelt-so-hoch-wie-geplant/>

**Die Kosten für Bau und Unterhalt der Autobahn ... das sind in dem Fall: 5,7 Mrd. Euro.**  
Berechnung laut Preisstand 2021 des Bundesfinanzministeriums (nicht online).

Siehe auch: <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-904586>

**Die Baukosten werden von den Ländern in der Regel sehr sorgfältig...unterschätzt!**

Siehe Wissenschaftszentrum für Sozialforschung Berlin, Jonathan Siebert, „Wie kann eine konsequent klimagerechte Verkehrsplanung aussehen?“ Discussion Paper September 2022, Seite 52ff <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2022/iii22-602.pdf>

sowie: Bundesrechnungshof, Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zur Neuordnung der Verwaltung im Bundesfernstraßenbau Gz.: V 4 - 2004 – 1303 vom 11.10.2004

[https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/BWV-Veroeffentlichung/neuordnung-der-verwaltung-im-bundesfernstrassenbau-volltext.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/BWV-Veroeffentlichung/neuordnung-der-verwaltung-im-bundesfernstrassenbau-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

Und: Bundesrechnungshof, Bericht an den Haushaltsausschuss nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des

Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesrechnungshof 2016

[https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2016/bundesverkehrswegeplan-2030-volltext.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2016/bundesverkehrswegeplan-2030-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

**Der Bundesrechnungshof sagt schon seit 20 Jahren, dass die Kosten im Autobahnbau viel zu niedrig angesetzt werden.**

Siehe oben (Bundesrechnungshof 2016) und: Kritik der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrswegeinvestitionen. Bericht der Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler, Gert Marte, Bremen, 2012.

<http://www.verkehrswissenschaftler.de/pdfs/Marte%20-%20Kritik%20NKA%202012.pdf>

sowie Siebert S. 51ff

**2,5 Mrd.? Wegen kürzerer Fahrzeit? ... Wir rechnen mit 19.000 Fahrzeugen. Wenn die z.B. 25 Jahre lang zum Beispiel täglich nur 10 Minuten Fahrzeit sparen, ist das 375 Millionen Euro wert. Damit fahren wir die Baukosten von 50 km Autobahn locker rein.**

Zur Rechnung verwendete Zahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030/ Projekt A 20:

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>

**Und dazu kommt noch die Einsparung von Betriebskosten, verbesserte Sicherheit und natürlich: der implizite Nutzen.**

Implizierter Nutzen ist im Bundesverkehrswegeplan (Seite 61) wie folgt definiert: „Diese Nutzenkomponente berücksichtigt den Umstand, dass Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern bei optional zur Wahl stehenden Mobilitätsoptionen nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen getroffen werden.“

Siehe auch BUND-Broschüre „Desaster im Dutzend“, S. 7ff

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_desaster\\_im\\_dutzend\\_broschuere.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_desaster_im_dutzend_broschuere.pdf)

## **Das heißt: die haben sich das alles nur ausgedacht!**

Beim Nutzenfaktor „impliziter Nutzen“, für den die BMDVGutachter zugeben, dass es „keine Empirik“ gibt, bewerten sie zusätzliche Fahrten, längere Wege und den Umstieg von der Bahn auf die Straße positiv. Siehe BUND-Broschüre Desaster im Dutzend S.8

## **Nur wenn der Quotient aus Nutzen und Kosten unter eins liegt**

Die zentrale Kenngröße der NKA besteht aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), da sie die Bewertungskomponenten zusammenfasst. Dabei wird die Summe aller Projektnutzen ins Verhältnis zu den Gesamtkosten des Projektes gebracht. Ist das NKV größer 1, überwiegen die Nutzen des Projektes dessen Kosten, das Projekt kann als prinzipiell gesamtwirtschaftlich vorteilhaft eingestuft werden.

BVWP 2030 Methodenhandbuch Seite 35

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile)

<https://www.bundestag.de/resource/blob/918590/09c8c5a46f13d37237d777d6a44fc217/WD-5-113-22-pdf-data.pdf>

**Die 5,7 Mrd sind ja nur die aktuelle Kostenschätzung des Ministeriums, ursprünglich haben wir mit 2,7 Milliarden gerechnet – und das ist ja das Entscheidende – und dann sind wir bei 1,9.**

Siehe Nutzen-Kosten-Analyse A20 im Bundesverkehrswegeplan:

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>

**Hey! Ihr grotesker Küstenhighway geht mitten durch ein Moor, das gefährdet wichtige CO2-Speicher.**



Denn die geplante Trasse, gerne „Küstenautobahn“ genannt, führt zu etwa 80 Prozent durch Moor- und Marschböden. Nirgendwo in Deutschland ist so viel Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) im Boden gespeichert wie im Nordwesten Niedersachsens – in feuchten Moor- und Marschböden. Und nirgendwo sind die Moorböden tiefer.

<https://www.fr.de/politik/kein-tempolimit-beim-autobahnausbau-92042379.html>

Siehe auch

<https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/desaster-im-dutzend/?wc=22095>

### **Außerdem: Wir haben doch eine Umweltprüfung gemacht.**

Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene sind nach § 35 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Anlage 5 Nr. 1.1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPg) einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) zu unterziehen.

<https://www.bundestag.de/resource/blob/942482/681085b4f6176c9c5580429f60ccb08f/WD-5-012-23-pdf-data.pdf>

<https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/BJNR102050990.html>

Mit der Aufstellung des BVWP 2030 ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen, die eine frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen beinhaltet. Der Umweltbericht ist Bestandteil der SUP und stellt die Grundlage für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 14h ff. UVPg dar. Der vorliegende Textteil des Umweltberichtes wird ergänzt durch die umweltbezogenen Projektdossiers im Projektinformationssystem zum BVWP (PRINS), die im Internet unter [www.bvwp2030.de](http://www.bvwp2030.de) eingesehen werden können.

Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan Stand:März 2016

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht-nicht-technische-zusammenfassung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht-nicht-technische-zusammenfassung.pdf?__blob=publicationFile)

Siehe auch:

[https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1\\_umwelt](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_umwelt)

**Lassen sie es mich so sagen: der gesamte Bundesverkehrswegeplan erfüllt elf der zwölf selbstgesteckten Umweltziele nicht.**

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) verfehlt elf der zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele. Das ist das Ergebnis einer ersten Analyse durch das Umweltbundesamt (UBA).

<https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene>

Die Einschätzung des Umweltberichts zu den Umweltauswirkungen des BVWP-E ist eindeutig: 11 der 12 nicht-monetarisierten Umweltziele (vgl. Tab. 20) werden verfehlt oder mit den Worten des Umweltbundesamtes<sup>4</sup>: „Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht“. Nach Auffassung der Naturschutzverbände verfehlt der BVWP alle 12 nicht-monetarisierten Umweltziele, da es nach ihrer Auffassung unzulässig ist, einen positiven Effekt aus der „Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken“ (Umweltziel 2.4.2) abzuleiten (vgl. dazu Ziff. 8.3 der STN).

Aus der Stellungnahme zum Entwurf des BMVD für BVWP 2030, Stand März 2016 von NABU, BUND, LNU, S. 2

[https://nrw.nabu.de/imperia/md/content/nrw/stellungnahmen/stn\\_nv\\_nrw\\_bvwp\\_2030\\_02052016\\_final.pdf](https://nrw.nabu.de/imperia/md/content/nrw/stellungnahmen/stn_nv_nrw_bvwp_2030_02052016_final.pdf)

**Dass sie der Umwelt schaden, ändert doch nichts an ihrem Nutzen! Außerdem kann die Umweltprüfung praktisch keinen Neubau stoppen, der als vordringlich eingestuft wurde.**

Bei Vorhaben, die bereits im Verfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung waren, ist gemäß § 53 Abs. 1 UVPG eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung bei Beschluss der Bedarfspläne nicht erforderlich. Bei der Prüfung werden die Umweltauswirkungen, die im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse beschrieben werden (CO<sub>2</sub>, Luftschadstoffe, Lärm), auf einer monetären Basis berücksichtigt. Die Betroffenheit von schutzwürdigen Flächen mit besonderer Bedeutung oder Empfindlichkeit werden nicht-monetär im Rahmen der umwelt- und

naturschutzfachlichen Beurteilung erfasst. Die Umweltbetroffenheit durch die Projekte wird dabei einer der Kategorien „gering“, „mittel“ oder „hoch“ zugeordnet.

Ausarbeitung: Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetze. Aufnahme von Projekten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages, S. 7

<https://www.bundestag.de/resource/blob/942482/681085b4f6176c9c5580429f60ccb08f/WD-5-012-23-pdf-data.pdf>

Projekte wie die A 20 können trotz hoher Umweltbetroffenheit als VB (vordringlicher Bedarf) eingestuft werden dazu der [BVWP](#), S. 25 “Auch im Hinblick auf die nicht-monetarisierten Umwelt- wirkungen (z.B. Flächenverbrauch, Zerschneidung etc.) wurde bei der Aufstellung des Plans auf möglichst geringe Beeinträchtigungen geachtet. Lediglich bei ca. 150 der BVWP-Projekte des VB wurde eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt. Das entspricht ca. 16 % aller VB-Projekte.”

Umweltverbände klagen zwar immer wieder gegen Straßenbauprojekte, aber gestoppt werden sie dadurch nicht, höchstens modifiziert.

Ein paar Beispiele:

1) Bundesverwaltungsgericht, Urt. v. 04.05.2022, 9 A 7.21 zur A14

<https://www.bverwg.de/040522U9A7.21.0>

Klage abgewiesen, weil die durch das Vorhaben verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen nur "geringfügig" seien, obwohl der Verkehrssektor aktuell und perspektivisch die Klimaziele überschreitet.

2) Bundesverwaltungsgericht, Urt. v. 07.07.2022, 9 A 5.21 zur A20

Zwar wurde der Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt, weil die Stickstoff-Einträge in ein FFH-Gebiet falsch berechnet wurden. Allerdings wurden sämtliche weitere klima- und umweltrechtlichen Argumente gegen das Vorhaben zurückgewiesen. Dabei ist die A20 das BVWP-Projekt mit den höchsten Umweltkosten. Die Küstenautobahn soll zu 80% durch Moor- und Marschlandschaften führen. Bezüglich der falsch berechneten Stickstoff-Einträge läuft bereits das Planergänzungsverfahren. Der Planfeststellungsbeschluss ist vom BVerwG abgesegnet.

3) Bundesverwaltungsgericht, Urteile v. 28.04.2016 - 9 A 7.15 bis 9 A 14.15

<https://www.bverwg.de/pm/2016/35>

Klagen gegen den Elbtunnel für die A 20 wurden weitestgehend abgewiesen, die naturschutzrechtlichen Argumente alle zurückgewiesen.

Lediglich beim Gewässerschutz war der Behörde ein Fehler unterlaufen, der jedoch ebenfalls in einem Ergänzungsverfahren geheilt werden kann.

4) Bundesverwaltungsgericht, Urt. v. 03.11.2020 - 9 A 9.19 zur Festen Fehmarnbeltquerung

<https://www.bverwg.de/031120U9A9.19.0>

Die Klage wurde abgewiesen, trotz erheblicher Auswirkungen auf die Umwelt.

**Eine „gute Raumwirkung“ bedeutet, dass die Qualität der Verbindungen zwischen Zentren im Raum hoch ist! Aber Deutschland besteht doch praktisch nur aus schnellen Verbindungen!**

Das Gutachten des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung zur Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) im BVWP ermittelte, dass die 84 deutschen Oberzentren bei der Straßen-Verbindungsqualität in keinem einzigen Fall als „ungenügend“, in drei Fällen als „mangelhaft“, in zehn als „ausreichend“ und in allen anderen Fällen als sehr gut bis befriedigend angebunden seien. Deutschland ist also durch Fernstraßen praktisch vollständig erschlossen.

Desaster im Dutzend: Zwölf Autobahnen, die kein Mensch braucht, BUND, S. 10

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_desaster\\_im\\_dutzend\\_broschuere.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_desaster_im_dutzend_broschuere.pdf)

Siehe dazu auch PTV Group, Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile)

**Welcher Verrückte würde denn die Luftlinie als Maßstab nehmen für Straßen?!**

Denn in der Raumordnungsbewertung der Projekte wurden diese Erkenntnisse ausgeblendet. Stattdessen wurden mit Hilfe idealer Luftliniengeschwindigkeiten ohne Berücksichtigung von realem Verkehrsaufkommen und Topographie Hunderte zusätzlicher Straßenprojekte begründet.

Desaster im Dutzend, S. 10

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_desaster\\_im\\_dutzend\\_broschuere.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_desaster_im_dutzend_broschuere.pdf)

Kriterium für die Definition der nächstgelegenen Metropolregion ist die euklidische Distanz (Luftlinie) zum nächsten Metropolkern.... Die Analyse der An- und Verbindungsqualität erfolgt auf der Grundlage von Luftliniengeschwindigkeiten und deren Einstufung in eine Bewertungsskala.

(S. 284, 286 Methodenhandbuch BVWP

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile)

### **Was sollen wir denn machen, der Verkehr wächst ja unaufhaltsam. Das sagen all unsere Prognosen!**

Pkw-Verkehr um rd. 10 % zu. Diese Zunahme ist insbesondere auf eine höhere „Automobilität“ der stark wachsenden älteren Bevölkerungsgruppen zurückzuführen.

Die Pkw-Dichte erhöht sich im Prognosezeitraum von 631 auf 694 Pkw pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre (+ 10 %). Die Bestandszunahme ist auf Personengruppen zurückzuführen, deren Motorisierungsgrad derzeit noch unterdurchschnittlich ist (ältere Personen, Frauen und Zuwanderer), sowie auf eine zunehmende Zweitwagenausstattung.

Das Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege bzw. Fahrten) und die Verkehrsleistung (mathematisches Produkt von Anzahl Personenwege und zurückgelegter Wegeweite bzw. von Gütermenge in Tonnen und Transportweite) nehmen in Deutschland bis 2030 weiter zu. Dabei lassen sich sowohl bei den einzelnen Verkehrsträgern als auch in den Landesregionen unterschiedliche Entwicklungen feststellen.

Verkehrsverflechtungsprognose 2030

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html>

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat die Ergebnisse der neuen Langfrist-Verkehrsprognose seines Hauses präsentiert – mit interessanten Ergebnissen aus Sicht des Güterverkehrs. Demnach ist mit einem starken Wachstum zu rechnen. Während der Personenverkehr bis 2051 um 13 Prozent zulegt, schießen die Güterverkehrsleistungen um 46 Prozent in die Höhe.

<https://www.dvz.de/rubriken/detail/news/studie-des-bmdv-lkw-haengt-die-bahn-beim-verkehrswachstum-ab.html>

**Wer erstellt denn ihre Prognosen? Privatwirtschaftliche Planungsbüros, die an der Planung von Straßen verdienen, die wegen ihrer eigenen Prognosen gebaut werden, wieso?**

Gutachterbüros, die schon seit Jahrzehnten an diesen Themen arbeiten und Trends im Mobilitätssektor nicht erkennen oder erkennen wollen. Trotzdem setzt die Bundesregierung wei terhin auf diese Gutachter: Intraplan Consult GmbH, BVU (ITP), Beratergruppe Verkehr+Umwelt (BVU), Ingenieurgruppe IVV, Planco Consulting: Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. Schlussbericht, 2014 (i. A. des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI)

Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur. Zur Transformation des BVWP 2030, S. 7

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_gruenbuch\\_bvwp.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_gruenbuch_bvwp.pdf)

Die Ingenieursgruppe IVV z. B. wirbt auch auf der eigenen Website damit alles aus einer Hand anbieten zu können:

Wir befassen uns mit nahezu allen verkehrlichen Planungsmaßnahmen, die von der Verkehrsnachfrage- und Bedarfsermittlung über die Entwicklung von Lösungsansätzen bis hin zur Realisierung der Projekte reichen. Damit gehören auch die Verkehrsanlagenplanung des Straßenverkehrs nach HOAI [Honorarordnung für Architekten und Ingenieure] von der Grundlagenermittlung über die Ausführungsplanung bis zur Bauoberleitung zum Aufgabenspektrum von IVV. Die mögliche Gesamtbearbeitung von Verkehrsprojekten "in einem Guss" führt zu nennenswerten Synergieeffekten im Hinblick auf die zeitliche und kostenmäßige Abwicklung der Projekte.

<https://www.ivv-aachen.de/leistungen/aufgabenfelder/verkehrsanlagenplanung>

RegioConsult aus Marburg, die selbst seit 1995 an Fragen zum BVWP arbeiten und diese mit gutachterlichen Stellungnahmen begleiten, bestätigt, dass das Büro IVV seit Jahrzehnten zusammen mit Intraplan an der BVWP beteiligt ist. Die Ingenieursgruppe IVV arbeitet also sowohl auf der Ebene der BVWP für das BMVD, liefert Bewertungsgrundlagen und fertigt Nutzen-Kosten-Berechnungen an als auch auf Projektebene.

Als Beleg liegen folgende Dokumente vor:

IVV: A14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin, Verkehrsprognose 2025. Korrekturen zum Bericht aus dem Jahr 2008

IVV: Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Lückenschluss BAB 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin VKE 2.2, Unterlage 17, Verkehrsprognose 2025 (IVV Aachen), Korrekturen (Jan. 2012) zum Bericht und Anlagen (Oktober 2008)

IVV: Zielnetzprognose Vordringlicher Bedarf: Verkehrsbelastungen an Werktagen auf Bundesstraßen erstellt im Auftrag des BMVI, Mai 2018

IVV Verkehrsuntersuchung Neubau der B64n, März 2006

**Neue Straßen sind die Ursache von immer mehr Verkehr. Zehn Prozent mehr Straßenfläche bringt zehn Prozent mehr Verkehr! (...) Das ist ein Gesetz: The fundamental Law of Highway Congestion von Anthony Downs aus den 60er Jahren.**

Ein Ausbau des Straßennetzes um ein Prozent in einer Region führt dazu, dass der Autoverkehr dort um ein Prozent zunimmt...Unter dem Strich stützt die kanadische Studie eindrucksvoll eine These, die der amerikanische Ökonom Anthony Downs vor mehr als vier Jahrzehnten formuliert hat: Neue Straßen sind kein Mittel gegen Stau, weil sie zusätzlichen Verkehr hervorrufen. Der SPD-Politiker Hans-Jochen Vogel brachte dieses eherne Gesetz des Staus ("fundamental law of highway congestion") schon 1972 auf eine griffige Formel: "Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten."

<https://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/oekonomie/wissenswert/verkehrsoekonomen-warum-strassenbau-kein-mittel-gegen-staus-ist/3279058-all.html>

<https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/mehr-strassen-gleich-mehr-autoverkehr>

<https://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/oekonomie/wissenswert/verkehrsoekonomen-warum-strassenbau-kein-mittel-gegen-staus-ist/3279058-all.html>

<https://www.spiegel.de/wissenschaft/lese-empfehlungen-aus-der-wissenschaftsredaktion-highway-to-stau-a-2acf36ab-0de2-46ff-a526-6e6ac28e1b0c>

Duranton, Gilles, and Matthew A. Turner. 2011. "The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities." *American Economic Review*, 101 (6): 2616-52.

Die Forscher Gilles Duranton und Matthew Turner - beide sind Professoren für Wirtschaftswissenschaften an der University of Toronto - haben den Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrsaufkommen am Beispiel der Vereinigten Staaten empirisch untersucht.

Basis ihrer Studie ist umfangreiches, regional aufgeschlüsseltes Zahlenmaterial zu den Investitionen in den Straßenbau und der Entwicklung des Verkehrsaufkommens für die Jahre 1983 bis 2003.

Beide Ansätze liefern sehr ähnliche Ergebnisse: Ein Ausbau des Straßennetzes um ein Prozent in einer Region führt dazu, dass der Autoverkehr dort um ein Prozent zunimmt - und zwar in weniger als zehn Jahren. "Eine Verdoppelung der Straßen", bringt Turner das Ergebnis auf den Punkt, "verdoppelt den Verkehr." Mehr Autobahnen seien daher kein probates Mittel zur Bekämpfung des Staus.

<https://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/oekonomie/wissenswert/verkehrsoekonomen-warum-strassenbau-kein-mittel-gegen-staus-ist/3279058-all.html>

### **War das ein Fußgänger!?**

Anthony Downs war Mitbegründer der Public Choice Theory und auch bei der RAND Corporation tätig

<https://www.tributearchive.com/obituaries/22651572/anthony-downs>



## **Wie wollen sie denn so die Klimaziele erreichen? DIE Klimaziele, die laut Bundesverfassungsgericht ein Grundrecht sind?**

Mit seinem wegweisenden Urteil zum Klimaschutzpaket hat das Bundesverfassungsgericht der Ökologie Verfassungsrang gegeben.

<https://bnn.de/nachrichten/politik/karlsruhe-macht-klimapolitik-bundesverfassungsgericht-nimmt-politik-in-die-pflicht>

Bei seiner Entscheidung bezieht sich das Gericht auf Artikel 20a des Grundgesetzes. Darin heißt es: "Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung."

<https://www.tagesschau.de/inland/klimaschutzgesetz-bundesverfassungsgericht-101.html>

<https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>

## **Na deswegen ist es ja so gut, dass wir jetzt dieses Rundschreiben haben... Welches Rundschreiben? ... Von Minister Wissing. Er schreibt, dass Klimaziele nicht die Umsetzung der Straßenprojekte verhindern dürfen**

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 Sachgebiet 12.0: Umweltschutz;  
Allgemeines StB 13/7147.2/07/3729150 Bonn, den 25. Januar 2023 Rundschreiben, S. 11

Sowohl Art. 20a GG als auch § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG fordern nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen, sondern die Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung. Straßenbauvorhaben müssen nicht klimaneutral sein oder einen bestimmten Grenzwert einhalten, um zugelassen zu werden<sup>62</sup>. Die in § 3 KSG festgelegten Klimaziele richten sich in erster Linie an den Gesetzgeber. Dieser hat zu entscheiden, welche Maßnahmen er für geeignet hält, innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit die Klimaziele der einzelnen Sektoren zu erreichen. Die nach dem KSG zulässigen Jahresemissionsmengen sind in dem jeweils betroffenen Sektor nicht projektbezogen.

**Was wollen sie denn bei Scholz? Der hat Wissing doch gerade den Freibrief gegeben die Klimaziele zu ignorieren.**

<https://www.zeit.de/politik/deutschland/2023-04/bundesverkehrsminister-volker-wissing-kein-klima-sofortprogramm>

Das Bundeskanzleramt befreit Verkehrsminister Wissing von der Pflicht für ein Klimaschutzprogramm, obwohl das Verkehrsressort die Vorgaben für 2022 nicht erfüllt hat.

<https://www.handelsblatt.com/video/politik/klimaschutz-wissing-muss-kein-klimaschutzprogramm-vorlegen/29100102.html>

## **5.) Solo Julia Gámez Martin: “Autoliebe“**

**Jetzt haben die spanischen Sozen ernsthaft die Verkehrswende eingeläutet. (...) In Spanien jedenfalls gilt jetzt auf fast 80 Prozent aller innerörtlichen Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h – oder weniger.**

<https://www.ipg-journal.de/rubriken/wirtschaft-und-oekologie/artikel/mentales-neuland-5669/>

**Himmel, dann gibt es eben eine US-Studie, die besagt, dass SUVs 24% mehr Unfälle verursachen, aber muss das immer an der Größe des Fahrzeugs liegen?**

<https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/us-studie-suv-und-pick-up-trucks-haeufiger-in-abbiegeunfaelle-mit-passanten-verwickelt-a-9dcf6e76-0549-45cb-84e8-95c427c55ad9>

**In Heilbronn ist ein Klimakleber zu FÜNF Monaten Gefängnis verurteilt worden. Ohne Bewährung!**

<https://www.berliner-zeitung.de/news/funf-monate-haft-fur-klimaaktivisten-wegen-blockadeaktion-li.339087>

**In Osnabrück dagegen hat ein SUV- Fahrer, der mit 0,7 Promille ein Kleinkind in einer verkehrsberuhigten Zone totgefahren hat, eine Bewährungsstrafe bekommen!**

[https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck\\_emsland/SUV-ueberrollt-Kleinkind-auf-Bobbycar-Urteil-rechtskraeftig\\_aktuell-osnabrueck9092.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/SUV-ueberrollt-Kleinkind-auf-Bobbycar-Urteil-rechtskraeftig_aktuell-osnabrueck9092.html)

## **6.) Chatbot-FDP und das FDP-Netzwerk**

**Die Studie, die die FDP-Fraktion in Auftrag gegeben hat, kommt zu dem klaren Ergebnis: Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen bringt nur eine geringe Ersparnis von 1,1 Millionen Tonnen CO2 pro Jahr.**

Titel: „Tempolimit auf Autobahnen: Eine realistische Perspektive; Kurzstudie aus Anlass der Vorlage des Abschlussberichtes „Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung“ durch das Umweltbundesamt für die Fraktion der Freien Demokraten im Deutschen Bundestag“

[https://www.fdpbt.de/sites/default/files/2023-02/200223%20Gutachen%20FDP%20Bundestagsfraktion%20Tempolimit%20auf%20Autobahnen%20\\_0.pdf](https://www.fdpbt.de/sites/default/files/2023-02/200223%20Gutachen%20FDP%20Bundestagsfraktion%20Tempolimit%20auf%20Autobahnen%20_0.pdf)

**Gab's da nicht mal 'ne andere Studie, die festgestellt hat, dass so ein Tempolimit 6,7 Millionen Tonnen sparen würde?**

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/tempolimit>

**Ah! Da waren Laien am Werk?! (...) Das Umweltbundesamt. (...) Ja, ha! Ha! Die kenne ich, die meinen, sie haben Ahnung von Umwelt... nur weil sie die größte Umweltbehörde Europas sind mit 1800 Mitarbeitern.**

<https://www.umweltbundesamt.de/das-uba/wer-wir-sind>

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/umwelt-bundesamt-geheime-daten-1.2957955>

**Wer hat denn die FDP-Studie durchgeführt? (...) Knorr und Eisenkopf. Zwei unabhängige Wirtschaftsprofessoren.**

[https://www.fdpbt.de/sites/default/files/2023-02/200223%20Gutachen%20FDP%20Bundestagsfraktion%20Tempolimit%20auf%20Autobahnen%20\\_0.pdf](https://www.fdpbt.de/sites/default/files/2023-02/200223%20Gutachen%20FDP%20Bundestagsfraktion%20Tempolimit%20auf%20Autobahnen%20_0.pdf)

**Die beiden Professoren haben folgenden Satz gemeinsam veröffentlicht: „Ein unmittelbarer, linearer und direkter kausaler Zusammenhang zwischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und Temperaturanstieg ist nicht zu erwarten“**

[http://z-f-v.de/fileadmin/archiv/hefte---2016\\_1\\_2\\_3/2016-3/ZfV\\_2016\\_Heft-3\\_Volltext.pdf](http://z-f-v.de/fileadmin/archiv/hefte---2016_1_2_3/2016-3/ZfV_2016_Heft-3_Volltext.pdf)

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2016-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2016-3.pdf?__blob=publicationFile)

Anmerkungen zur Kurzstudie im Auftrag der FDP-Bundestagsfraktion

[https://www.isv.uni-stuttgart.de/vuv/publikationen/downloads/ISV\\_2023\\_UBA-FV\\_Gutachten\\_FDP\\_Tempolimit\\_20230303.pdf](https://www.isv.uni-stuttgart.de/vuv/publikationen/downloads/ISV_2023_UBA-FV_Gutachten_FDP_Tempolimit_20230303.pdf)

**Das ist klassische Klimaleugnung ...Nicht jeder, der Zweifel hat an der Existenz von CO<sub>2</sub>, ist ein Klimaleugner!**

Klimaleugner – der Begriff stimmt wörtlich genommen nicht. Niemand bestreitet, dass es "ein Klima gibt. Hier wird erklärt, wann der Begriff Klimaleugner, dem Begriff Klimawandelleugner vorzuziehen ist:

“ Sie bezeichnen sich selbst als Skeptiker oder Kritiker der Klimapolitik. Achim Brunnengräber, Politikwissenschaftler am Forschungszentrum für Umweltpolitik der Freien Universität Berlin, hat diese Szene ausgiebig studiert. Er plädiert in seiner Studie für präzisere Bezeichnungen: „Der Begriff Klimaleugner ist dann dem des Klimawandelleugners

vorzuziehen, denn nicht immer wird der Klimawandel an sich verneint. Stattdessen steht die Verneinung der Ursache Mensch im Vordergrund.“

Hier werden wissenschaftliche Evidenzen geleugnet. Denn für die menschengemachte globale Erwärmung gibt es eine überwältigende Menge an Belegen, die Forscher weltweit und unabhängig voneinander gesammelt haben. Andererseits schlichen sich in die mehrere Tausend Seiten umfassenden IPCC-Berichten im Laufe der Jahre einige Fehler ein, die ein starkes Echo in den Medien hatten. Auch deswegen gehöre Skepsis unbedingt zu einer echten Wissenschaft, sagt Brunnengräber.

„Es gibt die Klimaskeptiker, die sagen: Wir wissen vieles noch nicht. Das ist erst einmal eine Aussage, die jeder Wissenschaft nicht nur zusteht, sondern die in der Verantwortung der Wissenschaft liegt, Skeptizismus zu artikulieren. Auch im IPCC ist Skeptizismus angesagt, wenn die Ergebnisse zusammengetragen werden, muss gefragt werden: Sind sie valide, sind sie fundiert, ist es eine belastbare Aussage, die wir hier treffen? Überall in der Wissenschaft spielt der Skeptizismus eine Rolle. Es gibt aber diejenigen, die sagen: Diese ganzen Klimawissenschaften, die Ergebnisse des Intergovernmental Panel on Climate Change, der Weltklimarates, sie sind gar nicht valide. Wir haben eine andere Wissenschaft, andere wissenschaftliche Ergebnisse, die valide sind!“

<https://www.deutschlandfunkkultur.de/das-dilemma-der-klimaforscher-wie-politisch-darf-100.html>

“Skepsis ist ja eigentlich eine wichtige Tugend von Wissenschaftlern. Es ist ihre Aufgabe, Beweise zu verlangen und Ergebnisse zu hinterfragen. Der Zirkel von Männern, über den wir hier reden, hat diese Tugend bewusst missbraucht. Er hat die Stärke der Wissenschaft in eine Schwäche verwandelt. Es geht darum, gezielt Dissens vorzutäuschen. Das Ziel: die öffentliche Meinung zu manipulieren und Zweifel am Klimawandel zu säen (...) Dass der Klimawandel menschengemacht ist und von der Industrie mit ihren Emissionen ausgelöst wird, gilt seit Langem als erwiesen. Aber manche Details sind umstritten (...) Um einen radikalen Freiheitsbegriff und Marktliberalismus, verbunden mit der Angst vor der mächtigen Regierung. Hätten die Amerikaner den Klimawandel anerkannt, wären harte Eingriffe der Regierung legitimiert worden. Singer, Seitz und andere hielten das für brandgefährlich. (...) Einer, der für die Kommunikation zuständig war, sagte mal: "Wir hatten eine einfache Aufgabe, wir mussten die Politiker nur dazu bringen, nichts zu machen."

<https://www.sueddeutsche.de/wissen/strategien-der-klimaskeptiker-wissenschaft-wurde-als-nebelwand-missbraucht-1.2200576>

Weiterführende Beiträge:

Die Thesen der „Klimaskeptiker“ – was ist dran?

[https://www.pik-potsdam.de/~stefan/alvensleben\\_kommentar.html](https://www.pik-potsdam.de/~stefan/alvensleben_kommentar.html)

Das Dilemma der Klimaforscher; Wie politisch darf Wissenschaft sein?

<https://www.deutschlandfunkkultur.de/das-dilemma-der-klimaforscher-wie-politisch-darf-100.html>

**Kennen sie Lukus Köhler? Den stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden der FDP-Bundestagsfraktion? (...) Das ist DER Klimaexperte der FDP im Bundestag. (...) DAS ist doch kein Klimaleugner. Der hat nur gesagt, dass Verbote im Verkehr für das Klima nicht helfen... Das sehe man schon daran, dass die Emission im Verkehrssektor nicht sinken, OBWOHL es da schon so viele Verbote gebe!**

“Obwohl für Autos oder Gebäude schon eine Vielzahl detaillierter Vorgaben gelten, halten weder der Verkehrs- noch der Immobiliensektor ihre Klimaziele ein. Kein Wunder, wenn die Politik bisher nur mit Verboten und Subventionen arbeitete. Ganz so, wie jemand, der im Dunklen seinen Schlüssel verliert, aber nur im Licht der Straßenlaterne nach ihm suchen will. So werden nie alle und auch nicht die effektivsten Möglichkeiten der CO<sub>2</sub>-Vermeidung ausgeschöpft. Im Ergebnis erreichen wir nur weniger Klimaschutz für einen höheren Preis.

Viel besser wäre es, vor allem das Ziel im Auge zu behalten und die Wege dahin offenzuhalten. Ganz so, wie es beim Europäischen Emissionshandel der Fall ist – und wie wir Freie Demokraten es schon lange fordern (...)”

<https://www.fdpbt.de/vogelkoehler-gastbeitrag-effektivste-instrument-fuer-klimaschutz-zertifikatehandel>

“Die beste Klimaschützerin ist die Marktwirtschaft”

<https://www.energie-klimaschutz.de/die-beste-klimaschuetzerin-ist-die-marktwirtschaft/>

“Richtig ist, dass im Bereich Verkehr etwas passieren muss. Richtig ist auch, dass der Verkehr trotz der Maßnahmen, die es jetzt schon gibt – zum Beispiel die Flottengrenzwerte – bisher zu wenig zum Klimaschutz beiträgt.”

<https://www.tagesspiegel.de/politik/die-vorbehalte-der-bevolkerung-gegen-e-autos-sind-hoch-6605422.html>

**Für Lukas Köhler arbeitet der Fachreferent der FDP-Bundestagsfraktion in Sachen Klima, Steffen Hentrich. (...) Kenne ich, der setzt sich für E-Fuels ein.**

Siehe Fraktionsstab Ornigramm > II. Vorankommen durch eigene Leistung > Lucas Köhler > Referent für Klimapolitik –Steffen Hentrich

[https://www.fdpbt.de/sites/default/files/files/230301\\_Organigramm\\_EXTERN.pdf](https://www.fdpbt.de/sites/default/files/files/230301_Organigramm_EXTERN.pdf)

Tweets auf Twitter : “Für die Verkehrswende ist eine zweifelhafte Nachricht, dass die @Umwelthilfe ein ideologisches Problem mit #E-Fuels hat”

<https://twitter.com/SteffenHentrich/status/1550560045372526595>

“Jetzt, wo mit der regulativen Befreiung der #E-Fuels jeder Verbrenner klimaneutral fahren kann, fehlt nur noch der kompromisslose Einsatz für einen sektorübergreifenden #Emissionshandel.

<https://twitter.com/SteffenHentrich/status/1630618484857094161>

**Hentrich hat 2013 gemeinsam mit dem Urvater der Klimaleugner, Fred Singer, einen Gegenbericht zum Welt-Klimabericht vorgestellt, darin schreibt Singer, es drohe eher eine Abkühlung als Erhitzung!**

“Einer der Wortführer der weltweiten Klimaskeptiker, Fred Singer, wiederholte seine Vorbehalte gegenüber dem „UN-gesponserten“ Weltklimarat und behauptete, „das Klima erwärmt sich nicht“. Der Wandel, dem es unterliege, sei ganz normal (...)

Der deutsche Volkswirt Steffen Hentrich verwies auf die stagnierende Temperatur auf der Erde: „Nicht nur 15 Jahre Stillstand bei der Erderwärmung zeigen, daß es eine Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit der Klimapolitik gibt.“Als Beispiel nannte er den steigenden Kohleverbrauch infolge der Energiewende. Deutschland verbrauche daher jetzt wieder mehr Kohle und produziere mehr CO<sub>2</sub> als früher.”

Quelle als Bild- und Textnachweis: <https://jungfreiheit.de/wissen/umwelt/2013/alternativer-klimabericht-in-berlin-vorgestellt/>

**Hentrich hat ein Buch herausgegeben. Die Hälfte des Buches “Realitätscheck für den Klimaschutz“ hat der bekannteste Klimaleugner des Planeten, Ross McKittrick, verfasst.**

<https://de.scribd.com/document/72766649/Realitatscheck-fur-den-Klimaschutz>

<https://portal.dnb.de/opac/showLastRecord?currentResultId=idn%3D1019559330%26any&currentPosition=0>

Ross McKittrick ist u.a. Unterzeichner der “Evangelikalen Erklärung zur globalen Erwärmung” (“Evangelical Declaration on Global Warming”) aus dem Jahr 2009:

„Wir glauben, dass die Erde und ihr gesamtes Ökosystem, erstellt durch Gottes Schöpfung, durch seine unermessliche Macht und getragen von seiner treuen Fürsorge, robust, unverwüsthlich, selbst-regulierend und selbst-korrigierend ist, also vortrefflich dazu geeignet, dem Wohlergehen der Menschen zu dienen und die Herrlichkeit Gottes zu preisen. Das Klima-System der Erde ist da keine Ausnahme. Die globale Erwärmung der letzten Zeit ist nichts anderes als eine der vielen natürlichen Wiederholungen von Erwärmung und Abkühlung der geologischen Geschichte der Erde.“

<https://www.dw.com/de/christliche-organisationen-contra-klimaschutz/a-16729979>

<http://web.archive.org/web/20120213062204/http://www.cornwallalliance.org/articles/read/an-evangelical-declaration-on-global-warming/>

Eine ausführliche Darstellung der Aktivitäten von Ross McKittrick findet man hier:

<https://www.desmog.com/ross-mckittrick/>

<https://www.desmog.com/andrew-montford/>

**Hentrich ist darüber hinaus stark vernetzt mit EIKE...**

Als Redner bei EIKE Veranstaltungen:



Michael Limburg (EIKE) schreibt über die von EIKE organisierte Veranstaltung “1. Berliner Klimakonferenz -gegen den Mainstream” und über einen Vortrag von Steffen Hentrich:

“(...) Hentrich vom liberalen Institut untersuchte die Frage ob Vermeidung von CO2 denn wirklich günstiger käme - wie Stern behauptete- als die seit Anfang des Menschengeschlechtes geübte Anpassung and das Klimageschehen. Sein Ergebnis – selbst wenn das IPCC mit seinen masslosen Übertreibungen und seinen unvalidierbaren Modellrechnungen recht hätte – wonach es nun keineswegs aussieht- wäre die zeitgerechte Anpassung in allen Disziplinen ungleich vorteilhafter und billiger für alle Menschen. Der offiziellen, kostspieligen und nutzlosen Vermeidungsstrategie stellte Hentrich eine vernichtendes Zeugnis aus (...)”

<https://eike-klima-energie.eu/author/michael-limburg/page/55/?print=print-search>

<https://eike-klima-energie.eu/author/michael-limburg/page/55/>

Redner u.a Steffen Hentrich, Wolfgang Müller, Friedrich-Karl Ewert (damals: Pressesprecher EIKE) bei einem Vortrag von Ross McKittrick in Berlin “What is Wrong with the IPCC?”,

“This is a cooperation event by the Berlin Manhattan Institute together with the European Institute for Climate and Energy (EIKE) and the Haus der Zukunft Berlin – International Institute for Germany – and Europe Political Educational Work Bildungsarbeit”

<https://notrickszone.com/2012/09/14/ross-mckittrick-and-german-professor-in-berlin-to-present-manns-hockey-stick-giss-temperature-alterations/-der-fdp/>

Artikel von Steffen Hentrich bei EIKE:

Weltklimarat IPCC: Wirklich Expertengremium oder nur ungezogener Teenager?

<https://eike-klima-energie.eu/2011/10/18/weltklimarat-ipcc-wirklich-expertengremium-oder-nur-ungezogener-teenager/>

“Anleitung zur Klimapanik”

<https://eike-klima-energie.eu/2012/07/11/anleitung-zur-klimapanik/?print=print>

“Auf der Schwarzen Liste der Klimaforscher”

<https://eike-klima-energie.eu/2010/04/05/auf-der-schwarzen-liste-der-klimaforscher/>

**Die kenne ich! Die sind harmlos. EIKE ist nicht zu vergleichen mit so großen Klimaleugner-Think-Tanks in den USA wie dem Heartland Institut, die ja mit Millionen von den Koch Brothers und Exxon Mobile finanziert werden. Oder mit sowas wie CFACT, einer US-Organisation, die auch von Exxon finanziert worden ist und die den menschen-gemachten Klimawandel leugnet.**

“Kooperationspartner von EIKE ist das neoliberale [Institut für Unternehmerische Freiheit](#), dessen Vorstandsmitglied und Geschäftsführer Wolfgang Müller Generalsekretär von EIKE ist. Enge Beziehungen gibt es auch zum [Committee for a Constructive Tomorrow](#) (CFACT), einem wichtigen Koordinator der internationalen Klimaleugner. EIKE-Präsident Holger Thuß hat dessen inzwischen aufgelösten Ableger CFACT Europe mit gegründet und war dessen Geschäftsführer. Weiterhin arbeitet EIKE mit der Klimaleugner-Lobbyvereinigung [Heartland Institute](#) zusammen.”

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

für die weitere Verbindungen siehe die Erläuterung zur Grafik “Klimaleugner und die FDP” weiter unten im Text

**CFACT hatte in Europa einen Ableger, der zufällig dieselbe Adresse hatte wie das EIKE Institut und der Präsident von EIKE, Holger Thuß war auch Vorsitzender von CFACT Europa.**

“Das Committee for a Constructive Tomorrow (CFACT) ist eine US-amerikanische Organisation, die im Interesse ihrer Spender den menschengemachten Klimawandel leugnet und Kosten verursachende Umweltschutzmaßnahmen diskreditiert. Es lehnt staatliche Eingriffe (Gesetze, Verordnungen) zum Schutz der Umwelt als Begrenzung unternehmerischer Freiheit grundsätzlich ab und verweist stattdessen auf die Kraft des Marktes und die Anwendung sichererer Technologien.

(...) Nach Angaben von Michael Limburg, dem Vizepräsidenten von EIKE, ist CFACT Europe 2011 eingestellt worden. Laut Eintrag im Vereinsregister des Amtsgerichts Jena (VR 230922) ist CFACT Europe am 21. Januar 2022 wegen unzulässiger Eintragung gemäß § 395 FamFG von Amts wegen gelöscht worden.“

[https://lobbypedia.de/wiki/Committee\\_for\\_a\\_Constructive\\_Tomorrow](https://lobbypedia.de/wiki/Committee_for_a_Constructive_Tomorrow)

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

<https://www.desmog.com/institute-free-enterprise/>

<https://correctiv.org/top-stories/2020/02/04/die-heartland-lobby-2/>

<https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-und-klima/die-klimaschmutzlobby-die-buchautorin-im-interview-83661/>

Was steckt hinter der Debatte um den Klimawandel?

Klimawandelskeptiker in Deutschland S.111 ff

Konsens in der Wissenschaft und Scheindebatten (v.a. in den USA S.97 ff)

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/und\\_sie\\_erwaermt\\_sich\\_doch\\_131201.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/und_sie_erwaermt_sich_doch_131201.pdf)

### **EIKE! Ein Verein von Klimaleugnern. Den auch Professor Eisenkopf zitiert.**

Minderheitenvotum zur Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: Nach der Klimakonferenz in Paris: Wird eine neue Klimastrategie für den Verkehr benötigt?

[http://z-f-v.de/fileadmin/archiv/hefte---2016\\_1\\_2\\_3/2016-3/ZfV\\_2016\\_Heft\\_3\\_02\\_Berat\\_BMVI\\_Klimastrategie\\_Verkehr\\_Minderheitsvotum\\_Eisenkopf\\_Knorr.pdf](http://z-f-v.de/fileadmin/archiv/hefte---2016_1_2_3/2016-3/ZfV_2016_Heft_3_02_Berat_BMVI_Klimastrategie_Verkehr_Minderheitsvotum_Eisenkopf_Knorr.pdf)

in dem Minderheitenvotum zitiert Hr. Eisenkopf aus der, bei EIKE veröffentlichten Dissertation von Michael Limburg. Michael Limburg ist Vizepräsidenten von EIKE

Zitat aus der Dissertation von Limburg, M. (2010):"Hinsichtlich der langfristigen Temperaturentwicklung seit dem vorindustriellen Zeitalter ist zudem zu vermuten, dass über derart lange Zeiträume erhebliche messtechnische und statistische Unschärfen auftreten. So wird derzeit eine wissenschaftliche Arbeit intensiv diskutiert, die zeigt, dass die bei der Berechnung der globalen Mitteltemperatur über einen Zeitraum von 150 Jahren unvermeidliche verbleibende Unsicherheit mindestens genau so groß ist wie die ganze offiziell angegebene Änderung über diesen Zeitraum, wahrscheinlich aber sogar ein Vielfaches derselben ausmachen kann."

Limburg, M. (2010), Analyse zur Bewertung und Fehlerabschätzung der globalen Daten für Temperatur und Meeresspiegel und deren Bestimmungsprobleme, Manuskript, Leipzig, [http://www.eike-klima-energie.eu/uploads/media/Dissertation\\_5-4-2bLit\\_01.pdf](http://www.eike-klima-energie.eu/uploads/media/Dissertation_5-4-2bLit_01.pdf)

Michael Limburg und die Arbeit von EIKE: “Über ihre Repräsentanz im Bundesfachausschuss Energie der [Alternative für Deutschland \(AfD\)](#) hat EIKE erheblichen Einfluss auf deren Umwelt- und Energiepolitik. Mitglieder im Bundesfachausschuss sind Michael Limburg, Vizepräsident von EIKE, Horst-Joachim Lüdecke, EIKE-Pressesprecher, sowie Autoren von EIKE. Vizepräsident Limburg hat sogar am Programm der AfD mitgewirkt und arbeitet auf einer Viertelstelle beim AfD-Bundestagsabgeordneten Karsten Hille, dem klimapolitischen Sprecher der Fraktion”

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

<https://www.desmog.com/michael-limburg/>

**Hentrich hat nicht nur Artikel für EIKE geschrieben, er hat für EIKE-Veranstaltungen moderiert, bei denen handfeste Klimaleugner aufgetreten sind;**

<https://eike-klima-energie.eu/2009/09/29/waere-ein-aus-fuer-den-europaeischen-emissionshandel-eine-katastrophe/>

<https://eike-klima-energie.eu/2011/10/01/klimapolitik-ausser-kontrolle/>

<https://eike-klima-energie.eu/2009/06/05/16-juni-2009-klimakonferenz-von-eike-iuf-in-berlin-die-ergaenzung-zum-mainstream/>

<https://notrickszone.com/2012/09/14/ross-mckitrick-and-german-professor-in-berlin-to-present-manns-hockey-stick-giss-temperature-alterations/>

**Unter seinen Facebook-Freunden sind nahezu alle relevanten deutschen Klimaleugner.**

[https://www.facebook.com/steffen.hentrich/?locale=de\\_DE](https://www.facebook.com/steffen.hentrich/?locale=de_DE)

## **Michael Limburg**

bezeichnet sich selbst als Wissenschaftsautor für Klima- und Energiethemen und ist und war Mitarbeiter der AfD-Fraktion im Bundestag

Wenn im Umweltausschuss des Bundestages Dialoge stattfinden, werden normalerweise keine Fraktionsangestellten eingeladen - Experten von außen sollen ihre Sichtweisen einbringen. Doch die AfD lud zu einem Klimadialog nun einen Klimawandelleugner ein, der zudem AfD-Fraktionsmitarbeiter ist. Der Unmut bei den anderen Fraktionen ist groß.

<https://www.rnd.de/politik/arger-im-bundestag-afd-ladt-klimaleugner-als-experten-ein-RNA6EWD6NRADVDEHEUXWJY4TMY.html>

Michael Limburg ist Klimaskeptiker. Wenn es nach ihm ginge, würden wir einfach weiter Öl und Kohle verbrennen, anstatt Windräder aufzustellen. 50 Stunden und mehr verbringt er jede Woche damit, gegen Klimaforscher, Politiker und Umweltschützer zu wettern.

<https://www.spiegel.de/panorama/klimawandel-michael-limburg-kaempft-gegen-den-konsens-a-00000000-0003-0001-0000-000001250551>

Michael Limburg ist außerdem Vizepräsident von EIKE und redaktionell verantwortlicher für die Website und publiziert auch auf den Seiten des Klimawandelleugner-Think Tanks.

<https://eike-klima-energie.eu/impressum/>

<https://eike-klima-energie.eu/publikationen/michael-limburg/>

## **Wolfgang Müller**

ist Vorstand des Instituts für Unternehmerische Freiheit

<https://iuf-berlin.com/vorstand/>

und war Generalsekretär von EIKE

<https://eike-klima-energie.eu/?s=Wolfgang+M%C3%BCller> &  
<https://www.desmog.com/wolfgang-muller/>

Hat an Konferenzen von CFACT teilgenommen

<https://www.cfact.org/2021/10/18/craig-crowd-heartland/>

<https://www.cfact.org/2017/11/09/cfact-co-sponsors-climate-and-energy-conference-with-eike/>

### **Detmar Doering**

<https://www.freiheit.org/de/dr-detmar-doering>

Sitzt im wissenschaftlichen Beirat des Instituts für Unternehmerische Freiheit, welches nach Einschätzung von desmog "While the Institute for Free Enterprise/Berlin Manhattan Institute do not appear to have an official statement on climate change, they have [regularly hosted climate change conferences](#) featuring almost exclusively climate change skeptics."

<https://www.desmog.com/institute-free-enterprise/>

### **Carlos A Gebauer**

sitzt im Kreisvorstand der FDP Duisburg <http://www.fdp-duisburg.de/Kreisverband.htm>

Schreibt für den Blog von EIKE

<https://eike-klima-energie.eu/2011/03/15/traeum-weiter-deutschland-politisch-korrekt-gegen-die-wand/>

[Michael Limburg im Gespräch mit Carlos A. Gebauer über das Weltklima](#), Gloria.tv vom 22.04.2010, abgerufen am 08.10.2019

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

### **Donna Laframboise**

ist Journalistin und Gründerin von NOconsensus.org, einer IPCC-kritischen und klimawandelskeptischen Website.

<https://www.desmog.com/donna-laframboise/>

Sie schreibt auch für EIKE

<https://eike-klima-energie.eu/author/donna-laframboise/>

Und hat gemeinsam mit Holger Thuss das Buch "Von einem Jugendstraftäter, der mit dem besten Klimaexperten der Welt verwechselt wurde" geschrieben

[https://www.buecher.de/shop/fachbuecher/von-einem-jugendstraetaeter-der-mit-dem-besten-klimaexperten-der-welt-verwechselt-wurde/laframboise-donnathuss-holger-j-/products\\_products/detail/prod\\_id/36870107/](https://www.buecher.de/shop/fachbuecher/von-einem-jugendstraetaeter-der-mit-dem-besten-klimaexperten-der-welt-verwechselt-wurde/laframboise-donnathuss-holger-j-/products_products/detail/prod_id/36870107/)

## **Roland Tichy**

Der Journalist Roland Tichy (11. November 1955 in Bad Reichenhall), der die Kommentar- und Analyseplattform Tychis Einblick betreibt, hat sich vom wirtschaftsliberalen zum national-liberalen Publizisten entwickelt und gilt als einer der hartnäckigsten Klimaleugner.

[https://lobbypedia.de/wiki/Roland\\_Tichy](https://lobbypedia.de/wiki/Roland_Tichy)

<https://eike-klima-energie.eu/tag/roland-tichy/>

<http://www.bund-rvso.de/txt-klima-klimawandel-kohle-atomkraft.html>

**Als unter Christian Linder Hentrich auf den in der FDP für Klimafragen entscheidenden Posten gesetzt worden ist, (...)**

Referent Umweltpolitik bei FDP Fraktion Bundestag seit dem 1. Januar 2018

[https://www.fdpbt.de/sites/default/files/files/230301\\_Organigramm\\_EXTERN.pdf](https://www.fdpbt.de/sites/default/files/files/230301_Organigramm_EXTERN.pdf)

[https://www.facebook.com/steffen.hentrich/?locale=de\\_DE](https://www.facebook.com/steffen.hentrich/?locale=de_DE)

<https://www.energiezukunft.eu/politik/die-klimaskeptiker-von-der-fdp>

**Hentrich stand für CFACT als offizieller Senior Industry Advisor auf einer Teilnehmerliste zu einer UN-Klimakonferenz. Genauso wie Manuel Frondel.**

<https://unfccc.int/resource/docs/2010/sb/eng/misc01.pdf>

**Manuel Frondel... Wer ist das?! (...) Der hat die andere Hälfte des Buches „Realitätscheck für den Klimaschutz“ geschrieben.**

Das Buch: Realitätsscheck für den Klimaschutz

<https://de.scribd.com/document/72766649/Realitatscheck-fur-den-Klimaschutz>

Kampagnen u.a mit Manuel Frondel:

[https://lobbypedia.de/wiki/Kampagne\\_der\\_INSM\\_und\\_des\\_RWI\\_gegen\\_die\\_F%C3%B6rderung\\_des\\_%C3%96kostroms](https://lobbypedia.de/wiki/Kampagne_der_INSM_und_des_RWI_gegen_die_F%C3%B6rderung_des_%C3%96kostroms)

<https://www.nordbayern.de/politik/lobbyschlacht-um-oko-energie-1.260310>

**Erläuterung zur Grafik “Klimaleugner und die FDP”**

**FDP > Andreas Knorr, Alexander Eisenkopf**

[https://www.fdpbt.de/sites/default/files/2023-02/200223%20Gutachen%20FDP%20Bundestagsfraktion%20Tempolimit%20auf%20Autobahnen%20\\_0.pdf](https://www.fdpbt.de/sites/default/files/2023-02/200223%20Gutachen%20FDP%20Bundestagsfraktion%20Tempolimit%20auf%20Autobahnen%20_0.pdf)

**FDP > Lukas Köhler > Steffen Hentrich**

<https://www.lukaskoehler.de/>

<https://www.mitmischen.de/bundestag-wissen/findet-euren-abgeordneten/k/koehler-dr-lukas-fdp>

[https://www.fdpbt.de/sites/default/files/files/230301\\_Organigramm\\_EXTERN.pdf](https://www.fdpbt.de/sites/default/files/files/230301_Organigramm_EXTERN.pdf)

<https://regionalheute.de/wolfenbuettel/fdp-mit-foersterling-auf-endlager-tour/>



## **Steffen Hentrich > Fred Singer**

<https://jungfreiheit.de/wissen/umwelt/2013/alternativer-klimabericht-in-berlin-vorge stellt/>

Fred Singer – Grossvater der Klimawandelleugner

<https://www.derstandard.de/story/2000116809678/grossvater-der-klimawandelleugner-95-jaehrig-gestorben>

Wolfgang Müller; EIKE Generalsekretär

## **Steffen Hentrich > Ross McKittrick**

<https://portal.dnb.de/opac/showLastRecord?currentResultId=idn%3D1019559330%26any&c urrentPosition=0>

## **Steffen Hentrich > EIKE**

<https://eike-klima-energie.eu/2009/09/29/waere-ein-aus-fuer-den-europaeischen-emissionshandel-eine-katastrophe/>

<https://eike-klima-energie.eu/2011/10/01/klimapolitik-ausser-kontrolle/>

<https://eike-klima-energie.eu/2009/06/05/16-juni-2009-klimakonferenz-von-eike-iuf-in-berlin-die-ergaenzung-zum-mainstream/>

## **Alexander Eisenkopf, Andreas Knorr > zitierten für ein Minderheitenvotum 2016 aus der von EIKE veröffentlichten Dissertation von Michael Limburg > Michael Limburg ist Vizepräsident von EIKE**

Minderheitenvotum zur Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: Nach der Klimakonferenz in Paris: Wird eine neue Klimastrategie für den Verkehr benötigt?

[http://z-f-v.de/fileadmin/archiv/hefte---2016\\_1\\_2\\_3/2016-3/ZfV\\_2016\\_Heft\\_3\\_02\\_Beirat\\_BMVI\\_Klimastrategie\\_Verkehr\\_Minderheitsvotum\\_Eisenkopf\\_Knorr.pdf](http://z-f-v.de/fileadmin/archiv/hefte---2016_1_2_3/2016-3/ZfV_2016_Heft_3_02_Beirat_BMVI_Klimastrategie_Verkehr_Minderheitsvotum_Eisenkopf_Knorr.pdf)

in dem Minderheitenvotum zitiert Hr. Eisenkopf aus der, bei EIKE veröffentlichten Dissertation von Michael Limburg. Michael Limburg ist Vizepräsidenten von EIKE

Zitat aus der Dissertation von Limburg, M. (2010):"Hinsichtlich der langfristigen Temperaturentwicklung seit dem vorindustriellen Zeitalter ist zudem zu vermuten, dass über derart lange Zeiträume erhebliche messtechnische und statistische Unschärfen auftreten. So wird derzeit eine wissenschaftliche Arbeit intensiv diskutiert, die zeigt, dass die bei der Berechnung der globalen Mitteltemperatur über einen Zeitraum von 150 Jahren unvermeidliche verbleibende Unsicherheit mindestens genau so groß ist wie die ganze offiziell angegebene Änderung über diesen Zeitraum, wahrscheinlich aber sogar ein Vielfaches derselben ausmachen kann."

Limburg, M. (2010), Analyse zur Bewertung und Fehlerabschätzung der globalen Daten für Temperatur und Meeresspiegel und deren Bestimmungsprobleme, Manuskript, Leipzig, [http://www.eike-klima-energie.eu/uploads/media/Dissertation\\_5-4-2bLit\\_01.pdf](http://www.eike-klima-energie.eu/uploads/media/Dissertation_5-4-2bLit_01.pdf)

Michael Limburg und die Arbeit von EIKE: "Über ihre Repräsentanz im Bundesfachausschuss Energie der [Alternative für Deutschland \(AfD\)](#) hat EIKE erheblichen Einfluss auf deren Umwelt- und Energiepolitik. Mitglieder im Bundesfachausschuss sind Michael Limburg, Vizepräsident von EIKE, Horst-Joachim Lüdecke, EIKE-Pressesprecher, sowie Autoren von EIKE. Vizepräsident Limburg hat sogar am Programm der AfD mitgewirkt und arbeitet auf einer Viertelstelle beim AfD-Bundestagsabgeordneten Karsten Hille, dem klimapolitischen Sprecher der Fraktion"

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

<https://www.desmog.com/michael-limburg/>

### **Fred Singer > Cato Institute und Heartland Institute**

<https://www.derstandard.de/story/2000116809678/grossvater-der-klimawandelleugner-95-jaehrig-gestorben>

### **Ross McKittrick > EIKE und Fraser Institute**

“McKitrick is also a senior fellow at the [Fraser Institute](#), a libertarian think tank based in Vancouver, British Columbia.” <https://www.desmog.com/ross-mckitrick/>

McKitrick ist Unterzeichner der “Evangelikalen Erklärung zur globalen Erwärmung” (“Evangelical Declaration on Global Warming”) aus dem Jahr 2009: “Wir glauben, dass die Erde und ihr gesamtes Ökosystem, erstellt durch Gottes Schöpfung, durch seine unermessliche Macht und getragen von seiner treuen Fürsorge, robust, unverwüsthlich, selbst-regulierend und selbst-korrigierend ist, also vortrefflich dazu geeignet, dem Wohlergehen der Menschen zu dienen und die Herrlichkeit Gottes zu preisen. Das Klimasystem der Erde ist da keine Ausnahme. Die globale Erwärmung der letzten Zeit ist nichts anderes als eine der vielen natürlichen Wiederholungen von Erwärmung und Abkühlung der geologischen Geschichte der Erde.”

<https://www.dw.com/de/christliche-organisationen-contra-klimaschutz/a-16729979>

<http://web.archive.org/web/20120213062204/http://www.cornwallalliance.org/articles/read/an-evangelical-declaration-on-global-warming/>

<https://eike-klima-energie.eu/2023/04/16/die-bedeutende-neue-klima-studie-von-der-man-nichts-hoeren-wird/>

<https://eike-klima-energie.eu/author/fraser-institute/?print=print-search>

### **Fraser Insitute > Cato-Institute > Friedrich-Naumann-Stiftung**

“Gemeinsam mit der Friedrich-Naumann-Stiftung und dem Fraser Institute erstellt das Cato-Institut jährlich den „Human Freedom Index“.”

“Das Cato Institute organisiert u.a. gemeinsam mit der Friedrich-Naumann-Stiftung den jährlichen Kongress European Resource Bank.”

[https://lobbypedia.de/wiki/Cato\\_Institute](https://lobbypedia.de/wiki/Cato_Institute)

### **David (gestorben 2019) und Charles G.Koch > Fraser Insitute, Heartland Institute, CFACT**

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/david-koch-us-milliardaer-und-grossspender-der-republikaner-ist-tot-a-1283406.html>

[https://lobbypedia.de/wiki/Charles\\_G.\\_Koch](https://lobbypedia.de/wiki/Charles_G._Koch)

<https://www.desmog.com/2012/04/28/u-s-republican-koch-oil-billionaires-help-fund-fraser-institute-why-fraser-institute/>

<https://correctiv.org/aktuelles/2020/02/04/das-heartland-institute-wie-us-klimaleugner-politik-in-europa-machen/>

<https://www.theguardian.com/environment/2012/feb/15/leak-exposes-heartland-institute-climate>

<https://www.desmog.com/committee-constructive-tomorrow/>

<https://www.greenpeace.org/usa/fighting-climate-chaos/climate-deniers/front-groups/>

<https://www.dw.com/en/koch-brothers-and-exxonmobil-are-most-influential-climate-lobbyists-report/a-40510038>

### **EIKE > CFACT Europa bzw. CFACT**

“Kooperationspartner von EIKE ist das neoliberale [Institut für Unternehmerische Freiheit](#), dessen Vorstandsmitglied und Geschäftsführer Wolfgang Müller Generalsekretär von EIKE ist. Enge Beziehungen gibt es auch zum [Committee for a Constructive Tomorrow](#) (CFACT), einem wichtigen Koordinator der internationalen Klimaleugner. EIKE-Präsident Holger Thuß hat dessen inzwischen aufgelösten Ableger CFACT Europe mit gegründet und war dessen Geschäftsführer. Weiterhin arbeitet EIKE mit der Klimaleugner-Lobbyvereinigung [Heartland Institute](#) zusammen.”

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

### **Holger Thuß > CFACT Europa, EIKE, Heartland**

(...) Laut "Monitor" war CFACT Europe unter derselben Adresse in Jena eingetragen wie EIKE. EIKE-Präsident [Holger Thuß](#) war einer der beiden Geschäftsführer von CFACT Europe.”

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

“[Holger Thuß](#), Präsident von EIKE, ist politischer Berater des [Heartland Institute](#). Heartland beteiligt sich seit Jahren an den von EIKE organisierten Internationalen Klima- und Energiekonferenzen über die Entsendung von Referenten. Beispiele sind die 12. und die 13. Klima - und Energiekonferenz jeweils mit James Taylor von Heartland als Referenten. Repräsentanten von EIKE waren ihrerseits Redner auf Konferenzen von Heartland.”

[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

<https://taz.de/Konferenz-der-Friedrich-Naumann-Stiftung/!5151507/>

“Heartland-Direktor Tim Huelskamp sagt zur SZ: „Wir zerstören das Narrativ der Linken und der UN, dass die fossilen Energien die Welt zerstören – denn nur die fossilen Energien bringen der Welt Frieden.“

[https://ahgroup.at/user\\_files/SE-&-VO/UNT.270\\_Field-Trip/SdtDtschZtg-2018-12-08\\_p38-39\\_Klima-Leugner-Community.pdf](https://ahgroup.at/user_files/SE-&-VO/UNT.270_Field-Trip/SdtDtschZtg-2018-12-08_p38-39_Klima-Leugner-Community.pdf)

Die Klimaschmutz Lobby, lesenswert: <https://dataharvest.eu/wp-content/uploads/2020/09/climate-change-is-fake-news.pdf>

**Friedrich-Naumann-Stiftung > FDP, Christian Lindner, Detmar Doering, EIKE, Fraser Institute, Cato Institute, CFACT Europe**

Christian Lindner; Rede über die Friedrich-Naumann-Stiftung

<https://www.youtube.com/watch?v=DSzTvE6ZtFw>

<https://www.freiheit.org/de/deutschland/die-friedrich-naumann-stiftung-fuer-die-freiheit-vertritt-die-freiheit-und-sie-gibt-nie>

<https://www.facebook.com/lindner.christian/posts/2131615040186388/>

Detmar Doering > “Seit Anfang 2017 ist Detmar Doering der Projektleiter der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit für Mitteleuropa und Baltische Staaten in der Goldenen

Stadt Prag. Bis 2015 war er Leiter des Liberalen Instituts, der Denkfabrik der Stiftung in Berlin.”

<https://www.freiheit.org/de/dr-detmar-doering>

EIKE > “Gehör verschafft sich Eike auch außerhalb des Netzes - etwa durch Tagungen. So organisierte das Institut zusammen mit der FDP-nahen Naumann-Stiftung Anfang Dezember in Berlin eine "internationale Klima-Tagung". Hauptredner war Fred Singer, ein pensionierter Meteorologe, der in der Szene derjenigen, die den Klimawandel leugnen, zu den Stars gehört (...)

Denn Eike-Präsident Thuss ist zugleich Gründer von CFACT Europe, dem Ableger des amerikanischen "Committee for a constructive tomorrow", das 2008 mit fast 600.000 Dollar zu den größten Spendenempfängern des Ölkonzerns ExxonMobil gehörte.”

<https://www.sueddeutsche.de/wissen/klimaskeptiker-wir-brauchen-keine-klimaforscher-1.6518>

“[https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches\\_Institut\\_f%C3%BCr\\_Klima\\_und\\_Energie](https://lobbypedia.de/wiki/Europ%C3%A4isches_Institut_f%C3%BCr_Klima_und_Energie)

CFACT > “Konferenz der FDP-nahen Naumann-Stiftung mit industriegesponserten Referenten (...) Auch der Mitveranstalter der Berliner "Klimakonferenz", CFACT aus Washington, hat jahrelang Geld von Unternehmen genommen, die an der Zerstörung des Weltklimas verdienen: Die Lobbyisten-kritische US-Website [Sourcewatch.org](http://Sourcewatch.org) listet etwa Spenden von Chevron (60.500 Dollar), DaimlerChrysler (25.000 Dollar) oder ExxonMobil (587.000 Dollar) auf. CFACT hat es sich zur Aufgabe gemacht, "Klima-Alarmismus" zu bekämpfen.”

<https://taz.de/Konferenz-der-Friedrich-Naumann-Stiftung!/5151507/>

<https://lobbypedia.de/w/index.php?title=Spezial:Linkliste/Friedrich-Naumann-Stiftung&limit=20>

Cato Insitut > “Das Cato Institute organisiert u.a. gemeinsam mit der [Friedrich-Naumann-Stiftung](#) den jährlichen Kongress European Resource Bank”

[https://lobbypedia.de/wiki/Cato\\_Institute](https://lobbypedia.de/wiki/Cato_Institute)

Fraser Insitute > “Der Human Freedom Index wird vom Fraser Institute, der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit und dem Cato Institute veröffentlicht.”

<https://www.freiheit.org/de/deutschland/mehr-freiheit-mehr-entwicklung>

<https://www.desmog.com/fraser-institute/>

### **Manuel Frondel > CFACT, Steffen Hentrich, Buch**

“Realitätscheck für den Klimaschutz”; Steffen Hentrich ist Herausgeber, Manuell Frondel Autor

<https://de.scribd.com/document/72766649/Realitatscheck-fur-den-Klimaschutz>

UNITED NATIONS FRAMEWORK CONVENTION ON CLIMATE CHANGE (2010 in Bonn)  
Teilnehmerliste, dort u.a. Mr. Manuel Frondel als “Senior Industry Adviser” für das  
“Committee for a Constructive Tomorrow”

<https://unfccc.int/resource/docs/2010/sb/eng/misc01.pdf>

[https://lobbypedia.de/wiki/Kampagne\\_der\\_INSM\\_und\\_des\\_RWI\\_gegen\\_die\\_F%C3%B6rderung\\_des\\_%C3%96kostroms](https://lobbypedia.de/wiki/Kampagne_der_INSM_und_des_RWI_gegen_die_F%C3%B6rderung_des_%C3%96kostroms)

### **Weitere Verbindungen:**

#### **Heartland > CFACT**

Partners in Liberty: The Committee For A Constructive Tomorrow (CFACT)

<https://heartland.org/opinion/partners-in-liberty-the-committee-for-a-constructive-tomorrow-cfact/>

#### **Cato Institut > Heartland**

“The Institute was founded in 1984 by Chicago investor David H. Padden, who served as the organization's chairman until 1995. Padden had been a director of the Cato Institute, a libertarian think tank headquartered in Washington, D.C., since its founding as the Charles Koch Foundation in 1974.”

“Das Institut wurde 1984 von dem Chicagoer Investor David H. Padden gegründet, der bis 1995 als Vorsitzender der Organisation fungierte. Padden war Direktor des Cato-Instituts, einer liberalen Denkfabrik mit Sitz in Washington, D.C., seit deren Gründung als Charles Koch Foundation im Jahr 1974.”

<https://encyclopedia.pub/entry/31909>

### **CATO Institut > Charles G. Koch, David G. Koch**

1974 gegründet von Charles G. Koch, Murray Rothbard und Edward H. Cane

“Das Cato Institute bezweifelte zunächst den menschengemachten Klimawandel und lehnte Maßnahmen zum Klimaschutz - wie eine Reduzierung der CO2-Emissionen - grundsätzlich ab. Senior Fellow [Patrick J. Michaels](#), als Direktor des Cato-"Center for the Study of Science" für die Umweltpolitik zuständig, ist ein ausgesprochener Leugner des Klimawandels.<sup>[3]</sup> Michaels PR-Unternehmen "New Hope Environmental Services" hat 2006 nach einem geleakten Dokument 100 Tsd. Dollar von der "Intermountain Rural Electric Association" (IREA) erhalten, um Zweifel am Klimawandel zu wecken.<sup>[4] [5]</sup> Inzwischen räumt Cato wenigstens ein, dass der Mensch zum Klimawandel beigetragen hat. Das Thema sei jedoch so kompliziert, dass zunächst keine Klimaschutzmaßnahmen ergriffen werden sollten(...).”  
[https://lobbypedia.de/wiki/Cato\\_Institute](https://lobbypedia.de/wiki/Cato_Institute)

### **Exxon Mobil > Spende an CATO Institut**

<https://www.climatefiles.com/exxonmobil/2006-worldwide-giving-exxonmobil/>

### **Koch Brothers > Exxon Mobile**

“Of the US\$88 million the Kochs are known to have provided to groups attacking climate science, nearly a quarter went to those that bought the [advertising space](#) in the Times to defend “Exxon Mobil’s longstanding efforts to ruin the public’s understanding of climate change science”

Eigene Übersetzung: Von den 88 Millionen US-Dollar, die die Kochs bekanntermaßen Gruppen zur Verfügung gestellt haben, die die Klimawissenschaft angreifen, ging fast ein Viertel an diejenigen, die



die Werbefläche in der Times gekauft haben, um "die langjährigen Bemühungen von Exxon Mobil zu verteidigen, das Wissen über den Klimawandel in der Öffentlichkeit zu ruinieren

“Among signatories were prominent climate deniers, including Canadian Ross McKittrick, and ex-Tea Party senator Jim DeMint (R-SC), now president of the Heritage Foundation.”

Eigene Übersetzung: Zu den Unterzeichnern gehörten prominente Klimaleugner, darunter der Kanadier Ross McKittrick und der ehemalige Tea-Party-Senator Jim DeMint (R-SC), jetzt Präsident der Heritage Foundation.

<https://www.theenergymix.com/2016/06/27/kochs-peabody-spent-millions-to-defend-exxon-attack-climate-science/>

<https://www.dw.com/en/koch-brothers-and-exxonmobil-are-most-influential-climate-lobbyists-report/a-40510038>

[https://www.huffpost.com/entry/exxon-mobil-climate-doubt\\_n\\_5654d16de4b0d4093a599530](https://www.huffpost.com/entry/exxon-mobil-climate-doubt_n_5654d16de4b0d4093a599530)

## Impressum

**Zweites Deutsches Fernsehen**

**Anstalt des öffentlichen Rechts**

**ZDF-Straße 1**

**55127 Mainz**

Postanschrift:

Zweites Deutsches Fernsehen

55100 Mainz

Tel.: 06131/70-0

Fax: 06131/70-12157

E-Mail: [info@zdf.de](mailto:info@zdf.de)

Vertretungsberechtigter im Sinne des § 55 Abs. 1 Staatsvertrag für Rundfunk und

Telemedien, § 5 Abs. 1 Telemediengesetz:

Intendant

Dr. Norbert Himmler