

# ContraSalon

Dipl.-Ing. Jürgen Wahl ☀ Mein politischer Privatbrief No 7 – 15. April 2010

---

**jaroslaw kaczynski plant anbetung seines bruders + evp hat alte rechnungen mit j. kaczynski + p.i.s verlor nicht "die" führung, sondern seit 2003 ständig köpfe + rohstoff-sorgen der deutschen industrie + israel plant realistisch e-autos mit kernkraft-strom + havarie-schwindel am barrier riff**

---

## Polen und seine Freunde trauern mit 96 Familien

### Was geht wie weiter? Erste Blicke hinter Warschauer Kulissen

Als engagierter Freund Polens erlaube ich mir (jetzt nur unter uns) die Weitergabe einiger Fakten und Meinungen zu den Ursachen und Folgen der Tragödie von Smolensk. Bis zum heutigen 14.4. sind auch zahllose deutsche Falschmeldungen gelaufen, die ich dann ein wenig korrigieren will, wenn schiefe Folgen abzusehen sind. Einige Beispiele →

► Nicht Kardinal **Stanislaw Dziwisz** (Krakau) hat die Beisetzung auf dem Krakauer Wawel verlangt, sondern **Jaroslaw Kaczynski** "namens der Familie". Als sich der amtierende Präsident **Bronislaw Komorowski** anschloss, gab Dziwisz nach - trotz der Proteste des international bekannten Krakauer Kaczynski-Gegners Bischof **Tadeusz Pieronek** und zahlreicher politischer und künstlerischer Stadt-Prominenz. Jaroslaw Kaczynski ließ über Freunde wissen, er erwarte die Beisetzung "nahe dem Platz, wo Marschall **Pilsudski** liegt". //



Präsident a.i. **Bronislaw Komorowski**

► Im DLF hieß es, "man" sei zunächst gegen den Wawel gewesen, da dort "nur Könige liegen, keine Präsidenten". Fatale Nicht-Bildung. Denn Marschall **Jozef Pilsudski**, "Sieger der Weichselschlacht", war der berühmteste Staatschef Polens nach der Wiederherstellung des Staates nach dem Ersten Weltkrieg.

► Der machthungrige Bruder des toten und liberaleren Kaczynski will mindestens zweierlei erreichen: 1. Kontinuität der Legende, dass nur die Zwillinge und ihre Partei die Nation 2003 vor dem "Moloch Brüssel" gerettet hätten. 2. Dass **Lech Walesa**, den Jaroslaw K. noch vor drei Wochen wieder einmal einen russischen Agenten ("allerdings erpresst") genannt hatte, nie eine Chance bekommt, auf dem Wawel zu ruhen, obschon er den Startschuss für die Selbstbefreiung von Polen und anderen Nationen gab.

► Ich höre soeben aus Krakau, dass inzwischen schon 28.000 Bürger gegen die Beisetzung auf dem Wawel protestieren. "Alle sind in Trauer vereint" - sagte ein ZDF-Mann. Schon ein paar Tage her.

► Was wird in der nächsten Woche und danach? Ich wage Prognosen, ohne sicher zu sein::  
**1.** Es ist unwahrscheinlich, dass jetzt Bruder Jaroslaw K. zur Wahl antritt, denn er war mit Lech so innig verbunden, dass er sich amputiert fühlt. Der tote K. hat früh und oft unter Vertrauten gesagt, er führe alles aus, was der Bruder ihm sage, sprich befehle. Ich selbst hatte schon 1990 in Gesprächen mit Jaroslaw solche Eindrücke.

**2.** Da die PiS keinen Alternativ-Kandidaten für die Präsidentschaft hat, sind zwei Auswege denkbar: J. kandidiert dennoch und leidet - oder J. erklärt, Komorowski solle sich (öffentlich gestützt auf den ganzen Sejm plus Senat) **für überparteilich erklären** und Garantien für eine Führung des Präsidialamts formulieren, die genug PiS-Einfluss sichert, de facto gegen Donald Tusk. In diesem Fall wären auch noch sowohl die Linke wie die PSL fein raus, denn sie würden nicht mit eigenen, möglichen Kandidaten an den Wahlurnen gezählt.

### LEGENDEN

# Es ist unwahr, dass "praktisch die ganze PiS-Prominenz starb" (WELT, SZ), sondern nur die kleine Präsidenten-Entourage plus Notenbank-Chef. Das Problem ist vielmehr, dass die

Zwillinge seit 2003 mehr als 60 prominente Minister, Sejm-Prominente und andere hohe Unterstützer durch das Benehmen von Jaroslaw K. verloren hat.

# Es ist ZDF-Unfug gewesen, letzten Montag zu sagen, der Präsident hätte eine "gute Chance zur Wiederwahl" gehabt, da er vier Tage vor dem Unfall 68% unzufriedene Wähler auf dem Konto hatte.

# Es ist unwahr, dass die PiS "ihren Frieden mit der EU" machte, denn ihre Europaabgeordneten schlossen sich einer neuen scharf rechten Fraktion an, die u.a. den Vertrag von Lissabon revidieren und den Europäischen Gerichtshof abschaffen will.

# Eine gute Quelle in Polen sagt: "Wir waren von der ersten Minute an davon überzeugt, dass der Pilot vom Präsidenten oder einem nahe bei ihm sitzenden Funktionär zur Landung gezwungen wurde. Die Maschine wurde von einem Offizier geflogen, der zum militärischen Gehorsam verpflichtet ist - im Unterschied von einem Zivilpiloten, dem die Lizenz entzogen wird, wenn er nach einem zweiten Landeversuch keinen Alternativ-Airport anfliegt. Ob eine Blackbox ausreichen würde, *Gesprochenes* aus der Kabine in Richtung Cockpit trotz des angenommenen Chaos zu speichern, wurde von Experten bezweifelt.

=====

## **AKTUELL**

Der nachstehende Text wird bald in meinem Buch über "Beziehungen westeuropäischer Christdemokraten mit polnischen Freunden seit 1918" erscheinen. Dazu noch folgendes: Früh im Jahre **1990** hatte ich mit **Jaroslaw Kaczynski Gespräche** kurz vor dem Gründungsparteitag der Partei "**Versöhnungs-Zentrum**" (**PC**), deren Planer und später erster Vorsitzender der heutige PiS-Führer war. Er konnte damals auf die Unterstützung der EVP und mehrerer EVP-Parteien hoffen, darunter CDU, C.D.A. (NL) und DC (I). Allerdings ließ er Passagen aus dem Parteiprogramm zugunsten der Integration Europas, die zunächst bei der PC-Gründung verkündet wurden, eine Woche nach der Abreise der Westeuropäer wieder streichen.

**JW**

### ***Frisch aus Brüssel: "Notizen zu einem Treffen mit Jaroslaw Kaczynski im Frühjahr 2004 in Warschau"***

Aufgrund von sich verdichtenden Gerüchten, daß die Europaabgeordneten der Partei "**Recht und Gerechtigkeit**" (**PiS**) nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union (2004) nicht der EVP Fraktion beitreten würden, entschloss sich der EVP-Vorsitzende **Wilfried Martens** dazu, den Vorsitzenden von PiS, **Jaroslaw Kaczynski**, kurzfristig um ein Gespräch zu bitten. Zu diesem Zeitpunkt lag der EVP bereits seit längerem ein Beitrittsantrag von PiS vor, dem aber von der Partei nie die erforderlichen Dokumente nachgereicht wurden. Dies sind in allen Fällen von Antragstellung auf Mitgliedschaft vor allem Parteiprogramm, innerparteiliche Struktur mit demokratischer Willensbildung, Geschäftsordnung und Personalien.

An dem Gespräch, das im polnischen Sejm stattfand, nahmen der damalige Generalsekretär der EVP-ED Fraktion im Europäischen Parlament, Klaus Welle, und ich teil. Jaroslaw Kaczynski erschien zu dem Gespräch mit einem Mitarbeiter, der auch die Übersetzung zwischen englisch und polnisch vornahm. Gleich zu Beginn des Treffens herrschte eine äußerst kühle Atmosphäre. Nach dem Austausch von Höflichkeiten eröffnete Martens das Gespräch und erläuterte die Beweggründe unseres Besuches. Kaczynski hörte sich die Argumente an und erwiderte in unmißverständlicher Klarheit, daß der vor einiger Zeit gestellte Antrag von PiS zur Aufnahme in die EVP von ihm nicht mehr weiterverfolgt werde. Er nannte dafür im wesentlichen zwei Gründe: Zum einen **könne PiS sich nicht vorstellen, der gleichen europäischen Parteienfamilie anzugehören wie die deutsche CDU**, da insbesondere die Positionen der Bundestagsabgeordneten und Vorsitzenden des BdV, Erika Steinbach, den Positionen seiner Partei diametral entgegenstünden. Die Klarheit, mit der er dieses Argument präsentierte, ließ eine **große Unversöhnlichkeit mit der CDU** insgesamt durchscheinen. Zum anderen argumentierte er, daß die **europapolitischen Positionen der EVP sehr weit von denen seiner eigenen Partei entfernt** seien. Er untermauerte dieses

Argument mit einigen Zitaten des damaligen Vorsitzenden der EVP-ED Fraktion, Prof. Dr. **Hans-Gert Pöttering**, die dieser im Zusammenhang mit dem Verfassungskonvent **im Namen der Fraktion vorgetragen** hatte. Aus seiner Sicht ist die EVP zu stark auf ein föderales Europa ausgerichtet. Diese Position sei keine der PiS. Nachdem Kaczynski seine Argumente unmißverständlich deutlich präsentiert hatte, war das Gespräch nach einer höflichen Erwiderung von Martens mit dem Angebot, im Gespräch zu bleiben, beendet.

**Christian Kremer, stellvertretender EVP-Generalsekretär, Brüssel**

=====

## **An der Klima-Front** **Ernste Bedenken im BDI gegen einige Elektro-Auto-Träume**

Nicht jeder hält die FAZ, mancher übersieht auch FAZ-Artikel. Deshalb drucken wir Auszüge aus einem FAZ-Text von Christian Bartsch vom 7.4.10, der sich nicht zum ersten Mal mit Entwicklungen von PKW-Maschinen befasst. Der Text ist ein wenig gekürzt. Sein Inhalt entspricht dem Stand einer Diskussion, die in anderen Staaten von Japan bis Frankreich heftiger ist als bei uns. Sie hat dazu geführt, dass man überwiegend nur noch an ein "Stadt-Elektroauto" für Kurzstrecken und 1-Stunden-Fahrten glaubt, nicht mehr an einen 1:1-Ersatz von traditionellen PKWs durch "Elektros".

### **FAZ 6.4.2010            "Nicht nur auf elektrischem Weg zur Verschwendung"** **von Christian Bartsch**

Politiker traumen davon, dass im Jahr 2020 eine Million Elektroautos die Straßen bevölkern. Bis dahin soll möglichst jedes „normale“ Auto mit Hybridtechnik ausgestattet sein, obwohl Verbrennungsmotoren immer sparsamer werden und die Entwicklung kleiner, leichter Hochleistungsmotoren anstelle wesentlich größerer (Downsizing) gerade erst begonnen hat. Downsizing führt zu geringerem Fahrzeuggewicht und sinkendem Verbrauch, ohne Sicherheit, Fahrbarkeit, Alltagstauglichkeit und Komfort zu beeinträchtigen.

Heutige Autos bestehen hauptsächlich aus Eisen/Stahl, Aluminium, Kunststoff, Kupfer (**bis etwa 25 Kilogramm**), Zink zur Stahlbeschichtung, Gummi und Gewebe für die Reifen sowie anderen Werkstoffen in kleinen Mengen. **Wie Ulrich Grillo, Vorsitzender des Ausschusses Rohstoffpolitik im BDI, in den VDI-Nachrichten beklagt, steuern wir auf eine Rohstoff-lücke zu.** So steigt z.B. der Kupferanteil beim Elektroauto auf etwa **65 Kilogramm**. Hinzu kommt eine **Lithium-Ionen-Batterie, die im Schnitt 50 Kilogramm Aluminium, 40 Kilogramm Kupfer, zehn Kilogramm Zink sowie „Seltene Erden“ benötigen wird.**

Doch schon ein Hybridantrieb treibt den Kupferanteil und das **Wagengewicht** in die Höhe. Beim milden Hybrid des Mercedes S 400 sind es lediglich 75 Kilogramm, die der Basis aufgeschlagen werden müssen, bei kraftigeren elektrischen Maschinen mit größeren Batterien steigt das Zusatzgewicht stärker **und damit auch die Beanspruchung aller Bauteile. Die durch höheres Gewicht erzwungene schlechtere Beschleunigung muss durch den Elektromotor kompensiert werden. Energie-Rückgewinn** ist nur bei Verzögerung möglich. **Bei konstanter Geschwindigkeit steigen Rollwiderstand durch höheres Wagengewicht und der Verbrauch**

Dazu kommt, dass knapp die Hälfte der bekannten Lithiumreserven der Welt in einem bolivianischen Vorkommen liegen, zu dem **China** einen exklusiven Zugang anstrebt. Bei „Seltene Erden“ für Permanentmagnete liegen **80 Prozent (!) der Vorkommen auf chinesischem Boden, und China möchte gerne auch die restlichen 20 Prozent kontrollieren**, ebenso den **Nickel-** und Eisenerzmarkt. Der ungeheure Rohstoffbedarf Chinas habe seit 2004 den Schrottmarkt „leergesaugt“, berichtet Grillo, und das werde noch schlimmer, weil **China von 2010 an die Umsatzsteuer bei Einfuhr von Metallschrott erstatten wolle.** Heute würden bei uns für die Metallproduktion gut 50 Prozent Schrott verwendet, bei Kupfer

etwa 54 Prozent. Der hohe Schrotanteil sei wichtig, weil beim Metall-Recycling gegenüber der Gewinnung aus Rohstoffen bis zu 95 Prozent der Energiekosten vermieden werden können. **Darum müsse Deutschland Sorge tragen, dass auch Metallschrott in Deutschland bleibe.**



CO 2 - wird zum Symbol für Krach

Elektroautos sollen mit „erneuerbarem“, also Strom aus Sonnendächern und Windrädern betrieben werden. Der Energiefachmann Professor **Helmut Alt** von der FA Aachen hat ausgerechnet, dass **Benzin ohne Steueranteil rund 4 Cent je Kilowattstunde kostet, Strom aus Sonnendächern 43 Cent und aus Windrädern 16 Cent.** Alt: Wegen der begrenzten Stromspeicherfähigkeit heutiger Batterien müsste man im Winter auf die Autoheizung und im Sommer auf die Klimatisierung wohl komplett verzichten.“ Die „Netzstützfunktionen“ durch Autobatterien nennt Alt „Spinnerei“. **„Erneuerbare Energien (die natürlich nicht ,erneuerbar sind‘, lediglich alternativ)** und Elektroautos werden wohl für die meisten Autofahrer unbezahlbar sein“, schreibt Alt...

**Auf den Verbrennungsmotor zu verzichten, gibt es nicht einen einzigen Grund.** Die Rohölreserven haben sich laut Esso von 2007 auf 2008 abermals erhöht. Dabei sind das von BP entdeckte neue Erdölfeld im Golf von Mexiko und das vor Brasiliens Küste noch nicht eingerechnet. In Afrika sind mehrere neue Erdölfelder entdeckt worden. Zudem wird der Kraftstoffverbrauch der neuen Benziner, unterstützt durch die Start-Stop-Einrichtung, weiter sinken, so dass auch zusätzlicher Bedarf von China und Indien allmählich an Schrecken verliert. Der Transportsektor kann auch überhaupt nicht auf Dieselmotoren verzichten.

**Die Sonne schickt keine Rechnung**“, heißt es. **Sie nicht, aber der Stromversorger für eine Ware, die an Unzuverlässigkeit und miserablen Wirkungsgrad nicht mehr zu überbieten ist**, wobei preiswerte Solarzellen zunehmend aus China kommen. Mit dem hochgelobten Wind steht es ebenso. Was wird da mit „installierten Leistungen“ geprahlt, die sich später als Windei präsentieren — und als Störfaktor. So erlebten wir in Mecklenburg an einem sonnigen, aber windigen Sonntag einen Netzzusammenbruch. **„So etwas haben wir hier öfter“**, bemerkten Einheimische. Abgesehen davon sprechen Sonnendächer und Windräder jeder „Effizienz“ hohn. Da liegen und stehen nun zahllose Tonnen wertvoller Werkstoffe sinnlos in der Gegend herum und sind auch in der Zukunft nicht in der Lage, Kohle und Kernenergie zu ersetzen.

**Die zahllosen Solaranlagen liefern 2010 lediglich 0,6 Prozent des deutschen Strombedarfs, beim Wind sind es trotz einer „installierten“ Leistung von 22.755 Megawatt auch nur 6,3 Prozent.** Zugleich müssen die Investitionskosten für Wind und Sonne verdoppelt werden, weil für die gleiche Leistung **Gasturbinen-Kraftwerke die Regelenergie stellen** müssen - wenn kein Wind, dann auch kein Strom, und nachts sind alle Sonnendächer tot. **Rosige Aussichten also für die russischen Gaslieferanten, die uns sinnlos viele Turbinen beliefern dürfen.**

## **Wo das Elektro-Auto dennoch kommt: in Israel**

### **Warum Israel anders und besser plant - und auch noch strategisch erfolgreich**

Israelis stehen seit ihrer Staatsgründung in der ersten Reihe der weltweiten Technik-Entwicklung. Sie haben die beste Agrartechnik, Wassergewinnung und Bewässerung, Kernkraft-Nutzung und Abfallverwertung. Jetzt haben sie in Sachen Elektro-Auto beschlossen: Keine Illusionen über PKWs der Mittelklasse, alles in Minis und ein Netz für sie stecken. Das Programm heißt „Better Place“ und wird von SAP-Mitarbeiter Shai Agassi, geboren in Israel, betreut. Er will EINEN Auto-Typ, entwickelt von Renault/Nissan und dem japanischen Batteriehersteller NEC. Batterie-Gewicht: 250 kg, 2500 mal aufladbar. Fahrweite des Autos 160 km bei 110 km/h. 90% der israelischen Autofahrer fahren **maximal 70 km pro Tag**. Alle Einkaufszentren Israels haben maximal 150 km Distanz zwischen sich, in der Regel weit weniger. 2012 soll das Einheitsauto in wählbaren Farben en masse zur Verfügung stehen. **Der Aufbau der Ladestationen in Israel läuft parallel.** Ab 2010 werden zuerst Tel Aviv, Haifa und Kfar Saba mit Ladestationen komplett ausgerüstet. Insgesamt sollen bis zum Ende der



Tests 100.000 Ladestationen fertig sein, denn nicht die Gesamtplanung wird den Tests angepasst, nur Detail-Erfahrungen an den Stationen.

Neben herkömmlichen (bis acht Stunden langsamen) Ladungen sind **Schnell-Ladungen (30 Minuten mit 32 Ampère + 400 Volt per Dreiphasenanschluss vorgesehen)**. In der Abschlußphase plant Agassi in Israel 500.000 Stationen. Ab sofort kann er fünf Milliarden Dollar Baukosten planen. Stromlieferungen gehören nicht zu "Better Place". Agassi: "Wir werden genug Strom aus Kernkraftwerken. haben"

Ein Problem gibt es dennoch: Bei mehr als 40 Grad Außentemperatur kann sich das Lithium der Batterie entflammen, bei Kälte ab 25 Grad minus sackt die Speicherfähigkeit auf 50%. Die Israelis sind jedoch optimistisch, dieses Problem bald zu lösen.

---

## MEDIEN



Viele von uns kennen aus der Schule Bertolt Brechts nachdenkliches Gedicht "Fragen eines lesenden Arbeiters". Der sagt zum Beispiel: "Cäsar siegte in Gallien, hatte er nicht wenigstens einen Koch bei sich?" Ähnlich erging es mir beim Anblick des chinesischen Schiffs, das vor Australien festsaß.

Die ARD wusste gleich, dass "es" um einen Umweltschaden ging. Denn der Chinese saß mit seinem Riesenpott auf dem "Great Barrier Reef", das bekanntlich unter Naturschutz steht und "sowieso gefährdet" ist. Der Chinese war beladen mit 65.000 Tonnen Kohle für China, und man hörte auch endlich, dass jährlich **1.500 solche Kohleschiffe von Australien nach China** fahren.

Und erregte sich, dass das Schiff auch noch 950 Tonnen "giftiges Öl" an Bord habe, welches nun "am Auslaufen sei". Ehe alles noch klarer war, stürzte Polens Präsident ab und die Riff-Berichte hatten zwei Tage Pause.

Danach war 1. zu hören ohne was zu sehen, dass nur 50 Tonnen Öl ausliefen und "behandelt" wurden, 2. hatte man das Öl **insgesamt ausgepumpt**, 3. wurde nun das Schiff frei geschleppt, 4. wurden der Kapitän und ein Offizier wieder frei gelassen, 5. konnte man, leider nur in den USA, erfahren, dass der Chinese nicht - wie behauptet - in eine Sperrzone geraten war und die Zentralregierung Australiens sich mit der provinziellen in New South Wales stritt.

Ich frage: Ist es richtig, dass das Schiff kein Öl "geladen" hatte, sondern dass das Öl Futter für die Schiffsmaschine war? Und dass das "Gift" Diesel-Beimischung ist? Ist es richtig, dass der Kahn anschließend geschleppt werden mußte, weil die Maschine kein Öl mehr hatte? Ist es richtig, dass die Ölfracht weniger wog als die eines Rhein-Tankers und nur 0.16% dessen, was das Schiff geladen hatte?

Haben die unteren Behörden recht, die sagen, dass es keinerlei (seit langem fällige) bindende Vorschriften für Riff-Passagen östlich Australien gibt, weil sie mit Canberra umstritten sind? Hatte man sich u.a. deshalb mit *Sperrzonen* abgefunden? Ist es richtig, dass der Chinese praktisch gar nicht leck geschlagen war, sondern nach 1000 Metern Schramm-Fahrt gegen und durch das Riff zerkratzt? Diente folglich das Öl-Abpumpen der Leichterung des Schiffs und nicht der Abwendung einer Umweltgefahr? Der Kapitän soll angeblich vor Gericht - wegen welchen Delikts denn außer Fahren ohne korrekten Kontakt zur Küste?

**D**as Riff ist groß wie Deutschland, 2000 Kilometer lang von Nord bis Süd, könnte also von Tunis bis Oslo reichen. Viermal seit 1980 wurde gemeldet, Umweltschäden würden es "in Kürze vernichten." Und man denkt an Meldungen von Tourismus-Manager in Venedig. Dann wieder wurde über eine neue Quallenart berichtet, die "alle kleinen Fische frisst oder vergrault". Die Riff-Behörde hingegen sagt, dem Riff gehe es seit 1990 immer besser, Problemzonen ausgenommen, und der vervierfachte Tourismus müsse nicht reguliert werden.

**I**n den ersten zwei Tagen nach der Panne kamen alle internationalen Meldungen zur Riff-Havarie **entweder vom Greenpeace-HQ Australien oder von Medien, die sich bei Greenpeace informierten, dazu gepflegt vom australischen Umweltminister Brown, der selbst Mitglied von Greenpeace ist.**

**V**on jener **Greenpeace-Region also, die die jährlichen Exporte von Millionen Tonnen Kohle nach China ablehnt mit Hinweis auf Erderwärmung**, aber auch den Neubau von Kernkraftwerken in China bekämpft, die die Kohleimporte aus Australien senken sollen.

**W**er also musste "klammheimliche Freude" über die Riff-Havarie empfinden und weltweit im Vertrauen auf Naive verbreiten? Man kann fast alles im Internet nachlesen - von Meldungen der australischen Seeämter über Greenpeace bis zur Great Barrier Authority.

P.S. Man kann häufig Zustände auf China-Schiffen rügen, doch siehe da, der "Riff-Frachter" hatte sogar doppelte äußere Schiffswände, die im Prinzip nur Tankern abverlangt werden.

---

---

## **WAHLKAMPF NRW - SPEZIAL**

**Die Regierung Rüttgers lässt prüfen, ob man tatsächlich Strom auch aus den Schallschutzwänden an der Autobahn gewinnen könnte. Das mag ja eine Bonner Solar-Firma erfunden haben, deren Chef mit teurem Maserati oft über Autobahnen braust. Die Antwort an die Landesregierung könnte freilich so aussehen:**

- 1. Gewiss könnten jährlich Millionen kleinster Steinchen die Sonnenfänger zerkratzen. Man könnte dieselben aber alle drei Jahre austauschen.**
- 2. Es ist wahr, dass senkrechte Flächen nur Bruchteile des Stroms produzieren, den schräg geneigte, zur Sonne zeigende Flächen bringen. Doch die Gesamtlänge der NRW-Autobahnen ist auch groß.**
- 3. Es ist wahr, dass auch mit Schallschluckflächen zu rechnen ist, die "negativ schräg" zur Fahrbahn stehen und kaum Sonne erhalten. Doch wer weiß, ob das immer so bleibt bei der Erderwärmung.**

**Glück auf !**

---

---

Jürgen Wahl + Seibachstraße 6 + 53343 WACHTBERG // Tel. 0228 - 324381  
e-mail: [post@jwahl.de](mailto:post@jwahl.de)

**SPENDEN bitte auf Konto 101 40 30 17 BLZ: 370 69 805**

