Diesel-Nachrüstung: Wo Vernunft keine Chance hat

geschrieben von Admin | 20. September 2018

Irgendeine Lösung muss schnell her. Solche schnellen Lösungen kosten erfahrungsgemäß die Steuerzahler viel Geld. Es könnte Geld vom Bund geben, um Nachrüstung zu finanzieren oder um neue Autos zu kaufen. Wäre ein schönes Konjunktur-Ankurbelprogramm und würde bestens zu dem Diesel-Irrsinn passen. Die gebrauchten, aber immer noch technisch neuwertigen Diesel fahren dann in anderen Ländern und erfreuen dort die Kundschaft.

AUTO IN DEUTSCHLAND OHNE ZUKUNFT?
Was treibt die EU gegen die deutsche Autoindustrie?

Sowohl Scheuer als auch Merkel waren bis jetzt gegen eine Nachrüstung von NOx-Katalysatoren für Dieselfahrzeuge. Beiden ist der horrende Unsinn bewusst, der sich damit über deutsche Autofahrer ergießt. Doch jetzt scheint offenbar der Druck von Grünen, SPD und der diversen Lobbygruppen und ihrer Finanziers zu groß zu werden. Merkel hat angekündigt, sich selbst um das Thema Nachrüstung zu kümmern. Verkehrsminister Scheuer wiederum hat angekündigt, eine Lösung vorzulegen, aber noch nicht, wie die aussehen soll.Jetzt wird von immer mehr Seiten eine Nachrüstung ins Spiel gebracht. Wir rüsten nach. Mindestens zwei bis drei Jahre wird es dauern, bis die entsprechenden Kapazitäten aufgebaut sein werden, um die Technik zu entwickeln, zu prüfen und Werkstätten zu schulen. Klar ist auch, das bedeutet »Reifen beim Kunden«. Gründliche Langzeittests fehlen, nicht ausgemacht ist, wie lange die Technik hält. Die Autofahrer müssen mit einem Mehrverbrauch an Sprit rechnen.

Der Nutzen ist mehr als fraglich. Die Luft in den Innenstädten ist in der Regel nicht mehr »verdreckt«, wie die Daten des Umweltbundesamtes selbst ergeben. Dieselfahrzeuge sind gegenüber früher deutlich sauberer geworden. Sehr fraglich sind die Messungen und deren Ergebnisse in den Städten, wie wir hier auf TE gezeigt haben. Auf einer solchen wackligen Basis Fahrverbote auszusprechen dürfte für reichlich Futter für Juristen sorgen. Die Autofahrer können auch auf Verletzung der Verhältnismäßigkeit klagen und in Massen vor die Verwaltungsgerichte ziehen. Sie haben ein zugelassenes Fahrzeug gekauft, das die zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden Vorschriften erfüllte.

Nachrüstung ist Quatsch – für die Autofahrer und Steuerzahler jedenfalls, die die Zeche zahlen müssen. Für darbende Katalysator-Hersteller dagegen zeichnen sich goldene Zeiten ab. Ebenso wie für Abmahnvereine wie die Deutsche Umwelthilfe, die kräftig vom Staat gefüttert werden und sich dazu noch mit ihren Abmahnungen bei den Autohändlern satt machen.

An dieser Stelle ist es nett, einen Blick auf die Akteure zu werfen. Da ist Reinhard Kolke, heute Leiter Test und Technik des ADAC. Der bringt die frühere Interessensvertretung der Autofahrer auf dunkelgrünen Kurs. Auffallend das Nichts, das vom ADAC in Sachen Fahrverboten kommt.

Fahrverbote – Pyrrhussieg der Kulturkrieger

Ausgerechnet der ADAC präsentierte eine »Und es funktioniert doch!“-Lösung für ältere Dieselfahrzeuge. »Alte Diesel können sauber werden« will der Verein weismachen. Ausgerechnet jener Automobilclub, dem keiner mehr glaubt, weil er bei der Wahl der Autos des Jahres Leservoten kräftig manipuliert hat, will jetzt in höchster sittlicher Reinheit erzählen, wie der Umwelt frommend Nachrüst-Lösungen sind.Sie bauten Dieselfahrzeugen unterschiedliche Katalysatoren in den Abgasstrang ein. Erstes Resultat der Testfahrten: »Sie zeigen jedoch sehr klar das Potential dieser Technik!« Erzählt Kolke. Jetzt wird es einen neuen Langzeittest mit nachgerüsteten Dieselfahrzeugen geben, bei dem vier Euro-5 Diesel mindestens 50.000 Kilometer fahren sollen. Niemand weiß, ob die Systeme dauerfest sind, Dieselfahrer sollen aber möglichst sofort nachrüsten. Muss man dazu sagen, dass die Tests der baden-württembergische Verkehrsminister aus der Steuerschatulle bezahlt und von welcher Partei der ist?

Nur das Entscheidende, die Verantwortung für Zulassung, Standfestigkeit, Garantie und Motorlauf, würde der ADAC nicht übernehmen. Genau darauf aber kommt es an. Denn in Details sind die Mühen verborgen. Mit dem Einbau eines solchen Katalysators ist es nicht getan; die notwendige Steuersoftware ist auf die richtigen Sensoren angewiesen und greift tief in das Motormanagement ein. Das muss für jeden Wagentyp, für alle Motorenvarianten und Getriebekombination sorgfältig entwickelt und ausgiebig getestet werden. Zwei bis drei Jahre Entwicklungsarbeit schätzen erfahrene Motorenbauer.

Schließlich muss noch in aufwendigen Crash-Tests das Verhalten des sehr steifen Stahlkörpers untersucht werden. Bohrt der sich bei einem Unfall ins Wageninnere in den Fahrer? Der Katalysator sollte so nah wie möglich an den Motor gebaut werden, damit die heißen Abgase ihn so schnell wie möglich auf Temperaturen bringen. Denn nur dann funktioniert er, und nur in einem bestimmten Temperaturbereich darf Ad Blue eingespritzt werden. Je weiter unter dem Wagenboden das Ding befestigt ist, desto eher kühlt wieder der Fahrtwind. Das ist schlecht für die Funktion. Den Katalysator bei einem nachträglichen Einbau näher an den Motor zu rücken ist aus Platzgründen meist unmöglich. Nachrüstung – das bedeutet gutes Geld schlechtem hinterherwerfen.

Der emsige Reinhard Kolke wirkte, bevor er beim ADAC diese Lösung eifrig verficht, beim Umweltbundesamt unter einem gewissen Axel Friedrich. Der wiederum hetzt heute bei der DUH gegen die individuelle Mobilität. Dann war Kolke noch bei – HJS.

HJS wiederum ist ein Hersteller von Partikelfilter in Menden im Sauerland. Der ist einer der Lieferanten der Test-Katalysatoren, die in Baden-Württemberg der ADAC im Augenblick in einem Langzeittest unter die Lupe nimmt. HJS ist jener Filterhersteller, der sich schon früh gegenüber der dubiosen Deutsche Umwelthilfe (DUH) erkenntlich gezeigt hat und diesen Verein großzügig mit Spenden bedachte.

Muss man erwähnen, dass die DUH in der Nachrüstaktion mit Diesel-Kats den entscheidenden Fortschritt sieht, ohne den weiter tausende von Menschen an giftigen Gasen in den Städten sterben? Ein ziemlich wendiger Mann, der Reinhard Kolke. Er kennt also das Geschäft von allen Seiten.

HJS wittert das riesengroße Geschäft. Möglicherweise nicht so sehr bei den normalen Dieselfahrern. Ein Diesel-Pkw ist schneller abgegeben als umgerüstet, zumal die Autohersteller im Augenblick sehr gute Konditionen und eine Rücknahmegarantie für Dieselfahrzeuge bieten. Die fahren dann eben in Polen und anderen osteuropäischen Ländern oder Afrika, erfreuen dort die Autofahrer und retten dort das Klima.Anders sieht es mit einer anderen meist zahlungskräftigen Gruppe von Autofahrern aus, die ein fettes Geschäft verspricht: Besitzer von Wohnmobilen. Das sind meistens Dieselfahrzeuge auf Basis zum Beispiel eines Fiat Ducato. Die werden nicht mal schnell verkauft; in den Aufbauten stecken viel Arbeit, Mühe und Geld. Da wird eher mit Katalysator nachgerüstet. Prompt ist ein Markt über mehrere 100.000 Fahrzeuge geschaffen worden, der mit teuren Katalysatoren nachgerüstet werden muß. Voraussetzung: Die grünen Sturmtrupps müssen es nur rechtzeitig schaffen, genügend Druck aufzubauen.

So macht man heute mit Umweltängsten prächtige Geschäfte. Da möchte ein anderer Hersteller nicht hintanstehen, die Baumot Group AG in Königswinter. Die sind ebenfalls im Bereich der Abgasnachbehandlung unterwegs. Dort setzt Vorstandsvorsitzender Marcus Hausser auf einen fetten Markt. Anleger kauften Baumot-Papiere bedenkenlos. Keine gute Idee, denn die jüngste Umsatzentwicklung macht gerade nicht so viel Spaß. 2,7 Millionen Euro investierte die Firma vorsorglich in die Entwicklung von Diesel-Nachrüstsystemen. Das sind Millionen, die wieder hereingeholt werden müssen.

Hausser kommentiert deutlich: »Wirtschaftlich sind wir mit dem Geschäftsjahr 2017 unzufrieden. Als Reaktion auf das stark negative Ergebnis wollen wir mit der Straffung unserer Strukturen gegensteuern … Weiterhin erwarten wir, dass in den kommenden Monaten eine Verordnung zur Hardware-Nachrüstung von Diesel-Pkw in Deutschland durchgesetzt wird. Die bisherigen Urteile der Verwaltungsgerichte sowie die geplanten und teilweise bereits durchgesetzten Fahrverbote stützen diese Einschätzung. Da wir hier aber noch keinen verbindlichen Zeitrahmen seitens der politischen Entscheider haben, berücksichtigen wir die Potenziale aus der Pkw-Nachrüstung nicht in unserer Prognose, sehen aber ein deutliches Upside-Potenzial.«

Die Group in Königswinter mit »Upside-Potenzial« ist zufrieden über die bisherige Fahrverbots-Praxis, beste Promotion fürs eigene Geschäft: »Nachdem in Hamburg seit Anfang Juni 2018 erste Fahrverbote für Diesel-Pkw, die unter der Euro-6-Norm liegen, auf zwei Straßenabschnitten gelten, ist in Stuttgart eine großflächige Verbotszone geplant, die weite Teile der Innenstadt umfasst. Diese soll bereits Anfang 2019 für Diesel-Pkw eingerichtet werden, die unter der Euro-5-Norm liegen.

In einem nicht-öffentlichen Termin der Landesregierung wurde zudem eine Verschärfung der geplanten Fahrverbote auch für Diesel-Pkw der Euro 5-Norm in Erwägung gezogen. Ministerpräsident Kretschmann wird in verschiedenen Medien auch dahingehend zitiert, dass er eine Hardwarenachrüstung für ein sinnvolles Mittel hält, um Fahrverbote zu vermeiden. Neben Stuttgart ist zu erwarten, dass auch die Verwaltungsgerichte in München und Düsseldorf in Kürze über Fahrverbote entscheiden. Vor diesem Hintergrund wurden bereits Maßnahmen eingeleitet, um das BNOx System auf die wichtigsten Fahrzeugmodelle zu applizieren und zuzulassen.«Das Wasser tropft von den Mundwinkeln grüner NGOs wie Deutsche Umwelthilfe und Filterherstellern. Die einen, weil sie größenwahnsinnig glauben, das ganz große Rad drehen zu können, bis sich keines mehr dreht, die anderen, weil sie das ganz große Geschäft wittern.

Man braucht nur das Märchen von den so fürchterlich schrecklichen, umweltschädlichen Stoffen, die die Menschheit unter die Erde bringen, so oft zu wiederholen, bis es jeder glaubt – bis unsere Filter gekauft werden und unserer NGO gespendet wird.

Der Beitrag erschien zuerst bei TICHYS Einblick hier