

Diesel – das Nachrüstungs-Desaster



Die Autos fahren dafür jetzt in östlichen Ländern. Wesentlich verantwortlich: der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann.

Die Bauernfängerei verfiel nicht. Die Diesel-Nachrüstung wurde zum Megaflop. Kaum ein Dieselfahrer wollte sein Auto nachrüsten lassen, obwohl ein erheblicher politischer Druck von Grünen und dem Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) aufgebaut wurde. Deren Forderung: Die Autoindustrie sollte die Nachrüstung bezahlen. Die Hersteller legten schließlich 3.000 Euro pro Diesel dazu – doch fast niemand wollte die haben. Laut *Stuttgarter Zeitung* hat Daimler knapp 900, VW knapp 200 mal den Zuschuss bezahlt.

Was bleibt: Milliardenschäden für Tausende von Dieselfahrern und eine grüne Landesregierung von Baden-Württemberg, die in Stuttgart das einzige Diesel-Fahrverbot für eine komplette Region verantwortet. Dort dürfen sogar relativ neue Euro 5 Diesel-Fahrzeuge nicht fahren.

Aber auch Hersteller von Nachrüst-Systemen wurden nicht glücklich, obwohl sie doch so schön Umwelt-NGOs geschmiert und Millionen in die Entwicklung der Nachrüstsätze investiert hatten. Einer der Hersteller, der auf fette Gewinne durch Abgas-Nachrüstsysteme spekulierte, war die [Baumot-Group](#), laut Eigenwerbung »führender Anbieter ganzheitlicher Lösungen im Bereich der Abgasnachbehandlung«. Die hatte Mitte Januar Insolvenzschutz beantragt. Ihre große Hoffnung auf viele Nachrüst-Systeme hat sich nicht erfüllt.

Zur Erinnerung: Nachrüstung – das war eines jener großen Themen im Gefolge des Dieselskandals. Diesel-Motoren sollten viele 100.000 »vorzeitige Tote« verursachen, wie in Simulationsmodellen ausgerechnet wurde. Über die EU wurden sinnlose, absurd niedrige Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide festgelegt. Die lieferten die Begründung, dass Dieselfahrzeuge nicht mehr in viele Innenstädte fahren durften, und legten die Grundlage für eine regelrechte Flut an Klagen der DUH vor Verwaltungsgerichten, damit Städte Fahrverbote verhängen sollten.

Die angepriesene Lösung: Nachrüstsätze sollten scheinbar einfach in den Diesel-Abgasstrang eingebaut werden, und Dieselfahrzeuge damit wieder in verbotene Innenstädte fahren dürfen.

»Seien Sie einer der ersten, dessen Auto nicht von Fahrverboten betroffen sein wird.« Der Werbespruch kam von einer »[Aktion Hardwarenachrüstung](#)«. Die wiederum war eine Initiative des Aktionsbündnisses »Gerechtigkeit im VW-

Abgasskandal«.

Seinerzeit mit bei den Gerechtigkeitsfanatikern: Mitbegründer Axel Friedrich, Hartmut Bäumer von Bündnis 90/die Grünen, ehemaliger Richter und Landtagsabgeordneter, und einer der Hersteller der SCR-Nachrüstsysteme, die Baumot Group AG, die den Autofahrern da so nett Gerechtigkeit widerfahren lassen wollten.

Der Chemiker und Aktivist Axel Friedrich ist eine ominöse Figur, die mal Abteilungsleiter des Umweltbundesamts war, dann die internationale NGO international Council on clean Transportation (ITCC) mit begründete – die hatte den VW-Skandal ausgelöst – und der schließlich mit seinem Institut ... dem Abmahnverein DUH zuarbeitet.

Er, der um die von langer Hand vorbereiteten schrittweisen Herabsetzungen der Grenzwerte für Abgase bis in technisch nicht erreichbare Bereich genau Bescheid wusste, warnte seinerzeit das Bundesumweltministerium mit dem SPD-Mann Siegmund Gabriel an der Spitze vor einem drohenden Desaster.

Unter den Akteuren weiterhin: Reinhard Kolke, Leiter Test und Technik des ADAC. Der brachte die frühere Interessensvertretung der Autofahrer auf dunkelgrünen Kurs. Kolke arbeitete vorher als Ingenieur bei einem Hersteller der Nachrüstsysteme. Er wirkte zudem, bevor er beim ADAC diese Lösung eifrig verfocht, beim Umweltbundesamt – unter wiederum jenem Axel Friedrich. Dann war Kolke noch bei – HJS.

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

Fachleuten war bereits damals klar, dass eine solche Nachrüstung teurer absoluter Unsinn ist. Zu tiefgreifend mussten die Eingriffe in Technik des Abgasstrangs und Motorensteuerung sein. Auch der Effekt war vernachlässigbar, um willkürlich festgelegte Grenzwerte ohne Sinn nahe an der natürlichen Grenze noch ein wenig herunterzudrücken. Verwaltungsrichter winkten jedoch praktisch im Fließbandverfahren sämtliche Klagen der Deutschen Umwelthilfe durch.

Völlig verblüfft hörten die Abgeordneten im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, dass es technisch enorm komplex ist, in das sorgfältig ausgetüftelte und getestete Abgassystem eines Autos nachträglich eine neue Technologie einzubauen. FDP und Linke hatten eine Anhörung von Experten beantragt. Der Stuttgarter AfD-Bundestagsabgeordnete und Verkehrsexperten Dirk Spaniel: »Nachrüstung ist Unsinn. Es ist nicht damit getan, SCR-Kats, AdBlue-Tanks, Leitungen, Pumpen für AdBlue, Gasgenerator für die Harnstoff-Hydrolyse, Steuerelektronik einzubauen. Das Ganze muss im Sommer und Winter getestet werden ebenso mit Crashtest. Man will ja auch wissen, ob sich die Katanlage im Falle eines Crashes in den Passagierraum bohrt.«

Er sah »überhaupt keinen Handlungsbedarf«, die Diskussion um Stickoxide sei

reine Panikmache, die von dubiosen Umweltverbänden gesteuert werde. Außer dem ehemaligen Daimler-Automobilingenieur hat vermutlich noch kein Abgeordneter einen Motor von innen gesehen.

Eine gespenstische Debatte setzte ein, bei der Fakten keine Rolle mehr spielten. Auch externe Fachleute wie der Maschinenbau-Professor Dr. Koch vom Karlsruher Institut für Technologie KIT wiesen auf die enormen Kosten und den geringen Nutzen und die hohen Risiken einer Nachrüstung hin.

Demgegenüber forderten Deutsche Umwelthilfe und BUND lautstark Hardware-Nachrüstung auf Kosten der Hersteller. Der ADAC hatte es eilig: »Um Fahrverbote für Euro-5-Dieselfahrzeuge zu vermeiden und die Luft in besonders belasteten Städten wie Stuttgart rasch zu verbessern, müssen so schnell wie möglich Nachrüstsätze für volumenstarke Modelle anderer Hersteller auf den Markt kommen.«

Doch jetzt stellt sich das gesamte Nachrüst-Unterfangen als millionenteures Desaster heraus. Ein Sprecher von VW zur *Stuttgarter Zeitung*: »Das Konzept der Hardware Nachrüstung darf als gescheitert angesehen werden. Die Kunden fragen die Lösung so gut wie nicht nach.«

Für die Dieselfahrer bleiben Schäden in Milliardenhöhe. Ihre teilweise fünf, sechs Jahre neuen Autos waren plötzlich wertlos. Sie konnten nicht mehr mit ihren Autos in die Innenstadt von Stuttgart fahren. Die Autos fahren dafür jetzt in östlichen Ländern.

Wesentlich verantwortlich für das Dieseldesaster in Baden-Württemberg: der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann. In dessen Ministerium wirkt Uwe Lahl, ebenfalls ein ehemaliger Mitarbeiter des Umweltbundesamtes. In seiner Zeit in diesem Amt wurden Autokäufer mit Steuervergünstigungen zum Kauf »sauberer« Euro-5 Diesel geködert. Lahl wusste schon damals, dass mit diesen Diesel-Fahrzeugen die Luftgrenzwerte bis 2020 nicht eingehalten werden konnten.

Verkehrsminister Hermann lehnt übrigens eine Aufhebung des Diesel-Fahrverbotes im Großraum Stuttgart standhaft ab. Euro 5 Diesel dürfen nicht fahren in der Stadt, in der einst das Automobil erfunden wurde.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE [hier](#)