

HOLGER DOUGLAS

DIE DIESEL LÜGE

DIE HETZJAGD AUF IHR AUTO –
UND WIE SIE SICH WEHREN



FBV

EDITION TICHYS  EINBLICK

Mit 33
geldwerten
Tipps für
Diesel-
Besitzer

HOLGER DOUGLAS

**DIE DIESEL
LÜGE**

HOLGER DOUGLAS

DIE DIESEL LÜGE

DIE HETZJAGD AUF IHR AUTO –
UND WIE SIE SICH WEHREN

FBV

EDITION TICHYS  EINBLICK

Mit 33
geldwerten
Tipps für
Diesel-
Besitzer

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Für Fragen und Anregungen:

info@finanzbuchverlag.de

Originalausgabe

1. Auflage 2018

EDITION TICHYS EINBLICK

© 2018 by FinanzBuch Verlag, ein Imprint der Münchner Verlagsgruppe GmbH

Nymphenburger Straße 86

D-80636 München

Tel.: 089 651285-0

Fax: 089 652096

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Redaktion: Ulrike Kroneck

Korrektur: Silvia Kinkel

Umschlaggestaltung: Manuela Amode

Umschlagabbildung: Shutterstock/nexus 7

Satz: Carsten Klein, Torgau

Druck: CPI books GmbH, Leck

Printed in Germany

ISBN Print 978-3-95972-144-8

ISBN E-Book (PDF) 978-3-96092-264-3

ISBN E-Book (EPUB, Mobi) 978-3-96092-265-0

Weitere Informationen zum Verlag finden Sie unter

www.finanzbuchverlag.de

Beachten Sie auch unsere weiteren Verlage unter www.m-vg.de.

Inhalt

Vorwort von Roland Tichy	7
Der Anschlag.	13
Wie alles anfang.	19
Deutsche Umwelthilfe auf Abmahn-Tour.	23
Wer ist jetzt betroffen?	27
Wie ernst sind die Fahrverbote gemeint?	31
Was also tun? 33 Tipps	33
Was Sie sonst noch wissen müssen	65
Wie wird in unseren Straßen und Innenstädten gemessen? Welche Werte sollen herauskommen?	67
Exkurs: Surreales aus der Kleinstadt	74
Aktueller Trend: kleinere Motoren	75
Abgastechnik: die Chemiefabrik unter dem Wagenboden	79
Und da war dann noch: das merkwürdige Thermofenster	81
Ein Kapitel Chemie: geheimnisvolles AdBlue	83
CO ₂ : das arme Molekül.	92
Der Stickstoff und seine Liebe zum Sauerstoff	98
Ruß und Feinstaub	107
Zu guter Letzt: das generell zweifelhafte Nachrüsten beim Diesel	114

Weg mit der individuellen Mobilität: die Zukunft?	117
Das Öl der Zukunft: unsere Daten	122
Für alle, die es genau wissen wollen: Was leistet der Diesel, wie böse ist er wirklich?	126
Wie geht es weiter?	134
Über den Autor	137

Vorwort von Roland Tichy

Wir alle kennen das Spiel Hase und Igel. Der Hase rennt von rechts nach links, und wann immer er atemlos ankommt – der Igel ist schon da. Doch der Wettbewerb ist nicht fair. Es sind zwei Igel, die einen Hasen quälen.

In Deutschland ist der Autofahrer der Hase. Und es gibt nicht wie in der Fabel nur zwei, sondern ein halbes Dutzend Igel, die den Hasen quälen.

Lange galt der Diesel als besonders umweltfreundlich, weil er weniger von den angeblich so schädlichen, das Weltklima verändernden CO₂-Abgasen ausstößt. Warum er weniger schädlich sein sollte? Ganz einfach, weil er auf Grund der physikalischen Prinzipien den Treibstoff besser ausbeutet. Aber neuerdings zählt dieser geringere CO₂-Ausstoß nicht mehr. Die Schadstoffe, die die Umweltschützer nun im Visier haben, sind Feinstaub und Stickoxide. Und da sieht es beim Diesel nicht ganz so gut aus, besonders seitdem er mit brachialer Gewalt auf noch weniger CO₂ Ausstoß getrimmt worden ist.

Jetzt also soll der Diesel ausrangiert werden, weil er zwar klimafreundlicher funktioniert, aber immer noch Abgase, also Reste der Verbrennung, ausstößt. Von nichts kommt eben nichts. Wir sollen wohl jetzt alle wieder Benziner kaufen oder besser komplett auf das Auto verzichten. Wenn es nur so einfach wäre ...

Denn wir alle ahnen: Es wird anders kommen. Wenn wir erst alle unsere Diesel verschrottet haben und wieder Benzinern fahren – dann wird die Kritik an den Schwächen des Benziners wieder neu befeuert werden und das Theater von vorne beginnen. Der Igel gewinnt immer.

In der Fabel ging es um ein Rennen zwischen zwei Punkten, da rannte der Igel von A nach B. Heute sausen wir kreuz und quer durch eine komplizierte Welt, aber die stacheligen Brüder und Schwestern sind schon da. Immer, an jeder Ecke.

Zum Beispiel in der Politik. Bundes- wie Landespolitiker versprechen: »Mit uns gibt es keine Fahrverbote!« – denn allen Beteiligten ist klar, dass Fahrverbote dem Diesel den Dolchstoß versetzen würden. Die Deutsche Umwelthilfe klagt gegen Städte, in denen die Schadstoffwerte der Luft angeblich überhöht sind. Zugleich wird die Deutsche Umwelthilfe mit vielen Millionen aus den verschiedensten Töpfen der Bundesregierung finanziert. Und so sind wir Steuerzahler wieder der dumme Hase: Auf der einen Seite verspricht uns die Politik »keine Fahrverbote«, auf der anderen Seite finanziert sie die Organisation, die genau das erzwingen will: Fahrverbote.

Klar, wer da der Verlierer ist: der Bürger.

Nicht vergessen: Heute ist es der Diesel. Morgen wird es der Benzinern sein: Grüne und DUH fordern ein Verbot, die Bundesregierung verspricht freie Bahn – und finanziert hintenherum das genaue Gegenteil.

Und die Igel haben einen Trumpf im Ärmel: die Grenzwerte. Erst werden Grenzwerte definiert, die sehr, sehr niedrig sind. Dagegen wäre nichts einzuwenden. Gesundheit ist das wich-

tigste Gut. Aber leider müssen diese Grenzwerte nur auf den Straßen eingehalten werden. In Fabriken dürfen sie um den Faktor 20 höher sein. (Der Igel siegt.) Und in manchen Ländern wie der Schweiz dürfen sie noch einmal weit höher sein. (Es ist nicht bekannt, dass die Schweizer schlecht leben, im Gegenteil.)

Nun hat die Autoindustrie den Schadstoffausstoß gesenkt, deutlich und messbar sogar – und teilweise am Rande der technischen Möglichkeiten. Daher musste ein wenig in der Software nachgeholfen werden. Aber dann wurden die Grenzwerte wieder halbiert. Der Igel hat schon wieder gesiegt. Wer sich anstrengt in diesem Land, ist der Dumme. Irgendwo steht immer ein Igel mit seinen Stacheln, garantiert.

Jetzt werden die Schadstoffe gemessen. Feine Sache. Aber keine faire Sache. Denn gemessen wird gewissermaßen auf dem Grünstreifen der Autobahnen, dort, wo bekanntlich kein Mensch lebend hin- oder wieder zurückkommt. Es werden also Messstellen gesucht, die wirklichkeitsfremd sind, aber hohe Messwerte generieren. Als ob diese extremen Stellen irgendeine Aussage über die konkrete Luftbelastung liefern könnten.

Wir haben viele Messstationen geprüft und uns deren Standorte angeschaut. Leser schickten uns mit großem Engagement Fotos, teilweise mit Beschreibungen der Messanlagen und ihrer Standorte. Und siehe da: enge Schluchten, Überhänge, unter denen sich die Abluft staut, Stoppstellen vor Ampeln und an künstlichen Verengungen, damit man beim selbstverantworteten Start- und Stopp-Betrieb auch garantiert hohe Messwerte erhält. Beim Betrieb der Messstellen sind ganze Igelhorden unterwegs und sorgen dafür, dass das gemessen wird, was dem Hasen schadet – und ihren eigenen Interessen nützt.

Anfangs wurde behauptet, die Messstellen stünden an korrekt ermittelten Standorten. Aber das Umweltbundesamt musste schließlich einräumen: Sie sollen besonders hohe Messwerte erzeugen. Diese würden dann für die anderen Bereiche »heruntergerechnet«. Spätestens jetzt wird deutlich: Die Igel haben es übertrieben. Sie messen absichtlich an Orten, die hohe Messwerte erzeugen, um ihre Ziele durchzusetzen.

Und dennoch verblüfft der Blick auf die Messergebnisse: Selbst an diesen extremen Stellen melden die Geräte praktisch keine Überschreitungen der Grenzwerte! Nur an wenigen Orten in Deutschland kann man von einer stärkeren Luftbelastung sprechen. Die ist aber noch weit von jenen Werten entfernt, bei denen Wissenschaftler eine physiologische Reaktion feststellen. Es geht also nicht mehr um tatsächliche Belastungen, die alle – Hasen wie Igel – möglichst reduzieren wollen, sondern Tests werden so durchgeführt, dass deren Ergebnisse den eigenen Zielen nützen – die mit Umweltschutz nichts zu tun haben.

Noch einmal: Gesundheit ist das wertvollste Gut. Ohne Gesundheit ist alles nichts. Es sollte also darum gehen, die Luftqualität zu verbessern. Aber genau daran wird auch gearbeitet, mit Erfolg sogar. Und allen, die von öffentlichen Verkehrsmitteln schwärmen, sei gesagt: Auch Straßenbahnen verursachen Feinstaub, und zwar gewaltigen, bei jedem Bremsvorgang, vor allem dann, wenn beim starken Abbremsen Sand zwischen Räder und Schiene gelangt. Ebenso ist die Feinstaubbelastung in U-Bahnen enorm. Feinstaub wird durch viele Quellen emittiert, nicht nur durch Dieselmotoren. Wenn die Winde sich entschließen, wieder Saharasand zu uns herüberzuwehen, oder wenn Vulkane Rauchwolken ausspeien, laufen die Messgeräte Amok. Und kein

Raucher dürfte mehr leben angesichts des Feinstaubes, den er mit jeder Zigarette zuverlässig einatmet. Warum aber wird der Diesel als der Alleinschuldige behandelt? Diese Frage wurde bislang weder gestellt noch beantwortet.

Und so wird die Bevölkerung malträtiert, werden Handwerker ruiniert, Bürger um ihr Fahrzeug betrogen und in ihrer Mobilität eingeschränkt, Milliardenwerte vernichtet und die Lebensqualität herabgesetzt. Es geht heute um den Diesel, morgen um das Auto insgesamt. Übrigens: Sollte sich ein besonders schlauer Hase einem Elektro-Auto nähern – auch da sitzt schon der Igel am Steuer. Denn klar ist: Elektroautos brauchen Strom, der wird aus Kohle gewonnen, die Batterien sind schmutzige Chemiefabriken. Das ist also auch keine Alternative. Und nur mit dem Fahrrad zu fahren? Schön wär's ...

Verkehr ist das Zusammenspiel von vielen Konzepten. Wer wie der *Tagesspiegel* in Berlin einen »Fahrrad-Senator« fordert, will nur öffentliche Stellen schaffen (gut bezahlte, immer mit Dienstwagen), denn dann brauchen wir auch bald einen Fußgänger-Senator und einen Auto-Senator und je einen für private und öffentliche Busse, einen für den Flughafen Berlin nicht zu vergessen. Nein, Verkehr ist Team-Spiel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, und freie und bezahlbare Mobilität ist ein großer Fortschritt für den Bürger.

Genau daran wird gedreht: Gilt Mobilität nur noch für Politik-Bonzen mit Sonderrechten und für besonders Reiche, die alle Strafmaßnahmen locker wegstecken können? Die normalen Bürger sind weitgehend wehrlos. Die Politik spielt ein doppeltes Spiel. Nicht nur im geheimen Zusammenspiel mit der DUH. Immer wird auf Europa verwiesen – da könne man nichts machen.

So wäscht die Politik ihre Hände in Unschuld, das Waschbecken steht in Brüssel.

Aber das stimmt nicht. Deutschland ist Treiber des Geschehens, hat zugestimmt und entscheidet über die konkrete Umsetzung vor Ort – zu Lasten der Dieselfahrer, der Wirtschaft und der Lebensqualität. Doch, man kann etwas beeinflussen. Die konkrete Aufstellung von Messstationen erfolgt vor Ort, Gerichte werden in Deutschland angerufen, Fahrverbote hier ausgerufen. Lassen Sie der Politik diese Igelei nicht durchgehen.

Mit diesem Buch versuchen wir, einen Beitrag zur Rationalität und für die Vernunft zu leisten. Holger Douglas hat die wichtigsten Fakten rund um den Diesel-Skandal zusammengetragen: Wie gefährlich sind Stickoxide wirklich? Welche Folgen haben die Aktionen der DUH für Sie als Autobesitzer? Wie ernst sind die Fahrverbote gemeint? Welche Gerichtsurteile gibt es? Und worum geht es den Kämpfern gegen den Diesel wirklich?

Auf Ihre Reaktionen sind wir gespannt – viele Gedanken sind im Zusammenspiel mit unseren Lesern entstanden, die uns immer wieder über neue Entwicklungen informieren. Dafür bedanken wir uns schon jetzt.

Roland Tichy, April 2018

Der Anschlag

Überlebt der Diesel diese gegenwärtige Krise? Müssen plötzlich Millionen von Diesel-Fahrzeugen stillgelegt werden? Können Handwerker noch mit ihren Kleintransportern in die Städte fahren? Wie sieht es mit Paketdiensten und anderen Zulieferern aus, deren Zahl steigt, weil wir immer mehr im Internet bestellen und uns die Waren nach Hause liefern lassen? Ist das alles noch möglich?

Und überhaupt, fahren wir in 20 Jahren noch mit einem Automobil, das mit einem Verbrennungsmotor angetrieben wird? Oder ein selbsttätig fahrendes, angetrieben von einem Elektromotor, so wie sich das Politik und NGOs wünschen?

Der Skandal um den Dieselantrieb ist nur vordergründig eine Schlacht der grünen NGOs um Grenzwerte, Partikelaustritt, Stickoxide und Fahrverbote. Das komplette Modell »Auto« steht zur Disposition. Nach den bizarrsten Ideologien steht damit sogar die individuelle Mobilität auf dem Spiel. »Ein Volk ohne Wagen« – den Buchtitel gibt es wirklich! – wird als Teufelsszenario schon an die Wand gemalt, der Mensch bewegt sich nach Planvorgaben und irgendwann nur noch mit Sondererlaubnis. Wir nehmen den abgehalfterten öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad oder bleiben besser zu Hause. Sozialromantische Fantasien von kollektiver Beförderung von Menschenmassen feiern fröhliche Urständ.

In Zukunft, so andere Visionen, fahren wir überhaupt nicht mehr selbst Auto. Wir werden unabwendbar nicht mehr eigen-

händig lenkend durch die Straßen rollen, sagte in einem Anfall von Staatsdirigismus die Autofachfrau Angela Merkel. Lenkrad war gestern. Wir sitzen im selbstfahrenden Personenkraftwagen gemütlich im Kreise der Liebsten, spielen »Mensch ärgere dich nicht« und müssen darauf vertrauen, dass die Programmierer einen Großteil der Fehler in der Steuersoftware gefunden haben, bevor das Auto auf die Straße darf. So bekommt das Wort »Automobil«, eine selbstfahrende Maschine, die ursprüngliche Bedeutung.

Das Auto fährt uns, und die Autohersteller bereiten uns damit ein Geschenk: »Wir schenken jedem von uns 38.000 Stunden, die wir heute im Auto über unser gesamtes Leben verbringen. Man kann lesen, lernen, Spiele spielen, mit der Familie reden. Sehr gute Sache!« So werben sie tatsächlich für die neue Mobilität, die keine Rücksicht auf die flatternden Nerven der Fahrzeuginsassen nimmt.

Das Automobil stand noch nie so unter Beschuss wie jetzt. Die Grünen würden es lieber heute als morgen abschaffen. Es sei oberster Umweltverschmutzer und Killer von Zehn-, ja Hunderttausenden von Menschen. Der Chef der dubiosen Nichtregierungsorganisation Deutsche Umwelthilfe (DUH), Jürgen Resch, bezeichnet die Luftverschmutzung durch Stickoxide gar als »tausendfachen Totschlag«. Die Autobranche ist für ihn eine »kriminell agierende Industrie, die seit Jahren nicht belangt wird«. Er seinerseits hat aber keine Probleme, sich von dieser Industrie wie z. B. vom japanischen Hersteller Toyota für den Kampf gegen die Konkurrenz Spenden überreichen zu lassen.

Das System Diesel soll also jetzt ein Ende haben. Grüne, NGOs und Heerscharen von »Umweltschützern« bekämpfen Otto- und Dieselantrieb bis aufs Blut. Aufgrund kruder ideo-

logischer Vorstellungen sollen 16 Millionen Besitzer von Diesel-Fahrzeugen enteignet werden und einen geschätzten Schaden von 240 Milliarden Euro schultern.

Auch die EU erklärte bereits das Aus für den Verbrennungsmotor. »Der Verbrennungsmotor hat seine Blütezeit hinter sich. Ich glaube nicht, dass in 15 Jahren noch jemand mit Diesel oder Benzin fährt«, sagte die zuständige EU-Kommissarin für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmen, Elzbieta Bienkowska.

Ein Ende also des Herzstücks aller Verbrennungskraftmaschinen, die Motoren, Maschinen, Autos, Flugzeuge, Schiffe und Generatoren rund um den Globus antreiben – kurz die universelle Maschine, die Pferd und Ochse abgelöst hat und dem Menschen eine neue gewaltige Quelle für die Krafterzeugung gab; die zudem immer verfügbar ist im Gegensatz zu den trügerischen Kraftquellen Wasser- und Windkraft.

Gab es das schon einmal, dass eine Technologie so rigide angegriffen wurde wie jetzt der Dieselmotor? Der Skandal um den Verbrennungsmotor erinnert an die frühen Maschinenstürmer, wobei die handfeste Gründe hatten: Sie fürchteten sich vor dem Verlust ihrer Arbeitsplätze, während es den Stürmern gegen die Maschine »Auto« heute gelungen ist, einer Bevölkerung eine geradezu irrationale Angst vor einem menschengemachten Klimawandel einzureden.

Sicher, auch in anderen Bereichen gingen Kontrahenten häufig nicht gerade zimperlich miteinander um. Bei der Einführung der Elektrizität etwa stritten die Protagonisten Thomas Alva Edison und George Westinghouse heftig um die Frage, ob der Strom künftig in Form von Gleichstrom oder als Wechselstrom genutzt werden solle. Es ging um viel Geld. Dabei fielen auch regelrechte Totschlagargumente: »Der Wechselstrom bringt Menschen