

# frachtdienst

02 · 2016

Lager, Logistik, Transport & Verkehr



**TERBERG**  
SPEZIALFAHRZEUGE

TERBERG – Speziallösungen sind der Standard!

**CeMAT**

HANNOVER · GERMANY  
31.05. - 03.06.2016

Besuchen Sie uns auf  
unserem Messestand  
Freigelände, Stand L06

Camion Pro

# Großflächige Manipulationen von Abgasregelungen bei LKW aufgedeckt

- **Einsatz bei Speditionen in Osteuropa offenbar weit verbreitet**
- **illegale Steuergeräte sparen bis zu 3000 Euro pro Lkw und Jahr**
- **zehn Mal höherer Stickoxid-Ausstoß**
- **Berufsverband fordert konsequentere europaweite Verfolgung**

München, 07. März 2016 - Hacker haben offenbar die Motor-Software aller großen Lkw-Hersteller geknackt. Die Recherchen des Berufsverbandes Camion Pro e.V. legen den dringenden Verdacht nahe, dass die Abgasmanipulation von Nutzfahrzeugen eine erträgliche Einnahmequelle für Transportunternehmen aus Osteuropa geworden ist. „Auch auf deutschen Autobahnen könnten bis zu 20 Prozent der Lkw betroffen sein“, erklärt Andreas Mossysch, Vorstand des Vereins Camion Pro. Bei den Recherchen von Camion Pro zum Lohndumping in Osteuropa hatten Brancheninsider Mossysch auf die Möglichkeiten zur Manipulation der AdBlue-Einspritzsteuerung durch kleine elektronische Geräte hingewiesen und gleichzeitig Bezugsquellen genannt.

„Der anzunehmende Umweltschaden dürfte immens sein, und der mögliche Schaden für das deutsche Mautsystem könnte sich in den letzten fünf Jahren auf bis zu mehrere hundert Millionen Euro belaufen“, unterstreicht Mossysch die Bedeutung dieses Abgasskandals in der Transportbranche. „Wir haben sowohl die Lkw-Hersteller, als auch die Behörden und die Bundesregierung mit diesen Erkenntnissen konfrontiert und alle zeigten sich völlig überrascht.“

Bei Undercover-Recherchen des Berufsverbandes Camion Pro in Rumänien, wurden von dubiosen Kontaktpersonen verschiedene illegale Angebote zur „Optimierung“ von Fahrzeugflotten unterbreitet. Camion Pro wurde dabei konkret ein „AdBlue-Killer“ angeboten. Diese soll die AdBlue-Abgasanlagen am Lkw stilllegen, ohne dass die Motorsteuerung automatisch das Notlaufprogramm aktiviert. Die Verkäufer dieser sogenannten AdBlue-Emulatoren versprechen dem Betreiber Einsparungen von einigen tausend Euro im Jahr, weil auf die im Abgassystem moderner Dieselmotoren zur Stickoxid-Reduzierung benötigten Harnstofflösung komplett verzichtet werden könne.

Wie die intensiven Recherchen des Berufsverbandes Camion Pro weiter ergaben, lassen sich die Manipulationen offenbar kaum nachweisen, weshalb kaum ein Risiko besteht, erwischt zu werden.

## Chinesische Unternehmen entwickeln Software und elektronische Bauteile und verkaufen im großen Stil nach Osteuropa.

Camion Pro stieß bei seinen weiteren Recherchen auf „Zulieferbetriebe“ in China und Osteuropa. Diese Betriebe liefern, offenbar im industriellen Stil, Bauteile, die ausschließlich zu dem Zweck entwickelt und hergestellt wurden, die Abgasanlagen der Nutzfahrzeuggenerationen Euro 5 und 6 zu manipulieren. Camion Pro hat Kontakt zu Werkstätten und illegale „Dienstleistern“ im Ausland, die die vollständige Umrüstung aller gängigen Nutzfahrzeugmarken anbieten. Als sich Camion Pro als „Großkunde“ bei „Vertriebsorganisationen“ in Russland, China und Großbritannien ausgab, erhielt der Berufsverband verblüffendes Material. Neben Informationen, wie die Bauteile unbemerkt betrieben werden können, erhielt der Verband sogar eine Preisliste für Händler und Großabnehmer. Auf Nachfrage versicherte der Großhändler jede Woche Hunderte dieser „AdBlue-Killer“ nach Osteuropa zu verkaufen. Wie Camion Pro weiter herausfand, lassen sich die elektronischen Steuergeräte zur Abgasmanipulation auch ohne Kontakt zur Unterwelt sehr einfach beschaffen. Wer auf Internet-Verkaufsplattformen wie Ebay den Suchbegriff „AdBlue Emulator“ eingibt, stößt ohne weiteres auf frei verfügbare Angebote aus China, Russland, aber auch aus EU-Ländern, wie Litauen, Spanien oder den Niederlanden. Diese vertreiben die Umrüstsätze samt Einbauanleitung und ohne Versandkosten für teilweise unter 50 Euro. Wer mit den Einbau-Anleitungen nicht klarkommt, kann sich bei YouTube Videos für den Selbsteinbau runterladen.

Wirtschaftlich interessant sind die Manipulationen, weil die damit umgerüsteten Lkw kein AdBlue mehr brauchen. AdBlue ist eine wässrige Harnstofflösung, die bei modernen Dieselmotoren in den Abgasstrang eingespritzt wird, und dabei durch eine chemische Reaktion die für die Umwelt schädlichen Stickoxide zu Stickstoff und Wasser umwandelt. Auf diese Weise vermindert sich der Stickoxid-Ausstoß um rund 90 Prozent. Wie Andreas Mossysch vorrechnet, kann eine mittelständische Spedition durch den Einsatz dieser Manipulationsgeräte pro Jahr AdBlue-Kosten in sechsstelliger Höhe einsparen. „Wenn wir davon ausgehen, dass ein Lkw durchschnittlich zwei Liter AdBlue pro 100 Kilometer verbraucht, und ein Liter AdBlue zwischen 0,50 Euro und 1,00 Euro kostet, belaufen sich die Gesamtkosten bei einem Fahrzeug mit 150.000 Kilometer Jahresfahrleistung auf mindestens 1500 Euro jährlich“, führt Mossysch aus. „Bei einer Zweifahrerbesatzung sind auch Jahresfahrleistungen von 200.000 Kilometer und mehr üblich.“ Ein



Fuhrpark mit 100 Fahrzeugen kann mit der Abgasmanipulation also Einsparungen von 100.000 Euro und mehr pro Jahr erreichen.

### **Hoher Schaden für die Umwelt und das deutsche Mautsystem.**

Den Umweltschaden schätzt Camion Pro als erheblich ein. Andreas Mossyrsch: „Da Lkw einen vielfach höheren Verbrauch haben und durchschnittlich etwa zehn Mal mehr Kilometer im Jahr zurücklegen als ein Pkw ist der jährliche Schadstoffausstoß eines Lkw schon deshalb etwa einhundert Mal höher als bei einem durchschnittlichen Pkw.“ Nach seiner Rechnung verschmutzt ein mit „AdBlue-Killer“ ausgerüsteter Lkw im internationalen Fernverkehr die Umwelt sogar einige hundert Mal mehr als ein VW Golf mit „VW-Mogelsoftware“.

Dabei spielen nach wissenschaftlichen Erkenntnissen gerade Stickoxide eine wichtige Rolle bei der globalen Erwärmung. Sie gelten zudem als Verursacher sauren Regens und spielen eine Rolle bei der Entstehung von Smog. Erhöhte Stickoxidkonzentrationen in der Luft können die Atmungsorgane reizen und schädigen.

Nicht nur der Umweltschaden ist durch die Manipulationen am AdBlue-Einspritzsystem erheblich, auch das deutsche Mautsystem wird nach Einschätzung von Camion Pro auf diese Weise um mehrere hundert Millionen geprellt. „Ein manipulierter Lkw hält nicht mehr die Emissionsstufe Euro 5 oder Euro 6 ein, sondern bestenfalls noch Euro 3, vermutlich aber eher Euro 0“, erläutert Mossyrsch. Da die Maut in Deutschland umweltfreundliche Fahrzeuge belohnt und die Kosten pro Kilometer für Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß dramatisch höher sind als für moderne Euro-5-Lkw, summiert sich der zu beziffernde Schaden für das Mautsystem auf mehrere hundert Millionen Euro in den letzten fünf Jahren.

### **Warum braucht man einen AdBlue-Killer, wenn man den Lkw ohne AdBlue betreiben möchte?**

Bei modernen Lkw-Motoren erkennt die Steuerungssoftware wenn kein AdBlue eingespritzt wird, sei es, weil der Tank leer ist, die AdBlue-Einspritzanlage defekt ist oder aber vom Betreiber eine falsche Flüssigkeit eingefüllt wurde. Um die Umweltvorschriften einzuhalten, regelt die Motorelektronik die Motorleistung, respektive das Drehmoment herunter, so dass nur noch Notfahreigenschaften vorhanden sind. Die Manipulationssoftware, so das Versprechen der Verkäufer, gaukelt der Motorsteuerung jedoch eine intakte AdBlue-Einspritzung vor und gewährleistet so einen normalen Betrieb, auch ohne den Einsatz von Harnstoff.

Die Internetplattform [www.eurotransport.de](http://www.eurotransport.de) berichtet dazu:

„Für den Fall, dass nicht genügend AdBlue vorhanden, oder die Einspritzanlage defekt oder aus Betrieb ist, haben die Fahrzeughersteller zunächst einmal eskalierend gestufte Sanktionen vorgesehen. Das entspricht den Vorgaben des europäischen

Gesetzgebers. Laut Heimo Schreier vom Entwicklungsdienstleister AVL List stellt die entsprechende EU-Verordnung durch ein vorgeschriebenes Fahreraufforderungssystem sicher, dass für das SCR-System nur AdBlue in entsprechender Menge und Qualität verwendet wird.“ Denn ist der AdBlue-Tank trocken, erfüllt ein Nutzfahrzeug bei Weitem nicht mehr die Abgasnorm, sondern fährt unter Umständen als Euro-0-Fahrzeug vor. Die Reduktion von Stickoxiden (NOx) im SCR-Katalysator zu den harmlosen Substanzen Wasser und Stickstoff bleibt ohne die wässrige Harnstofflösung mit dem Handelsnamen AdBlue aus. Die augenfälligsten Folgen: Die Umwelt wird mehr belastet als erlaubt, die Mautgebühr zu niedrig berechnet. Die Sanktionen sollen sicherstellen, dass nicht aus falscher Sparsamkeit oder mit betrügerischer Absicht AdBlue „vergessen“ wird. Die Hersteller haben über alle Fahrzeugmarken hinweg die erforderlichen Sanktionen entsprechend implementiert. (Quelle: [eurotransport.de](http://eurotransport.de))

Andreas Mossyrsch vom Berufsverband Camion Pro wirft sowohl der europäischen Politik, wie auch den Kontrollbehörden Versagen vor: „Darüber, dass der Betrieb ohne AdBlue auf jeden Fall verhindert werden muss, sind sich Hersteller und Europäische Union offenbar einig gewesen. Auch darüber, dass mit betrügerischen Absichten zu rechnen ist, war man sich in Brüssel und den Konzernspitzen offenbar im Klaren. Was man aber wohl falsch eingeschätzt hat, ist die kriminelle Energie, mit der die internationalen ‚Geschäftswelt‘ das System unterläuft.“ Mossyrsch fordert daher strengere Kontrollen, auch über Ländergrenzen hinweg: „Abgesehen, davon dass die Verwendung der Manipulationsgeräte offenbar nur schwer nachweisbar ist, ist es erforderlich dass bei einem begründeten Verdacht oder einem tatsächlichen Verstoß gegen geltendes EU-Recht die Strafverfolgungsbehörden auch in Osteuropa enger mit den deutschen Behörden zusammenarbeiten.“

Bisher ist diese Zusammenarbeit faktisch nicht gegeben. Insbesondere osteuropäische Unternehmen scheinen nach Belieben gegen geltendes Recht verstoßen zu können, ohne dass sie Angst vor Konsequenzen fürchten müssen.“

### **Deutsche Transportunternehmen sind kaum betroffen.**

Trotz des offenbar frei zugänglichen Marktes für AdBlue-Killer geht Mossyrsch davon aus, dass die Manipulationen vor allem osteuropäische Flottenbetreiber betreffen. „Es ist kaum vorstellbar, dass in Deutschland größere Flotten mit dieser Technik ausgestattet sind. Um so etwas zu bewerkstelligen, benötigt man ein kriminelles Netzwerk, das die Beschaffung, den Einbau und den Betrieb sicherstellt. Das setzt zahlreiche Mitwisser, die über Jahre Stillschweigen bewahren, voraus. Jeder Fahrer, der mit so einem Lkw unterwegs ist, bemerkt natürlich, dass das AdBlue im Tank offenbar nicht zur Neige geht. In einem Unternehmen in Deutschland, selbst bei nur zehn Mitarbeitern, ist das kaum zu bewältigen.“

[www.camionpro.eu](http://www.camionpro.eu)