

„Technisch gelöst“

„Ich erwarte vom Diesel-Gipfel eine sachliche Betrachtung der vielen Facetten des Themas“, sagt Thomas Koch. Der Professor leitet das Institut für Kolbenmaschinen am KIT und gilt als internationale Koryphäe für motorische Brennverfahren und Abgasnachbehandlung.

Angebracht sei jetzt eine klare Position zum verbotenen Einsatz von Steuergeräten, die auf dem Prüfstand den Testzyklus erkennen, meint Koch. Für ebenso angebracht hält der Experte aber auch ein Bekenntnis zu modernen umweltfreundlichen Dieselaautos der Abgasnorm Euro 6d. „Eine pauschale Verurteilung des Dieselmotors schadet massiv der deutschen Volkswirtschaft ohne Grund“, warnt Koch. Die neuesten Fahrzeuge unterbieten bereits seit mehr als einem Jahr klar die erst ab September gültigen neuen Grenzwerte im Realbetrieb.

Nach Darstellung des Experten tragen durch die Einführung des Partikelfilters nur noch Autos älterer Emissionsklassen mit insgesamt sieben Prozent zur Partikelbelastung bei. Moderne Diesel stießen hier in den meisten Betriebszuständen weniger Partikel aus als sich in der angesaugten Umgebungsluft befänden, betont Koch. „Das Partikelthema in Zusammenhang mit dem Dieselmotor zu bringen, ist verfehlt.“

Ebenfalls technisch gelöst sei das Thema der Stickstoffdioxid-Emissionen. „Wenn nur noch modernste Dieselaautos in Stuttgart unterwegs wären, wäre der Immissionsbeitrag zum Stickstoffdioxid direkt an der Straße Am Neckartor noch bei drei Mikrogramm je Kubikmeter Luft“, erklärt Koch. Zum Vergleich: In einer Küche am Gasherd werden sehr schnell Stickoxid-Werte bis über 1 000 Mikrogramm je Kubikmeter Luft gemessen.

Nach Überzeugung des Motoren-Professors hat der Verbrennungsmotor weiter Zukunft. Seine Stärken seien eine hohe Energie- und Leistungsdichte sowie eine moderne Abgas-Nachbehandlung. In fast allen Bereichen lägen die Emissionen am Auspuff unterhalb des Niveaus der städtischen Umgebungsluft.

Wolfgang Voigt



THOMAS KOCH leitet das Institut für Kolbenmaschinen am KIT. Foto: KIT