

# „Moderner Diesel – der ökologisch beste Antrieb“

*Ingenieur Thomas Koch wirbt für neueste Selbstzünd-Motoren*

Von Benjamin Auber

**Heidelberg.** Thomas Koch leitet seit 2013 am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) das Institut für Kolbenmaschinen (IFKM). Zuvor war er zehn Jahre bei der Daimler AG in verschiedenen Positionen tätig und hat dort mit zahlreichen Innovationen die Dieseltechnologie schrittweise weiterentwickelt.

> **Herr Koch, eigentlich sollten Dieselfahrer bezüglich der Umweltbilanz ein gutes Gewissen haben. Jetzt sollen sie mit der blauen Plakette an den Pranger gestellt werden. Der richtige Weg?**

Ein Diesel der modernsten Generation ist der ökologisch beste Antrieb. Er ist die beste Kompromisslösung aus allen Emissionsbeiträgen. Entgegen den gebetsmühlenartigen Falschaussagen ist die Partikelkonzentration, also der Feinstaub, in den gefilterten Abgasen eines Diesels geringer als in der Umgebungsluft in den Städten. Wir wissen, dass die größten Feinstaubbeitragsleister Kaminöfen, andere Feuerungseinrichtungen oder Industrieanlagen sind, aber auch der Straßenverkehr durch Reifenabrieb, Fahrbahnabrieb oder Bremsstaub. Hinzu kommen landwirtschaftliche Einflüsse. Müssen wir Menschen, die ein zwei Jahre altes Auto gekauft haben, tatsächlich enteignen? Ich kann das nicht verstehen.

> **Aber gibt es auch nicht die Stickoxidproblematik?**

Richtig ist, dass aktuell circa zwei Drittel der NO<sub>2</sub>-Belastung durch Verbrennungsmotoren und Diesel verursacht wird. Der



NO<sub>2</sub>-Grenzwert, den die EU festgelegt hat, liegt bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Jeder erwachsene Mensch in Deutschland kann 42 Stunden einer Arbeitsplatzkonzentration von 950 Mikrogramm pro Kubikmeter ausgesetzt sein. Der Jahresmittelwert am Neckartor in Stuttgart beträgt

noch 88 – gleichzeitig verbessern sich die NO<sub>2</sub>-Werte bereits deutlich in den letzten zehn Jahren durch moderne Fahrzeuge. Der PKW-Diesel steuert heute 26 bei, 35 kommt vom Hintergrund, beispielsweise durch umliegende Kraftwerke. Der Beitrag schwerer Nutzfahrzeuge ist heute 16. Wenn Sie jedem, der am Stuttgarter Neckartor vorbeifährt, ein modernes Auto geben, liegt der Beitrag des PKW-Diesels bei circa drei Mikrogramm pro Kubikmeter. Die Verhältnismäßigkeit der Diskussion ist nicht gegeben.

> **Ist die Einführung der blauen Plakette dann nicht sinnvoll?**

Es ist eine mühsame Diskussion. Den Schwarzen Peter haben in der Tat die Kommunen. Ich plädiere mit Ruhe an die Sache heranzugehen. Die Luft wird seit Jahren kontinuierlich besser. Eine blaue Plakette würde das natürlich beschleunigen. Aber ist das notwendig?

> **Was wäre eine bessere Alternative?**

Die blaue Plakette würde auch ein Verbot von einem ein Jahr alten Euro 5-Dieselfahrzeug bedeuten. Mein Vorschlag wäre darüber nachzudenken, ob man nicht zuerst Fahrzeuge der Euro 3- oder Euro 4-Norm verbietet. Einen alten Euro 2-Bus könnte man ausrangieren. Ältere Taxis auf modernste Dieseltechnologie umzustellen, wäre ebenfalls ein interessanter Hebel. Eine weitere Maßnahme wäre eine Verkehrsverflüssigung. Auch gute Verkehrsampelschaltungen helfen.

> **In der Bundespolitik wird diskutiert im Jahr 2030 Verbrennungsmotoren zu verbieten. Was halten Sie davon?**

Vollkommen hanebüchen, sozialer Sprengstoff und ohne Mehrwert für die Umwelt. Ich rate strengstens davon ab. Langfristig macht es Sinn, den Anteil der Elektromobilität zu erhöhen, vor allem für Kurzstreckenfahrten. Das Elektromobil ist aber bei der CO<sub>2</sub>-Bilanz im Realbetrieb klar im Nachteil. Auch beim Feinstaub nützt das nichts, weil die heutigen Dieselfahrzeuge sauber sind. Circa 50 Prozent des CO<sub>2</sub> wird bei der Produktion des Elektromobils erzeugt. Da lügt sich die Politik in die Tasche.

> **Eigentlich wird doch mit den Elektroautos etwas Positives verbunden. Warum bewerten Sie das so negativ?**

Weil wir einen klugen Mix aus allen Antriebsbereichen brauchen. Wir müssen andere Baustellen angehen, anstatt krampfhaft Ladestationen zu bauen. Der allererste Schritt wäre aus der CO<sub>2</sub>-Sicht, den Stromverbrauch zu reduzieren und die Kohlekraftwerke abzuschalten.