

## „Die Luft wird kontinuierlich besser“

Thomas Koch vom KIT referierte beim Stubenabend des Heimatvereins über E-Mobilität und die Dieselproblematik

Von unserem Mitarbeiter  
Ralf Joachim Kraft

**Gaggenau-Michelbach.** „Der Dieselmotor ist viel besser als sein Ruf und er wird noch viele Jahrzehnte benötigt werden. Bei den Antriebsarten liegt die Zukunft in einer intelligenten Mischung aller Lösungen, aber sicher nicht allein in der E-Mobilität“, sagte der KIT-Professor Thomas Koch beim „Stubenabend“ des örtlichen Heimatvereins in der Michelbacher Heimatstube.

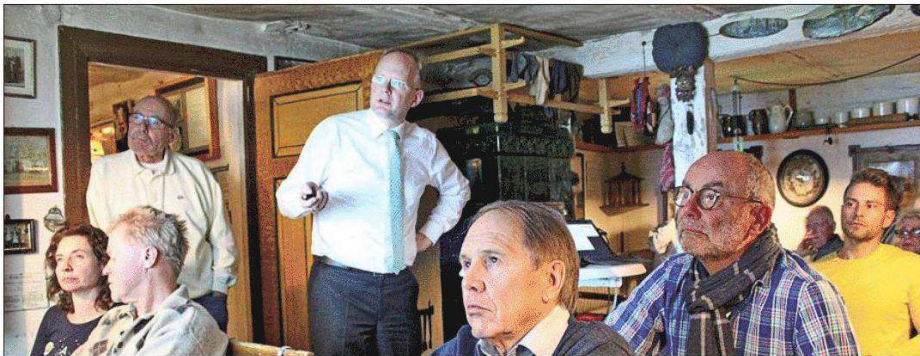
Fast drei Stunden lang ging es um Verbrennungsmotoren, Emissionen, Nachrüstung und vieles mehr. Rund 20 Besucher lauschten gebannt und diskutierten

eifrig mit dem Hochschullehrer, der sich in der urigen Stube sichtlich wohlfühlte. „Das ist der originellste Ort, an dem ich jemals einen Vortrag gehalten habe“, sagte Koch, der seit 2013 das Institut für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) leitet und zuvor bei Daimler in der Nutzfahrzeugmotoren-Entwicklung tätig war. Ausgehend vom Funktionsprinzip des Verbrennungsmotors widmete er sich zunächst dem Thema „Feinstaub“ und der Einführung des Dieselpartikelfilters – wobei er betonte, dass der Beitrag des Dieselmotors zur Feinstaubproblematik marginal sei. „Es ist daher lächerlich, dass es immer noch die Partikeldiskussi-

on gibt“, erklärte Koch, der die „sichere Regeneration der Rußbelastung“ als die „größte Herausforderung“ bezeichnete. „Die Filterung war nicht das Problem. Die Frage war, wie kriege ich den Ruß wieder los?“ Die „Lösung des Problems“ lag in der „Zugabe von Stickoxiden“. Allerdings tauchte damit ein neues Problem auf: die Stickoxid-Emissionen. Nach wie vor sei der Dieselmotor die wesentliche Ursache der NO<sub>2</sub>-Situation, so Koch, „aber die Immissionswerte werden kontinuierlich besser“.

Alle im Jahr 2007 an der Emissionsgesetzgebung Beteiligten hätten gewusst, „dass das Gesetz eine Katastrophe ist“ und es höhere NO<sub>2</sub>-Emissionen

im Abgas geben würde, „weil die Partikelfilter NO<sub>2</sub> benötigen“. Insofern sei allen klar gewesen, dass die verschärften Grenzwerte nicht einzuhalten sein würden. Mit Blick auf die „Ad-Blue“-Technologie zur Abgasnachbehandlung bei Dieselmotoren durch „Selektive Katalytische Reduktion“ (SCR) warf Koch den Autoherstellern vor, dass sie sich nicht angestrengt hätten, beim SCR-Katalysator die nötige Betriebstemperatur von 200 Grad zu erreichen. „Dadurch konnten die Motoren bei niedrigen Temperaturen im Stadtverkehr nicht gut arbeiten“, erklärte der Ingenieur, dass modernste Euro6-Diesel NO<sub>x</sub> deutlich unterhalb des Grenzwertes emittierten. Das Emissionsthema sei technisch auf höchstem Niveau gelöst – „auch wenn vor allem bei Euro6b große Potenziale verschenkt wurden“. Insgesamt gebe es „kein immissionsseitiges Argument gegen den Diesel“. Als „unseriös“ bezeichnete Koch die Ermittlungsmethode, die Stickoxide mit „riesigen Gesundheitsrisiken und Abertausenden Toten“ in Verbindung bringt. „Dieser Quatsch ist nicht mehr auszuhalten“, monierte der Fachmann, der bei seinem Rundumschlag auch mit den Medien hart ins Gericht ging. Er warf etlichen Journalisten eine unfaire Berichterstattung vor und sprach, bezogen auf die eigene Person, von „Rufschädigung auf übelstem Niveau“. Die Luft werde nicht immer schlechter, „wie das Umweltbundesamt behauptet“, sondern kontinuierlich besser. Viele Studienergebnisse seien höchst zweifelhaft und widersprüchlich. Es sei unerträglich, wie hierzulande die Menschen veräppelt werden.



GEBANNT VERFOLGTEN DIE BESUCHER DES STUBENABENDS die Ausführungen von Thomas Koch vom KIT in Karlsruhe zu den Themen Verbrennungsmotoren, Emissionen und Nachbesserungen.  
Foto: Kraft