

Kommentar: Totgesagte leben länger

Von Hans-Robert Richarz

Es sind nicht immer nur die Zeitungen mit den großen Buchstaben, die sich ihre Vorurteile durch Tatsachen nur ungern verderben lassen. "Diesel-Pkw verschwinden vom US-Markt" teilte beispielsweise der Nachrichtensender ntv seinen Zuschauern im Februar mit. Wenig später meinte auch die Internet-Plattform t-online.de, dass "in Nordamerika fast kein Hahn mehr nach dem Selbstzünder" krähe. Auch die Deutsche Presseagentur (dpa) sah sich wenig später bemüßigt zu titeln "Diesel in den USA: Verkaufszahlen eingebrochen." Die Story endete gar mit der Feststellung: "Die meisten US-Hersteller haben überhaupt keine Dieselautos im Programm."

Aha. Warum auch aufwändig recherchieren, wenn das Ergebnis hier zu Lande ohnehin die Spatzen überall von den Dächern pfeifen? Immerhin lassen selbsternannte Heilsbringer wie die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ihren Geschäftsführer Jürgen Resch öffentlich sagen: "Die DUH wird Fahrverbote für Diesel-Pkw auf dem Klageweg durchsetzen." Dann werden doch die umweltbewussten Amis wohl erst recht den Diesel in die ewigen Jagdgründe schicken, oder?

Sorry, ntv. Tut mir leid, t-online. War wohl nix. DUH. Macht euch in Zukunft wenigstens ein kleines Bisschen Mühe und schaut den Tatsachen ins Gesicht. Selbst wenn es schwer fällt und dazu ein klein Wenig Schulenglisch nötig ist. Zumindest die Aussage "Over 300,000 Increase in Clean Diesel Vehicle Registrations in U.S." müsstet ihr kapieren können. Sie geht aus einer Analyse des Marktforschungs-Instituts IHS Automotive unter dem Titel "The latest Vehicles in Operation (VIO)", die dieser Tage in der amerikanischen Hauptstadt Washington D.C. veröffentlicht wurde.

Ausgerechnet das umweltbewusste Kalifornien mit seinen strengen Abgas-Gesetzen verzeichnet zum zweiten Jahr in Folge das stärkste Wachstum bei den Neuzulassungen dieselbetriebener Personenwagen und SUV. Allen Schaeffer, Chef des Diesel Technology Forums, der führenden Organisation in den USA für Fragen der Diesel-Technik in

Landwirtschaft, Industrie, Energiewirtschaft, Transportwesen und Umwelt sagt dazu: "Die Verbraucher in Kalifornien sind in ganz besonderer Weise an Energieeffizienz und umweltfreundlichen Fahrzeugtechniken interessiert. Nur so lässt sich deren nachhaltiges Interesse an saubereren Dieselaautos, SUVs und Lastwagen erklären. Diese bieten bewährt niedrigen Energieverbrauch ohne die Fahrleistung zu beeinträchtigen." Tatsächlich sieht die Energiebilanz bei Dieselaautos um 30 Prozent besser aus als die bei Benzinern. Immerhin rollen auf US-Highways zur Zeit 7,7 Millionen dieselbetriebene Pkw, SUV, Pick-ups oder Vans - 329 700 mehr als 2014. Den stärksten Zuwachs gegenüber dem Vorjahr verzeichneten Kalifornien (+ 15,4 Prozent), Tennessee (+14,8 Prozent), Idaho (+10,4 Prozent) und Nevada (+10 Prozent). So viel zur Frage, wie viele Hähne nach dem Selbstzünder krähen.

Was nun noch fehlt, sind zwei Zitate zur Behauptung, die meisten US-Hersteller hätten überhaupt keine Dieselaautos im Programm. Von der General Motors Renommiermarke Cadillac ist dazu zu hören, was ihr Chef John de Nysschen davon hält: "Ein hochmoderner Dieselmotor hilft nach wie vor die CO2-Emissionen zu senken. Die Betonung liegt auf "hochmodern", das kostet Geld. Aber es führt kein Weg daran vorbei, dass der Dieselmotor besonders effizient arbeitet." Und Mark Reuss, bei GM für das Nordamerikageschäft verantwortlich, fügt hinzu. "Von denen haben wir eine ganze Reihe guter Beispiele für Pkw und SUVs im Programm und demnächst kommen weitere hinzu."

Man sollte das Fell halt erst dann verteilen, wenn der Bär tot ist. Bis dahin dürfte aber noch viel Wasser den Rhein oder den Mississippi herunterfließen. Totgesagte leben nämlich einfach länger.(ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.
