

21. Juli 2017, von Michael Schöfer

Diesel-PKW überschreiten die Grenzwerte

Wenn Parteien ihren Markenkern beschädigen, kann ihnen das langfristig ungemein schaden. Das sieht man etwa an der SPD, die ihren Sündenfall Anfang des Jahrtausends unter Gerhard Schröder verübte. Das, was sich CDU-Kanzler Helmut Kohl vermutlich nie getraut hätte, die unsoziale Agenda-Politik umzusetzen, wurde ausgerechnet von der SPD initiiert. Und seitdem sind die Sozialdemokraten bei Bundestagswahlen im 20-Prozent-Ghetto gefangen. Da können sie jetzt noch so laut "Gerechtigkeit" rufen, die Wählerinnen und Wähler nehmen es ihnen einfach nicht mehr ab. Die Glaubwürdigkeit ist vollends dahin.

Das Gleiche könnte den Grünen passieren. Der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann hinterlässt den für eine Umweltpartei äußerst gefährlichen Eindruck, die Autoindustrie vor jeglicher Unbill schützen zu wollen. Die Gerichte verlangen nämlich neuerdings die Einhaltung der Umweltgesetze. Wie unverschämt. Diesel-PKW von Daimler haben zu hohe Abgaswerte, weshalb der Autobauer nun rund drei Millionen Fahrzeuge zu einer "freiwilligen Servicemaßnahme" in die Werkstätten zurückruft. Daimler zeigt sich großzügig: Den Besitzern entstünden dadurch keinerlei Kosten. Manche halten die Maßnahme, bei der die Software der Motoren ein Update erhält, für nutzlos. Andere behaupten, nach dem Update würden Euro 5-Pkw immerhin bis zu 50 Prozent weniger Stickoxide (NOx) ausstoßen.

Das ist in mehrfacher Hinsicht dreist: Da verursacht Daimler einen nicht unerheblichen Schaden und stellt dessen Beseitigung dann quasi als Entgegenkommen des Unternehmens hin. Ob die Kunden aus Dankbarkeit auf die Knie fallen, wage ich allerdings zu bezweifeln. Laut Umweltbundesamt stoßen Diesel-PKW (alle Marken) der Euro 5-Norm je Kilometer im Durchschnitt 906 mg NOx aus, das sind 403 Prozent über dem gültigen Grenzwert von 180 mg. Euro 6-Diesel kommen im Durchschnitt auf 507 mg NOx, 534 Prozent über dem gültigen Grenzwert von 80 mg (getestet wurde das realistische Fahrverhalten auf der Straße). Das heißt, selbst wenn der Schadstoffausstoß um die Hälfte reduziert wird, liegt er auch danach noch immer weit über den zulässigen Grenzwerten. Ob die Gerichte da wirklich mitspielen, wenn es um Fahrverbote geht?

Sollten die Wähler der Grünen den Eindruck gewinnen, ihr Ministerpräsident stehe im Zweifelsfall eher auf Seiten der Autoindustrie und weniger auf Seiten der unter Abgasen leidenden Stadtbewohner, könnte das für die Umweltpartei einen ähnlichen Sündenfall darstellen, wie es seinerzeit die Einführung von Hartz IV für die SPD gewesen ist. Für die Grünen berühren die Emissionen des Straßenverkehrs zweifellos den Markenkern der Partei. Warum überhaupt Grün wählen, wenn ein grüner Ministerpräsident genauso handelt wie einer von der CDU?