

## TRANSPORT

AUTOFESTIVAL 2020

# Mentalitäts- statt Modellwandel!

Raymond Klein

**Umstellung auf Elektroautos - ja, aber ... Für mehr Nachhaltigkeit und Lebensqualität braucht es eine richtige Verkehrswende und einen Mentalitätswandel.**

Autofestival: Stand der Technik, Modellvergleich, Beratung ... wie jedes Jahr? Nein. Was in unserer Berichterstattung jahrzehntelang gefordert wurde - eine Verkehrswende - scheint endlich, angesichts der Klimakatastrophe, konsensfähig zu sein. Zum diesjährigen Autofestival passt also ein Beitrag über die Möglichkeiten einer Verkehrswende - und über gute und schlechte Ansätze in Luxemburg.

## Wende mit E

Im Zentrum der Verkehrswende stehen die Alternativen zur PKW-Mobilität: öffentliche Verkehrsmittel nutzen, Zweirad fahren oder einfach zu Fuß gehen - und die Verbesserung von Sicherheit und Komfort dieser Alternativen. Zur Verkehrswende gehören aber auch, gerade zum Autofestival, andere Autos. Zum Beispiel die von der Beratungsstruktur Oekotopten.lu ausgewählten Modelle. Auf der diesjährigen Liste findet man nur noch Fahrzeuge mit Elektro- und Hybridantrieb. Zwar wurden andere Antriebsarten nicht ausgeschlossen, doch dafür müssten sie 45 g/km unterschreiten - solche 2-Liter-Benziner oder -Dieselautos gibt es nicht.

Lange Jahre war die Oekotopten-Liste „dieselfreundlich“ und wurde dafür von der woxx kritisiert - das ist mittlerweile kein Thema mehr. Dafür versucht die Autobranche in Luxemburg weiterhin, Dieselwagen als klimafreundlich zu verkaufen: Weil seit dem VW-Skandal stattdessen mehr Benziner verkauft werden, steigt der

mittlere CO<sub>2</sub>-Ausstoß, so Philippe Mersch, Präsident der Vereinigung der Autohändler\*innen Fedamo gegenüber Paperjam. Er räumt dann aber ein, dass auch die von seiner Branche beworbenen SUVs stark zum Emissionsanstieg beitragen (siehe woxx 1512 „Straßenkreuzer Potemkin“).

Auch die renommierte Auto-Umweltliste des deutschen alternativen Verkehrsclubs VCD listet nur noch Modelle mit Elektromotor auf. In der Vergangenheit stand der Club - nicht ohne gute Gründe - dieser Antriebsart skeptisch gegenüber und führte sie gesondert auf. Doch angesichts der Betrügereien beim Spritverbrauch und der Vereinheitlichung der Messverfahren für E-Cars scheint der Club hier eine Wende vollzogen zu haben (siehe auch den Kasten zu den Empfehlungen von Oekotopten und VCD).

„Die Verkehrswende braucht das Auto“, steht in der VCD-Broschüre vom vergangenen Herbst. Doch auch wenn Elektroautos „Teil der Lösung“ seien, so brauche es mehr als den - längst überfälligen - Abschied vom Verbrennungsmotor: „Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, bewegen wir uns künftig mehr zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ergänzt durch emissionsfreie Autos, eingebettet in Carsharing-Dienste und digitale Mitfahrangebote.“

## Elektrifizieren, reduzieren

Mobilität im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kontext zu betrachten, dazu lädt der vom VCD und von der Heinrich-Böll-Stiftung herausgebrachte Mobilitätsatlas ein (PDF unter [www.boell.de/de/mobilitaetsatlas](http://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas)).

Das Büchlein verdeutlicht, wie sich unser Leben um PKW und LKW dreht und welche „Nebenwirkungen“ das hat. Kosten wie die Minderung der Lebensqualität, der Flächen- und Energieverbrauch sowie die „Verkehrsoffer“ lassen sich nicht durch einen 1:1-Austausch gegen Elektroautos reduzieren. Der Atlas zeigt, wo eine ernsthafte Verkehrswende ansetzen muss, vom Ausbau der Infrastruktur über den Umbau der Autoindustrie bis hin zu einer nachhaltigeren Raumplanung.

Dem Zusammenhang zwischen Wohnen und Mobilität hat der VCD eine eigene Broschüre mit dem Titel „Intelligent mobil im Wohnquartier“ (PDF unter [www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/](http://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/)) gewidmet. Hier fungiert Elektromobilität nur als Unterkapitel, viel wichtiger erschei-

## „Meiner hat schon WLTP!“

Worauf man bei einem Autokaufvertrag achten soll, erläutert der Konsumentenschutz auf seiner Webseite [ulc.lu](http://ulc.lu). Angeschmiert werden kann man trotzdem. Die Beratungsstruktur Oekotopten.lu warnt davor, Autos ohne Verbrauchsdaten nach dem neuen WLTP-Messverfahren zu kaufen. Insbesondere bei Plug-in-Hybriden wird man die staatliche Prämie von 2.500 Euro einbüßen, wenn sich nachträglich herausstellt, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß über 50 g/km liegt. Wird das Auto erst nach dem 31. Mai immatrikuliert, so steigt auch der Autosteuersatz.

Für umweltbewusste Käufer\*innen sind die WLTP-Daten sowieso ein Muss, um besser einschätzen zu können, wie groß die Auswirkungen des Wagens auf das Klima sind. Abgesehen von der WLTP-Klausel sind die Förderprämien (maximal 5.000 Euro beim reinen Elektroantrieb, siehe online-woxx: „Endlich fair!“) die gleichen wie vor einem Jahr und gelten bis zum 31. Dezember.

In die Oekotopten-Liste wurden nur Modelle aufgenommen, bei denen der Verbrauch via WLTP gemessen

wurde und unterhalb eines vorgegebenen Wertes liegt. Deswegen haben es wohl nur Elektro- und Hybridfahrzeuge auf die Liste geschafft - darunter der sportliche Tesla X (als „Van“ mit 7 Sitzplätzen). Empfehlungen für Elektroautos liefert die deutsche VCD-Liste: Idealerweise kommen sie als Flottenwagen zum Einsatz oder privat beim Pendeln auf Strecken zwischen 50 und 70 Kilometern täglich. Bei kürzeren Strecken verschlechtert die Batterieherstellung jahrelang die Klimabilanz, bei längeren benötigt man eine übermäßig schwere Batterie.

Wer bei den Elektroautos nicht fündig wird, kann abwarten oder auf bewährte Sparautos der Vergangenheit zurückgreifen (siehe woxx 1512 „Der Teufel fährt Tesla“). Vorsicht ist bei Dieselfahrzeugen angebracht: Die verbesserten Euro-6-Normen stellen zwar einen Fortschritt dar, doch ein Ende der Dieselmisere ist nicht in Sicht: Jüngste Tests zeigen, dass beim Reinigungsvorgang der Partikelfilter kurzzeitig die Luft massiv mit Feinpartikeln belastet wird.

Auto-Terror: Umstellen  
auf Elektroantrieb  
ändert gar nichts.  
Aktion gegen den  
Straßentod in Berlin  
im Juni 2019.

nen Paradigmen wie „Fußverkehrs-freundlichkeit“ oder „Mobilitäts-satzung“ (anstelle der Stellplatz-satzung, die eine Mindestzahl von Park-plätzen vorschreibt). Eigentlich geht es darum, künftig bei der Planung und Organisation der Mobilität so zu verfahren, als sei die Fortbewegung per Automobil nicht mehr die Regel, sondern die Ausnahme.

### Tanktourist\*in, scheues Reh?

Was aber bedeutet das für Luxemburg? In der Perspektive einer wirklichen Verkehrswende, die den motorisierten Individualverkehr reduziert, statt ihn nur zu elektrifizieren, wird die Frage nach dem Tanktourismus hinfällig. Wie soll man an Zapfsäulen - oder Ladestationen - noch Preisdumping betreiben, wenn kaum jemand mehr tanken will? Diese Überlegung wird auch die Debatte über Spritpreiserhöhungen verändern. Bisher galt: In Luxemburg, anders als in anderen Ländern, führt eine konsequente Erhöhung der Besteuerung von Kraftstoffen nicht zu staatlichen Mehreinnahmen. Im Gegenteil, durch den Rückgang beim Tanktourismus sinkt unter dem Strich das gesamte Steueraufkommen - ein wichtiger Grund, warum selbst die Grünen hier nie Hand anlegen wollten.

Fällt aber die Einnahmequelle Tanktourismus so oder so weg, dann werden die Spritsteuern auch in Luxemburg zu einem attraktiven Lenkungsinstrument für die Verkehrswende. In diesem Sinne ist die Kritik aus den Reihen der Umweltbewegung am Klimaplan der Regierung berechtigt: Die jetzt angekündigten Steuererhöhungen in Schritten von ein paar Cent erscheinen zaghaft. Andererseits haben Claude Turmes und Carole

Dieschbourg klargemacht, dass der notwendige Rückgang des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor mittels Steuererhöhungen erreicht werden soll. Am Ende wird die luxemburgische Politik entweder ihr Klimaschutzversprechen verraten oder drastischere Anpassungen vornehmen müssen. Eine Studie des deutschen Umweltbundesamtes schätzt die für die Verkehrswende notwendigen Preiserhöhungen auf 50 bis 70 Cent, bei Ausgangspreisen, die um 20 Cent höher liegen als in Luxemburg.

Damit das Lenkungsinstrument Spritsteuer greift, müssen solche Preiserhöhungen glaubwürdig angekündigt werden. Bei der Vorstellung des Klimaplanes hat die Regierung leider eher die Zurückhaltung bei den Preiserhöhungen in den Vordergrund gestellt - und damit darauf verzichtet, die Kaufentscheidungen beim diesjährigen Autofestival ernsthaft zu beeinflussen. Ein absurdes Vorgehen, denn jeder neu gekaufte Diesel oder Benzin bedeutet, dass mehr Bürger\*innen gegenüber Steuererhöhungen in den kommenden Jahren eher ablehnend eingestellt sind.

### Anders wohnen, weniger fahren

Doch nicht nur beim Ziel, andere und weniger Autos auf die Straße zu bringen, versagt die luxemburgische Politik. Die oben erwähnten „Rahmenbedingungen“ für eine Verkehrswende sind kaum ansatzweise gegeben. Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen werden weiterhin als Verkehrsteilnehmer\*innen zweiter Klasse behandelt, die Bus-Telematik funktioniert immer noch nicht ordentlich und das Eisenbahnnetz ist wegen eines zu zögerlichen Ausbaus überlastet. Das Straßennetz wird erweitert,



FOTO: VCD/JÖRG FARYS

obwohl es in dieser Form - bei Gelingen der Verkehrswende - in 20 Jahren kaum mehr benötigt wird. Der Paradigmenwechsel lässt auf sich warten.

Wer beim diesjährigen Autofestival einen Diesel-SUV nach alter Norm kauft, kann eine Woche später immer noch beschließen, für den Weg zur Arbeit auf andere Verkehrsmittel zurückzugreifen. Die Option, das stark verschmutzende Modell durch ein sauberes - oder ein Fahrrad - zu ersetzen, steht erst beim Autofestival in ein paar Jahren auf der Tagesordnung. Was aber durchschnittlich zehn Jahre und länger dauert, ist die Wahl eines neuen Wohn- oder Arbeitsorts. Dabei sind es gerade solche Entscheidungen, die den Rückgriff auf alternative Arten der Fortbewegung ermöglichen - oder verbauen.

Luxemburg auf eine nicht mehr autozentrierte Urbanisierung vorzubereiten, wäre eigentlich die Aufgabe der Landesplanung in den vergangenen 20 Jahren gewesen. Die Grundideen sind längst ausgearbeitet: Konzentration auf Siedlungspole und Achsen statt fortschreitender Zersiedlung, die die Abhängigkeit vom Auto begünstigt. Geschehen ist nichts. Immer noch liegen die rechtlich bin-

denden Pläne in den ministeriellen Schubladen - und werden, wenn sie umgesetzt werden, wahrscheinlich bei Weitem nicht ausreichen, um die überfällige Veränderung der Siedlungsstruktur schnell zu erreichen.

Alles in allem: Die Regierung scheint geneigt, eine Verkehrswende einzuleiten, und hat dafür auch Pläne - von Radwegen über Spritsteuern bis hin zur Landesplanung. Nur am Mut, das Notwendige zu veranlassen, scheint es zu fehlen. Bestes Beispiel im Rahmen des Autofestivals: Durch die Einführung des neuen, realistischeren WLTP-Verfahrens steigen die gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte und damit die zu zahlende Steuer. Anfang 2019 hatte François Bausch entschieden, diese Erhöhung nicht rückwirkend anzuwenden, dafür aber für ab September 2019 immatrikulierte Neuwagen - eine großzügige Geste zugunsten der Autobranche und der PS-Liebhaber\*innen. Mittlerweile wurde dieses Datum auf den 1. Juli 2020 verlegt: Ein klarer Aufruf, sich beim Autofestival noch schnell eine steuerbegünstigte Drecksschleuder zu besorgen!