



„Die Kleinen werden kommen“

Leerlauf auf hohem Niveau: Grünen-Verkehrsexpertin Gabriela Moser über die Versäumnisse von Politik und Automobilindustrie, das überbewertete Elektroauto und die Zukunft individueller Mobilitätskonzepte.

Ralf Dzioblowski

Autofahrer können mittlerweile allein zwischen 100 deutschen Modellen wählen, die weniger als fünf Liter Sprit verbrauchen und deren Kohlendioxid (CO₂)-Wert unter 130 Gramm je Kilometer liegt. Mit durchgetretenem Gaspedal wurde auf der 63. IAA in Frankfurt aber ein Thema platziert, das für Gabriela Moser, Bauten-, Tourismus- und Verkehrssprecherin der Fraktion der Grünen im Nationalrat, bestenfalls eine Nische ausfüllt: das Elektrofahrzeug.

Unter dem Eindruck der großen Zahl von lange noch nicht massenhaft marktreifen E-Autos, E-Prototypen und E-Erwartungshaltungen reduzierte die Branche die technische Entwicklung des Automobils auf diese Antriebsform. Es scheint, als habe die angerostete Autoindustrie eine neue Vision gefunden – den vermeintlichen Ausweg aus Umweltkrisen und Ölpreisexpositionen. Doch hat die „neue“ Vision vom Elektrovehikel für die Massen noch einen weiten Weg vor sich.

economy: Frau Moser, haben Sie noch Spaß am Autofahren?

Gabriela Moser: Nachdem ich sehr selten fahre, habe ich immer Spaß am Autofahren. Ich fahre einmal im Jahr ein Mietauto. Das genieße ich dann und fahre relativ langsam.

Ohne eigenes Fahrzeug mobil unterwegs zu sein, ist das nicht auch eine Einstellungssache, die manchmal an ihre Grenzen stößt?

Nein, ich brauche wirklich keines. Und das schon seit 25 Jahren.

Noch nie selbst getankt?

Doch. Während des Studiums. Zwischen 1978 und 1983. Da habe ich ein Auto gehabt. In heutigen Kategorien gemessen wahrscheinlich ein riesiges Umweltmonster.

Sind Sie optimistisch, dass die Hersteller die CO₂-Vorgaben der EU im Jahr 2015 – 130 Gramm CO₂-Ausstoß je Kilometer – einhalten werden?

Uns wäre es lieber, wenn es jetzt schon bei 120 beginnen und dann 2018 auf 100 runtergehen würde. Wer höher emittiert, hat auch eine entsprechend höhere Steuer zu zahlen. Das muss der Industrie nur rechtzeitig kommuniziert werden.

Haben die Autohersteller die Zeichen der Zeit erkannt?

Spät, aber noch nicht umfassend genug. Das Zeichen der Zeit nenne ich Energieeffizienz, das heißt runter auf drei Liter und weniger, also die Optimierung des Verbrennungsmotors plus Forcierung der ganzen Batterieforschung, weil ohne eine billigere Batterie das E-Mobil nur eine Schimäre ist.

Warum?

Wenn sich auf diesem Gebiet keine Revolution ereignet, dann gebe ich diesem Antrieb nur begrenzte Chancen – aufgrund der beschränkten Reichweite, der hohen Kosten und der ganzen Aufladevorgänge, die ja doch Zeit in Anspruch nehmen. Ich glaube nicht, dass das E-Mobil so schnell um sich greifen wird, weil wir ja immerhin mit dem Auto Reichweiten von 400 bis 500 Kilometer verknüpfen. Und ein Zweitauto als E-Mobil sich eben nur eine bestimmte Schicht leisten kann.

Auf der IAA hatte man aber den Eindruck, es gehe gar eine neue, elektrische Zeitrechnung aus und wir dürfen froh sein, dabei zu sein. Fast jeder Hersteller präsentierte ein „Elektro-Modell“, aber im Nebensatz war zu erfahren: Prototyp, seriennahe Studie, frühestens 2013, eventuell 2015. Wie bewerten Sie solche Placebos, und was ist Realität?

Die Realität ist, dass die Menschen nicht mehr über die



Verkehrsexpertin Moser: „Ich bin gegen Verschrottungsprämien, Pendlerbeihilfen und Finanzaufstockungen.“ Foto: Die Grünen

frühere Kaufkraft verfügen, die Arbeitslosigkeit zunehmen wird und dass es vor dem Hintergrund nicht mehr leistbar ist, dass man gut ein Viertel seines Einkommens für Automobilität aufwendet. Mobilität auf Pump war auch schon Fakt in der Hochkonjunktur. Die Hauptanforderung sehe ich deshalb darin, dass man den Menschen flexible und kostengünstige Mobilitätskonzepte zur Verfügung stellt.

Die da wären?

Ich bin dafür, dass man die öffentlichen Verkehrsangebote deutlich verbessert. Dass man in kostengünstige Segmente der Autos investiert. Es geht um die Reduktion beim Verbrauch und um die Kombination von Verbrennungsmotor und Elektromotor.

Und welche Lösungen haben Sie für ländliche Gebiete?

Wir haben das Problem, dass durch die Zersiedelung, durch die Siedlungsstruktur natürlich der öffentliche Personennahverkehr vollends im Hintertreffen ist. Es kann optimiert werden, vieles verbessert werden. Es gibt im Burgenland Positivbeispiele bezüglich Mitteleinsatz. Eineinhalb mal so viele Mobilitätsangebote, besonders bei den systemischen Taktkunden im Südburgenland.

Nichtsdestotrotz: Natürlich brauchen die Menschen auf dem Land auch Autos für ihre persönliche Mobilität.

Hier könnten sich beispielsweise Biogas-Motoren bewähren. Diese können nach meinem Wissensstand von heute auf morgen in Gang gesetzt und ver-

breitet werden. Gerade in Salzburg gibt es Biogas-Busse, die ihre Energie aus der Vergärung von Gras und Holz beziehen. Auf dem Land kann Automobilität durch alternative Treibstoffe im Biosegment aufrechterhalten werden. Also wenn man Rapsöl und Fette heranzieht, ist dies sicherlich die nahe liegende Möglichkeit, dem Kostendruck auszukommen.

Seit Jahren dient der Flop des Drei-Liter-Lupo als Alibi dafür, dass der Kunde angeblich gar kein Sparauto will.

Es hat seine Berechtigung. Nur wurde der Lupo nicht besonders beworben. Der Wunsch des Kunden war es, mehr Leistung zu haben. Es war Mode, größere, stärkere Autos zu fahren. Es war Mode, diese SUVs zu fahren, und natürlich bleibt da ein Lupo völlig kommentarlos auf der Strecke. Darüber hinaus wurde er zu schnell vom Markt genommen.

Hat die Abwrackprämie das Bewusstsein irgendwie ändern können?

Nein, überhaupt nicht. Es ist eine Aktion, die auf die Gier der Menschen ausgerichtet ist.

Abwracken, Elektro-Hype, Spritpreise – ist 2009 ein Jahr automobiler Illusionen oder gar der Verdrängung?

So, wie es jetzt aussieht, schon. Weil einfach die preisgünstigsten Autos mit wenig Verbrauch die Autos der Zukunft sind. Man braucht sich nur anzuschauen, welchen Erfolg die Marke Dacia verbuchen kann. Die Kleinen werden kommen – oder die billigen Familienautos. Und da ist für mich dieser Dacia Logan ein Paradebeispiel.

Ist die PS-Protzerei mit Supersportwagen noch zeitgemäß?

Das ist was für Oscar-Preisträger. Automobile, die aus Imagegründen in der höchsten Chefetage gefahren werden. Ich bin mir sicher, es gibt auch nach wie vor einen Kreis der Superreichen, der durchaus genügend finanzielle Mittel hat. Wenn die Menschen sich das leisten wollen, kein Problem. Sie sollen dann auch entsprechende CO₂-Abgaben bezahlen.