

VCD-AUTO-UMWELTLISTE

# Überlistet, ausgelistet!

Raymond Klein

REGARDS

**Gibt es ein Umweltauto nach dem Dieselgate? Nein, meint der VCD und hat in diesem Jahr seine Autoliste durch Analysen und Ratschläge ersetzt.**

Wann werden E-Cars endlich gleich behandelt? Diese Frage stellt sich der Autoredakteur der woxx jedes Jahr im August, wenn die neue Umweltliste des alternativen deutschen Verkehrsclubs VCD vorgestellt wird. Doch bisher wurden die Elektroautos immer nur in einer separaten Liste ohne Ranking aufgeführt. Diese Trennung hatte technische Gründe, erschwerte jedoch die Entscheidung zwischen den - größtenteils - umweltschonenden „Elektrischen“ und den „Verbrennern“, für die es eine detaillierte Bewertung mit Top-Ten-Listen gab.

In diesem Jahr ist es endlich so weit, E-Cars und „Verbrenner“ werden gleich behandelt! Allerdings kommt diese Annäherung anders zustande als erwartet: „Mitten im Abgasskandal und der zweifelhaften Datenlage gibt es keine Platzierungen, keine Bewertung umweltbesten Pkw“, teilte der Verkehrsclub am 16. August mit. Statt alle Antriebsarten zu bewerten, wird dieses Jahr auf eine Bewertung ganz verzichtet. Nach dem Bekanntwerden des Dieselgate im vergangenen Herbst hatte sich der VCD dafür entschuldigt, dass in seine Liste die gefälschten Emissionsdaten übernommen worden waren (woxx 1355). Nun fordert er, dass von öffentlicher Seite endlich realistische Messverfahren eingesetzt werden. Am besten sollte das Umweltbundesamt dies übernehmen, da das Kraftfahrt-Bundesamt ja „völlig versagt“ habe. Fürs erste aber hat sich der Verkehrsclub dafür entschieden, statt eines Rankings auf der Basis von unzuverlässigen Daten nur allgemeine Ratschläge für den Autokauf - oder den Verzicht darauf - zu geben.

Gewiss, wer gerade jetzt einen Neukauf ins Auge fasst, wird die VCD-Liste vermissen. Doch welchen Sinn hätte die Auswertung von Verbrauchs- und Emissionswertmessungen, die im besten Falle verzerrt sind, im schlimmsten Falle gefälscht und ohne Bezug zur Wirklichkeit? Der Verkehrsclub empfiehlt, sich im Bedarfsfall die von Nutzern ermittelten Werte auf der Internetplattform [www.spritmonitor.de](http://www.spritmonitor.de) anzusehen. Auch verweist er auf das Projekt der Deutschen Umwelthilfe, die dabei ist, die Emissionswerte der meistverkauften Dieselmotoren nachzumessen - die Ergebnisse sollen im Herbst online publik gemacht werden. Bisher habe sich bestätigt, dass die meisten Wagen die legalen Grenzwerte der Euro-6-Schadstoffnorm bei weitem nicht einhalten. Auch der Verbrauch liege um bis zu 50 Prozent über den Herstellerangaben.

## Den Diesel vermiesen

Was folgt hieraus? Soll man auf Elektroautos umsteigen? Nein, denn obwohl die E-Cars nun, da es keine Liste mehr gibt, gleichgestellt sind, bleibt der deutsche Verkehrsclub skeptisch. Ein Grund dafür ist, dass der Umstieg auf diese Antriebsart - wie in Luxemburg - nicht so recht in Gang kommt. Erst wenn genügend Elektroautos auf den Straßen sind, lohnt sich der Betrieb des Netzes von Lade- und Servicestationen, erst die Massenfertigung wird es ermöglichen, die Zuverlässigkeit zu erhöhen und die Kaufpreise zu senken.

Bis dahin empfiehlt der VCD E-Cars für Fahrzeugflotten - vielleicht sollte das Carsharing-Angebot der Stadt Luxemburg endlich von Diesel auf Elektro umsteigen? Und für Privatanwender, die „mehr als 50 Kilometer am Tag unterwegs sind“. Das mag paradox klingen, werden die Elektroautos



FOTO: WWW.VCD.ORG



Kein Siegetreppchen für den Jahrgang 2016. Vorstellung der Auto-Umweltliste in Berlin.

doch häufig aufgrund der begrenzten Reichweite für Kurzstreckenpendler empfohlen. Doch laut VCD muss man - weil die Batterieproduktion so aufwendig ist - etwa 20.000 Kilometer mit grünem Strom fahren, um die Umweltbilanz auszugleichen. Sogar vor den vielgepriesenen Plug-in-Hybriden warnt der Verkehrsclub: Wer sie aus Bequemlichkeit mit Sprit betreibt statt sie täglich aufzuladen, verschenkt je nach Modell einen großen Teil ihres Öko-Bonus. Empörend findet der VCD, dass BMW, Daimler und Porsche immer mehr Luxusfahrzeuge als Plug-in-Hybride anbieten, um die Konzern-CO<sub>2</sub>-Bilanz zu schönen, zugleich aber die Produktion kleiner, effizienter E-Cars wie „VW up!“ und E-Smart einstellen.

Die Erkenntnis, dass Dieselfahrzeuge nicht so sauber sind wie ihr Ruf, war für das woxx-Publikum keine Überraschung. Seit vielen Jahren warnen wir davor, wegen des niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoßes dieser Antriebsart die durch Feinstpartikel und Stickoxide verursachte Luftverschmutzung auszublenden. So hatte 2013 der unabhängige Experte Michel Cames auf unseren Diesel-kritischen Beitrag zum Autofestival reagiert und uns zusätzliche Informationen über die politisch gewollte Bevorzugung des Dieselmotors gegeben (woxx 1200).

Dennoch waren auch wir, wie der VCD, überrascht über die kriminelle Energie, mit der die Autohersteller

ihre Emissionswerte geschönt haben. Doch die Welle der Empörung scheint sich an den Lobbies und den politischen Institutionen weitgehend zu brechen: Statt die Einhaltung der Grenzwerte durchzusetzen legt die EU einen Vorschlag für eine lange und großzügige Übergangsregelung vor. Kein Wunder, hatten die zuständigen Politiker doch stets beide Augen vor den Hinweisen auf die Betrügereien fest zugezückt (woxx 1382). Und auch bei den Autofahrern lässt das Umdenken auf sich warten - zu unklar sind die Signale aus der Politik, zu billig ist der Dieseltreibstoff.

### Oeko-flop-ten

2013 hatte die woxx, nicht zum ersten Mal, die Diesellastigkeit der luxemburgischen Oeko-Topten-Liste beanstandet (woxx 1199). Die Verantwortlichen hatten damals Erklärungen dafür geliefert. Doch noch im Januar 2016, also nach dem Dieseldate, taten sie sich schwer, diese Antriebsart kritisch zu betrachten (woxx 1355). Immerhin riet der Oekotopten-Ratgeber damals erstmalig, „Benzinmodellen den Vorrang vor Diesel [zu] geben“ - eine Empfehlung, die mittlerweile leider wieder aus dem Text gestrichen worden ist. Bedauerlich ist außerdem, dass die empfohlenen Autos insbesondere in der Kategorie Kleinwagen immer noch zahlreiche Dieselmotoren umfassen.

Vielleicht liegt das daran, dass der Oekotopten-Partner, der schweizerische Verkehrsclub VCS (www.verkehrsclub.ch), seine Umweltliste erst im März erneuert hat und die Oekotopten-Empfehlungen noch von Januar stammen. Der VCS hat sich, anders als der VCD, entschieden, ein Ranking zu veröffentlichen. Dabei wurde der Stickoxidausstoß für die meisten Dieselmotoren mit fünf multipliziert, um eine realistische Bewertung der Luftbelastung zu erreichen. Das blendet die Problematik der falschen Verbrauchsdaten aus und ist ziemlich ungenau, führt jedoch dazu, dass diese Antriebsart kaum mehr unter den empfohlenen Autos auftaucht. Damit schneidet zum Beispiel der Renault Clio Grandtour Energy dCi 90 ziemlich schlecht ab - auf www.oekotopten.lu wird er jedoch weiterhin empfohlen. Höchste Zeit für ein Update!

Die Erdgasfahrzeuge, die ebenfalls erst vor sieben Monaten ihren Weg in die Oekotopten-Listen gefunden haben, sind zum Glück weiterhin präsent. VW „eco up!“, Seat Mii 1.0 Ecofuel und Skoda Citigo 1.0 G-TEC gehören auch zu den ersten Empfehlungen beim VCD - schade nur, dass es in Luxemburg nie eine konsequente Förderpolitik für diese Antriebsart gegeben hat. Die kleinen Benziner Citroen C1, Peugeot 108 und Toyota Aygo hält der VCD trotz der unklaren Datenlage ebenfalls noch für empfeh-

lenswert. Wer's größer braucht, sollte sich für Hybride mit oder ohne Stromanschluss entscheiden, sofern sie, wie der Toyota Prius, auch im Mischbetrieb gute CO<sub>2</sub>-Werte aufweisen. Wie bereits zuvor warnt der VCD vor den besonders effizienten Benzinern mit Direkteinspritzung: Sie erzeugen besonders kleine und gefährliche Feinstpartikel. Die gute Nachricht ist, dass künftig bei Daimler, VW, Peugeot und Citroen Partikelfilter eingebaut werden sollen - hier heißt es abwarten.

Ohnehin ist Abwarten das, was der VCD an erster Stelle allen Autokäufern empfiehlt: Wenn möglich den alten Wagen behalten und die Kaufentscheidung erst dann treffen, wenn zuverlässigere Verbrauchs- und Abgaswerte vorliegen. Und am besten sollte man sich fragen, ob man ein Auto überhaupt benötigt: „Wie steht es um die Optionen E-Bike, Lastenrad, CarSharing, ÖPNV?“ Denn, wie Hermann Knoflacher provozierend sagt, „der Mensch wird zum Autofahren gezwungen“ (siehe Seite 6). Wer aufgrund der Verwicklungen durch den Abgasskandal am Ende feststellt, dass er weitgehend aufs Auto verzichten kann, für den hat sich der Ärger jedenfalls gelohnt.

Details zur Auto-Umweltliste ohne Sieger: [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

## THEMA

In Luxemburg ist Hermann Knoflacher kein Unbekannter. Um die Diskussion über eine Stadtbahn in Luxemburg in Gang zu bringen, wurde der Verkehrsexperte 1991 von Tram asbl und Mouvement écologique mit einer Studie beauftragt. Das Ergebnis war die Empfehlung, statt auf den Straßenbau auf eine Stadtbahn zu setzen. Seither wurde er mehrfach zu Vorträgen eingeladen zu Themen wie „Virus Auto - Wirkungen auf den Wohnungsbau“. Dass 25 Jahre nach seiner Studie im Autoparadies Luxemburg mittlerweile der Ausbau des ÖPNV eine gewisse Vorfahrt hat, dürfte ihn freuen.



FOTO: PRIVAT

## INTERVIEW

# „Das Auto greift ins Denken ein“

Interview: Andreas Lorenz-Meyer

**Ohne Auto geht es heutzutage doch gar nicht! Genau so denken viele. Dass diese Denkweise falsch ist, meint der österreichische Verkehrsplaner Hermann Knoflacher. Seit Jahrzehnten kämpft er gegen die Pkw-Hegemonie.**

**woxx:** Herr Knoflacher, innerhalb von Städten kommt man recht gut auch ohne Auto voran. Es gibt Busse, U-Bahnen, Straßenbahnen. Man kann auch Fahrrad fahren. Dennoch nehmen die Leute meist den Pkw. Warum?

**Hermann Knoflacher:** Der Mensch wird zum Autofahren gezwungen. Schon ein knappes Jahrhundert lang genießt das Auto den Vorrang vor allen anderen Mobilitätsmitteln. Hier in Wien drückt sich das im Garagen-gesetz aus. Bis 2015 musste für jede Wohnung ein Kfz-Stellplatz errichtet werden, unabhängig vom Bedarf und der Wohnungsgröße. Seit letztem Jahr gilt die Vorgabe: für je 100 Quadratmeter Wohnnutzfläche ein Stellplatz. Ein fauler Kompromiss.

**Wozu führt die Bevorzugung des Autos?**

Das Auto greift in unser Denken ein und beherrscht unsere Handlungen. Das hat mit unserer evolutionären Ausstattung zu tun. Genauer gesagt mit dem Stammhirn, wo unsere Energieverwaltung sitzt. Die mächtigste, weil auch älteste Schicht der Evolu-

tion. Dort, tief im Unterbewusstsein, erleben wir die Macht der vielen PS, obwohl wir selbst nur über 0,1 bis 0,2 PS verfügen. Es kommt zu einer physischen Bindung ans Auto. Dem waren und sind weder Wissenschaftler noch Politiker noch die Gesellschaft gewachsen.

**Autos sind ja auch eine teure Angelegenheit.**

Ja, zum Beispiel geben Familien in industrialisierten Gesellschaften statistisch mehr Geld für Autos aus als für Kinder. Und die Mieten sind wegen der Autostellplätze, die mit den Wohnungen errichtet und dann erhalten werden müssen, um 25 Prozent teurer als sie es ohne Auto wären. Ein absurder Zustand.

**Sie haben mal ein Buch mit dem Titel „Virus Auto“ geschrieben. Was macht dieser Virus mit uns?**

Er ist Schuld, dass unser Gefühl für die Stadt verlorengegangen ist. Das Empfinden für die Schönheit baulicher Strukturen. Die, die in der Stadt wohnen, können sie gar nicht mehr richtig als Lebensraum wahrnehmen. Dem Autofahrer wiederum, der die Stadt durchquert, ist gleichgültig, wie es links und rechts der Straße aussieht. Früher war die Stadt ein lebendiger Organismus. Wir haben ihn zerstört, nicht absichtlich, sondern aus Unkenntnis.

**Diese Unkenntnis richtet großen Schaden an.**

Das kann man wohl sagen. Pro Jahr kommen 1,3 Millionen Menschen durch den Autoverkehr direkt zu Tode. Das heißt: Sie werden totgefahren. Hinzu kommen jährlich 4,8 Millionen Frühverstorbene durch Abgase. Die indirekten Opfer. Auf welche Quote der Verkehrslärm dabei kommt, weiß man noch nicht so genau. Beim Auto wird diese erschreckende Bilanz einfach ignoriert.

**Wie befreien wir uns vom Autofahr-Zwang?**

Dass die Leute von sich aus umdenken und aufs Auto verzichten, schließe ich aus. Man muss die Strukturen ändern - der Mensch passt sich dann an. Hier in Wien tut sich seit den Achtziger Jahren etwas in diese Richtung. Öffentlicher Verkehr, Radfahrer und Fußgänger genießen Priorität. Man hat für flächenhafte Verkehrsberuhigung gesorgt und autofreie Plätze geschaffen, die früher verparkt waren. 2012 verbilligte die rot-grüne Stadtregierung den Jahreskartenpreis der Wiener Linien. Statt 445 nur noch 365 Euro. Das alles zahlt sich aus. In den Innenbezirken 2 bis 8 sind 10.000 Menschen zugezogen, es gibt dort aber 3.600 Pkws weniger. Insgesamt nutzen nur noch 28 Prozent der Wiener das Auto. Und bis 2030 soll der Anteil des motori-

sierten Individualverkehrs sogar auf 15 Prozent sinken.

**Wie sieht die ideale Stadt verkehr-planerisch aus?**

Paracelsus sagt, alles ist Gift, es kommt nur auf Menge an. Das kann man auf Autos übertragen. 10 Prozent des heutigen Autoverkehrs wären genug. Dann könnten wir die Stadt auch endlich wieder als Lebensraum erfassen. Einbußen beim Lebensstandard gäbe es dabei nicht. Auf längere Sicht bin ich dafür, Autostellplätze komplett aus den Wohnsiedlungen zu entfernen. Man parkt den Pkw vor der Stadt und fährt mit dem öffentlichen Verkehr hinein. Busse und Bahnen, Fahrrad und Fußgänger sind stadtv-träglich, das Auto ist es nicht.

**Was würde das ändern?**

Mit der Zurückdrängung des Autos würden wir Unsummen einsparen und massive Beschäftigungseffekte erzielen. Großmärkte auf der grünen Wiese hätten keinen Zulauf mehr. Dafür würden innerstädtisch Wirtschaftskreisläufe mit kleinen Läden reanimiert. Das brächte 5 mal so viele Beschäftigte wie bei den Großmärkten vor den Toren der Stadt. Bei gleichen Umsätzen wohlgemerkt. Bis es soweit ist, bleibt der Konsument den Konzernen hilflos ausgeliefert.