

AUTOFESTIVAL-KAUFBERATUNG

Der Teufel fährt Tesla

Raymond Klein

Für unterschiedliche Bedürfnisse gibt es nicht die eine Lösung. Wer jetzt einen Neuwagen kauft, sollte sich die Elektroautos ansehen ... und alle anderen, bis hin zu den Dieseln.

Autos: Man hasst sie oder man liebt sie. Autofestival: Man boykottiert es oder man nutzt es, um sich „einen Neuen“ zuzulegen. In diesem Spannungsfeld - überspitzt dargestellt - bewegen sich seit zwei Jahrzehnten die woxx-Artikel zum alljährlichen Großereignis Ende Januar in Luxemburg. Und geben Orientierung für Leser*innen, die versuchen, beim Autokauf einen Kompromiss zwischen Preis, Leistung und Umweltverträglichkeit zu finden. Denn das „saubere Auto“ gibt es nicht.

Elektrisch ohne Reue

„Gibt es doch, das Elektroauto nämlich“, lautet ein oft gehörter Einwand. Dass diese Antriebsart das, was sie im laufenden Betrieb an Umweltverträglichkeit durch „Zero emission“ gewinnt, bei der Strom- und Batterieherstellung zum Teil wieder verliert, hat sich aber mittlerweile herumgesprochen. Die Absichtserklärung von Energieminister Claude Turmes im RTL-Interview, sich für ökologisch und sozial saubere Batterien einzusetzen, führte prompt zu einer Question parlementaire von Marc Goergen (Piraten): Die Aussagen des Energieministers weckten „Zweifel an der Umweltfreundlichkeit und Ethik der aktuellen Produktionsweise von Elektroautos“ und am Sinn einer Prämie zugunsten eines Produkts, bei dem Kinderarbeit im Spiel sei.

Nach dem jetzigen Wissensstand gibt es aber keinen Grund für eine pauschale Verteufelung der Elektromobilität. woxx-Leser*innen sind seit Jahren über die problematischen Aspekte des Elektroantriebs bei Herstellung und Nutzung informiert, wissen aber auch, dass dessen Ökobilanz insgesamt weniger schlecht ausfällt als die von fossilen Antriebsarten („E-Cars sind besser, aber nur wenn ...“). Die durchwachsende Ökobilanz des Elektroantriebs sollte jedenfalls niemanden dazu verleiten, sich von skrupellosen Autoverkäufer*innen ein veraltetes Dieselmodell aufschwätzen zu lassen.

Uneingeschränkt empfehlenswert sind Elektroautos allerdings auch nicht. Ob sie überhaupt jemals durch und durch „grün“ werden, wie es der technikgläubige Energieminister für die nahe Zukunft in Aussicht stellt, auch daran darf man Zweifel haben. Klar ist aber: Unter bestimmten Umständen ist es schon jetzt sinnvoll, sich beim Autokauf für einen Elektroantrieb zu entscheiden. So hat der alternative deutsche Verkehrsclub VCD im Oktober vergangenen Jahres sieben reine Elektroautos auf seiner Umweltliste aufgeführt - ohne das Ausschlusskriterium der überlangen Lieferzeiten wären es noch mehr gewesen („Gute E-Autos?“, woxx 1500).

Die Preise liegen zwischen 20.000 und 40.000 Euro; eine Prämie um 5.000 Euro würde diese Autos also wesentlich erschwinglicher machen. Details zu dieser Maßnahme waren bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt, doch den Steuerabschlag durch eine richtige Prämie zu ersetzen, ist

längst überfällig. Warum die grüne Minister*innen-Riege sich 2016 für den unsozialen Abschlag entschieden hat, bleibt ihr Geheimnis. Schon 2011 hatte CSV-Nachhaltigkeitsminister Marco Schank mit seiner 3.000-Euro-Prämie gezeigt, dass es anders geht. Erklärtes Ziel von Wirtschaftsminister Jeannot Krecké war damals, bis 2020 40.000 Elektroautos auf die Straßen Luxemburgs zu bringen. Zum Jahresanfang zählt der Stotec ganze 1.400 Privat- und Firmenwagen. Ein rot-grünes Fiasco - nicht nur, aber auch, wegen der erratischen Elektro-Förderpolitik nach 2013.

Mobilitäts-Wendekreis

Der VCD empfiehlt sowohl kleine Modelle wie VW e-up!, Renault Zoe und BMW i3, als auch die mittelgroßen Nissan Leaf und VW e-Golf sowie den 7-sitzigen Van Nissan e-NV200. Kilowatt-Boliden wie der Tesla Model X und Elektro-SUVs wie der Audi e-tron wurden nicht berücksichtigt, bei ihnen ist die Ökobilanz aufgrund von Gewicht und Batteriegröße inakzeptabel (zum SUV-Hype, siehe S. 6). Für den alternativen Verkehrsclub ist klar, dass der Umstieg auf den Elektroantrieb vor allem dann ökologischen Nutzen bringt, wenn er mit einer Mobilitätswende einhergeht. Ersetzt man dagegen jedes spritgetriebene Fahrzeug 1:1 durch ein Elektroauto, dann bleibt der negative Impact dieser Fortbewegungsart unerträglich groß.

Für Nutzer*innen, die regelmäßig relativ kurze Strecken mit dem Auto zurücklegen müssen, ist der Elektro-

antrieb eine Option. Längere Reichweiten benötigen größere Batterien, was die Ökobilanz verschlechtert. Der VCD führt aus: „Die Batteriekapazität muss für die täglichen Wege reichen, auch im Winter, aber nicht unbedingt für den Urlaub. Da sind Bahn oder Leihwagen die bessere Alternative.“ Andererseits fällt die Energiebilanz der Batterien erst ab etwa 20.000 Kilometern positiv aus. Bei täglichen Pendelfahrten von weniger als 30 Kilometern pro Strecke hält der VCD den Elektroantrieb deshalb nicht für sinnvoll: „Aus ökologischer Sicht lohnen E-Autos sich nicht für Wenigfahrer oder als Zweitwagen, der höchstens 5.000 Kilometer im Jahr unterwegs ist.“ Autofahrer*innen ohne Lademöglichkeit am Arbeitsplatz und ohne Garage mit Stromanschluss zögern auch zu Recht: Der Ausbau des Netzes von Ladestationen hilft ihnen nur bedingt und die Akzeptanz für über den Bürgersteig gezogene Stromkabel ist ungewiss.

Hybrid und mehr

An ökologisch sinnvollen Alternativen zum Elektroantrieb fehlt es derzeit nicht. An erster Stelle steht dabei der Hybridantrieb, der einen Elektromotor und einen Verbrennungsmotor kombiniert, wobei letzterer die Batterie nachlädt. Wichtig ist dabei, dass die Fahrzeuge auch im Verbrennungsbetrieb relativ effizient sind - ein Gegenbeispiel liefert Volvo mit dem XC60 T8, der offiziell 3,2 Liter pro 100 Kilometer verbraucht, im reinen Verbrennungsbetrieb dagegen mehr als das Doppelte.

Tücken der Mobilitätswende:
Hightech-Auto Renault Zoe
beim Laden am Kellerfenster
mit der Bettermann-Ladebox.



FOTO: WIKIMEDIA / JAKOB HÄRTER / CC BY-SA 2.0

Die VCD-Umweltliste führt Klassiker wie Toyota Prius und Auris auf sowie den Hyundai Ioniq, den Kia Niro HEV, den Toyota C-HR und den Lexus CT 200h. Unklar ist, ob dieser Antriebstyp - eine sinnvolle Übergangslösung in Richtung Elektroantrieb - auch in den Genuss einer Prämie kommt. Am besten stehen die Chancen hierfür bei Plug-in-Hybriden wie denen von Toyota und Hyundai, Modellvarianten von Prius und Ioniq, bei denen man die Batterie direkt am Stromnetz aufladen kann. Leider wurden die Luxemburg-spezifischen Empfehlungen der Oekotopten-Beratungsstelle bei Redaktionsschluss noch überarbeitet, wir werden darauf zurückkommen.

Erdgas- und Wasserstoffantrieb stellen theoretisch ebenfalls sinnvolle Alternativen dar, doch für den einen ist es zu spät und für den anderen zu früh. Die Gasauto-Förderung darf in Luxemburg als gescheitert gelten, dagegen ist derzeit völlig unklar, wann und wie die Wasserstofftechnologie sinnvoll eingesetzt werden kann.

Diesel forever?

Wer nicht viel Geld für einen umweltverträglichen Neuwagen ausgeben kann, hat keine Wahl: Benziner sind im Preis-Leistungs-Verhältnis weiterhin unschlagbar. Der VCD empfiehlt insbesondere das altbekannte Trio Citroën C1, Peugeot 108 und Toyota Aygo (alle um 10.000 Euro). Bei antriebsstärkeren Modellen müssen umweltbewusste Käufer*innen genau hinschauen. Hier kommt oft die effizienzsteigernde Benzin-Direkteinspritzung zum Einsatz, die gefährlichen

Feinstaub produziert. Ein Partikelfilter schafft Abhilfe - bei Fahrzeugen, die die neueste Euro-Norm 6d-TEMP erfüllen, ist er eingebaut.

Und Diesel? Geht gar nicht, könnte man meinen, angesichts der vielen Tricks und Lügen der vergangenen Jahre. Und doch: Von den 61 Autos auf der VCD-Umweltliste haben 22 einen Dieselantrieb. Der Verkehrsclub erläutert: „Bei gleicher Ausstattung und Motorleistung verbrauchen sie weniger Sprit. Da diese Gleichung auch für vernünftig dimensionierte Pkw und für größere, familientaugliche Autos gilt, haben wir Diesel in unsere ökologische Vergleichsliste aufgenommen.“ Aber: Alle diese Dieselmodelle erfüllen die Euro-Norm 6d-TEMP und sind damit „sauber wie ein Benzin“. Außerdem verfügt der VCD - wie für alle Autos auf der Liste - über die Verbrauchsdaten, die nach der neuen „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ (WLTP) ermittelt wurden. Zurückhalten wurden nur Dieselaautos, die ohne Trickschaltungen niedrige Verbrauchswerte erreichen.

Interessant ist, dass auch Autoindustrie und -handel mittlerweile auf die 6d-TEMP-Norm verweisen. So versicherte Philippe Mersch, Präsident der Autohändlerföderation Fegarlux, im RTL-Interview, mit dieser Norm seien Dieselmotoren „auf der sicheren Seite“, was Fahrverbote in Deutschland angehe. Damit sagte er die Wahrheit - nachdem die Luxemburger, wie auch die deutsche Autolobby, jahrelang fälschlicherweise das Gleiche für Autos behauptete, die nur den Normen 6b und 6c entsprachen.

Auch der luxemburgische Diesel-Experte und -Kritiker Michel Comes stimmt zu: „Mit den neuesten Techniken verschwinden die Stickoxide aus den Abgasen. Wenn man nur will, bekommt man alles sauber.“ Im Gespräch mit der woxx verweist er auf die weiterhin bestehenden strukturellen Probleme des Dieseltreibstoffs: „Die Säuberung ist sehr aufwendig und lohnt sich für kleine Autos nicht.“ Außerdem werde in Europa proportional mehr Diesel verbraucht, als bei einer optimalen Rohödestillation entstehe - deshalb sei die Ökobilanz dieses Treibstoffs immer noch ungünstig. Dass Diesel billiger als Benzin sei, führt er vor allem auf die günstigere Besteuerung zurück: „Wenn man stattdessen das im Treibstoff enthaltene CO₂ besteuern würde, wäre der Preisvorteil dahin.“

Wer hat Angst vorm Feinstaub?

Ob die grünen Minister*innen sich wirklich für eine ökologischere Besteuerung des Diesel einsetzen werden, ist unklar. Im RTL-Interview erklärte Turmes, man müsse einen Kompromiss zwischen Klimaschutz und Steueraufkommen suchen. Hinzu kommt, dass in Deutschland und Luxemburg von der Autolobby, rechten Politiker*innen, verwirrten Wissenschaftler*innen und gutgläubigen Journalist*innen die Bemühungen für eine bessere Luftqualität in Frage gestellt werden. Die Art und Weise, wie die Schädlichkeit von Feinstaub und Stickoxiden bezweifelt wird und auf die statistischen Unsicherheiten verwiesen wird, erinnert an die mehr

oder weniger konzertierten Versuche vergangener Jahrzehnte, den Klimawandel ins Reich der Fabel zu verweisen. Dass heute wie damals übereifrige Umweltschützer*innen manchmal Schätzungen mit Fakten verwechseln, spielt den Leugner*innen von Klimawandel und Luftverschmutzung in die Hände, es heißt aber nicht, dass sie Recht haben. Der Zusammenhang zwischen Abgasen und Lungenerkrankungen ist real und das Vorsorgeprinzip gebietet, strenge Normen vorzuschreiben, auch wenn dieser Zusammenhang sich naturgemäß nicht exakt beschreiben lässt.

Wird die Regierung im Sinne von Klimaschutz und Gesundheitsvorsorge handeln? Steuererhöhung im Cent-Bereich und die Zusicherung, sowieso werde es hierzulande nicht zu Fahrverboten kommen, dürften kaum den Umstieg auf umweltschonendere Autos beschleunigen. Sinnvoller wäre, ein klares Ausstiegsziel aus fossilen Antriebsarten zu formulieren, zusammen mit einem auf zehn Jahre angelegten Plan, dieses Ziel umzusetzen. Vielleicht würde Luxemburg dann in ein paar Jahren beim Autofestival nicht mehr nur über Fahrzeugmodelle und Antriebsarten diskutieren. Sondern darüber, wie viele Alternativen in Sachen Mobilität es bereits gibt, und wie sie sich sinnvoll kombinieren lassen.

VCD-Umweltliste zum Download:
woxx.eu/auto

Updates zur Ökopremie und zu den Oekotopten-Empfehlungen findet man online unter woxx.eu/auto2019