

## Interview mit Hermann

# „Müssen Elektroautos offensiver fördern“

Erstellt 06.01.10, 11:40h

**Elektroautos sind immer wieder in Köln im Gespräch - und immer häufiger. Winfried Hermann ist verkehrspolitischer Sprecher der Grünen. Mit ihm sprach Claudia Lepping über Umweltzonen und Elektromobilität.**



Elektroauto. (Bild: dpa)

*Die Umweltzonen werden vielfach kritisiert, weil sie unübersichtlich und zu wenig wirksam sind. Woran liegt das?*

Das liegt daran, dass in den Bundesländern europäisches Recht in deutsches Recht umgesetzt werden musste, auch was Feinstaub- und Stickoxyde betrifft. Dagegen haben sich Länder und Kommunen gewehrt - und am Ende konnte nichts anderes dabei herauskommen, als dass jedes Land und jede Kommune nun unterschiedlichen Ausgestaltungsspielraum haben, wie sie die Zonen abstecken, welche Auflagen und welche Ausnahmen gelten. Das führt zu einem unglaublichen Flickenteppich in

Deutschland. Doch das liegt nicht an der Umweltzone, sondern am Föderalismus, beziehungsweise daran, dass die unionsgeführten Länder jede einheitliche Lösung blockiert haben.

*Werden Dreckschleudern angemessen nachgerüstet?*

Es gibt viel zu wenig Aufklärungs- und Nachrüstungsprogramme. Es ist schlicht gelogen, wenn einige Hersteller behaupten, Autos ließen sich nicht nachrüsten. Nahezu alle sind nachrüstbar. Ein Fahrzeug der Euro 1 Norm verschleudert ungefähr das vierzigfache an Partikeln wie ein Fahrzeug der Schadstoff-Stufe V: Wer also mit einem Dieselstinker fährt, macht so viel Partikel-Dreck wie vierzig Neufahrzeuge.

*Stichwort Elektromobilität: Hinkt Deutschland in der Produktion hinterher?*

Ja. Wir müssen stärker auf Elektromobilität setzen. Wir brauchen eine regelrechte Förderoffensive für Elektroautos, bevor uns andere Nationen in der Produktion und Nutzung überholen. Es gibt sogar schon Elektro-Fahrräder, die nicht mehr mit Spritmotoren angetrieben werden, sondern eben durch Elektromobilität. Die Grünen waren die ersten, die den Güterverkehr auf die Schiene verlegen wollten. Das ist uns gegen den Widerstand der anderen Parteien nicht gelungen - bei der Elektromobilität fürchte ich ähnliches.

*Obwohl wir eine technisch ambitionierte Klimakanzlerin haben?*

Angela Merkel trägt den Titel der Klimakanzlerin völlig zu Unrecht. Sie selbst hat dafür gesorgt, dass die Grenzwerte der Emissionen für Autos erst im Jahr 2015 bei etwa 130 Gramm CO<sub>2</sub>-Kohlendioxid pro Kilometer liegen. Das ist bizarr, weil bereits heute mehr als 140 Fahrzeugmodelle auf dem Markt sind, die weniger als 120 Gramm ausstoßen. Dagegen tut die deutsche Automobilindustrie so, als wäre sie nicht in der Lage, bis zum Jahr 2012 einen Grenzwert von 120 Gramm zu erreichen.

*Will Europa eine einheitliche Regelung?*

Wir brauchen dringend auf europäischer Ebene einen neuen Grenzwert für das Jahr 2020, der etwa bei 80 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer liegen müsste - nicht pro Fahrzeug, sondern immer für den Durchschnitt der Flotte. Bisher sind für 2020 etwa 100 Gramm angepeilt. Dabei können genau hier Elektrofahrzeuge, die keinerlei Schadstoffausstoß haben, den Durchschnitt natürlich weit nach unten drücken - deshalb wäre ein EU-Förderprogramm auch so wichtig. Und dann sollten wir Nägel mit Köpfen machen: Denn die ganze Elektromobilität macht nur Sinn, wenn sie aus zusätzlichem erneuerbarem Strom kommt - nicht aus dreckigem Kohle- oder Atomstrom und auch nicht aus regenerativem Strom, der dafür von woanders weggenommen wird, sondern aus zusätzlich erzeugtem, erneuerbarem Strom. Der Markt braucht Anreize, nur

so entwickelt sich die Technologie fort. Das sollte Deutschland nicht anderen Industrienationen überlassen.

---

<http://www.rundschau-online.de/jkr/artikel.jsp?id=1262689709417>

Alle Rechte vorbehalten. © 2009 **Kölnische Rundschau**