
Interview: „Klimaschutz mit Augenmaß betreiben“

Von Michael Kirchberger, cen

Haben sich Autoclubs überlebt? Michael Kirchberger sprach mit Lutz Leif Linden, dem Generalsekretär des Automobilclub von Deutschland e. V. über Schutzbriefe, Motorsport und die Entwicklung der Abgasgesetze.

Herr Linden, der AvD ist der älteste Autoclub Deutschlands. Aber haben solche Vereine mit ihren Hilfestellungen für Autofahrer noch eine Zukunft, wo doch Versicherer und Hersteller selbst Schutzbriefe und Mobilitätsgarantien anbieten?

„Wie Sie ganz richtig sagen, können wir auf eine Tradition zurückschauen, die inzwischen mehr als 120 Jahre zurückreicht. In dieser Zeit haben wir eine ganze Reihe von Leistungen und Aktivitäten für den mobilen Menschen entwickelt, die heute selbstverständlich sind, wie z. B. die Kaskoversicherung oder die IAA. Darauf ruhen wir uns aber nicht aus, sondern entwickeln unsere Angebote und Leistungen für unsere Mitglieder kontinuierlich weiter. Unsere Familienmitgliedschaft sichert nicht nur eine weltweite Pannenhilfe, die bereits vor der Haustür beginnt, sondern auch einen weltweiten Krankenrücktransport und eine Verkehrsrechtsberatung ab. Sie ist personen- und nicht fahrzeugbezogen, sie gilt auch bei Fahrzeugen älter als zehn Jahre und Fahrrädern. Das hat kein Schutzbrief und keine Mobilitätsgarantie zu bieten, zumal diese das finanzielle Volumen ihrer Hilfeleistungen deckeln.“

Andere Clubs haben einen kleinen Rabatt beim Tanken ausgehandelt, welche materiellen Vorteile bekommen Ihre Mitglieder?

„AvD Mitglieder können attraktive Sonderkonditionen beim Einkauf bei unseren Partnern nutzen und erhalten Vorteilsschecks für die Durchführung von Pflege- und Wartungsarbeiten am Fahrzeug. Zeigen Sie mir eine Versicherung oder einen Autohersteller, der bei dieser Leistungsfülle mithalten kann. Außerdem setzen wir uns wirklich für die Interessen der Autofahrer ein, ohne dabei eigene wirtschaftliche Interessen zu verfolgen. Wir geben den Autofahrern eine Stimme in Gremien und Verbänden, beteiligen uns an der politischen Diskussion zu den Themen der Mobilitätspolitik, ohne einer Partei nach dem Munde zu reden und engagieren uns für die Weiterentwicklung der Verkehrssicherheit.“

Der Motorsport war immer eine Passion des AvD. Aber Formel 1 und DTM verlieren an Beachtung. Wo sieht der Club seine künftigen Kompetenzen?

„Wettbewerb und Motorsport sind Teil unserer DNA. Darum ist er jetzt und in Zukunft weiterhin Teil unserer Aktivitäten. Das tun wir als sportlicher Ausrichter, als Teilnehmer und mit einem Programm zur Nachwuchsförderung. Wir werden in dieser Saison ein eigenes Elektro-Rallye-Auto beim Opel e-Rallye Cup an den Start bringen, der mehrheitlich im Rahmen der Deutschen Rallye Meisterschaft ausgetragen wird. Und über unsere Nachwuchsförderung `AvD Young Talent Programm´ haben wir einen jungen Fahrer ausfindig gemacht, der unser Auto fährt.“

Ist die DTM denn noch attraktiv?

„Wir arbeiten eng mit Gerhard Berger und seinem Team von der ITR zusammen und unterstützen diese in der aktuellen Umbruchphase der DTM, dem Aushängeschild des deutschen Tourenwagensports. Bei den Rennen werden wir nicht nur als sportlicher Ausrichter tätig sein, wir werden uns auch um das ergänzende Rennprogramm kümmern.“

Dabei helfen uns nicht nur unsere Kenntnisse, die wir als 78-maliger Ausrichter des Großen Preis von Deutschland der Formel 1 erworben haben. Wir werden selbstverständlich auch unsere Erfahrungen aus dem historischen Motorsport einbringen, die wir über Jahrzehnte hinweg mit dem AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring gesammelt haben.“

Mit einer Petition an die EU-Kommission gegen die Vorschläge zur dramatischen Verschärfung der Abgasgrenzen hat der AvD in den vergangenen Wochen für Aufsehen gesorgt. Nimmt er den Klimaschutz auf die leichte Schulter?

„Keineswegs. Aber wir treten dafür ein, auch Klimaschutz mit Vernunft und Augenmaß zu betreiben. Aber um die Emissionen aller Kraftfahrzeuge weiter effektiv zu reduzieren und die Erschwinglichkeit individueller Mobilität für alle Bürger Europas auch künftig sicherzustellen, braucht es Technologie-Offenheit. Der in Brüssel zur Diskussion stehende Vorschlag für eine Euro-7-Norm macht aber genau das Gegenteil. Er legt Rahmenbedingungen fest, die einseitig die Elektromobilität bevorteilen und würde so den Entwicklern politische Fesseln anlegen. Damit würde die EU einen Weg einschlagen, der das Auto entdemokratisiert und zu einem sündhaft teuren, nur für Reiche und Privilegierte erreichbaren Fortbewegungsmittel machen würde. Zugleich bedeuten die Pläne eine massive Entwertung des Autobestandes. Allein in Deutschland wären von dieser Wertvernichtung rund 47 Millionen Autos betroffen. Das können wir weder als Anwalt der Autofahrer und überzeugte Automobilisten, noch als überzeugte Demokraten hinnehmen. Die EU-Kommission wäre zudem gut beraten, ihre Überlegungen nicht abgehoben von der tatsächlichen Sachlage vorzunehmen. Denn insbesondere die Entwicklung der europäischen Ladeinfrastruktur hängt weiterhin massiv hinter der Nachfrage zurück, die der aktuelle E-Auto-Bestand in Europa hat. Es würde an Ignoranz grenzen, einseitig das E-Auto zu propagieren und gleichzeitig den Ausbau der notwendigen Versorgungseinrichtungen schuldig zu bleiben. Bitte nicht missverstehen: Ich bin nicht gegen E-Mobilität. Aber die Aufgaben, die mit ihrer Verbreitung einhergehen, dürfen nicht ignoriert werden.“

Befürworten Sie den „gläsernen Autofahrer“, wie ihn manche Versicherung fordert, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gewinnt?

„Der AvD beteiligt sich an der FIA-Kampagne `My Car My Data´, sowohl im Hinblick auf das Sammeln von Fahrdaten immer vernetzter Fahrzeuge, aber auch im Hinblick auf personenbezogene Nutzungsdaten. Dem entsprechend erteilen wir auch der Datensammelwut von Versicherungen eine Absage. Das Argument, die Verkehrssicherheit erhöhen zu wollen, ist doch nur vorgeschoben. Kein Unfall wird verhindert, nur weil eine Versicherung detaillierte Einblicke in mein Leben, meine Fahrstrecke oder meine Fahrweise hat. Vielmehr bedeutet dieses Ansinnen die Aufgabe des eigentlichen Geschäftsmodells von Versicherungen, das ja die Absicherung des Einzelnen durch eine Risikoverteilung auf Viele vorsieht. Eine Absicherung auf Gegenseitigkeit sozusagen. Hinzu kommt, dass der Einzelne keinerlei Möglichkeit hat zu prüfen, ob die von ihm erhobenen Daten korrekt sind, wie sie verarbeitet werden und in welche Zusammenhänge sie zu anderen persönlichen Daten gesetzt werden. Es geht in dieser Frage also nicht allein um den `gläsernen Autofahrer´, sondern vielmehr um den `gläsernen Menschen´.“

Hat sich das Alter ihrer Neu-Mitglieder in den vergangenen Jahren verändert?

„Da können wir wirklich eine erfreuliche Entwicklung beobachten, denn die Gruppe der unter 35-jährigen ist in den vergangenen Jahren signifikant gewachsen. Auch der Anteil der Frauen verzeichnet einen deutlichen Anstieg. Es scheint, die Mitgliedschaft in einem Automobilclub ist keineswegs etwas Gestriges, sondern wird vermehrt von modernen, fortschrittlichen Menschen als nützlich und erstrebenswert betrachtet.“

Wie ist ihre Vision der Mobilität der Zukunft?

„Alt-Kanzler Helmut Schmidt hat einmal gesagt: `Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen.` Soweit würde ich zwar nicht gehen, doch Zukunftsvisionen haben die bedauerliche Eigenschaft, innerhalb kürzester Zeit überholt zu sein. Das gilt auch für die Mobilität der Zukunft. Denn hier ist richtig Musik drin und es gilt, viele neue Einflüsse und Aspekte einzubeziehen. Ich bin aber überzeugt, dass das Auto weiterhin seine Faszination für die Vielzahl der Menschen behalten wird – ob als Verbrenner, als E-Auto, mit Wasserstoff-Antrieb oder was auch immer. Das Auto ist Synonym für Lebensqualität, für Unabhängigkeit, für Flexibilität und letztlich für die persönliche Freiheit. Das scheinen mir die Jünger der propagierten Verkehrswende allzu oft auszublenden.“

Und die Digitalisierung?

„Die Digitalisierung wird neue, zusätzliche Möglichkeiten der Mobilität eröffnen. Ziemlich sicher scheint mir, dass die Vernetzung verschiedenster Mobilitätsangebote weiter vorankommt. Fraglich ist jedoch, ob sich die neuen Mobilitätsangebote bei den Menschen durchsetzen. Aus heutiger Sicht scheint es sehr wahrscheinlich, dass Autos in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts in der Lage sein werden, hoch automatisiert oder autonom fahren zu können, während sich die Insassen lesen, arbeiten oder schlafen. Die nötigen technischen Herausforderungen wie auch die rechtlichen Rahmenbedingungen dürften bis dahin gemeistert sein. Ich kann mir auch gut vorstellen, dass in einigen Jahren Drohnen für die Beförderung von Gütern und Passagieren verfügbar sind. Wird aber die Nachfrage groß genug sein, um ein tragfähiges Geschäftsmodell umsetzen zu können? Das wird sich wohl erst zeigen, wenn es soweit ist.“ (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Lutz Leif Linden.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD



Lutz Leif Linden.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD



Lutz Leif Linden.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD



Lutz Leif Linden.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD



Pannenfahrzeug des AvD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD



AvD-Streckenposten beim Motorsport.

Foto:



AvD-Streckenposten beim Motorsport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD



AvD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD