

1. A villen däitsche Stied gëtt et een Dieserverbuet. Wéi steet Är Partei dozou en Dieselauto och an eise Stied ze verbidden?

De Problem ass net den Diesel-Auto u sech. En neien Auto mat engem Dieselmotor ka manner ëmweltbelaaschtend sinn, wéi en ale Bensinner. Falls een iwwert eng Interdictioun nodenkt, sollt een sech dofir éischter un Ofgasnormen (sou wéi z. B. den Euro-Normen) orientéieren, wéi um Kraaftstoff. Problematesch un engem Verbuet ass awer, dass et oft grad déi sozioekonomesch benodeelegt Menagé sinn, déi et sech net leeschte kënnen, en neien Auto ze kafen. E Verbuet trëfft domat grad déi am häertsten, déi et souwisou schonn am schwéiersten hunn. Aus dësem Grond ass et wichteg, dass mat engem Fuerverbuet och ëmmer sozial Measure verbonne ginn, déi et de Leit erméiglechen op méi ëmweltfrëndlech Gefierer ëmzesteigen.

2. Aktuell gi Privatpersounen a Firme mat maximal 5000 Euro gefërdert wann si en Auto mat alternativem Undriff (Elektro, Plug-in Hybrid oder Auto mat Brennstoffzellen) kafen. Sidd Dir der Meenung, dass dëst eng adaptéiert Moosnam ass fir d'Elektromobilitéit ze fërderen an ewesch ze kommen vum Individualverkéier?

Et ass richteg a wichteg, dass d'Politik de Kaf vun ëmweltfrëndlechen Autoen ënnerstëtzt, fir den Individualverkéier méi ekologesch ze maachen, och wann d'Unzuel u Persounen doduerch warscheinlech net reduzéiert wäert ginn.

Wéi ëmweltschounend en Auto mat alternativem Undriff wierklech ass, hänkt virun allem domat zesummen, wéi eng Batterie en huet a wéi vill Energie e pro Kilometer verbraucht. Ëmweltschutz muss ëmmer och Ressourcëschutz sinn. Eng staatlech Primm fir en Auto, dee mat Strom aus Kuelekraaftwierker geluede gëtt a fir deen ënnert mënscherechtswiddrige Konditiounen Rohstoffe ofgebaut goufen, huet mat Klima- an Ëmweltschutz näischt ze dinn. Wann een d'Elektromobilitéit duerch staatlech Subside fërdere well, muss een déi ganz Produktiounskette vun engem Gefier an och de Verbrauch vum Auto consideréieren. Am Moment ass dat leider net de Fall.

Doriwwer eraus muss gekuckt ginn, wéi een eng staatlech Primm sozialverträglech gestalte kann. Enger Persoun, déi et sech net leeschte kann, en neien Auto ze kafen, bréngen och 5000 Euro zousätzlech fir en Elektroauto näischt, well den eegene Budget einfach ze kleng ass, fir iwwerhaupt iergendeen neit Gefier ze kafen – egal op Bensinner oder Elektroauto. A wien sech fir 60 000 Euro en Elektroauto leeschte kann, ass finanziell warscheinlech guer net op eng Primm ugewisen. Den aktuelle System misst do dréngend iwwerschaft ginn.

3. Zur Zäit gëtt de Covoiturage, trotz alle politesche Beméiunge kaum genotzt. Wat kann Är Meenung no nach gemaach ginn, fir dass déi Iddien endlech bei de Léit Uklang fënnt?

De Covoiturage fënnt zu Lëtzebuerg esou wéineg Uklang, well en – anescht wéi an anere Stied – den Aarbechtsweg net erliichtert. Zum aktuellen Zäitpunkt ginn et nach keng spezifesch Spueren op der Autobunn, déi fir de Covoiturage virgesi sinn, esou dass een och zu véier am Auto net manner laang am Stau steet ewéi eleng. Falls een sech trotzdeem decidéiert zesummen ze fueren, ergëtt sech (falls d'Passagéier net all am selwechte Büro schaffen an eng privat Parkplaz hunn) grad an der Hauptstadt, wou de Verkéier besonnesch dicht ass, de Problem, dass d'Park&Ride-Plaze begrenzt sinn an et onméiglech ass verschidde Persounen op verschidde Platzen eraus ze loossen ouni e groussen Zäitverloscht a Kaf huelen ze mussen. Ween de Covoiturage fërdere well, muss dofir ganz kloer als éischt an d'Infrastruktur investéieren. Zousätzlech kéint een opgrond vun de positiven Erfahrungen aus dem Ausland awer och z.B doriwwer nodenken, der Uwendung vun Applikatiounen vu sougenannte „Fahrdienstvermittler“ (wéi z. B. Uber) e legale Kader zu Lëtzebuerg ze ginn.