

Et oversettelsesvalg henger alltid tett sammen med vurderinger knyttet til det konkrete oversettelsesoppdraget (*translation brief*). Derfor følger her beskrivelsen av et tenkt oppdrag for oversettelsen av nedenstående tekst hentet fra det tyske magasinet Der Spiegel, nr 38 av 15.09.2014

Denne teksten skal brukes i innsticket til Aftenposten om andre lands grønne samferdselspolitikk.

## Eingebaute Vorfahrt

[...]

Es gab Zeiten, da sahen Elektroautos nicht wie vollwertige Autos aus: Sie waren schmaler als benzingetriebene Pkw, sie hatten dünnere Reifen, ein Stummelheck und Fahrwerte, die an die Anfänge des Automobils erinnern.

Mit diesem Klischee räumt der Mercedes S500 Plug-in-Hybrid gründlich auf: Zu seiner Sechs-Zylinder-Maschine mit 333 PS gesellt sich ein Elektromotor mit weiteren 115 PS. In 5,2 Sekunden beschleunigt die zwei Tonnen schwere Luxuslimousine auf 100 Stundenkilometer [...].

Ein weiteres Kaufargument findet sich im Kleingedruckten: Die S-Klasse könne 33 Kilometer allein mit ihrem Elektroantrieb fahren. Und dieses Detail könnte dem Premiummodell schon bald zu einem lange Zeit als unbezahlbar geltenden Vorteil verhelfen: rechts im Stau vorbeiziehen zu dürfen. Und zwar ganz legal.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ist entschlossen, den deutschen Autokonzernen ein Geschenk eigener Art zu machen: Sein Elektromobilitätsgesetz sieht vor, dass Städte künftig Busspuren für die Stromer freigeben dürfen. Auch Parkplätze, die bislang für Anwohner und Anlieferungen reserviert waren, könnten die E-Mobile künftig nutzen, wenn es die Kommunen wollen. „Ermäßigungen oder Befreiung von Gebühren“ sind künftig ebenfalls erlaubt. Mit anderen Worten: Besitzer von Elektroautos zahlen weniger an Parkautomaten – oder sogar überhaupt nichts.

Das Bundeskabinett könnte das Paragrafenwerk bis Ende des Monats durchwinken. Dann werden Elektroautos ein E am Ende des Nummernschildes tragen, so wie Oldtimer heute schon das H. Änderungen am Gesetz soll es nicht mehr geben, auch wenn Umweltaktivisten genau das fordern.

Denn während des Gesetzgebungsprozesses haben die deutschen Pkw-Konzerne kleine, aber wichtige Änderungen an der entscheidenden Frage der Regelung durchgesetzt: Welche Autos sollen die im Elektromotor miteingebaute Vorfahrt bekommen?

Zunächst sollten nur Wagen mit einem reinen Elektroantrieb das Busspur-Privileg erhalten. Doch dann drängte die deutsche Autoindustrie Minister Dobrindt noch eine weitere Klasse von Fahrzeugen auf: den Plug-in-Hybrid. Diese Pkw haben sowohl konventionelle Antriebsgeneratoren als auch Elektromotoren. Schafft das Fahrzeug 30 Kilometer im Strombetrieb, so sieht es der Entwurf vor, gibt es das Anti-Stau-Privileg.

Die Folge: Künftig darf auch der Porsche Panamera S E-Hybrid auf die Busspur. Am Ampelstau vorbeiziehen würde auch der BMW i8, und zwar mit 362 PS. Seine Kraft speist

sich nur zu einem Drittel aus dem Elektroantrieb. Bei Fahrten ohne Elektrohilfe, etwa auf Autobahnen, ziehen die Plug-ins ihre Energie vor allem aus klimaschädlichem Sprit, im Durchschnitt sieben bis zehn Liter pro 100 Kilometer. So jedenfalls das Ergebnis von Autotestern.

Für Umweltschützer ist das Gesetz deshalb ein Verrat an der grünen Idee des Elektroautos. „Damit wird denen Supermobilität verschafft, die es sich leisten können“, sagt etwa Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe, der eine „komplette Fehlsteuerung“ des Gesetzes erwartet. Nicht kleinen, effizienten Elektroautos werde das Gesetz zum Durchbruch verhelfen, sondern luxuriösen PS-Monstern.

Den Herstellern unterstellt Resch, die Fahrleistung des Elektromotors extra so getestet zu haben, dass sie über die magischen 30 Kilometer kommt. „Wie die das berechnet haben, ist technisch absolut nicht nachzuvollziehen“, so Resch. Verräterisch jedenfalls sind die Bandbreiten, die von den Firmen angegeben werden. Beim Panamera ist bei entsprechender Fahrweise bei 18 Kilometern der Saft aus.

Auch der Präsident des Bundesverbands eMobilität, kritisiert das Privileg. Die hiesige Industrie habe „den Elektrotrend verschlafen“, zürnt der Verbandspräsident. Die Strategie, mit der die Regierung die Pkw-Flotte elektrifizieren will, drohe zu scheitern. Ursprünglich sollten bis ins Jahr 2020 eine Million E-Autos über deutsche Straßen rollen. So verkündet es immer noch ein lustiges Werbefilmchen auf der Internetseite des Ministeriums. Bislang sind es keine 20 000. Doch statt den Massenmarkt zu fördern, verhätschelt die Regierung nun das Premiumsegment.

Ein Beispiel dafür ist der Plan, 400 neue Schnellladestellen in Deutschland zu errichten. Neun Millionen Euro steckt die Regierung in das Vorhaben, das geschickt auf die Belange von Daimler, BMW und Co. zugeschnitten ist.

[...]