

Dezember 2008: EU-Zielwerte werden verwässert

1998 verpflichtete sich die deutsche Autoindustrie dazu, den CO₂-Ausstoß von Neuwagen bis 2008 auf durchschnittlich 140 g/km zu begrenzen. Dies wurde nicht erreicht, der Wert liegt 2008 bei rund 165 g/km.

Die EU machte die Vorgabe, dass jeder Autohersteller bis 2012 einen Durchschnittswert seiner Fahrzeugflotte von 120 g/km einhalten muss. Durch die Lobbyarbeit insbesondere der deutschen Hersteller wurde dieses ehrgeizige Ziel jetzt verwässert. Nach dem aktuellen Kompromiss müssen 2012 nur 65% Fahrzeuge den Durchschnittswert von 120 g/km erreichen, 2013 müssen es 75%, 2014 dann 80% und 2014 schließlich 100% sein.

Was sich auf den ersten Blick wie ein moderater Stufenplan anhört, ist tatsächlich ein vorübergehender Freibrief für verbrauchsintensive PKW. Denn diese werden bis 2014 praktisch gar nicht in die Berechnungen einbezogen.

Immerhin sind Strafzahlungen bei Überschreitungen der Zielwerte vereinbart. Diese sollen je g/km Überschreitung bis zu 95 EUR je PKW betragen.

November 2008: Finanzkrise, Autoabsatz und Kfz.-Steuern

Im Zuge der weltweiten Finanzkrise brechen die Absatzzahlen von Kraftfahrzeugen stark ein, auch deutsche Hersteller sind mehr oder weniger stark betroffen. Zur Belebung der Autokonjunktur will die Bundesregierung bei Neuwagen befristet die Kfz.-Steuer erlassen. So sollen Autos mit Schadstoffklasse Euro 4 ein Jahr lang und Autos mit Euro 5 zwei Jahre keine Kfz.-Steuer zahlen (maximal bis Ende 2010). Im Ergebnis würde damit ein großes und hubraumstarkes Auto mit bis zu 1.300 EUR gefördert, Kleinwagen im schlechtesten Fall nur mit ca. 120 EUR.

Außerdem fehlt bei diesem Ansatz jegliche Klimaschutzkomponente, obwohl diese von der Bundeskanzlerin in Aussicht gestellt wurde! Anstelle der Kriterien Euro 4 und 5 sollte daher ein CO₂-Ausstoß von max. 140 g/km bzw. 120 g/km gewählt werden.

Noch besser wäre es, endlich die schon lange geplante Umstellung der Kfz.-Steuer von Hubraum auf CO₂-Ausstoß durchzuführen. Sinnvoll wäre Steuerfreiheit bis z.B. 80 oder 90 g/km bei einer insgesamt aufkommensneutralen Gestaltung.

Oktober 2008: Modelljahr 2009

Im Modelljahr 2009 kommt ein Schwung weiterer „5L“-Modelle auf den Markt. Dies gilt insbesondere für die Kompaktwagen (Golf-Klasse). So startet der neue VW Golf TDI mit 110 PS als 5L (119 g CO₂ je km), angekündigt ist sogar eine Blue-Motion-Version mit 99 g/km. Opel liefert (erstmal wieder seit 2003) in Kürze einen Astra als 5L (119 g/km). Gleiches gilt für Mercedes mit dem A160 CDI (119 g/km), dessen 5L-Vorgänger bereits 2000 auslief. Volvo bringt 2009 die eng mit Ford Focus verwandten Modelle C30/S40/V50 auf den Markt (115-118 g/km). Auch der erneuerte Renault Megane ist in zwei Ausführungen unter 120 g/km angekündigt. Vom Hyundai i30 ist seit kurzem eine 5L-Version erhältlich, eine weitere geplant. Bei japanischen Herstellern dagegen sieht es mit Ausnahme der bekannten Hybride nicht so gut aus.

Auch bei Kleinwagen gibt es Zuwachs: Honda bringt den neuen Jazz als 5L-Benziner (120 g/km). Der Opel Corsa ist demnächst mit 109 g/km erhältlich. Der neue Ford Fiesta mit 110 g/km, geplant ist eine Variante mit 97 g/km! Peugeot modifiziert den 207 auf 5L (120

g/km) und Seat hat den neuen Ibiza bereits in drei 5L-Versionen im Programm (und eine weitere geplant).

September 2008: Abgasnorm Euro 5

Seit Monatsbeginn müssen neu auf den Märkte kommende Modelle die Abgasnorm Euro 5 einhalten. Für Benziner bedeutet dies folgende Obergrenzen in mg/km (in Klammern Euro 4): Kohlenmonoxid 1000 (1000), Stickoxide 60 (80), Kohlenwasserstoffe 100 (100). Für Diesel gilt: Kohlenmonoxid 500 (500), Kohlenwasserstoff und Stickoxide zusammen 230 (300), Stickoxide 180 (250), Partikel 5 (25). Letzteres ist praktisch nur mit Rußfilter einzuhalten.

Allgemein erreichen derzeit erst wenig Modelle die Anforderungen gemäß Euro 5 (bzw. sind so geprüft). Die ersten "5L" in Euro 5 sind Fiat 500 (1.2 und 1.3 Diesel), BMW 118d Modell 2009 sowie der kommende Golf 2.0 TDI. Für das Modelljahr 2009 sind weitere Euro-5-Ausführungen zu erwarten.

August 2008: Umweltbilanz Neuwagen

Sind Neuwagen so umweltfreundlich wie von der Autoindustrie gerne behauptet?

Die Herstellung z.B. eines VW Golf ist mit einem CO₂-Ausstoß von rund 5 Tonnen verbunden (Quelle: Volkswagen). Bei einer durchschnittlichen Nutzung von 12 Jahren entspricht dies rund 400 kg jährlich. Wird eine Kraftstoffeinsparung von 1 Liter je 100 km durch das neue Fahrzeug erreicht, so ergibt sich bei einer Fahrleistung von 15.000 km jährlich eine Minderung des CO₂-Ausstoßes von rund 360 kg im Jahr. Also etwa die gleiche Größenordnung.

Die übrigen Emissionen des Neufahrzeuges (Stickoxide etc.) liegen unter den von Altwagen. Gleichzeitig werden erhebliche Mengen Rohstoffe benötigt, um ein Fahrzeug herzustellen. Fazit: Es muss eine deutliche jährliche Kraftstoffeinsparung (mindestens 200 Liter) erreicht werden, damit ein Neuwagen eine positive Umweltbilanz erreicht.

Juli 2008: Firmenwagen

Weit mehr als die Hälfte aller PKW-Neuzulassungen sind Firmenwagen, meist große und verbrauchsintensive Fahrzeuge. Die politisch gewünschten Verbrauchsreduzierungen müssen also (auch) hier ansetzen.

Die Privatnutzung wird in der Regel mit monatlich 1% des Listenpreises pauschal versteuert (plus Zuschlag für die Entfernung Wohnung/Arbeitsstätte). Alle Kosten inklusive der Kraftstoffkosten sind damit abgegolten.

Um Anreize auch für sparsame Firmenwagen zu geben, fordern die Grünen eine Obergrenze von 140 g/km CO₂-Ausstoß zu ziehen. Damit können immerhin Fahrzeuge wie Audi A4, BMW 520d, Mercedes C200, Renault Laguna, Skoda Superb, Volvo V50, VW Passat (jeweils bestimmte Motorisierungen) gewählt werden.

Oberhalb dieses Wertes sollte die pauschale Besteuerung der Privatnutzung höher liegen, zum konkret monatlich 1,5%. Damit würden die stark gestiegenen Kraftstoffkosten insbesondere verbrauchsintensiver Fahrzeuge steuerlich angemessen berücksichtigt.

Juni 2008: Elektroautos

Elektroautos sind von vielen Firmen als Alternative zum Verbrennungsmotor in Entwicklung und sollen ab 2010 in Großserie erhältlich sein. Dabei sollen Lithium-Ionen-Batterien eingesetzt werden um akzeptable Reichweiten und Gewichte zu erreichen.

In der Energie- und Umweltbilanz sind Elektroautos jedoch nicht besser als Verbrennungsmotoren. Ein Kleinwagen z.B. benötigt rund 20 Kilowattstunden Strom je 100 km. Dafür müssen im Kraftwerk rund 50 Kilowattstunden Brennstoff eingesetzt werden, was 5 Liter Dieselkraftstoff entspricht.

Jede Kilowattstunde Stromerzeugung ist im bundesdeutschen Mix mit 600 Gramm Kohlendioxidfreisetzung verbunden. Der zuvor genannte Kleinwagen verursacht also 120 g/km CO₂-Ausstoß und würde gerade so als "5L" gelten.

Vorteilhaft wären vor allen die "Kraftstoff"kosten, denn 20 Kilowattstunden Strom kosten derzeit etwa 4 EUR. Das ist viel weniger als mit herkömmlichen Kraftstoffen je 100 km möglich ist.

Mai 2008: CO₂-Grenzwerte

Die Zielvorgabe der EU für 2012 ist ein mittlerer CO₂-Ausstoß von Neuwagen in Höhe von 120 g/km. Damit haben die Hersteller verbrauchsintensiver Fahrzeuge (insbesondere Sport- und Geländewagen) ein Problem und wollen für sich höhere Grenzwerte erreichen. Hier sollte die EU nicht nachgeben sondern die technischen Möglichkeiten berücksichtigen.

Allein die aktuelle "Blue-Motion"-Baureihe von VW zeigt was mit verhältnismäßig geringem Aufwand möglich ist: Polo unter 100 g/km, Golf unter 120 g/km, Passat (auch Kombi) unter 140 g/km. Oder die "Efficient Dynamics"-Maßnahmen von BMW mit verblüffenden Erfolgen. Selbst große Fahrzeuge können 140 g/km erreichen, es ist eben ein höherer Aufwand z.B. in Form der Hybridtechnik nötig.

Autokäufer sind gut beraten auf niedrigen CO₂-Ausstoß zu achten. Zum einen soll sich die Fahrzeugsteuer ab 2009 hiernach bemessen. Zugleich bedeutet jede Reduzierung auch niedrigere Kraftstoffkosten, bei Literpreisen von über 1,40 EUR ein gewichtiges Argument.

April 2008: Nachlese Genfer Salon

Auf dem Genfer Salon wurden interessante neue 5L-Modelle gezeigt und angekündigt. So schafft der neue Kleinwagen Hyundai "i10" sowohl in Diesel- als auch Benzinausführung den Grenzwert von 120 g/km. Zusätzlich will Hyundai von den Modellen "i10" und "i30" Sondermodelle "blue" mit nochmals um ca. 10% verringerten Verbrauchswerten herausbringen. Vom i10 ist sogar eine Erdgasversion geplant mit einem speziellen Motor und einem CO₂-Ausstoß von angeblich 65 g/km!

Seat hat mit dem Leon Ecomotive das Pendant zum Golf Blue Motion auf den Markt gebracht. Skoda bietet nun die "greenline"-Modelle von Fabia und Fabia Kombi mit Werten von rund 110 g/km an. Dacia bringt in Kürze eine weitere Modellreihe "Sandero" raus, zu der auch eine Ausführung "5L" gehören soll. Ford kündigt beim neuen Fiesta (ab 2009) eine "Econetic"-Version mit 99 g/km an. Toyota will den Kleinwagen IQ in Serie herstellen mit einem CO₂-Wert ebenfalls unter 100 g/km.

März 2008: Praxisverbrauch

Der Normverbrauch wird nach festgelegten Fahrzyklen auf dem Rollenprüfstand ermittelt. Der Zyklus "innerorts" beginnt mit einem Kaltstart, danach werden Geschwindigkeiten bis 50 km/h mit festgelegten Gangwechseln "gefahren". Der Zyklus "außerorts" wird mit wechselnden Geschwindigkeiten bis 120 km/h absolviert. Der "kombinierte" Wert setzt sich aus 37% "innerorts" und 63% "außerorts" zusammen.

Der Praxisverbrauch ist stark abhängig von der individuellen Fahrweise und liegt 10 bis 40% über dem Normverbrauch. Verbrauchserhöhend sind insbesondere "sportliche" Fahrweise, Kurzstreckenbetrieb, hohe Geschwindigkeit sowie Zusatzverbraucher wie Klimaanlage oder Heihsitze, die im Normverbrauch nicht erfasst werden. Im Winter liegen die Verbrauchswerte temperaturbedingt merklich höher als im Sommer.

Bei vernünftiger Fahrweise und Einhaltung der Verkehrsregeln (einschließlich Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn) liegt der Praxisverbrauch um etwa 10% über dem Normverbrauch.

Februar 2008: was macht eigentlich das Ausland?

Frankreich hat zum 1.1.08 ein Bonus/Malus-System, gestaffelt nach CO₂-Ausstoß, für Neuwagen eingeführt. Neuwagen unter 130 g/km (kombinierter Wert nach europäischem Fahrzyklus) erhalten eine Prämie von bis zu 1000 EUR, bei 121-130 g/km sind es 200 EUR. Ab 161 g/km wird eine Zahlung von bis zu 2500 EUR fällig. Österreich plant ab Juli 2008 eine ähnliche Regelung.

In Italien wurde Anfang 2007 die Fahrzeugsteuer von Leistung auf CO₂-Ausstoß umgestellt. In den Niederlanden wurde die "Sluptax", eine Sondersteuer bei hoher CO₂-Freisetzung eingeführt. Benziner zahlen ab 232 g/km, Diesel ab 190 g/km für jedes g/km darüber 110 EUR.

Schweden fördert seit 2007 die Anschaffung von "5L"-Fahrzeugen (CO₂-Wert maximal 120 g/km) mit einer Prämie von umgerechnet 1080 EUR.

In London wurde schon 2003 eine City-Maut eingeführt, deren Tarif bei sparsamen Fahrzeugen (unter 140 g/km) niedriger liegt. Der Grenzwert soll ab 2012 bei 120 g/km liegen. Dagegen steigt der Mautpreis ab Herbst 2008 für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß deutlich (auf 34 EUR/Tag ab 225 g/km).

Auch in den USA tut sich was. Der US-Kongress hat im Januar 2008 ein Gesetz verabschiedet, wodurch bis zum Jahr 2020 der Kraftstoffverbrauch um 40% sinken soll. Im Flottendurchschnitt soll die Höchstgrenze des Verbrauchs 6,72 Liter je 100 km sein. Das geht aber in den Bundesstaaten nicht weit genug. Kalifornien will schon 2016 einen Flottenschnitt von 6,39 Liter je 100 km erreichen und geht dafür sogar einen Rechtsstreit mit der Zentralregierung ein.

Januar 2008: mehr 5-Liter-Autos

Das Angebot von 5-Liter-Autos steigt weiter. Insbesondere sind diese immer mehr in der Kompaktklasse ("Golf-Klasse") vertreten. Nach Toyota Prius (seit 2004), Renault Megane (2006), Audi A3 (2007), BMW 1er (2007), VW Golf (2007) gibt es nun auch den Ford Focus in "5L"-Ausführung. Weitere Modelle sind von Opel (vom Astra G gab es vor Jahren bereits ein solches Modell), Peugeot, Volvo und Kia angekündigt.

Selbst bei den bei Familien beliebten großen Kombis gibt es mittlerweile erstaunlich sparsame Fahrzeuge. So ist der Renault Laguna Grandtour mit einem Verbrauch von 5,0 Liter Diesel bzw. einem CO₂-Ausstoß von 133 g/km (kombinierte Werte) zu kriegen. Und der Passat Variant Blue Motion mit 5,1 Liter Diesel bzw. 136 g/km zu haben. Oder der Van Ford C-Max mit 4,8 Liter Diesel (127 g/km). Zwar keine "5L"-Werte, aber mit etwas Weiterentwicklung (z.B. eine optimierte Batterieladung a la BMW) dürfte das unschwer erreichbar sein.