



**Klima schützen!
Ich bin dabei.**

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Deutsche Autohersteller und die Reduzierung von CO₂ bei Neuwagen

EU-Klimafahrtenbuch 2012 für PKW

Klimafakten

Inhalt

| | | | |
|---|----------|---|----|
| 1. Vorwort | 3 | 4. Lösungen | |
| 2. Die Ziele von 130/120 g CO₂ pro km | | Maßnahmen auf dem Weg zum „Fünfeinhalbliterauto (130g CO₂/km) bis 2012 | |
| 2.1 Ländervergleich: Deutschland hängt hinterher | 5 | 4.1 Die Abschaffung falscher und das Setzen richtiger Anreize | 18 |
| 2.2 Nur geringe relative CO ₂ -Reduzierungen in Deutschland | 6 | 4.2 EU-Paket: Verbindliche CO ₂ -Grenzwerte: 130/120g/km bis 2012, 95g bis 2020 | 19 |
| 2.3 Ausländische Hersteller strengen sich mehr an | 7 | 4.3 Nationales Paket: Innovationsanreize für die deutsche Autoindustrie | 20 |
| 2.4 Unterschiede zwischen deutschen Herstellern: Wer was fürs Klima tut | 8 | 4.3.1 Exkurs: Vorschlag zur Begrenzung der Absetzbarkeit von Dienst- und Firmenwagen | 20 |
| 2.5 Verdieselung der deutschen Neuwagenflotte | 9 | 4.4 Hersteller/Kunden-Paket: Technik, Sparcontracting, Sparwerbung | 21 |
| 2.6 Deutsche Diesel: Sparmobile fürs Ausland, Spritschlucker fürs Inland | 9 | | |
| 2.7 Zunahme der Dienst- und Firmenwagen | 10 | | |
| 3. Ursachen für den deutschen Sonderweg | | | |
| 3.1 Nutzung der Diesel- Spartechnologie zur Übermotorisierung von Luxus & Spaßkarossen | 11 | | |
| 3.2 Zunahme der Gewichte | 12 | | |
| 3.3 Zunahme der Leistung | 13 | | |
| 3.4 Entwicklung des Hubraums | 14 | | |
| 3.5 Unterschiedliche Nationale Autokulturen? Oder warum kaufen die Franzosen auch deutsche Spar- statt Spritfresserautos? | 14 | | |
| 3.6 Hochgeschwindigkeitsorientierung von BMW, Mercedes und Audi und ihre Folgen | 15 | | |
| 3.7 Fazit | 16 | | |

1. Vorwort

Aufgrund deutscher Interventionen aus Politik und Wirtschaft wurde mit Unterstützung von Bundeskanzlerin Angela Merkel der Vorschlag von EU-Umweltkommissar Dimas, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen europäischer Neuwagen bis Ende 2012 auf 120 g pro km zu begrenzen, verwässert und auf 130 g hochgesetzt. Dabei hatten die EU-Kommission und Rat bereits 1996 die Erreichung des 120 g-Ziels bis 2005 (!) gefordert. Mit ihrer freiwilligen Selbstverpflichtung, bis 2008 den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der Neuwagen auf 140 g zu reduzieren, konnte die europäische Autoindustrie zunächst verbindliche EU-Vorgaben verhindern. Die hier vorgelegte Analyse zeigt, dass die deutschen Hersteller der Hauptgrund für das Scheitern dieser Selbstverpflichtung sind. Die Emissionen der deutschen Neuwagen machen ein Viertel der Emissionen im Europa der 25 aus. Kann oder will die deutsche Autoindustrie ihre Klimaschutzverpflichtung nicht einhalten? Deutschland liegt derzeit um 10 g/km hinter ihren europäischen Wettbewerbern. Einige Hersteller, wie Fiat, Citroen, Renault und Ford haben die Selbstverpflichtung zur CO₂-Reduzierung auf 140 g bereits erfüllt oder sind auf einem guten Weg dahin. Die vorliegende Studie wertet die Emissions- und Zulassungsdaten des Kraftfahrtbundesamtes und der Europäischen Union von 2001–2005 aus. Die Analyse zeigt, dass insbesondere bei den sog. Premium-Herstellern wie BMW, Audi, Mercedes, aber auch bei VW dem Klimaschutz keine Bedeutung beigemessen wird.

Die Gründe für den Rückstand deutscher Hersteller sind:

- Verstärkte Nutzung der Dieselmotor-Technologie zur Motorisierung schwerer Luxus- und Spaßautos seit 2001. Seither büßte der Dieselmotor seinen Verbrauchsvorsprung ein. Die CO₂-Emissionen der Diesel-Pkw (49% der Neuzulassungen) steigen seit 2001. Der Vorsprung der Dieselfahrzeuge gegenüber Benzinautos schmolz von 20 g/km in 2001 auf 4 g/km in 2005 zusammen, 2006 stießen Dieselfahrzeuge erstmals sogar mehr CO₂ aus als Benzin-Pkw.
- Audi und VW haben einen besonders negativen Emissionstrend seit 2001;
- Die Fahrzeug-Leergewichte nahmen seit 2001 zu; bei Audi und VW um 130 kg, bei Porsche sogar um über 300 kg;

- Die Motorisierung stieg seit 2001 bei allen, bei Audi und VW besonders stark;
- Auch der Trend zu groß dimensionierten Dienst- und Firmenwagen wuchs: 54% der Neuwagen sind heute Dienst- und Firmenwagen (Zuwachs: 4%).

Andererseits liegt der Durchschnittsverbrauch der ins Ausland verkauften deutschen Dieselfahrzeuge weit unter dem Verbrauch derselben Dieselmotoren in Deutschland. Offenkundig nutzen die deutschen Hersteller „ihren“ Dienst- und Firmenwagenmarkt recht exklusiv für sich, um dort ihre besonders hochverbrauchenden Diesel-Limousinen zu verkaufen. Die ausländischen Dieselhersteller insbesondere Renault, Citroen, Skoda und Seat werden dagegen auch auf dem deutschen Markt als „Sparzeuge“ gekauft mit vergleichsweise günstigen Durchschnittsemissionen um 150 g CO₂. Sie sind damit über 30g besser als der Durchschnitt ihrer deutschen Dieselmotorenkonkurrenz. Ohne grundlegende Änderung der Rahmenbedingungen werden die deutschen Hersteller das 130g-Ziel deutlich verfehlen. Die Politik muss Innovationen dringend fördern durch den Abbau von Vergünstigungen für Dienst- und Firmenwagen, eine CO₂-basierte Kfz-Steuer mit klaren Sparanreizen, und durch ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen.



Dr. Angelika Zahrt
BUND Bundesvorsitzende

2. Die Ziele von 130/120g CO₂ pro km

Bereits im Dezember 1995 hatte die EU-Kommission und am 25.6.1996 der Rat der EU gefordert, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Pkw bis zum Jahr 2005 (spätestens bis 2010) auf 120g/km zu senken. Alle EU-Organen haben die Notwendigkeit bekräftigt, dieses Ziel tatsächlich zu erreichen.

In zähen Verhandlungen war es der Kommission 1998 schließlich gelungen, sich mit dem Verband der europäischen Automobilhersteller auf den Abschluss einer Umweltvereinbarung (freiwillige Selbstverpflichtung) zu einigen. Darin wurde die Reduktion der CO₂-Emissionen im Mittel der in einem Jahr neu zugelassenen Personen-Kfz auf 140g CO₂/km bis Ende des Jahres 2008 festgeschrieben. Diese Zusage entspricht einer Reduktion von 25 Prozent gegenüber dem Mittelwert von 1998 (186g CO₂/km). Die ACEA hat darüber hinaus zugesagt, auch die Umsetzung des 120g/km-Zielwertes bis 2012 zu prüfen.

Umso mehr erstaunte Anfang des Jahres 2007 der öffentliche Aufschrei der deutschen Autoindustrie sowie von Teilen der deutschen Politik, als EU-Umweltkommissar Dimas vorschlug, die CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw bis 2012 auf durchschnittlich 120g/km abzusenken. Zugleich ging die Autoindustrie davon aus, dass sie ihre Selbstverpflichtung (140g CO₂/km bis Ende 2008) nicht einhalten wird.

EU-weit lagen die ACEA-Hersteller Anfang 2005 bei 161g CO₂/km, in Deutschland bei 175g. Neuere EU-Zahlen als zum Bezugssjahr 2004 liegen noch nicht vor. Die folgende Tabelle nennt die für den CO₂-Wert äquivalenten Verbrauchswerte.

Verbrauchswerte und CO₂-Ausstoß

| CO ₂ -Wert/ Verbrauch | Mix 50:50 | Benzin | Diesel |
|-------------------------------------|--------------|--------|--------|
| 170 (Stand D 2005) | 6,8 | 7,2 | 6,5 |
| 140 (Ziel Ende 2008) | 5,6 | 5,9 | 5,3 |
| 130 (Ziel Ende 2012) | 5,2 | 5,5 | 4,9 |
| 120 (Ziel Ende 2012) | 4,8 | 5,1 | 4,6 |

Aufgrund der deutschen Interventionen setzte die EU-Kommission am 7.2.2007 den 2012er Wert auf 130g/km hoch. Dieser soll durch fahrzeugtechnische Maßnahmen erreicht werden. Durch zusätzliches Einrechnen von Biosprit und weiterer „Fahrzeugkomponenten“ sollen die Emissionen um weitere 10g auf 120g bis 2012 abgesenkt werden [KOM(2007)19 endg. v. 7.2.2007]. Alle Ziele sind als durchschnittliche Flottenverbrauchswerte definiert.

Es zählt dabei immer nur der Typ- oder Normverbrauch, nicht der reale Verbrauch. Der liegt etwa drei Liter (oder 80g CO₂/km) höher als der für die Zulassung relevante Wert. Erstmals will die Kommission jetzt für das 120er-Ziel Fahrzeugkomponenten wie „Reifen, Klimaanlage als „ergänzende Maßnahmen“ mit einrechnen. Wie das geschehen soll, ist noch unklar. Auch die Beimischung von Biokraftstoffen wird anrechenbar.

Die Beratungen der – gleichberechtigten – Organe Ministerrat und EU-Parlament müssen bis spätestens Mitte 2008 abgeschlossen sein. Den Auftakt macht der Umweltministerrat am 20.02.2007. Selbst wenn es beim verwässerten CO₂-Wert von 130g bleibt, müssen die deutschen Hersteller ihren CO₂-Ausstoß jährlich um 4,5% (oder 6-7g) reduzieren, die europäischen Nachbarländer um 3,5% (4-5g).

Trends 2001–2005

Im folgenden werden Datensätze des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) und der EU-Kommission analysiert. Herstellerbezogen sind diese erst in Zeitreihen seit 2001 auswertbar. Zuvor war die Datenlage zu unsicher. Bei der EU liegen derzeit nur die Daten bis einschließlich 2004, beim KBA bis einschließlich 2005 vor. Soweit möglich, wurden auch noch aktuellere Dateneinbezogen.

Die Datensätze sind jeweils auf die Hersteller und die Mitgliedsstaaten bezogen. Für die Bewertung der Zielerreichung der Hersteller sind jeweils die EU-weiten Daten ausschlaggebend. Da es in dieser Studie um das Herausarbeiten deutscher Besonderheiten geht – freilich mit interkulturellen Ausblicken – wird der nationale Markt- und Politikkontext stärker betont.

2.1 Ländervergleich:

Deutschland hängt hinterher

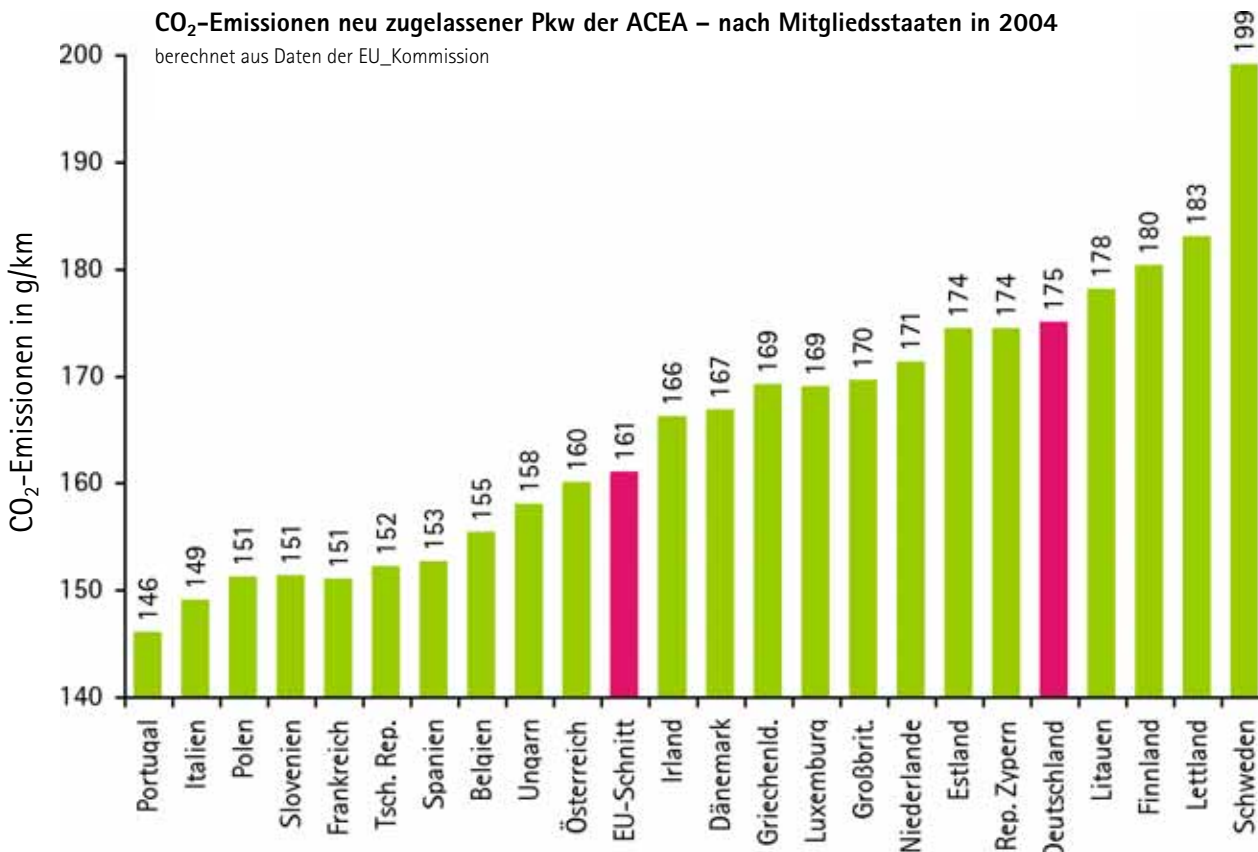
Aktuell liegt der europaweite Durchschnitt der CO₂-Emissionen der ACEA-Hersteller bei 161g (Bezugsjahr 2004; vgl. KOM(2006)463 endg. S. 10). Die der deutschen Hersteller bei 175g.

Die in Deutschland zugelassenen Pkw von ACEA-Herstellern haben den dritthöchsten CO₂-Ausstoß in der EU-15 und den fünfhöchsten in der EU-25.

Das Klimaschutzziel in der EU wird durch die unzureichende Reduzierungsleistung der deutschen Autoanbieter in Frage gestellt.

Ihr hohes absolutes Emissionsniveau prägt das Gesamtergebnis. Ein Viertel der CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte (24,3%) der 25 EU-Mitgliedstaaten stammt aus Deutschland (2,7 Mio. Zulassungen von 12,2 Mio in EU-25).

Ein klimapolitisches „Ausreißerland“ wie Deutschland bewirkt schon aufgrund der Zulassungszahlen die EU-weite Zielverfehlung, anders als bei Ländern wie Schweden (81.000 Zulassungen in 2004), Lettland (5.700), Finnland (92.000) oder Litauen (5.700).



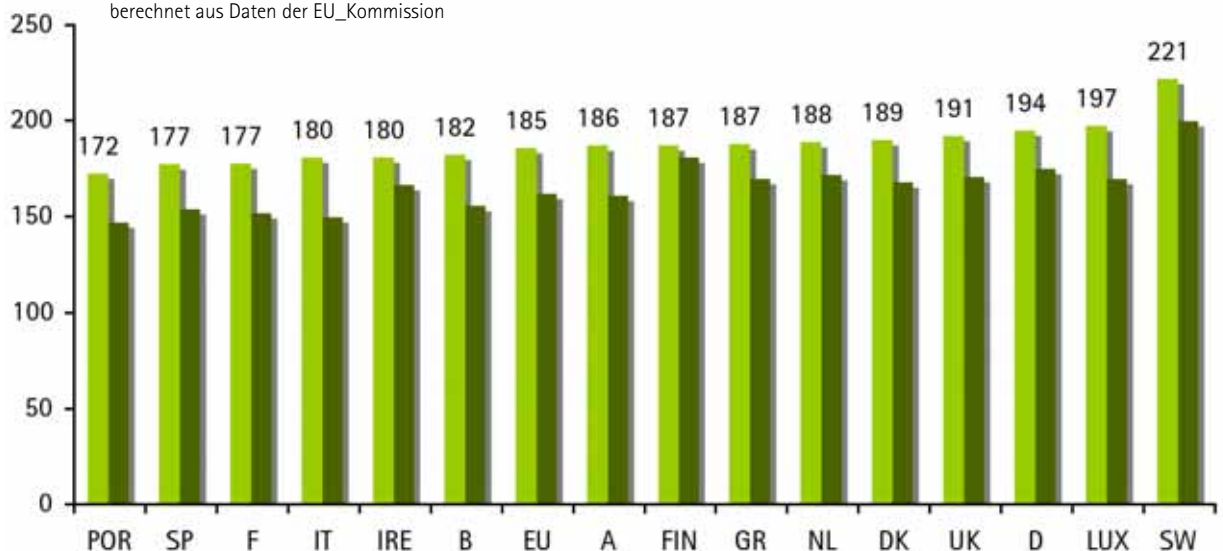
2.2 Nur geringe relative CO₂-Reduzierungen in Deutschland

Nicht nur bei den absoluten CO₂-Emissionen ist Deutschland schlecht positioniert, sondern auch bei den relativen Verbesserungen seit 1995. Unten sind die Reduzierungsergebnisse l nderbezogen aufgeführt. Die EU-Kommission vermeidet in der Regel konkrete Aussagen über einzelne Staaten (vgl. den Jahresbericht der Kommission 2005 (KOM(2005)269endg. S. 12).

Gerade wenn die deutschen Hersteller beanspruchen, besonders schwere Luxusfahrzeuge herzustellen und deshalb von einem höheren absoluten Emissionsniveau ausgehen, müssen sie sich auch zu höheren Reduzierungsleistungen als die anderen Länder verpflichten. Faktisch liegen in der EU-25 aber nur vier Länder hinter Deutschland. Finnland, Irland, die Niederlande und Großbritannien mit weniger als 20g Minderung. Mit über 30g durchschnittlicher CO₂-Reduzierung hat Italien seit 1995 die gr o te Effizienzsteigerung vor Belgien (25g) aufzuweisen.

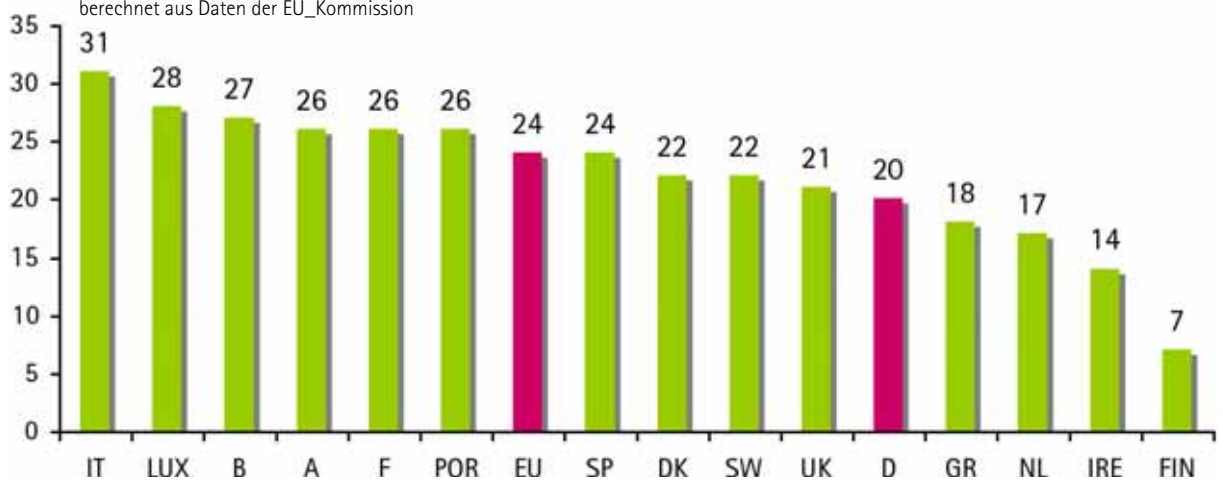
CO₂-Reduzierungen neu zugelassener Pkw der ACEA – nach Mitgliedsstaaten 1995–2004

berechnet aus Daten der EU-Kommission



Absolute CO₂-Reduzierung von 1995–2004

berechnet aus Daten der EU-Kommission



Gegenüber dem Zieljahr 1995 wurden die CO₂-Emissionen in der EU-15 insgesamt um 13% gemindert. Versprochen war in der Selbstverpflichtung von 1998 eine Minderung um 25%, das entspricht im Durchschnitt einem Minus um 45g vom durchschnittlichen EU-Niveau von 185g im Jahr 1995.

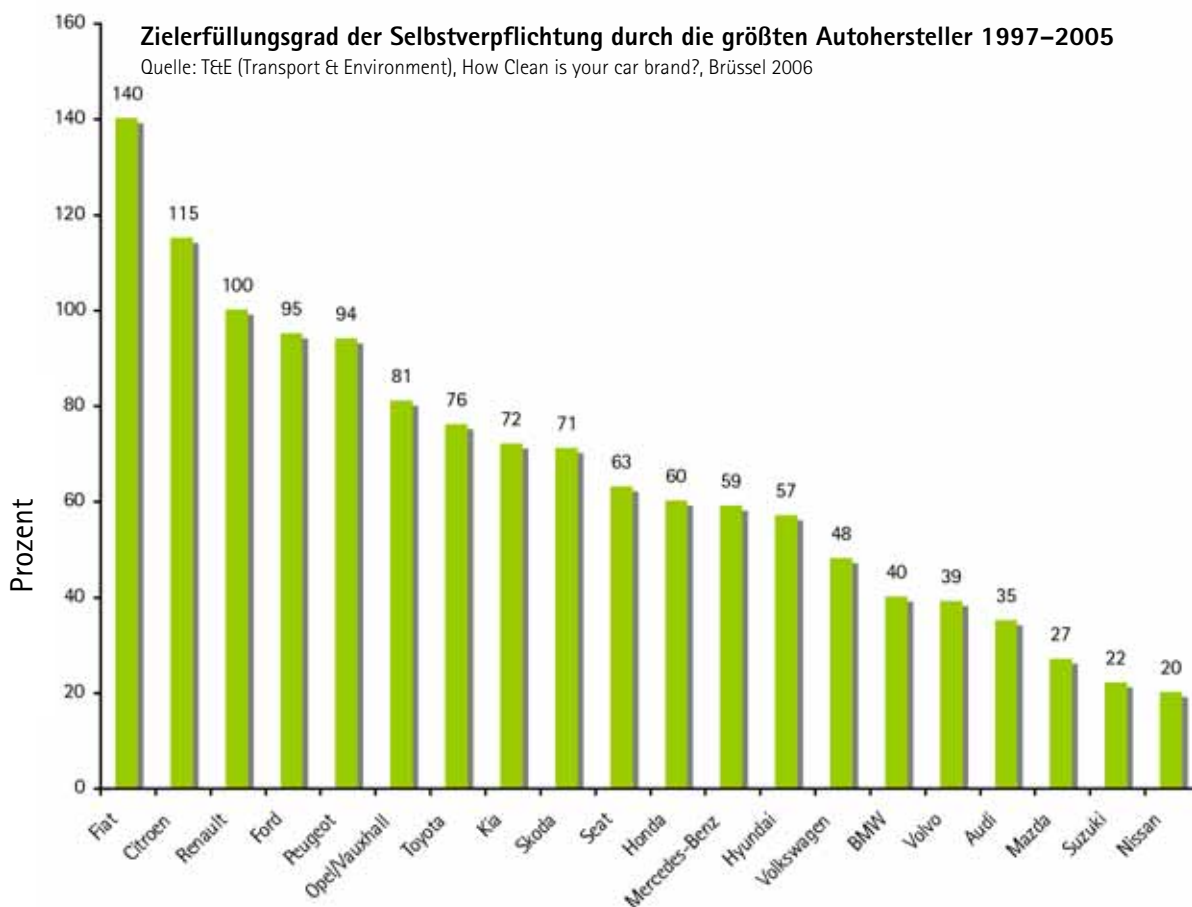
2.3 Ausländische Hersteller strengen sich mehr an

Offenkundig strengen sich die ausländischen Autohersteller mehr an als die deutschen. Das unten abgebildete, von der Umwelt-Verkehrsorganisation in Brüssel, T&E, erstellte Diagramm fußt auf einem Ranking der bisherigen Anstrengungen der größten Autohersteller in der EU. Ausgehend von der Annahme der Selbstverpflichtung, dass

jeder Hersteller seine Emissionen linear um 25% gegenüber 1995 reduziert, wurde der Erfüllungsgrad für die Phase 1997 bis Ende 2005 ermittelt.

Demnach hat Fiat die Selbstverpflichtung der europäischen Autoindustrie zu 140% erfüllt, auch Citroen hat eine Übererfüllung von 115% aufzuweisen. Renault (100%), Ford (95%) und Peugeot (94%) liegen genau im Zielkorridor. Auch Opel kann das Selbstverpflichtungsziel ohne Strategieänderung vermutlich noch erreichen.

Die größte Zahl der deutschen Marken (Smart gehört nicht zu den 20 großen Herstellern) liegt weit außerhalb des Zielkorridors: Mercedes (59%), VW (48%), BMW (40%) und Audi (35%) können das Ziel nur mit Hilfe einer deutlichen Kurskorrektur erreichen.



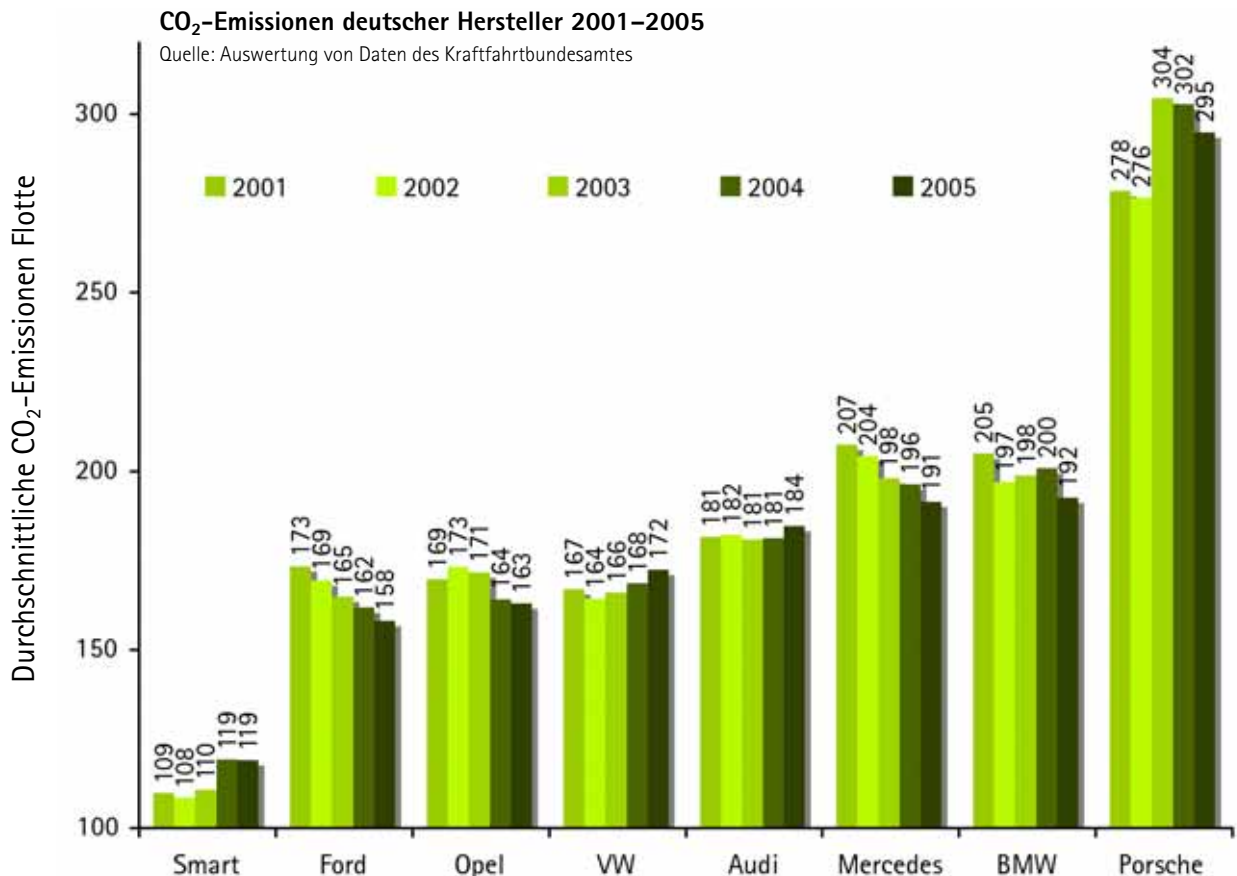
Eine radikale Änderung der Modellpolitik ist bis 2012 kaum möglich. Effizienzsteigerungen um 30% aber sehr wohl. Dies schafft im übrigen zusätzliche Exportchancen für die deutsche Wirtschaft auf Märkten, die zunehmend durch Verbrauchsvorschriften reguliert sind (z.B. USA, Kanada, China, Japan, Korea, Australien).

2.4 Unterschiede zwischen deutschen Herstellern: Wer was fürs Klima tut

In der öffentlichen Diskussion um die europäischen Verbrauchsstandards schienen die deutschen Hersteller derzeit wie ein monolithischer Block gegen die europäischen Vorschriften anzulaufen, die Bundeskanzlerin an der Spitze. Das Niveau und die Leistungsbilanz der deutschen

Autoproduzenten bei der Reduzierung des Spritverbrauchs ist jedoch sehr unterschiedlich.

Die Zeitreihe der Hersteller in den letzten fünf Jahren zeigt, dass von den Anbietern mit voller Modellpalette lediglich die Firmen Ford mit minus 15g CO₂ im Flottendurchschnitt, Opel mit minus 6g, Mercedes mit minus 16g und BMW mit minus 13g überhaupt Reduktionseffekte hatten. Aber auch deren Niveau ist recht unterschiedlich. Ford verminderte seine Emissionen um 4g pro Jahr, ebenso Mercedes. VW (plus 5g) Audi (plus 3g) und Porsche weisen dagegen sogar CO₂-Zuwächse auf. Klimaschutz oder die Erfüllung der Selbstverpflichtung der Autoindustrie wird in diesen Unternehmen offenkundig nicht angestrebt.



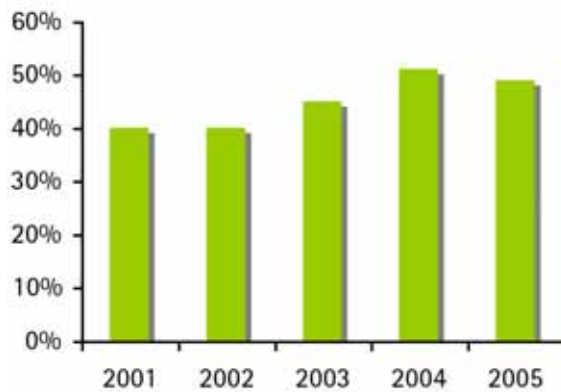
2.5 Verdieselung der deutschen Neuwagenflotte

Der Dieselanteil in der deutschen Neuwagenflotte ist deutlich höher als in den europäischen Nachbarländern. Von 2001 bis 2005 stiegen die Anteile der Dieselfahrzeuge noch einmal deutlich an (von 40% auf 49% mit leichtem Dämpfer 2005 aufgrund der Feinstaubdiskussion).

2.6 Deutsche Diesel: Sparmobile fürs Ausland, Spritschlucker fürs Inland

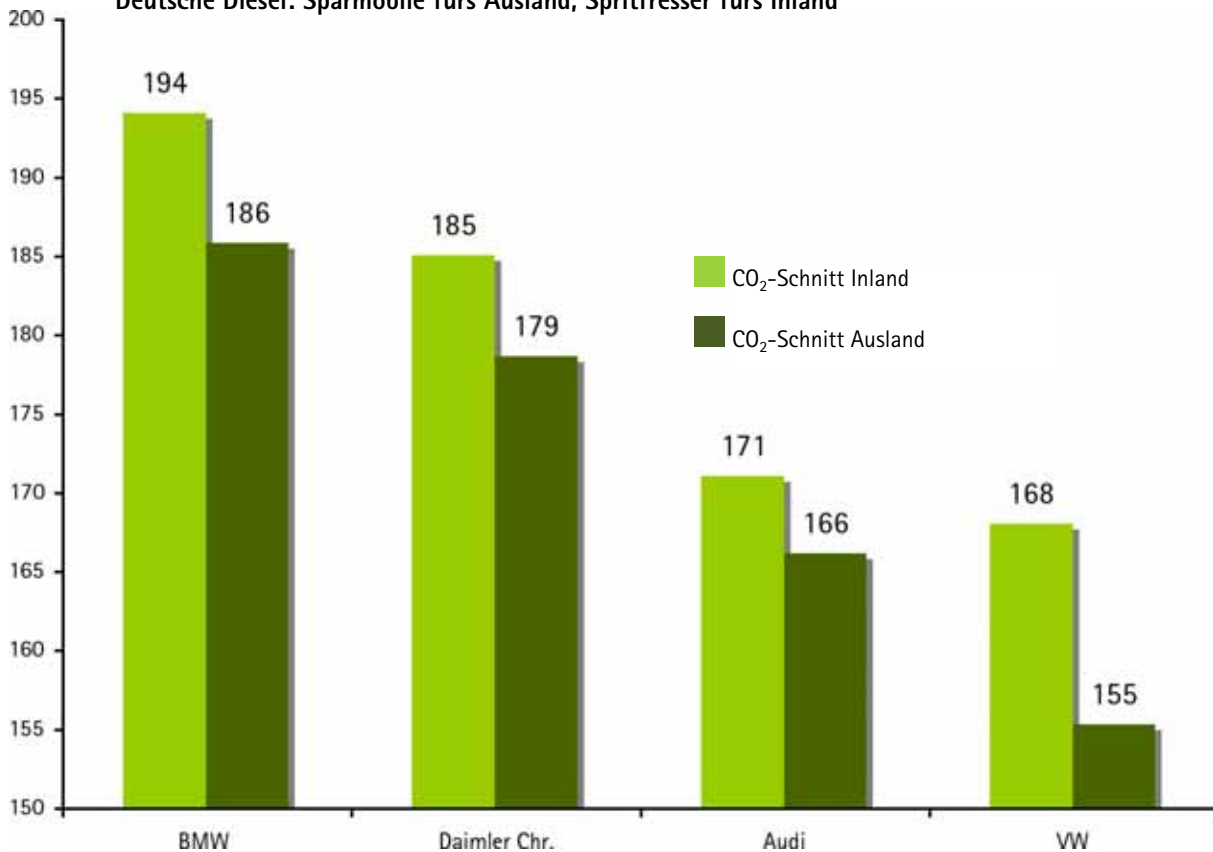
Die vier deutschen Hersteller, die sich gerne dem sog. Premiumsegment zuordnen – Mercedes, BMW, Audi und VW – setzen im Ausland mehr Fahrzeuge ab als im Inland. Erstaunlich sind aber die Unterschiede bei den Inlands- und Aus-

Abteil Diesel bei Pkws in Deutschland



landsdieselaautos der vier Hersteller. So haben im europäischen Ausland verkaufte Neufahrzeuge durchweg niedrigere CO₂-Emissionen. Der Unterschied macht bei VW 2004 sogar 13g CO₂ aus.

Deutsche Diesel: Sparmobile fürs Ausland, Spritfresser fürs Inland



Diesel-Pkw werden offenkundig in Deutschland nicht wie in anderen Ländern gezielt zur Verbrauchsreduktion vermarktet.

Die Dieselfahrzeuge anderer Hersteller verbessern den deutschen CO₂-Schnitt (mit durchschnittlich 158-151 g bei Fiat, Renault, Opel, Ford, Seat bzw. mit 147 bei Citroen und Renault oder mit 144g bei Skoda). Ohne diesen Reimport der Dieselaautos aus dem Ausland würden die deutschen Werte noch wesentlich schlechter ausfallen. In Deutschland lagen die Dieselfahrzeuge von VW bei 168g, europaweit bei 162g, im EU-Ausland bei 155g.

2.7 Zunahme der Dienst- und Firmenwagen

Der Anteil der Firmenwagen an den Neuwagen hat seit 2001 weiter zugenommen. Er stieg laut Zulassungsstatistik von 51 auf 54%.

Aufgrund der günstigen Abschreibungszeiträume (6 Jahre), die als Aufwendungen die steuerliche Bemessungsgrundlage für die Körperschafts- und Gewerbesteuer kürzen, die Abzugsmöglichkeit der Kfz-Steuer als Betriebsausgabe sowie der laufenden Betriebskosten werden vorzugsweise große und schwere Wagen angeschafft.

Zunahme von Dienst- und Firmenwagen

| | | | | | |
|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen | 1.643.738 | 1.605.338 | 1.581.806 | 1.551.870 | 1.537.761 |
| Verarbeitendes Gewerbe | 217.586 | 217.441 | 238.438 | 236.702 | 251.218 |
| Handel | 711.071 | 716.896 | 711.677 | 702.155 | 740.863 |
| Mietfahrzeuge für Selbstfahrer | 260.363 | 245.859 | 257.840 | 281.328 | 296.211 |
| Öffentliche Verwaltung | 19.481 | 21.792 | 19.864 | 22.341 | 24.211 |
| Sonstige | 489.479 | 445.572 | 427.313 | 472.430 | 491.858 |
| Gesamt | 3.341.718 | 3.252.898 | 3.236.938 | 3.266.826 | 3.342.122 |
| dav. Gewerblich | 50,81% | 50,65% | 51,13% | 52,50% | 53,99% |
| dav. Nichtgewerblich | 49,19% | 49,35% | 48,87% | 47,50% | 46,01% |

3. Ursachen für den deutschen Sonderweg

3.1 Nutzung der Diesel-Spartetechnologie zur Übermotorisierung von Luxus- & Spaßkarossen

Im europäischen Ausland liegt der Dieselmotor beim CO₂-Ausstoß um etwa 20g/km niedriger als der Benzinmotor. Genau diesen Vorsprung hatten Dieselautos auch in Deutschland bis 2000 gehabt. Während EU-weit dieser Abstand zwischen Diesel- und Benzinautos erhalten blieb und die Diesel-Pkw EU-weit bei den ACEA-Fahrzeugen mit 153g CO₂-Ausstoß gegenüber 170g (Bezugsjahr: 2004; vgl. KOM(2006)463 endg. v. 24.8.2006, S. 10) den Gesamtdurchschnitt drücken, steigt in Deutschland ab 2000 die durchschnittliche CO₂-Emission der Diesel-Pkw wieder an. Nur noch Benzin-Pkw reduzieren ihren CO₂-Ausstoß. Der Vorsprung des Diesels gegenüber dem Benzin schmolz von 20g im Jahr 2000 auf 4g im Jahr 2005. 2006 über-

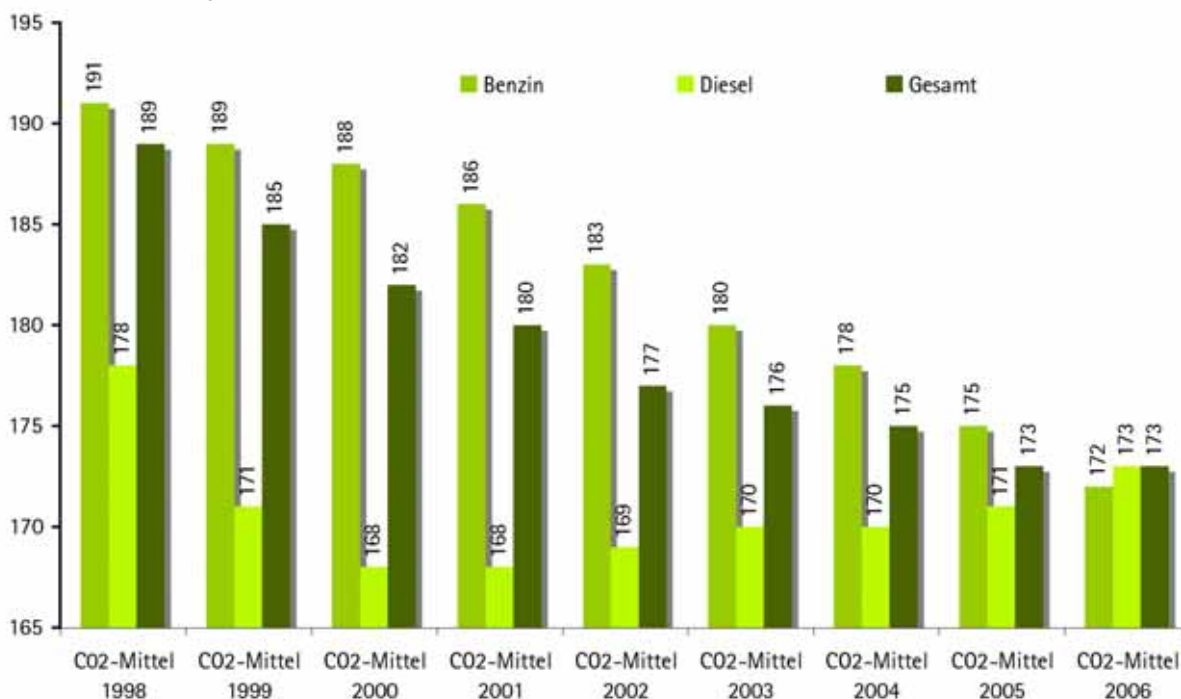
holte der Diesel sogar die Benzinmotoren. Das ist besonders prekär, weil Dieselfahrzeuge in Deutschland 49% der Neuwagen ausmachen (2005).

Grund für diesen Trendwechsel ab 2000 dürfte in Deutschland die zunehmende „Umwidmung“ von Dieselmotoren sein. War Dieselantrieb früher eine Spartetechnologie, in der die deutsche Autoindustrie führend war, wird er nun für den Antrieb immer größerer und schwererer Fahrzeuge eingesetzt. Insbesondere die Zunahme der Sports Utility Vehicles (SUV), die mittlerweile etwa 7 Prozent der Neuwagen ausmachen, spielt dabei eine ausschlaggebende Rolle.

Der Diesel stellt bei der CO₂-Reduktion durchaus eine Alternative zum Downsizing (Gewichtsreduzierung und Verkleinerung des Autos) dar. Dies umso mehr, da 2008 bei den Neuwagen das Problem der Rußpartikel durch Filter auf dem Standard von Euro 5 weitgehend gelöst sein wird

CO₂-Emissionen deutscher Hersteller nach Treibstoffarten

Quelle: Auswertung von Daten des Kraftfahrtbundesamtes



(0,005g/km) und auch das zweite Abgasproblem des Dieselmotors, die Stickoxidemission jetzt gezielt angegangen wird. Die heutigen CO₂-Emissionswerte von 130-150g bei vielen Diesel-Neuwagen zeigen, dass diese Technik noch ein weiteres großes Sparpotenzial hat.

3.2 Zunahme der Gewichte

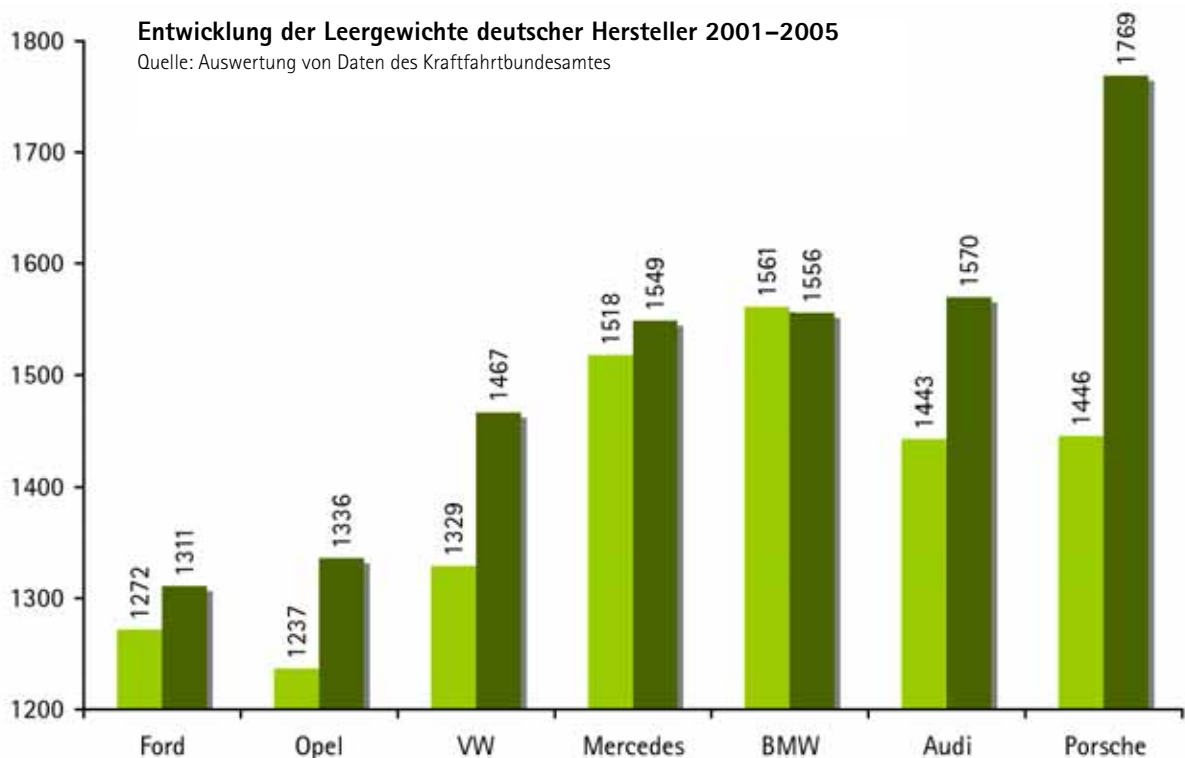
Statt eines Downsizing der Pkw-Flotten, um über das geringere Gewicht Treibstoff einzusparen und damit den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, erfolgte in der Pkw-Flotte der deutschen Hersteller das genaue Gegenteil: Die Durchschnittsgewichte der Flotten wurden erhöht. Spitzenreiter bei der Gewichtszunahme ist Porsche, wo sich insbesondere die Produktion des SUV „Cayenne“ in einer Erhöhung der durchschnittlichen Fahrzeugmasse um 320kg niederschlug.

Auch VW und Audi legten deutlich beim Gewicht zu, nämlich um 130kg seit 2001.

Bei Opel dürfte die Gewichtszunahme mit dem Minivan Zafira zusammenhängen. Sicher ist darin eine Anpassung des Angebots an Kundenwünsche zu sehen, die aber nicht prinzipiell die Erreichung des CO₂-Minderungsziels in Frage stellt. Das Gewichtsniveau von Opel liegt trotz einer Erhöhung um durchschnittlich 100kg immer noch um 130kg niedriger als das von VW.

Allein BMW konnte das Gewicht seiner Flotte geringfügig reduzieren.

In der Zunahme der Gewichte und dem kompletten Fehlen einer Strategie des Downsizing liegt eine wichtige Ursache des Verfehlens der Klimaziele bei den Pkw.

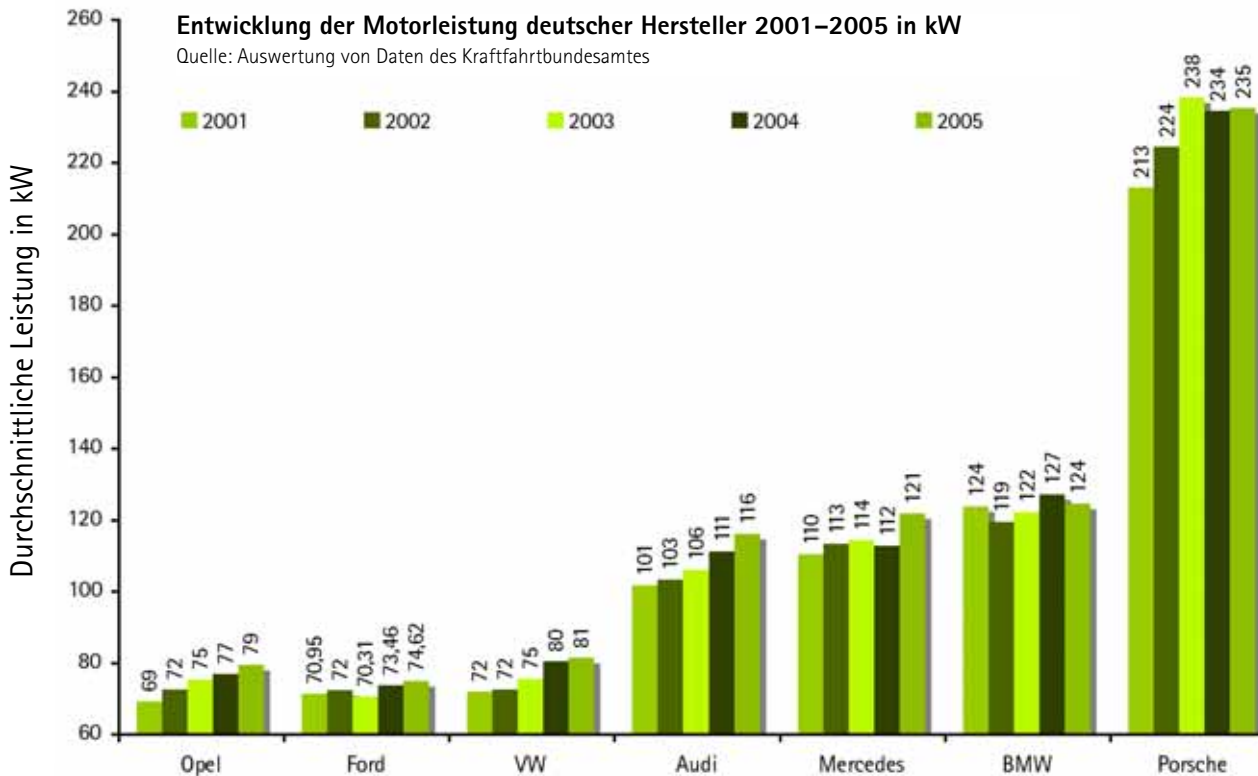


3.3 Zunahme der Leistung

Geringere Motorleistungen bedeuten einen geringeren Verbrauch und geringere CO₂-Emissionen. Ford liegt in Sachen Klimaschutz mit einer ausreichend durchschnittlichen Motorisierung seiner Flotte mit 75kW hier vorn.

Opel und VW weisen eine ähnliche durchschnittliche Motorisierung auf wie Ford. Das höhere Gewicht beider Flotten verursacht jedoch höhere Emissionen als bei Ford. Außer bei BMW, die mit 124kW allerdings bereits das höchste Niveau aller Limousinen-Hersteller aufweisen, legten alle Hersteller zwischen 2001 und 2005 bei den Motorleistungen zu.

In der Steigerung der Leistung mit dem Ziel, hohe Beschleunigungswerte und Spitzengeschwindigkeiten zu erreichen, liegt ebenfalls eine wesentliche Ursache für das Verfehlen des Klimaschutzziels bei den Pkw in Deutschland. Die größten Leistungszuwächse erfolgten in den letzten Jahren. Die deutschen Hersteller liegen inzwischen auf einem deutlich höheren Durchschnittsniveau als das EU-Ausland. Deutlich ist auch der Niveauunterschied zwischen der Gruppe von Ford, Opel und VW sowie der von Audi, Mercedes und BMW.



3.4 Entwicklung des Hubraums

Es gibt keinen einheitlichen Trend sondern unterschiedliche Entwicklungen aufgrund der jeweiligen Modellpolitik. Die Hubraumorientierung der Kfz-Steuer scheint hier eine gewisse Wirkung zu entfalten.

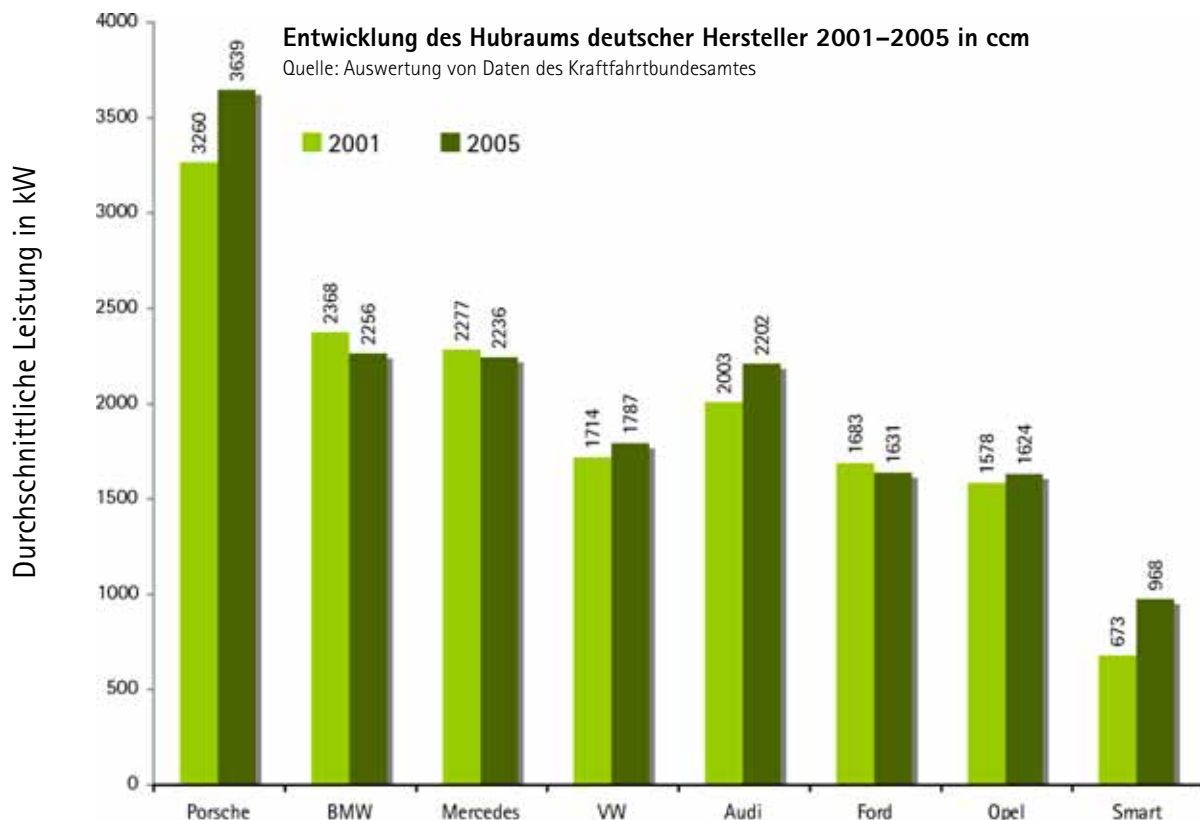
3.5 Unterschiedliche Nationale Autokulturen? Oder warum kaufen die Franzosen auch deutsche Spar- statt Spritfresserautos?

Als Vergleichsland und Emissionsminderungsvorbild für Deutschland, das beim CO₂-Durchschnitt mit 175g in 2004 um 14g über dem europäischen Durchschnitt lag, wird hier Frankreich genommen. Letzteres ist mit durchschnittlich 153g CO₂/km für die in Frankreich neu zugelassenen Pkw rund 20 g besser als Deutschland und deutlich besser als

der europäische Durchschnitt (161g). Unser Nachbarland hat zudem seine Emissionen seit 1995 um 26g gemindert (Deutschland: 20g; der EU-Durchschnitt liegt bei 24g/km).

Die beiden Diagramme führen die Neuwagen-Marken in Deutschland und in Frankreich auf, die über 50.000mal verkauft wurden. Es werden aber nicht nur Marken der europäischen Hersteller aufgeführt sondern auch japanische.

Auffallend ist das bei den am meisten verkauften Marken, aber auch bei den deutschen Marken zu beobachtende unterschiedliche Kaufverhalten der Franzosen. Bei den Dieselfahrzeugen ist die Differenz zu den deutschen Werten besonders hoch. Das deutet darauf hin, dass Diesel in Frankreich bewusst werden genutzt, um Spritausgaben zu sparen. Der Unterschied zum deutschen Nachfrageverhalten der aufgeführten Modelle liegt bei bis zu 20g CO₂.



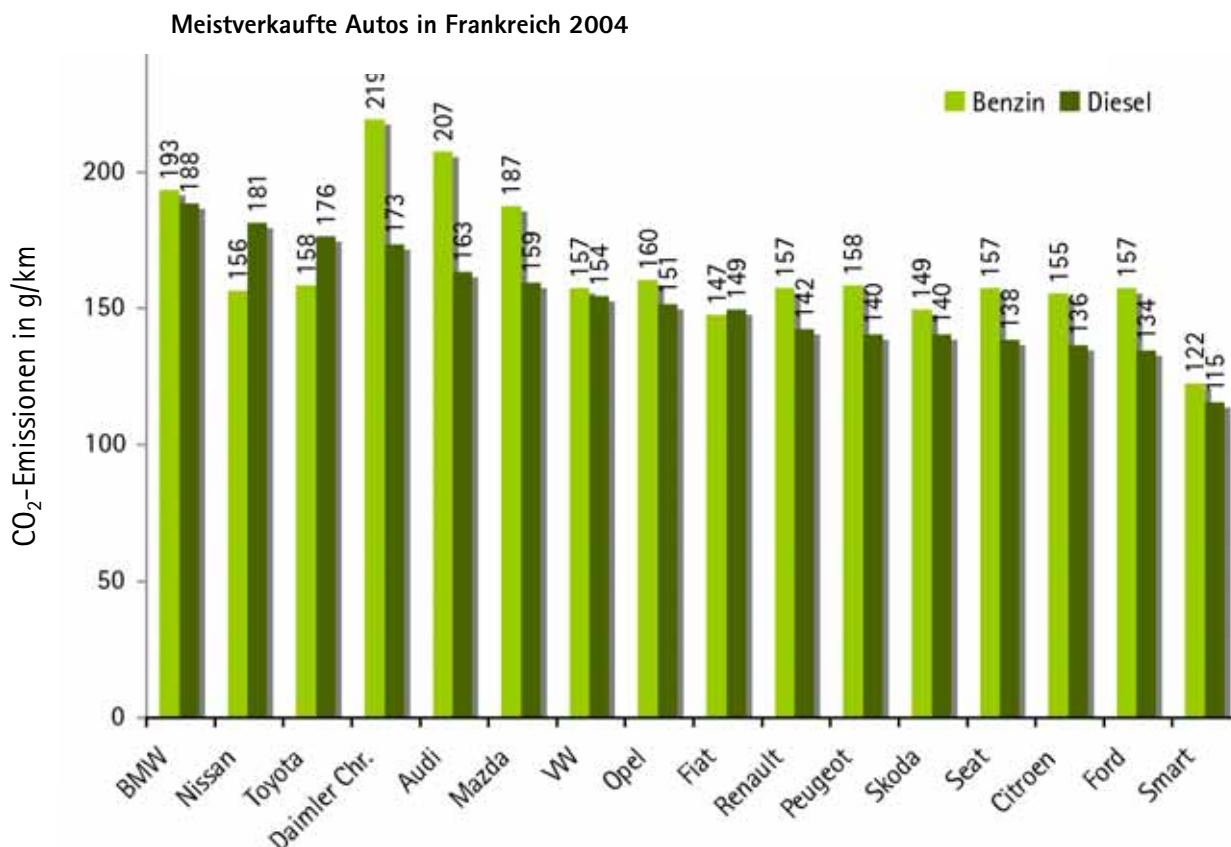
Abgesehen von den beiden „Ausreißern“ der Benzimodelle von Daimler Chrysler und Audi liegen die französischen CO₂-Emissionen unter den deutschen. Diese Unterschiede wirken sich auch bei deutschen Dieselaautos aus. Sie betragen bis zu 20g CO₂. Dieselfahrzeuge werden in Frankreich gezielt zur Senkung des Verbrauchs gekauft. Die Zahl der neu zugelassenen Dieselfahrzeuge liegt gerade bei deutschen Marken besonders hoch, etwa um das drei bis vierfache über den Benzinmodellen.

3.6 Die Hochgeschwindigkeitsorientierung von BMW, Mercedes und Audi und ihre Folgen

Eine Auswertung der deutschen Hersteller des sog. Premiensegments BMW, Mercedes und Audi sowie als Kontrollfall Ford hinsichtlich der bei ihren Neuwagen angebotenen Spitzengeschwindigkeiten und der Motorleistung

bestätigt, dass die Modellpolitik von Audi, BMW und Mercedes dominant auf Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung ausgerichtet ist:

| Marke | Modelle | durchschn. PS | durchschn. Höchstgeschw. km/h |
|----------|---------|---------------|-------------------------------|
| Ford | 83 | 120 | 190,6 |
| Mercedes | 148 | 268 | 230,8 |
| BMW | 127 | 208 | 236,7 |
| Audi | 229 | 209 | 237,4 |



3.7 Fazit

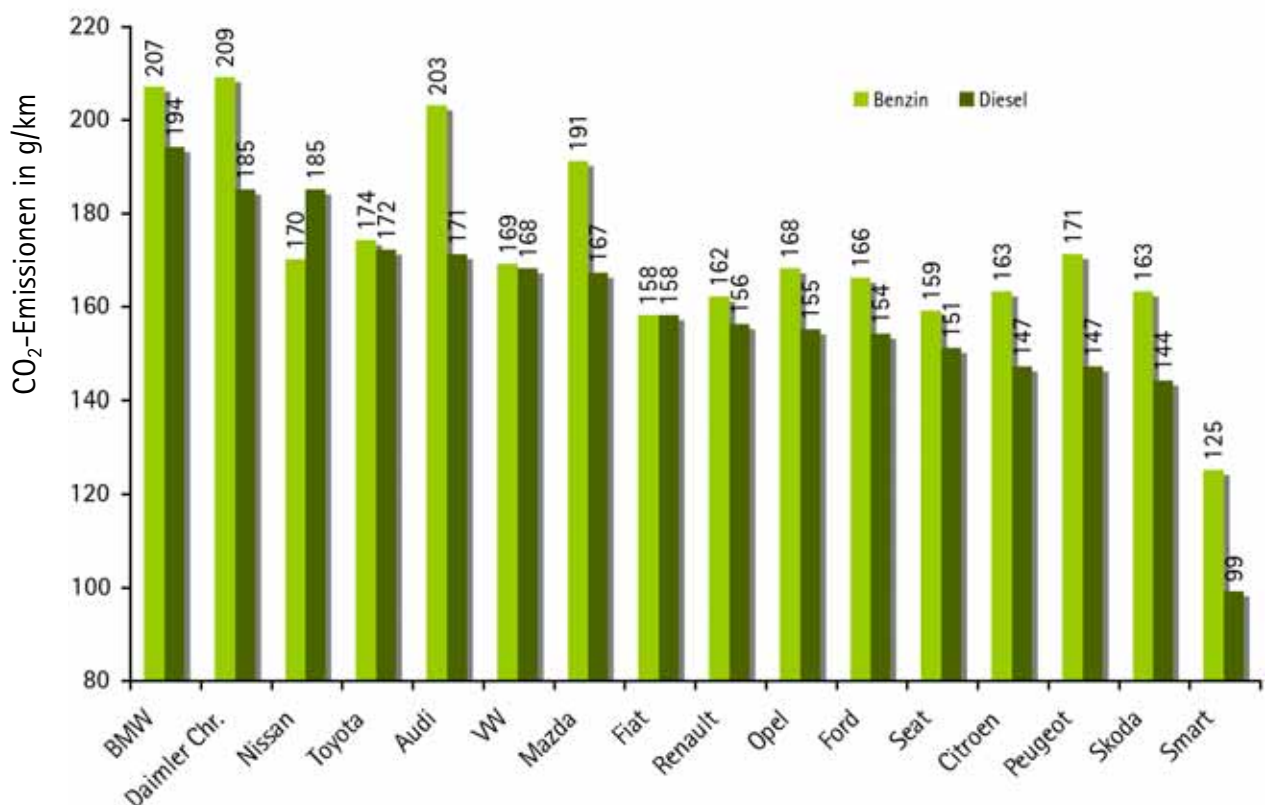
Die deutschen Autohersteller haben offenkundig in 2006 ihre nur spärlichen Bemühungen zur CO₂-Reduzierung der Pkw in Deutschland eingestellt. Mit 173g erreichten sie im Jahre 2006 den gleichen Wert wie 2005. Verantwortlich dafür sind nicht die Benzin-Pkw, die kontinuierlich seit 1998 ihre Emissionen um 2-3g CO₂ reduziert haben. Verantwortlich sind die deutschen Diesel-Neuwagen, die seit 2001 ihre CO₂-Emissionen jährlich um 1-2g erhöht und 2006 erstmals die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Benzinmotoren in Deutschland um 1g überschritten haben.

Die deutschen Hersteller haben seit 2001 den Dieselmotor nicht mehr vorwiegend genutzt, um den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu mindern, sondern um zunehmend schwerere Fahrzeuge im Segment der Oberklasse und bei den Geländewagen zu motorisieren. Außerdem fällt auf, dass die Preisdifferenz zwischen Diesel- und

Benzinmodellen in Deutschland und insbesondere beim Massenhersteller VW besonders groß ist. Das gilt generell für die Dieselmotoren mit Einspritzung (TDI), aber auch für das sparsamste VW-Modell, den Polo Blue Motion. Dieser ist ein vollwertiges Familienauto (mit Partikelfilter) mit 102g CO₂-Ausstoß oder einem Verbrauch von 3,9l/100 km, das über 4000 € mehr kostet als das Basismodell. Hier besteht die Gefahr, dass Sparmodelle für die Verkaufsräume produziert werden, statt ein Konzept für die Vermarktung und den Verkauf einer größeren Stückzahl dieses Modells auf der Grundlage eines günstigeren Preises umzusetzen.

Bei Ford ist die Preisdifferenz zwischen Benzinmotoren und ihren modernsten TDCI-Dieselmotoren deutlich geringer. Das wirkt sich beim Durchschnittsverbrauch der Flotte aus. Im Übrigen lassen sich solche Veränderungen beim Marketing schnell umsetzen und schlagen auch direkt auf den Flottenverbrauch der Hersteller durch.

Meistverkaufte Neuwagen in Deutschland 2004



Das in Umfang und Wachstum interessanteste Absatzsegment der Neufahrzeuge waren laut KfA-Statistik die Kleinwagen mit 18% Marktanteil und fast 10% Wachstum. Zusammen mit den „Minis“, Kompaktwagen und der Mittelklasse (ohne die „obere Mittelklasse“) machten diese Segmente laut Statistik des Kraftfahrtbundesamts 60% des Absatzes im Jahr 2006 aus. Die Oberklasse, über die in den Medien und der Politik intensiv diskutiert wurde, macht indessen nur 1,2% des Neuwagen-Absatzes aus.

Während z.B. die Franzosen auch insgesamt im Trend liegen, um das 130g-Ziel bis 2012 zu erreichen, stellen sich für die deutschen Hersteller die Perspektiven recht unterschiedlich dar.

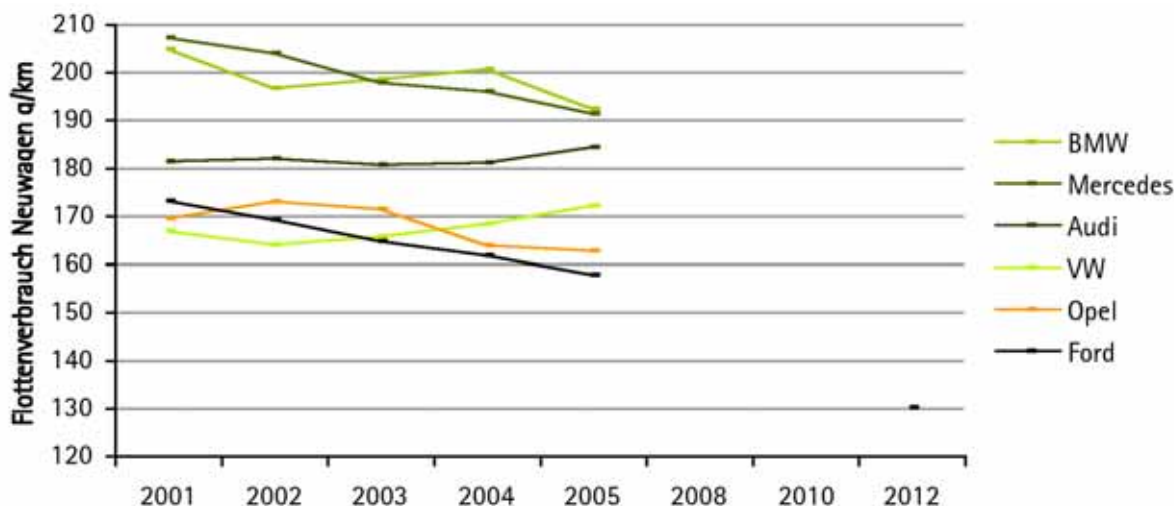
Ford muss mit 158g 2005 noch 28g bis 2012 reduzieren. Die Reduzierungsschritte der letzten Jahre betragen 4g. Das Unternehmen muss nur diesen Kurs fortsetzen, um innerhalb von 7 Jahren die bis zum 130g-Ziel fehlenden 28g zu schaffen. Mit seiner Modellpalette ist Ford für das 2012er-Ziel gut aufgestellt, nicht aber für weitere Reduzierungsschritte. Z.B. mit dem „Fiesta“ im Kleinwagen-segment und dem „Focus“ im Kompaktwagenbereich hat Ford zwei voll familientaugliche Modelle mit günstigen CO₂-Emissionen (unter 120g bzw. 124g), die preislich nur wenig über den Benzinversionen liegen.

Opel liegt recht genau im europäischen Durchschnitt und muss erhebliche zusätzliche Anstrengungen unternehmen, insbesondere seine Modellpalette verändern.

VW hat dagegen eine sehr breite Modellpalette mit technisch aufwändigen Angeboten verbrauchsarmer Motoren. In Marketing und Werbung spielt das aber keine Rolle. Hier dominieren im Gegenteil andere Botschaften wie auch der krampfhafteste Versuch, sich in der Oberklasse zu etablieren. Dabei wurden bisher vom VW Phaeton erst rund 11.000 Exemplare verkauft. Auch die große Werbeoffensive für den EOS brachte es bis Ende 2006 nur auf 11.000 Verkäufe.

Während VW in der Bundesrepublik einen CO₂-Ausstoß von 169g aufweist, sind es europaweit 162g, im EU-Ausland sind es nur 155g. Im EU-Ausland werden VW-Modelle wegen ihrer Sparqualitäten gekauft. Die Absatzzahlen sind dort höher als auf dem Inlandsmarkt. VW muss deshalb primär seine Marketingpolitik für den deutschen Markt ändern.

Bei den Herstellern BMW, Mercedes und Audi müssen zur Erreichung des EU-Ziels ihre Emissionen um ein Drittel gesenkt werden. Dazu müssen sie massiv in Gewichtsreduzierung investieren, in (energie)effizientere, weniger hoch motorisierte Antriebe, die nicht mehr primär auf hohe Beschleunigung und Endgeschwindigkeiten über 220km/h setzen. Sie müssen auch wesentlich stärker im Bereich der Kleinwagen – allerdings nicht primär mit Lifestyle-Autos wie dem BMW-Mini) – und Kompaktwagen aktiv werden. Nur dann lässt sich eine CO₂-Reduktion um 50-60g erzielen.



4. Lösungen

Maßnahmen auf dem Weg zum „Fünfeinhalbliterauto“ (130g CO₂/km) bis 2012

4.1 Die Abschaffung falscher und das Setzen richtiger Anreize

Die technischen Einsparpotenziale für Effizienzsteigerungen sind bei Pkw außerordentlich hoch. Bei den Luxuslimousinen oder SUV sind die Spielräume noch größer. Einige Hersteller – Fiat, Citroen, Renault, Ford und Peugeot – haben den CO₂-Ausstoß seit 1995 deutlich abgesenkt, ausgehend von einem niedrigeren Ausgangsniveau. Fiat konnte eine Absenkung um 30g bzw. 18% erreichen. In absoluten Zahlen erreichte Mercedes die größte Minderung, nämlich um 38g, ausgehend allerdings vom hohen Ausgangswert 223g auf 185g im Jahr 2005 (vgl. auch T&E, How clean is your car brand?, Brüssel 2006, S. 6.).

Um das 130g CO₂-Ziel der Kommission vom 7.2.2007 [KOM(2007)19 endg.] bis Ende 2012 tatsächlich einzuhalten, müsste der heutige EU-weite durchschnittliche CO₂-Ausstoß von 161g jährlich um 3,5% oder um 5g abgesenkt werden. Im Rahmen der Selbstverpflichtung der Autoindustrie war lediglich eine Absenkung um 1,3% pro Jahr realisiert worden.

Vom deutschen Emissionsdurchschnitt (rund 170g) müssten sechs jährliche Absenkungsschritte um 4,5% oder eine jährliche Minderung um 7g CO₂ stattfinden, um das 130g-Niveau einhalten zu können.

Ein Strategiewechsel insbesondere seitens der deutschen Hersteller ist dringend erforderlich. Jene Hersteller, die sich früh auf sich verändernde Marktbedingungen eingestellt haben, sind im Vorteil. Insbesondere bei vier deutschen Herstellern (Mercedes, BMW, Audi und z.T. auch VW) spielte bei der Modellentwicklung und der Vermarktung der Autos der Klimaschutz noch keine Rolle. Auch die Selbstverpflichtung der europäischen Autoindustrie wurde von diesen Herstellern nicht ernst genommen, weil keine Sanktionen damit verknüpft waren. Die derzeitigen und für Verkäufer und Käufer maßgeblichen ‚falschen‘ Anreize in Deutschland sind:

- Steuervergünstigungen für Dienst- und Firmenwagen
- die auf dem Hubraum basierende Kfz-Steuer, die noch immer ohne CO₂-Bezug ist

- der Verzicht auf ein generelles Tempolimit auf Autobahnen, was zudem die Produktion von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen fördert.

Die oben genannten Hersteller ignorieren das Klimaschutzziel im Pkw-Sektor bisher weitgehend und begünstigen Produktion und Verkauf von Spritschluckerautos. Gerade die Hersteller sog. Premiumfahrzeuge haben sich unter weitgehender Ausschaltung ausländischer Konkurrenz fast ausschließlich auf die „Nische“ der Dienst- und Firmenwagen eingestellt. So wurden 76% aller Neuwagen der Modelle Audi A6, 81% der 5er BMW und 71% der VW-Passat in der ersten Hälfte des Jahres 2006 als Dienst- oder Firmenwagen geordert. Oder anders herum: Der Anteil der Privatkunden in der Mercedes-Luxus-S-Klasse, beim Audi A8 oder 7er BMW beträgt gerade mal 16%, in der Mittel- und Oberklasse etwa 30% (vgl. Berliner Zeitung v. 8.2.2007, S. 11). 54% der verkauften Neuwagen kamen in Deutschland als Dienst- oder Firmenwagen zum Einsatz.

Jene Hersteller, die sich besonders auf diesen lukrativen Dienstwagenmarkt eingestellt haben, müssen nun ihre strategischen Optionen erweitern. Die hohen Verluste der Fa. Chrysler im amerikanischen Markt wegen unverkäuflicher Spritschlucker mit der Folge von Massenentlassungen geben ein lehrreiches Beispiel. Bisher gehen Dienst- und Firmenwagen in Deutschland nach wenigen Jahren in den allgemeinen Gebrauchtwagenmarkt über. Auch hier könnte sich das Käuferverhalten ändern. Es sind eher japanische Hersteller, die ein Vorbild für deutsche Autobauer abgeben: Es sind ertragsstarke Unternehmen, die sich langfristig auf neue Märkte ausrichten, welche Verbrauchs- und Emissionsreduzierungen sowie die Langlebigkeit ihrer Produkte zum Qualitätsstandard erhoben haben.

Ohne grundlegende Änderungen bei den Anreizen bleibt das Klimaschutzziel in Europa und Deutschland Illusion. Dann wird es dem am 7.2.2007 von der Kommission angekündigten „neuen Rechtsrahmen“ der EU genauso ergehen wie der Selbstverpflichtung der ACEA, den CO₂-Ausstoß bis 2008 auf 140g abzusenken: Sie sind das Papier nicht wert, auf das sie gedruckt sind.

Für mehr Klimaschutz sind drei Maßnahmenpakete erforderlich:

Paket 1: Auf EU-Ebene werden für 2012 und 2020 verbindliche Grenzwerte vereinbart, ohne klimaschädliche Ausweichmöglichkeiten (z.B. mit Hilfe eines Emissionshandels) zuzulassen.

Paket 2: Auf der nationalen Ebene wird ein Paket von Innovationsanreizen für die deutsche Autoindustrie aufgelegt, das zum vermehrten Bau und Verkauf von Sparautos anregt.

Paket 3: Auf Herstellerebene werden Maßnahmen getroffen, die den Kunden Transparenz und Wahlfreiheit über verschiedene Sparoptionen bei der Anschaffung und bei den Folgekosten der Autos ermöglichen.

4.2 EU-Paket: Verbindliche CO₂-Grenzwerte: 130/120g pro km bis 2012, 95g bis 2020

Der Kommissionsvorschlag vom 7.2.07 zielt auf einen motorseitigen Flottenemissionswert zur „verpflichtenden Verringerung der CO₂-Emissionen zur Erreichung des Ziels von durchschnittlich 130g/km für neu verkaufte Fahrzeuge durch Fahrzeugmotortechnologie“, wie etwas umständlich formuliert wird [KOM(2007)19 endg., S. 9]. Mit dem Kompromiss 130g wird ein Fünfeinhalbliterauto kreiert (anstatt mit 125 g ein Fünfliterauto anzustreben), mit der „Vision“ von 95g/km bis 2020 wird das Vierliterauto zum langfristigen Ziel erklärt.

Die Kommission greift damit die freiwillige Selbstverpflichtung der europäischen, japanischen und koreanischen Autoindustrie auf und sieht sie anscheinend weiterhin als gültig an. Die geplanten Rechtsvorschriften seien jedoch wegen der „wachsenden Besorgnis über den von der Industrie erzielten Fortschritt unter diesem freiwilligen Ansatz“ erforderlich geworden, um die „notwendigen CO₂-Senkungen durchzusetzen [KOM(2007)19 endg. S. 5].

Der bis spätestens Mitte 2008 zu erstellende neue Rechtsrahmen muss auch die zur Durchsetzung dieses Ziels notwendigen Sanktionen enthalten. Diese scheinen in erster Linie auf die Hersteller abzielen. Bei Nichterreichen des Grenzwertes muss ein Sanktionsmechanismus greifen. Allerdings sollten auch die Mitgliedstaaten einbezogen werden, weil sie die für die Hersteller und Käufer entscheidenden Anreizsysteme gestalten. Hier gibt es bereits einen etablierten Sanktionsmechanismus.

Von Teilen der deutschen Autoindustrie wird ein Emissionshandel für Pkw im bestehenden CO₂-Emissionshandel für Kraftwerke und Industrie in der EU gefordert. Ein solcher offener Emissionshandel würde das Klimaschutzziel verfehlen. Die Hersteller müssten z.B. bei Neuwagen mit einer durchschnittlichen Emission von 200g CO₂ und einer Kilometerleistung von 250.000 km gegenüber einem 130g-Fahrzeug beim derzeitigen Preis von 20 Euro pro Tonne nur Zertifikate im Wert von 350 Euro mehr als für ein 130g-Auto kaufen. Die Zertifikatekosten würden im Luxussegment problemlos eingepreist, evtl. sogar als Statussymbol vermarktet. Eine Minderung des Klimagases würde nicht erfolgen. Auch die deutsche Diskussion über gestaffelte fahrzeugspezifische Grenzwerte, z.B. nach Größe oder Nutzen eines Fahrzeugs (oder auch der Anzahl der Sitze) führt hier nicht weiter.

Ein neues Diskussionsfeld eröffnen die Kommissionsvorschläge, die Differenz zwischen dem ursprünglichen Ziel von 120g zu den mit fahrzeugmotorischen Maßnahmen zu erzielenden 130g zu erreichen durch

- den Einsatz von Biokraftstoffen
- Mindeststandards für die Effizienz von Klimaanlage
- Obergrenzen für den Reifenrollwiderstand
- Gangwechsellanzeigen
- Fortschritte im Kraftstoffverbrauch leichter Nutzfahrzeuge.

Die Biokraftstoffe sollen – unabhängig von ökologischen Kriterien und auch davon, ob in Deutschland ausreichend landwirtschaftliche Flächen zur Energiepflanzenproduktion verwendet werden könnten – die Energiereserven für

eine nicht nachhaltige Mobilität erhöhen. Dies ist abzulehnen. Beim Rollwiderstand und bei Gangwechselanzeigen ist nicht erkennbar, wie deren nachhaltige Wirkung bei der Fahrzeugnutzung gesichert werden kann, und Klimaanlagen gehen bisher nicht in die Berechnungen des Normverbrauchs ein.

4.3 Nationales Paket: Innovationsanreize für die deutsche Autoindustrie

Die nationalen Maßnahmen müssen enthalten

- den Abbau von Steuerprivilegien für Dienst- und Firmenwagen. Der BUND hat dazu am 4.11.2005 zusammen mit dem Wuppertal-Institut (Dr. Jochen Luhmann) ein Konzept zur Einsparung von mindestens 4 Mrd. Euro vorgestellt, wenn die steuerliche Absetzbarkeit bei der Anschaffung und Nutzung von Dienst- und Firmenwagen künftig auf den notwendigen Aufwand von 100g CO₂ bzw. 4 Liter (vgl. z.B. den Toyota Prius) beschränkt wird und gefordert, einen überzogenen Repräsentationsaufwand nicht mehr anzuerkennen (vgl. dazu die Ausführungen weiter unten);
- die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Basis. Die Koalitionsvereinbarung vom 11.11.2005 verlangt, dass „zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen und der Verminderung von CO₂-Emissionen im gesamten Straßenverkehr ... wirksame Anreize für die Einführung hocheffizienter Antriebe durch eine am CO₂- und Schadstoffausstoß orientierte Kfz-Steuer“ geschaffen werden. Im Rahmen der Arbeitsteilung der Umweltverbände erarbeitet der Verkehrsclub Deutschland VCD derzeit einen Vorschlag dazu. Das Konzept des ADAC aus dem Jahre 2005 ist aufgrund ungenügender Progression dabei nicht Ziel führend. Zudem wird darin ein problematischer Diesel-Mineralölsteuerausgleich eingeführt;
- ein Tempolimit von 120km/h auf Autobahnen, um Anreize für die Ingenieure bei der Entwicklung von Sparanstatt von Hochgeschwindigkeitsautos zu setzen. Bisher spielt die sog. Vollastfestigkeit von Pkw (ihre Fähig-

keit, dauerhaft Höchstgeschwindigkeit zu fahren) als Konstruktionsmerkmal von Motoren noch eine dominierende Rolle.

Diese nationalen Maßnahmen sind unverzichtbar, um zu verhindern, dass die deutsche Autoindustrie weiter einen Sonderweg begeht, der zu massiven Absatz- und Arbeitsmarktproblemen in der Autoindustrie führen wird. Die Maßnahmen werden bewirken, dass sich die Autoindustrie spät, aber vielleicht nicht zu spät auf sich verändernde weltweite Märkte einstellt. Diese sind – z.B. in den USA, in Kanada, in China, Japan oder Australien – zunehmend durch Vorgaben oder Vereinbarungen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beeinflusst.

4.3.1 Exkurs: Vorschlag zur Begrenzung der Absetzbarkeit von Dienst- und Firmenwagen

Im Folgenden wird näher auf den Aspekt Dienst- und Firmenwagen eingegangen. Der BUND hatte 2005 anlässlich der Konferenz der deutschen Umweltminister in Rostock gefordert, dass diese als Zeichen gegen die „umweltpolitisch fatale Dienstwagenkultur ... die Neufassung des Dienstwagenprivilegs zum Gegenstand des Koalitionsvertrages machen“ (http://www.bund.net/verkehr/presse/presse_53/presse_324.htm). Allerdings entschied sich die Koalition damals gegen eine Begrenzung der Absetzbarkeit der Dienst- und Firmenwagen.

Der vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie ausgearbeitete Vorschlag greift die Steuergesetzgebungstendenz der letzten Jahrzehnte auf und schlägt vor, den ertragsteuerlich anzuerkennenden Energieaufwand von Pkw und deren Nutzung für betriebliche Zwecke zu begrenzen, weil sie Aufwendungen sind, die überzogenen Repräsentationszwecken dienen bzw. einem „irregeleiteten, weil nicht zukunftsfähigen Verständnis von ‚Repräsentation‘ folgen“.

In § 4 Abs. 5 Einkommensteuergesetz soll eine entsprechende Ziffer eingerückt werden, die festlegt, in welcher Höhe der Aufwand für Pkw und deren betriebliche Nutzung bedingungslos anzuerkennen ist. Der Text der Ziffer könnte lauten: Nicht möglich seien „Absetzungen für Anschaffungskosten sowie Aufwendungen für den Betrieb betrieblich genutzter Pkw, die über die Beträge hinausgehen, welche für die Nutzung eines 100g CO₂/km (4l/100 km)-Pkw im Sinne der EU-Messverfahrensnorm 93/116 EG angefallen wären“. Aufgrund des gegenwärtigen Niveaus von Größe und Ausstattung eines Firmenwagens und damit seines Treibstoffverbrauchs und seiner Treibhausgasemissionen wird dieser Wert heute regelmäßig überschritten. Diese Grenze sollte schrittweise eingeführt und so die steuerliche Anerkennung der betrieblichen Notwendigkeit von Aufwendungen in § 4 Abs. 5 EStG so beschränkt werden, als ob mit Pkw gefahren würde, die etwa 4-Liter-Autos sind.

Die Ermittlung des betrieblich notwendigen Aufwands pro Pkw in der Steuerbilanz eines Unternehmens soll gemäß folgendem Berechnungsverfahren erfolgen: Man bilde die Summe der pro Jahr gefahrenen Kilometer, sie werden mit dem Faktor 0,035 multipliziert und das Ergebnis, der „betrieblich notwendige“ Kraftstoffverbrauch also, wird mit dem Durchschnittspreis des jeweils eingesetzten Kraftstoffs pro Periode (Jahr bzw. Quartal) multipliziert. Die weiteren Aufwendungen für die Pkw-bezogenen Verbrauchsgüter, für Wartung und Reparaturen, werden wie bisher nach tatsächlichem Aufwand berücksichtigt. Die Abnutzung („Abschreibung“) wird nicht auf Basis tatsächlicher Aufwendungen für die Anschaffung des Pkw akzeptiert, sondern nach Einführung eines Grenzwertes in das Steuerrecht nur bis zum Erreichen dieses Grenzwertes anerkannt.

(Vgl. zu diesem Vorschlag: Hintergrundtext zur Pressemitteilung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, BUND, am 4. November 2005 von Dr. Hans-Jochen Luhmann, Wuppertal-Institut: Nicht das Ende der Dienstfahrten, aber das Ende ihrer Privilegierung tut Not. Nicht bei der Entfernungspauschale (allein), sondern bei der Wurzel des Problems, der Kultur der Firmenwagen, ist anzusetzen).

4.4 Hersteller-/Kunden-Paket: Technik, Sparcontracting, Sparwerbung

Die Hauptfelder des Hersteller- und Kundenpakets müssen sein:

- Nutzung des deutschen Weltmarktvorsprungs beim Einsatz des – sauberen – Diesels als Spartechnik;
- weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Effizienz der Motoren durch höhere Einspritzdrucke (z.B. direkt einspritzende Benzinmotoren), kleinere Hubräume, Hybridisierung (Bremsenergienutzung, Batterie als zusätzliche Antriebsquelle);
- CO₂-Sparcontracting als neues Geschäftsfeld für Pkw beim Autokauf und für eine verkehrsvermeidende Autounutzung;
- Transparenz über reale Emissionen und Folgekosten;
- ein Verhaltenskodex für die Autowerbung und –vermarktung („Sparwerbung“ statt Spritfresserwerbung).

Der Diesel als saubere Spartechnik: Die Analyse der Emissionen und Verkaufszahlen zeigt, dass die deutschen Diesel-Pkw im Ausland durchaus als Sparmobile nachgefragt sind und auch als Reimporte über Skoda oder Seat auf dem deutschen Markt einen Beitrag zur Emissionssenkung leisten. Beim Einsatz der Diesel-Einspritztechnik zur Verbrauchsreduzierung und bei den entsprechenden Patenten liegen die Deutschen im Weltmarkt vorn. Bisher wurden diese Fähigkeiten allerdings durch den Trend zur Übermotorisierung von Luxus-Pkw und zur Auslegung der Motoren auf Höchstgeschwindigkeiten überlagert.

Nach der breiten öffentlichen Debatte über den Feinstaub 2008/2009 erfolgt nun die – zunächst verschlafene – komplette Nachrüstung der Diesel-Neuwagen mit Partikelfiltern gemäß Euro-5-Standard; auch die Reduktion der Stickoxide wird nun wohl konsequent angegangen. Die Fahrzeuggewichte allein sind nicht entscheidend, wie die günstigen Verbrauchswerte von mit Common-Rail-Dieselmotoren angetriebenen Transportern mit Gewichten von 2,8 oder 3,5 Tonnen belegen. Erst das gesamte Luxusautosyndrom mit seinen hohen Gewichten, Spitzengeschwindigkeiten, Motorleistungen und Beschleunigungs-

werten macht die relativ günstigen Verbrauchswerte von Dieselmotoren wieder zunichte. Bei einer weiteren Verschiebung der Neuwagenflotte zu Dieselfahrzeugen muss einer Ausweitung der Fahrleistung entgegengesteuert werden, die bei Diesel-Pkw 9.000 km pro Jahr höher liegt als bei Pkw (19.500 km gegenüber 10.800 km in 2005).

Die Hybridtechnik ist keine zu bevorzugende Spartechnik. Da sie mit zwei Antrieben (herkömmlicher Motor plus Elektroantrieb) arbeitet, sind der finanzielle Aufwand und das Gewicht des Fahrzeugs relativ hoch. Die Einsparung resultiert v.a. innerstädtisch aus dem Elektroantrieb. Mit Hilfe der in den USA beliebten Elektrofahrzeuge – „Plug in hybrids“ – können auch regenerative Pfade oder dezentrale Formen der Energieversorgung forciert werden.

Die technischen Sparpotenziale für eine wesentlich weitergehende Absenkung der CO₂-Emissionen der Pkw auf 80g wurden bereits 2006 im BUND-Klimafahrtenbuch dargestellt (vgl. <http://www.bund.net/lab/reddot2/pdf/klimafahrtenbuch.pdf>). Die folgende Tabelle nennt die wichtigsten Ansatzpunkte.

Einsparpotenziale technischer Maßnahmen Pkw (Mittelklasse, Ottomotor) (Quelle: Axel Friedrich – UBA – 2006)

| | Einsparpotenzial |
|-------------------------------------|------------------|
| Reduzierung Reibungsverluste | 3% |
| Reduzierung Rollwiderstand | 3,4% |
| 12 V Stop/Start-Automatik | 4% |
| Reduzierung Fahrzeugmasse um 100 kg | 4,9% |
| Optimierung Schaltgetriebe | 7% |
| Motorentwicklung/Downsizing | 14% |
| milde Hybride | 31% |
| Gewichtsreduktion | 37% |
| (volle) Hybride | 41% |

Bei Leichtlaufreifen und -ölen muss (vgl. auch den Vorschlag der EU-Kommission vom 7.2.2007 [KOM(2007) 19 endg. S. 9]) sichergestellt werden, dass diese während der gesamten Betriebsdauer verwendet werden.

CO₂-Sparcontracting: Der Einbau einer Stop/Startautomatik, die den Motor bei Standzeiten, insbesondere an Ampeln automatisch ausschaltet und bei Betätigung des Gaspedals wieder startet, könnte optional mit den Käufern vereinbart werden. Weil die Autoelektronik aufgrund der bereits vorhandenen Ausstattung mit Sensoren auf einen solchen Einbau vorbereitet ist, handelt es sich hier lediglich um die Installation zusätzlicher Software. Für 50 bis 100 Euro könnten Einsparungen von 4%, d.h. von 900 - 1000 Euro über die gesamte Lebenszeit eines Pkw realisiert werden. Der Amortisationszeitraum läge zwischen einem und anderthalb Jahren.

Für ein Sparcontracting stünden laut umseitiger Tabelle - zusätzlich zum genannten Beispiel der Stop/Start-Automatik mit dem Einsatz von Leichtlaufreifen, Leichtlaufölen, Optimierung des Schaltgetriebes und einfachen Möglichkeiten der Gewichtsreduzierung - 15-20% des Gesamtverbrauchs zur Disposition. 15% Verbrauchsminderung entsprechen bei einem heute üblichen Siebenliterauto und einem Spritpreis von 1,30€ einem Einsparvolumen von 3400 Euro über die Lebensdauer eines Pkw. Eine Anrechnung als CO₂-Minderung beim Autokauf erscheint dann möglich, wenn diese Einsparung über Eintragungen in den Fahrzeugschein und entsprechend gestaltete Wartungsverträge zuverlässig umgesetzt wird. Die EU-Kommission wird in ihrem für Mitte 2008 angekündigten Rechtsrahmen zu diesem Komplex neue Vorschläge machen.

Sparcontracting wäre auch zur selektiven Autonutzung denkbar: Wenignutzer von Autos, Kombinutzer mit Monats- oder Jahrestickets der Bahn oder des öffentlichen Nahverkehrs erhalten heute bereits Rabatte von Kfz-Ver sicherungen. Besondere Leasingkonditionen für diesen Kundenkreis wären vorstellbar. Wer sozial und klimapolitisch rücksichtsvoll fährt und sein Auto rational nutzt, sollte beim Umsteigen auf saubere Sparautos belohnt werden.

Der dritte Teil des Hersteller-/Kundenpakets betrifft die bisher vollständig fehlende Transparenz von Mehrverbräuchen gegenüber dem Normverbrauch und die Reduzierung dieser Klimaemissionen. Bisher ist die Rede von Norm- oder Typverbräuchen von Neuwagen, nicht aber vom realen Verbrauch. Tatsächlich sind aber die heutigen 7-Liter-Autos

Impressum

Herausgeber:

*Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)*

*Friends of the Earth Germany
Referat Naturschutz und
Gewässerpolitik
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin*

Telefon: (030) 27586-40

Telefax: Fax: (030) 27586-440

E-Mail: info@bund.net

Internet: www.bund.net

Autoren: *Dr. Werner Reh,
Felicitas Chen*

Mitarbeit:

*Viviane Raddatz
Sandra Scherlich*

ViSdP: *Dr. Norbert Franck*

Herstellung: *Natur & Umwelt*

Erscheinungsdatum: 19.2.2007