

AUTOMOBILE

Vorfahrt für Dicke

Mit dem amtlichen Öko-Label für Autos geht Deutschland einen anderen Weg als die Nachbarn – und lässt schwere Schlucker besser abschneiden als Kleinwagen.

Beim Kauf eines Kühlschranks wird der Konsument plakativ über den Energieverbrauch des Geräts informiert. Ein staatlich festgelegtes Etikett kennzeichnet Stromfresser und -sparer.

Im Autohandel verfahren viele europäische Staaten inzwischen ähnlich. In den Verkaufsräumen flankieren amtliche Blätter im DIN-A4-Format die jeweiligen Modelle, geben den Norm-Verbrauch an und bewerten ihn, meist mit einem Farben- und Notensystem. Es basiert in fast allen Ländern auf einer simplen Logik: Autos, die weniger schlucken, kriegen bessere Zensuren.

So einfach will es sich der deutsche Gesetzgeber nicht machen. Eine Novelle der „Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung“ passierte vergangene Woche das Kabinett; sollte der Bundesrat zustimmen, wird die wunderlichste Öko-Klassifizierung der Industriegeschichte amtlich: Schwere Geländewagen werden bessere Noten bekommen als Kleinstautos. Hersteller wie Land Rover, die vorwiegend große Allrad-Gefährte bauen, werden besser abschneiden als Kleinwagenproduzenten wie Fiat.

Ursache solcher Resultate ist nicht etwa ein Rechenfehler, sondern durchaus korrekte Mathematik. Als Kalkulationsgrundlage dient eine Gleichung, in die die Fahrzeugmasse eingeht: Je schwerer ein Auto, desto günstiger die Bewertung.

Das Regelwerk ist im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes wenig förderlich, da es Bemühungen um Leichtbau zur Verbrauchssenkung bestraft, es taugt aber als Beleg für die Zuverlässigkeit der Lobbyarbeit deutscher Autoproduzenten.

Treibende Kraft hinter dem Vorgang ist deren Interessenverband VDA, an dessen Spitze ein profunder Kenner des Politbetriebs steht. Präsident und Ex-Verkehrs-

minister Matthias Wissmann begleitete das Konstrukt geschmeidig navigierend und ohne öffentlichen Wirbel mit launigen Erläuterungen durch die Instanzen. „Beim Auto“, sagt er, „ist es ähnlich wie beim Boxen: Dort gibt es auch aus gutem Grund Gewichtsklassen.“

Was den Verband motiviert, das Konstrukt voranzubringen, leuchtet ein.

Audi Q7



245 PS (Dieselmotor)
2345 kg
195 g CO₂/km
Deutschland*
Energieeffizienzklasse B
Frankreich**
Umwelt-Malus, Fahrzeug bei Neukauf 1600 € teurer.

VW Golf



80 PS (Benzinmotor)
1217 kg
149 g CO₂/km
Deutschland*
Energieeffizienzklasse E
Frankreich**
Weder Bonus noch Malus.

Smart Fortwo



61 PS (Benzinmotor)
750 kg
97 g CO₂/km
Deutschland*
Energieeffizienzklasse D
Frankreich**
Umwelt-Bonus, Fahrzeug wird bei Neukauf mit 400 € gefördert.

Verkehrte Welt

Vergleich der Einstufungen von Fahrzeugen in Umweltklassen in Frankreich und Deutschland

* Die geplante Einteilung in eine der acht Klassen A+ bis G berücksichtigt neben dem CO₂-Ausstoß auch das Fahrzeuggewicht.

** Bonus bzw. Malus richtet sich ausschließlich nach dem CO₂-Ausstoß.

Eine Öko-Ampel, die dicken Schluckern Vorfahrt gibt, schont vor allem die heimischen Hersteller. Weit mehr als die Produzenten anderer Staaten leben sie von großen, starken und entsprechend durstigen Autos der höheren Klassen.

Im europäischen Ausland verschlechtern sich deshalb die Verkaufsbedingungen: Ihre prestigeträchtigen Modelle

werden dort gut sichtbar als Umweltferkel klassifiziert und, wie etwa in Frankreich, mit empfindlichen Strafgebühren belegt (siehe Grafik).

In Deutschland dagegen herrscht ein Kfz-Steuersystem, das höheren Kraftstoffkonsum nur moderat ahndet. Dass nun die geplante Verbrauchskennzeichnung auch noch zum Öko-Pranger für Kleinwagen werden soll, erbost vor allem die Importeure. Deren Verband VDIK nennt die neue Regelung „eine unnötige Belastung des Kraftfahrzeughandels“. Dem Verbraucher, sagt VDIK-Präsident Volker Lange, sei „nicht logisch zu erklären“, dass identische Modelle in Deutschland anders eingestuft werden als andernorts.

Mit dem Bundeswirtschaftsministerium, das für die Verordnung zuständig ist, behauptet Lange „in engem Kontakt“ zu stehen, um „die zu erwartenden Probleme für die Automobilbranche gering zu halten“. Sein Einfluss scheint allerdings nicht sehr groß zu sein. Wirtschaftsminister Philipp Rösler sprach sich, kaum im Amt, vergangene Woche für die umstrittene Regelung unter Berücksichtigung der Fahrzeugmasse aus und nannte sie „einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verbraucherinformationen“. Und auch gegen mögliche Interventionen aus Brüssel erwies sich die geplante Novelle bereits als schussfest.

So hatten Vertreter anderer Staaten vergebens bei der EU-Kommission protestiert; sie sahen in dem deutschen Vorschlag eine Verletzung der zugrundeliegenden EU-Richtlinie aus dem Jahr 1999.

Darin war festgelegt worden, welche Verbrauchs- und damit verbundenen Kohlendioxid-Emissionswerte beim Verkauf von Pkw ausgewiesen werden müssen. Die Art, in der diese Werte dargestellt und interpretiert werden, stellt die Richtlinie den Mitgliedstaaten allerdings weitgehend frei und

lässt damit Raum für ungeahnte Klassifizierungen.

So ermittelte „Auto Bild“ den Öko-Status eines besonderen Fahrzeugs: Mit gut 200 Liter Dieserverbrauch auf 100 Kilometer ist es durchaus durstig, doch 62 Tonnen Fahrzeugmasse verbessern seine Öko-Bilanz hinreichend, um besser als etwa ein Renault Clio abzuschneiden.

Es ist der Militärpanzer „Leopard 2“.

CHRISTIAN WÜST