

AKTUELL

OEKO-AUTO-QUARTETT

CO₂ sticht PS

Raymond Klein

Die VCD-Auto-Umweltliste ist eine wichtige Entscheidungshilfe für umweltbewusste Käufer, auch wenn sich die Neuzugänge in Grenzen halten. Für die meisten Autokonzerne zählt das grüne Image mehr als konkrete Projekte.

„Fast jedes Kind hat irgendwann einmal Autoquartett gespielt. Das Auto mit den meisten PS, mit der höchsten Geschwindigkeit hat gestochen. (...) Manche Automobilmanager sind über dieses Stadium nie hinausgekommen.“ Mit diesen Worten macht sich Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des alternativen Verkehrsclubs Deutschland (VCD), über die Autoindustrie lustig. Doch die diesjährige Ausgabe der Auto-Umweltliste, am Mittwoch in Berlin vorgestellt, ist nicht nur zum Schmunzeln.

So hat sich trotz einer neuen Bewertungsmethode wenig bei den Spitzenreitern der Gesamtwertung getan: Die beiden erstplatzierten Hybrid-Modelle von 2007 haben nur die Ränge getauscht - nun führt das Familienauto Toyota Prius vor dem Kompaktwagen Honda Civic. Dahinter finden sich weiterhin die Kleinwagen Citroën C1 1.0 Advance, Daihatsu Cuore 1.0, Peugeot 107 Petit Filou 70 und Toyota AYGO 1.0. Eine wichtige Entscheidungshilfe stellt die neue Ausgabe der Liste dennoch dar, denn sie enthält die aktuellsten Modelle - die Bewertungen auf der Internetseite oekotopten.lu sind demgegenüber mehrere Monate alt. In der Kompaktklasse gibt es auch gut platzierte Neuzugänge - Audi A3 1.4 TFSI S tronic und Ford Focus 1.6 TDCi EConetic, ebenso bei den Familienautos - Renault Clio Grandtour 1.2 16V TCE eco - und bei den 7-Sitzern - VW Touran 2.0 EcoFuel.

Neben dem Hybridantrieb bleibt auch der Erdgasantrieb eine interessante Alternative, vor allem bei größeren Modellen: Die Spitzenplätze bei den 7-Sitzern werden vom Opel Zafira 1.6 CNG ecoFLEX und dem bereits erwähnten VW Touran besetzt. Doch auch „normale“ Antriebstechnik lässt einiges an Tuning zu: Der VCD lobt insbesondere BMWs umfassende BlueEfficiency-Sparvorrichtungen, die von einer Start-Stopp-Automatik bis zur Luftklappensteuerung reichen und den Verbrauch um bis zu 23 Prozent senken sollen.

Grundsätzlich haben es Dieselmotore allerding schwieriger in der

VCD-Bewertung. Zwar stoßen Modelle wie Smart, Polo oder Ibiza wenig CO₂ aus, doch sie belasten die Umwelt anderweitig. Lärm und vor allem die diesel-typischen Stickoxide führen zu einer Abwertung. Ganz aus dem Rennen ist „Diesel ohne Filter“. Wer einen solchen Wagen besitzt oder kauft, muss damit rechnen, in den kommenden Jahren aus zahlreichen Innenstädten ausgeschlossen zu werden - oder muss mit einem Partikelfilter nachrüsten. Doch Achtung: Nur geschlossene Partikelfilter sind in den Augen der VCD-Experten empfehlenswert.

Das erklärt auch, warum der Club in letzter Minute ein „Achtung Mogelpackung!“-Blatt in seine Pressemappe gelegt hat. Seit längerem lieferte Daimler den Smart nämlich mit offenem Filter aus, hatte aber versichert, ab Oktober einen vollwertigen Partikelfilter einbauen zu können. Doch dann hieß es, man könne das aus technischen Gründen frühestens im ersten Quartal 2009 einhalten. Grund genug für den VCD, nachdem er den Zweisitzer in seiner bereits gedruckten Broschüre als „vollwertiges Auto mit Parklückengarantie“ gelobt hatte, vom Kauf eines Smart abzuraten.

Der Verkehrsclub sieht hierin ein typisches Beispiel dafür, wie sehr Autokäufer auf der Hut sein müssen, damit ihnen nicht Dreckschleudern oder Spritfresser als Ökoautos angedreht werden.

Doch die Autoindustrie trickst nicht nur mit ihren Kunden, derzeit versucht sie auch, umweltpolitische Fortschritte auf europäischer Ebene zu verhindern. Im Dezember 2007 schlug EU-Umweltkommissar Stavros Dimas vor, ab 2012 den CO₂-Ausstoß bei Neuwagen auf einen Mittelwert von 120 Gramm pro Kilometer zu begrenzen. Insbesondere die deutschen Autobauer, unterstützt von der Kanzlerin Angela Merkel, versuchen, dies zu verhindern. Wenn sie sich durchsetzen, dann würden wir „alle zur Kasse gebeten“, warnt der VCD. „Und zwar nicht nur durch die immensen Folgen des Klimawandels, sondern auch ganz direkt an der Tankstelle.“ Denn 30 bis 40 Gramm mehr CO₂ entsprechen 300 bis 400 Euro jährlich Mehrausgaben für Treibstoff. Dass der von Dimas geforderte Grenzwert realistisch sei, zeige die Umweltliste: Für über 50 PKW-Modelle, auch Familienwagen, liegt der Ausstoß pro Kilometer bereits heute unter 120 Gramm.

SHORT NEWS

Taxis enfin moins chers ?

Il l'aura eue sa réponse, Xavier Bettel. Il y a quelques mois, le député libéral - accessoirement échevin de la capitale et probable successeur du bourgmestre - avait posé une question parlementaire au ministre de l'économie Jeannot Krecké - accessoirement président des socialistes de la capitale dans l'opposition - pour savoir s'il partageait l'avis de sa section d'instaurer une tarification forfaitaire pour les courses de taxis, afin d'en faire baisser les prix exorbitants. Krecké avait alors estimé qu'il ne pouvait pas, en tant que ministre, s'exprimer sur une prise de position d'une section locale d'un parti. Cette anicroche cocasse passée, Bettel est revenu le 15 juillet à la charge en formulant cette fois-ci sa question de manière plus conventionnelle. Citant le premier ministre, qui avait, lors de l'inauguration de l'aérogare, jugé que les prix des taxis étaient trop élevés, Bettel demande à Krecké si ce dernier pense qu'une tarification forfaitaire contribuerait à une baisse des prix des courses. Dans sa réponse, le ministre annonce que le gouvernement élabore actuellement un nouveau régime qui rendrait le marché des taxis plus concurrentiel. En effet, une des principales raisons du niveau des prix résiderait dans la réglementation limitant l'offre et segmentant géographiquement le marché. Une étude qui se basera sur les coûts et prix de revient du secteur indiquera lequel des deux systèmes envisagés - tarification proportionnelle au kilométrage ou forfaitaire - sera le plus approprié. Comme quoi il suffit parfois de demander gentiment.

Kinderbonus aufgeschoben

„Die ‚Caisse nationale des Prestations familiales‘ (CNPF) hält offensichtlich nicht ihre Versprechen gegenüber den belgischen Grenzgängern in puncto Kinderbonus“, stellte der OGBL in einem rezenten Communiqué fest. Grund sei der seit Anfang des Jahres von der Luxemburger Regierung beschlossene jährliche Zuschuss von 922.50 Euro pro Kind. Belgischen Familien, bei denen ein Partner in Luxemburg und der andere in Belgien arbeitet, wurde dagegen kein volles Anrecht auf diesen Betrag zugestanden - sondern nur ein Anrecht auf die Differenz zwischen luxemburgischem und belgischem Kinderbonus. Die CNPF habe jenen belgischen Familien, die diese „allocations familiales différentielles“ in Luxemburg beantragt hatten, Anfang des Jahres versprochen, dass die Auszahlungen im Juli erfolgen würden. Dagegen sei der Kinderbonus bisher nicht an die belgischen Grenzgänger ausgezahlt worden. Die Gründe hierfür wurden den Betroffenen jedoch nicht mitgeteilt. Auf der Internetseite der CNPF heißt es lediglich: „pour les bénéficiaires d'allocations différentielles les modalités restent à définir“, stellt der OGBL fest. Und fordert von Familienministerin Marie-Josée Jacobs eine Erklärung.

Rückführungen trotz Integration und Unsicherheit

Am Montag riefen „Déi Jonk Lénk“ und die UNEL erneut zu einer Kundgebung gegen die Ausweisung von 61 Personen in den Kosovo auf. Als Beispiel für die „inhumane Behandlung“ von Flüchtlingen durch die Luxemburger Behörden diene das Schicksal des von der aktuellen Zwangsrückführung bedrohten „Muster-Flüchtlings“ Eldin (siehe woxx 967). Der Kosovare bosnischer Abstammung besitzt eine Ausbildung als Physiotherapeut und hat Aussicht auf einen Arbeitsplatz und würde auch gerne die Landessprache erlernen. Doch trotz dieser gelungenen Integration, soll er abgeschoben werden. Für die Manifestanten ist damit klar, dass der zuständige Minister Nicolas Schmit sich überhaupt nicht mit dessen Akte befasst hat. Auch scheint er sich auch nicht besonders für die Menschenrechte vor Ort zu interessieren. Denn nach Informationen von Amnesty International und Human Rights Watch ist die Sicherheit der Flüchtlinge im Kosovo auf keinen Fall gewährleistet. Damit ist eine Hauptvoraussetzung für „menschenswürdige“ Rückführungen nicht gegeben. Auch die Jonk Gréng unterstützten die Organisatoren mit einer kurzen Rede. In einem Communiqué forderten sie einen einseitigen Stopp des Ausweisungsprozesses, um eine verantwortungsbewusste Überprüfung der Anträge zu ermöglichen.