

# Auf Schleichwegen

**Fuhrparkleiter** | Neuer Testzyklus, höhere Normverbräuche und die Sorge um Restriktionen sorgen die Flottenverantwortlichen. Einige verraten uns, wie sie auf die Realitäten und Stimmungen reagieren werden.

— Unsicherheit lähmt. Das spüren auch die Fuhrparkleiter, die für die Mobilität ihrer Dienstwagenfahrer und Berufspendler Verantwortung tragen. Entsprechend gespannt verfolgen die Einkäufer, welche Maßnahmen die Kommunen planen, um den Klagen nach zu hohen Feinstaub- und vor allem Stickoxidbelastungen nachzukommen (siehe Autoflotte 5/2017, S. 71). Wir haben Flottenchefs nach Konsequenzen im Einkauf gefragt.

**Labor gegen Straße** | Da sich ab Herbst mit der neuen Euro-Norm (6c) auch die CO<sub>2</sub>-Werte der Fahrzeuge verändern werden (Neufahrzeuge erst ab 1.9.2018), haben wir zudem nach der Relevanz der Normwerte gefragt und ob freiwillig publizierte Realwerte, wie sie beispielsweise PSA ausweist, honoriert werden. Zudem interessierte uns der Anteil der SUV im Fuhrpark, die zwar trendy, aber selten sparsam sind.

Das wird auch der neue Abgas-Testzyklus nicht ändern, der ab 1. September für alle neuen Fahrzeugtypen greift. Seit 1997 werden Neufahrzeuge auf dem Rollenprüfstand nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus, kurz NEFZ, geprüft und erhalten dabei die für die Kfz-Steuer wichtigen Verbrauchsnorm-

**Selbst die Autoindustrie begrüßt den neuen Testzyklus, der wohl höhere Normwerte bringen wird.**

werte. Ab diesem Herbst wird zwar weiterhin im Labor, aber nach neuen Vorgaben getestet. Das worldwide harmonized light duty test procedure (WLTP) dauert länger, bringt höhere Geschwindigkeiten mit sich und berücksichtigt Ausstattungen, auf die der NEFZ gänzlich verzichtet (siehe Tabelle Testzyklen).

Kurz gesagt, er nähert sich den Realbedingungen zumindest etwas an. Um ein weiteres Korrektiv zu haben, wird auf den WLTP der RDE-Test (Real Driving Emissions) aufgesetzt, der im Realeinsatz die Werte überprüft. Das Ergebnis ist ein Konformitätsfaktor, der sich auf die in der Praxis gemessenen NO<sub>2</sub>-Werte bezieht, die erfahrungsgemäß deutlich über den Normwerten liegen. Ab September 2017 liegt dieser Faktor bei 2,1 und wird bis 2020 auf 1,5 abgeschwächt. Das heißt, ab Herbst dürfen die Abweichungen zwischen Norm- (WLTP) und Realitäts-Wert (RDE) maximal 110 Prozent betragen.

**Lob der Industrie** | Die beiden Verbände der Autohersteller und Importeure VDA und VDIK begrüßen diesen Schritt. So sieht der Verband der Automobilindustrie (VDA) den NEFZ als nicht mehr zeitgemäß an, wie ein Sprecher gegenüber Autoflotte bestätigt.



Foto: Derege/Fotolia

Mit dem WLTP könne man nun realitätsnähere Verbrauchswerte kommunizieren. Damit diese vergleichbar sind, findet auch das neue Test-Szenario auf dem Rollenprüfstand statt. „Die Einführung des WLTP-Tests wird uns realistischeren Verbrauchswerten näherbringen, ohne jedoch den Praxisverbrauch eines jeden Autofahrers vorhersagen zu können“, unterstreicht auch Thomas Böhm. Der Presseleiter des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK), betont gleichzeitig, dass die Importeure einen reinen Test auf der Straße ablehnen. Der Grund: Nur ein Prüfstandtest ist unter den strengen Regelungen reproduzierbar. Folglich geht der Verband nicht davon aus, dass ein Straßentest zur Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen zeitnah kommen wird.

**Ein Fünftel mehr** | Was der neue Test an realistischeren Werten bringen wird, ist aus Sicht von Böhm noch nicht verifizierbar. „Da sich die Einführung des WLTP-Tests erst zum 1. September und danach erstrecken wird, liegen belastbare Werte zur Auswirkung noch nicht vor. Fest steht jedoch, dass der Normverbrauch der Fahrzeuge steigen wird.“

Der VDA ist konkreter. Bautypenabhängig sei eine nominelle Erhöhung der Normwerte von 15 bis 20 Prozent möglich. Auch der TÜV Süd geht als Prüforganisation von einer Steigerung der Zertifizierungswerte um zirka 18 bis 20 Prozent von NEFT zu WLTP aus, hieß es auf Anfrage.

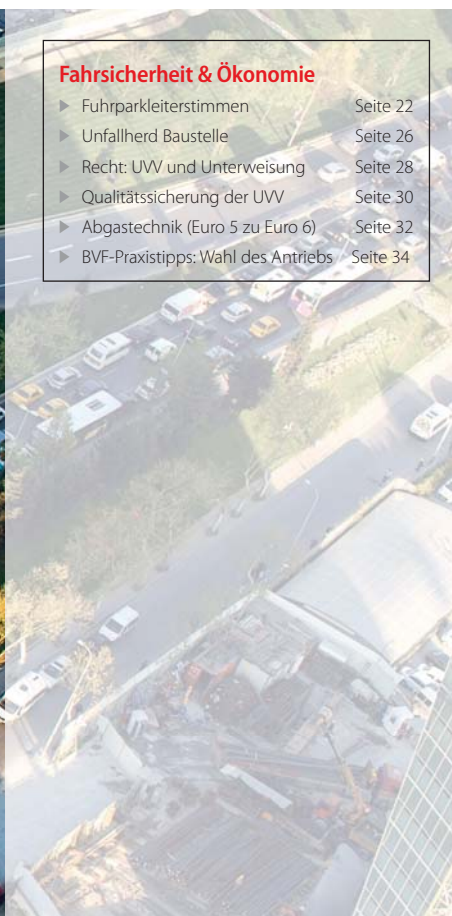
**Steuerfrage** | Was der Frage nach einer damit einhergehenden künftigen höheren Kfz-Steuer Gewicht verleiht. Der VDIK fordert bereits jetzt, dass die Umstellung der Berechnung der Kfz-Steuer nicht zu einer Schlechterstellung und damit zu einer Erhöhung der Steuerlast für die Fahrzeughalter führen dürfe. „Die Einführung entsprechender Umrechnungsfaktoren sollte dem Rechnung tragen“, schlägt VDIK-Präsident Reinhard Zirpel vor. Das werden die befragten Fuhrparkleiter gerne hören.

Das nachfolgende Stimmungsbild aus der Branche erhebt keinen Anspruch auf Repräsentativität, zeichnet aber jenen Spannungsbogen nach, auf dem sich momentan die Interessen der Städte, Autohersteller, Politiker und Fuhrparkbetreiber skalieren lassen. Am Ende heißt es aber in alle Richtungen: Bitte nicht überspannen.

**Testzyklen** | Bisheriges und neues Verfahren

	NEFZ	WLTP
<b>Ablauf</b>	zwei Phasen auf der Rolle	vier Phasen auf der Rolle
	bis 50 km/h	bis 57 km/h
		bis 77 km/h
		bis 97 km/h
	bis 120 km/h	bis 131 km/h
<b>Ruhephasen</b>	20 Prozent	13 Prozent
<b>Testzeit</b>	ca. 20 Min.	ca. 30 Min.
<b>Teststrecke</b>	11 km	23 km
<b>Tempo (Schnitt)</b>	33,6 km/h	46,4 km/h
<b>Außentemperatur</b>	30 °C	23 °C
<b>Antriebsleistung</b>	4 kW (mittel), 34 kW (max.)	7 kW (mittel), 47 kW (max.)
<b>Radgröße</b>	kleinste	zweitgrößte
<b>Ausstattung</b>	nicht berücksichtigt	Bordnetz, Aerodynamik, Gewicht
<b>Tankfüllung</b>	40 %	50 %

Quellen: TÜV Süd, VW, VDA



**Fahrsicherheit & Ökonomie**

- ▶ Fuhrparkleiterstimmen Seite 22
- ▶ Unfallherd Baustelle Seite 26
- ▶ Recht: UWV und Unterweisung Seite 28
- ▶ Qualitätssicherung der UWV Seite 30
- ▶ Abgastechnik (Euro 5 zu Euro 6) Seite 32
- ▶ BVF-Praxistipps: Wahl des Antriebs Seite 34

Nehmen wir **Wacker Chemie** in Burghausen. Fleetmanager **Dieter Winklhofer** erklärt, dass man bereits seit vier Jahren für Kurzstrecken E-Fahrzeuge einsetzt. In Burghausen gibt es sechs und in München drei Elektro- oder Hybrid-Poolfahrzeuge. Das hat auch einen Eigennutzen, denn die Niederbayern forschen selbst an neuen Batterietechnologien. Neben den Stromern können die Mitarbeiter aber auch SUVs als Dienstfahrzeuge wählen. „Für uns zählt dabei der Sicherheitsaspekt: Viele unserer Mitarbeiter pendeln über die Landstraße zwischen dem Werk in Burghausen und München. SUVs schützen die Insassen bei einem Unfall besser als andere Fahrzeugtypen, so das Ergebnis einer Studie des Verkehrssicherheitsinstituts der US-Versicherer. Unser vorgegebener maximaler CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist für alle Fahrzeugtypen gleich. Im Mittel liegt er bei Wacker bei 132 Gramm.“ Winklhofer begrüßt, dass Hersteller Realwerte für ihre Autos ausweisen, da es die Ermittlung des tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der eigenen Flotte ermögliche.

**Thomas Fischer**, Vertriebsleiter bei **Umarex** aus Arnberg, gibt an, dass sich sein Einkaufsverhalten noch nicht geändert habe, da die Autos in der Regel Langstreckenfahrzeuge sind. „Für den Stadtverkehr würden wir in naher Zukunft dann auf reine Benzinfahrzeuge umstellen, da die E-Fahrzeuge, gleich welcher Kategorie, weder eine überzeugende Reichweite noch ein passendes Preis-Leistungs-Verhältnis bieten. Hier warten wir die technische Entwicklung ab.“ SUV-Modelle sind bereits seit sechs Jahren Teil der Umarex-Car-Policy und das Segment wächst. Zwar findet es auch Fischer löblich, ▶



Foto: Karal/Fotolia

### Änderung der Kfz-Steuer | Rechtliche Grundlage für den neuen WLTP-Test

– Mit dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wird geregelt, dass für die Kraftfahrzeugsteuer ab 1. September 2018 die im Rahmen eines neuen Testverfahrens ermittelten realitätsnäheren CO<sub>2</sub>-Werte anzuwenden sind.

Die verpflichtende Einführung einer weltweit harmonisierten Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge (WLTP) ist in der EU für Neufahrzeuge schrittweise vorgesehen. Sie beginnt mit der Verabschiedung der hierzu erforderlichen Rechtsakte im Frühjahr 2017. Ab dem 1. September 2018 werden die neuen CO<sub>2</sub>-Werte für die Erstzulassung von Pkw verbindlich. Um Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen sowie die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen, wird in Deutschland als Stichtag zur Anwendung der nach WLTP ermittelten CO<sub>2</sub>-Werte für die Besteuerung von Neufahrzeugen ebenfalls der 1. September 2018 festgelegt. Ohne die Stichtagsregelung käme es zu einem für Verbraucher intransparenten gleitenden Übergang im Zeitraum bis August 2018, sobald das geänderte Unionsrecht in Kraft tritt und Hersteller sukzessive auf das neue Verfahren umstellen.

| Quelle: Bundestag

wenn Autohersteller Verbräuche auf Basis von Realwerten ausweisen, solange dies aber nicht von mehreren Fahrzeugherstellern angegeben werde, sei dies für den Gesamtmarkt nicht aussagefähig.

Veränderungen gibt es indes in der Flotte von **Konica Minolta** in Langenhagen. Flottenchef **Patrick Lamwersiek** bestätigt zwar, dass man das Einkaufsverhalten nicht grundsätzlich ändere, also weiterhin auf den Diesel setze. „Um jedoch den geänderten Erkenntnissen Rechnung zu tragen und um unnötige Einschränkungen für unsere Serviceflotte zu vermeiden, werden wir die restlichen in der Flotte verbliebenen Euro-5-Fahrzeuge so schnell wie möglich austauschen.“ Die reine Debatte über mögliche Einfahrverbote für Diesel zeigt also auch in einigen Flotten Wirkung und nicht allein bei Privatkäufern (siehe DAT Diesel-Barometer, S. 25). Nach den Erfahrungen von Lamwersiek ist die Lücke zwischen Normwerten und den eigenen ermittelten Realwerten bei jedem Hersteller ungefähr gleich groß. „Insofern sehen wir keine Differenzierung zwischen den einzelnen Marken durch Veröffentlichung von transparenteren Werten. Unabhängig davon haben wir in den letzten Jahren festgestellt, dass die Lücke zwischen Norm- und Realverbrauch beständig größer geworden ist.“

Eher entspannt agiert bislang **Panalpina Welttransport** aus Nürnberg. Die Fuhrpark-

verantwortliche **Yasmin Hartmann** kann sich zwar vorstellen, ein Poolfahrzeug für den Stadtverkehr durch ein E-Fahrzeug zu ersetzen, ein genereller Umstieg auf Elektrofahrzeuge ist laut Hartmann heute aber noch nicht möglich, „da hier zum einen die vorhandene Infrastruktur fehlt und die Fahrzeuge noch eine zu geringe Reichweite haben“.

**Richard Op de Hipt**, Fleetmanager bei Stanley Black & Decker Deutschland in Idstein, kann die Androhung von Fahrverbo-

„Die Lücke zwischen Norm- und Realverbrauch ist beständig größer geworden.“

ten nur bedingt nachvollziehen. „Natürlich muss man nach Möglichkeit saubere Autos fahren, um der Umwelt gerecht zu werden. Aber ich persönlich sehe hier auch Brüssel und Berlin in der Schuld und nicht nur die Hersteller.“ Verbrauchswerte, die auf der Rolle erreicht werden, sind natürlich in der Realität obsolet. So trage das Auto zu diesen Werten zwar bei, sei aber bei weitem nicht alleine verantwortlich. Noch nicht überzeugend findet Op de Hipt Hybridfahrzeuge. „Das sind für mich keine Lösungen. Wir haben getestet. Und egal ob es ein VW Passat oder 3er-BMW war, wir kamen auf einen Verbrauch von etwa 8,5 Litern je 100 Kilome-



Foto: Sue Smith/Fotolia

**Wer stellt die Ampel?** | Die Innenstädte sind oft aufgrund ihrer topografischen Lage gefährdet für Abgase. Zudem stellt der Stopp-and-go-Verkehr die Fahrzeugtechnik vor Prüfungen

ter und mit der Batterie haben wir nur maximal 30 Kilometer Reichweite erreicht. Deshalb sind diese Fahrzeuge wie auch reine Elektrofahrzeuge sicherlich für die Stadt geeignet, wo man viel Energie zurückgewinnen kann.“ Entsprechend kommt der Fuhrparkleiter bei den Außendienstlern mit Euro-6-Diesel immer noch auf die besten

TCO. SUVs (bis 130 g CO<sub>2</sub>/km) sind hierbei momentan eher ein Thema für Führungskräfte und nicht für den Vertrieb vorgesehen.

**Thomas Herbstritt**, Leiter Fuhrparkmanagement bei **BN Netze** aus Freiburg im Breisgau, betont, dass der Energieversorger eine Versorgungsverpflichtung hat, die weit über den Stadtverkehr hinausgeht. „Hierfür benötigen wir geeignete Fahrzeuge mit Anhängerkupplung, Nutzlast für Werkzeuge, Ausrüstung und Material sowie große Reichweiten zur Abdeckung des Versorgungsgebiets.“ Man beobachtet ständig den Markt. Die Car Policy ist für Motivationsfahrzeuge ausgelegt, daher sind SUVs erlaubt, im Gegensatz zu Cabrios, Sport- und Geländewagen. „Hier haben wir ein Bonus-Malus-System. Unter dem Wert von 120 g CO<sub>2</sub> je Kilometer gibt es was dazu, von 120 bis 130 Gramm bleibt es gleich und ab 130 Gramm gibt es einen Abzug.“ Zu den Realwerten der Fahrzeuge befragt, erklärt der Profi: „Da ich den Job nun seit 20 Jahre mache, orientiere ich mich schon immer an den Realwerten unserer Flottenfahrzeuge. Im Schwarzwald unterliegen wir der Topographie der Berglandschaft und unsere Fahrzeuge sind mit Werkzeugen und Material stets voll beladen. Da helfen keine NEFZ-Normwerte. Wir schulen deshalb unsere Fahrer lieber mit Fahrsicherheitstrainings in Verbindung mit Spritparkursen.“

An Änderungen arbeitet derzeit **Kawrit Chanana**, Fuhrparkleiter bei der **Radeberger Gruppe** aus Frankfurt am Main. „Wir prüfen derzeit, ob wir unserer Car Policy für Benziner und Plug-in-Hybride öffnen. Wenn dies im vierten Quartal kommen sollte, dann werden wir anhand der Kriterien Fahrleistung

und Fahrverhalten (überwiegend Stadt oder Land) entscheiden, welche Antriebsart bevorzugt wird.“ Eine CO<sub>2</sub>-Begrenzung beinhaltet die Car Policy derzeit nicht. „Derzeit richten wir uns nach den NEFZ-Werten – wohlwissend, dass diese nicht der Realität entsprechen. Mit der verbindlichen Einführung des WLTP- Zyklus werden wir uns danach orientieren. Ziel ist es, Fahrzeuge miteinander vergleichen zu können.“

**Albert Abel**, Geschäftsführer **Pink Personalmanagement** aus Lübbecke, gehört zu jenen, die ihr Einkaufsverhalten nicht anhand aktueller Unsicherheiten geändert haben. „Zukünftig werden wir hinsichtlich der Dieselfahrzeuge gegebenenfalls Handlungsbedarf sehen.“ Die NEFZ-Normwerte bieten ihm Orientierung für die eigene Car Policy ohne CO<sub>2</sub>-Klausel – einfache Regeln in einer wandelbaren Zeit. | rs



Foto: Achy13/Stockandbee.com

**Flimmern** | Das automobiler Herz gerät im Moment durch vieles leicht aus dem Takt

**DAT-Diesel-Barometer** | Indikatoren für schnelle Reaktionen

– Für das Leasing sind die Restwerte entscheidend, aber nicht die einzigen Indikatoren. Das wird vor allem bei der momentanen Dieseldebatte deutlich, in der bisweilen Sorgen Fakten ersetzen. Entsprechend blickt die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) künftig monatlich auch jenseits der Preislisten auf das Geschehen und zeichnet ein Gesamtbild des Marktes – das Diesel-Barometer. Einen gewissen Grad an Verunsicherung spürt DAT schon. Nicht zuletzt belegt dies eine repräsentative Umfrage des Marktforschers GfK unter 1.019 Bürgern. Demzufolge zögern im Moment 25 Prozent der Endverbraucher einen Autokauf hinaus, um die weitere Entwicklung der Diesel abzuwarten. Vor

allem Dieselfahrer sind hier zurückhaltend – 40 Prozent zögern. Jeder fünfte Dieselfahrer möchte zudem seinen Selbstzünder schnell verkaufen, da er Fahrverbote oder Wertverluste fürcht

et. Beim Wertverlauf zeigten die Diesel im ersten Quartal 2017 einen ähnlichen Trend wie im Vorjahreszeitraum (siehe Grafik). Im März hieß es bei den Standtagen 98:89 (Diesel:Benziner). | rs

