



**Klima schützen!
Ich bin dabei.**

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



BUND Kraftstoffstrategie: Sparautos für den Klimaschutz

Die BUND Kraftstoffstrategie fordert einen zentralen Schritt zu einer klimaverträglichen Mobilität ein. Mit Hilfe einer raschen Marktdurchdringung von Sparmodellen kann der CO₂-Ausstoß des gesamten Pkw-Sektors bis 2020 um 40% - das entspricht 40 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr - reduziert werden.

Viel zu hoher Durchschnittsverbrauch der heutigen Limousinen

Der Durchschnittsverbrauch der heutigen Pkw liegt bei 8 Litern pro 100 km (8,4 Liter bei den Otto-Motoren, 6,9 Liter beim Diesel). Auch beim Kauf von Neuwagen wird – trotz der hohen Spritpreise und der weit verbreiteten Klage darüber – noch immer zu wenig auf den Spritverbrauch geachtet. Die schnellen, schweren, übermotorisierten Modelle werden von den Herstellern und den Verkäufern allerdings auch besonders aktiv beworben.

Spätes Erwachen, hohe Folgekosten

Der offizielle Verbrauch, der sog. Drittmix, der im „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) definiert ist, misst den Verbrauch nur auf dem Messstand und liegt nicht unerheblich unter den realen Verbräuchen im Alltagsbetrieb.

Auch Zusatzausstattungen wie Elektromotoren für Fensterheber, Schiebedächer etc., Klimaanlage, Standheizungen sind heimliche Energiefresser, die den Spritverbrauch massiv über den im Prospekt genannten Spritverbrauch nach oben treiben. Damit ist dann aus dem angeblichen 6-Liter-Auto endgültig ein 9 Liter-Auto geworden. Bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von 15.000 km sind das für den Käufer satte Mehrkosten von 1.000 € pro Jahr oder über die ganze Lebensdauer des Fahrzeugs betrachtet, so viel, wie ein Mittelklasseauto selbst kostet, etwa 15.000 €.

Untaugliche Selbstverpflichtung der Autoindustrie

Die europäische Autoindustrie hat sich verpflichtet, bis 2008 den Flottenverbrauch der verkauften Neuwagen auf 140 g CO₂ pro Fahrzeugkilometer, das entspricht etwa 6,5 Liter pro 100 km abzusenken.

Der Monitoring-Bericht der EU-Kommission über diese freiwillige Selbstverpflichtung aus 2005 zeigt, dass die Industrie ihre Selbstverpflichtung nicht einhalten wird. Die deutsche Autoindustrie liegt mit 175 g CO₂ für ihre Neuwagen besonders weit über dem angestrebten Ziel.

Es gibt bereits heute gute Alternativen

Die Technik für die Verbrauchsreduzierung ist schon lange da. Bereits in den 50er Jahren gab es ein 3-Liter-Auto, den „Kleinschnittger“. Seit den 60er Jahren begannen dann aber die Attribute Luxus und Geschwindigkeit bei Autoherstellung, Autowerbung und Verkauf zu dominieren. Das Gewicht wuchs und damit der Verbrauch. Der erste VW Golf z.B. war 800 kg schwer. Der aktuelle Golf wiegt im Durchschnitt 1.400 kg.

Beispiele für verbrauchsarme und voll familientaugliche Fahrzeuge gibt es bereits: Z.B. der Toyota Prius, mit Hybridantrieb (also einem konventionellen Motor, kombiniert mit einer Batterie und einem Elektroantrieb). Er führt die Auto-Umweltliste 2006 vor einem Daihatsu und dem Opel Corsa an. Der Prius ist ein Fünfsitzer mit großem Platzangebot für die ganze Familie voll ausreichenden Fahrleistungen und einem CO₂-Ausstoß von 100 g/km, das entspricht einem Verbrauch von 3,5 Litern. Allerdings werden Pkw gebraucht, die im Gegensatz zum Prius mit geringerem technischen Aufwand produziert werden und nicht wesentlich teurer als die Basisangebote der verschiedenen Autoklassen sind.

Das BUND-Programm: 40% weniger CO₂:

1. Neuverbrauch der PKW um 10 % pro Jahr absenken

Jährlich werden in Deutschland 3,6 Millionen PKW neu zugelassen. Auf die nächsten 15 Jahre betrachtet wären das etwa 50 Millionen Autos, die den heutigen Bestand von 45 Millionen Pkw in Deutschland fast komplett ersetzen.

Wenn jedes Jahr der Verbrauch der real verkauften Neuwagen von heute über 7 Liter um 10 Prozent gesenkt wird, wird im Jahr 2010 ein Durchschnittsverbrauch der Neuwagen von 5 Litern, im Jahre 2015 ein Durchschnittsverbrauch von drei Litern erreicht.

Die Minderung der CO₂-Emissionen der Pkw um 40% bedeutet eine Minderung der vom Verkehrssektor insgesamt ausgestoßenen 160 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr um 25%. Bezieht man sie auf die 864 Millionen Tonnen CO₂, aller Verbrauchssektoren in Deutschland wäre das eine Senkung um 5%.

2. Tempolimit einführen, um Durchsetzung der Spartechnik zu ermöglichen

Voraussetzung für die viel breitere Einführung verbrauchssparender Motoren ist eine Abkehr von der heute dominierenden Geschwindigkeitsmanie. 60 % der heute verkauften Neuwagen können schneller fahren als 180 km/h, 30 % davon sogar schneller als 200 km/h. Die Motoren und die Karosserien werden solange darauf ausgelegt, dauerhaft und komfortabel diese Geschwindigkeiten fahren zu können, wie in Deutschland die Fiktion der unbegrenzten Höchstgeschwindigkeit auf deutschen Autobahnen weiter besteht. Ein auf die Höchstgeschwindigkeit 130 km/h ausgelegter Motor kann dagegen wesentlich spritsparender konstruiert werden.

Die Technik und die Entwicklungsingenieure brauchen eine Orientierung und eine Chance, ihre technischen Fähigkeiten zur Entwicklung von Sparautos einzusetzen und dadurch voll alltagstaugliche Familienautos auf den Markt zu bringen, die weniger als 5 Liter und in einigen Jahren weniger als 3 Liter verbrauchen. Dafür muss die sog. Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen als Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden.

3. Spritsparende Autos steuerlich belohnen: Die Kfz-Steuer reformieren

Durch eine aufkommensneutrale Reform ist die Kfz-Steuer auf CO₂-Basis umzustellen und sind die Schadstoffklassen für Diesel-Pkw deutlich zu spreizen. Daraus resultiert ein starker Anreiz für die Herstellung und den Kauf spritsparender Autos und für die Einführung wirksamer Abgasreinigungssysteme.

4. Nachhaltige Mobilitätspolitik in den Städten und den Betrieben

Die bisherigen drei Maßnahmen reichen aus, um den Markt viel stärker mit sparsamen Neuwagen zu durchdringen und den Durchschnittsverbrauch um 20% zu reduzieren. Allerdings reichen sie nicht aus, um die absoluten Emissionen im gleichen Umfang abzusenken. Denn durch das Absenken des Verbrauchs verbilligen sich auch bei ansteigenden Spritpreisen die Transportkosten erheblich. Die Ausweitung der Fahrleistungen wäre die Folge. Dazu müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden, die die Gesamtfahrleistungen reduzieren, ohne deshalb die Mobilität einzuschränken.

Der BUND fordert Maßnahmen die die gleiche Verkehrsleistung mit weniger Verkehrsaufwand oder ohne CO₂-Emissionen abwickeln

- flächendeckende Förderung betrieblicher und überbetrieblicher Fahrgemeinschaften insbesondere im Berufsverkehr
- flächendeckende Programme zur Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Distanzen unter 5 km Entfernung auf den Radverkehr

Weitere Informationen:

Dr. Werner Reh
Verkehrsreferent
werner.reh@bund.net
Tel. 030 – 27586-435

Stand: Februar 2006