

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich halte es für richtig, verbindliche Vorgaben für einen reduzierten Verbrauch zu machen.

Zunächst merke ich an, dass beim derzeitig angewandten Messzyklus der Autobahnanteil zu gering ist. Damit besteht jedoch in Hinblick auf das CO<sub>2</sub>-Emissionsziel auch kaum ein Anreiz, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei den üblichen

Autobahngeschwindigkeiten (120- 130 km/h) zu reduzieren, z.B. durch verbesserte Aerodynamik oder für den Autobahnbetrieb optimierte Getriebe.

Die Bedeutung eines geringeren Verbrauchs auf der Autobahn ist jedoch gerade für Reisefahrzeuge evident; ich persönlich komme z.B. wahrscheinlich auf einen Autobahnanteil an den gefahrenen Kilometern von

ca. 80%. M.E. wäre es sinnvoll, einen zweiten Messzyklus zu definieren, bei dem ein relativ hoher Autobahnanteil mit 130 km/h (Nicht Konstantfahrt, sondern mit mehrfacher Verzögerung auf 80 km/h) zusätzlich berücksichtigt wird.

Man sollte sich auch bewusst werden, dass sich ordentliche Leistung und geringer Verbrauch nicht unbedingt widersprechen. So wird beispielsweise

für den 177 PS starken BMW 120d ein Verbrauch von 129 g/kWh angegeben. Auf jeden Fall verbrauchserhöhend wirkt sich jedoch höheres Gewicht aus;

hier hat die Automobilindustrie in den letzten Jahren einiges versäumt. Es besteht m.E. erhebliches Einsparpotenzial durch Leichtbau; im gehobenen Fahrzeugsegment, in dem höhere Preise leichter durchsetzbar sind, sollte es damit möglich sein, auch mit größeren Limousinen das Einsparziel zu erreichen. Durch die angedachte modifizierte Form des Emissionshandels könnte ein Anreiz geschaffen werden, gerade bei größeren

Fahrzeugen (die häufig auch eine höhere Kilometerleistung haben) Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen.

Speziell bei der Getriebeauslegung besteht erhebliches Sparpotenzial; die

heutigen Getriebe sind typischerweise so kurz übersetzt, dass die Motordrehzahl bei normaler Reisefahrt deutlich oberhalb des Wirkungsgradoptimums liegt. Schaltanzeigen können hier nicht mehr zur Einsparung beitragen, da keine Möglichkeit besteht, in einen Gang mit geringerem Verbrauch zu schalten.

Grundsätzlich ist die Getriebeabstufung Auslegungssache; Mehrkosten entstehen bei der Herstellung von länger (niedertouriger) übersetzten Getrieben nicht. Ich rege daher an, auch den Einfluss länger übersetzter Getriebe auf die CO<sub>2</sub>-Emission zu untersuchen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist m.E., auch Lösungsansätze zu fördern,

die sich auf den Verbrauch vorhandener Kraftfahrzeuge positiv auswirken.

Die Möglichkeiten dazu sind natürlich beschränkt, im Wesentlichen auf rollwiderstandsärmere Bereifung und die Verwendung von Leichtlaufölen. Eine rollwiderstandsärmere Bereifung kann man übrigens bei vielen Autos einfach durch eine Erhöhung des Luftdrucks erreichen, der von den Autoherstellern meist komfortorientiert vorgegeben ist. Ich rege an, systematische Untersuchungen des Verbrauch (und damit CO<sub>2</sub>-Emission) bei gegenüber den Werksempfehlungen erhöhtem Luftdruck durchzuführen und, sofern die Ergebnisse den Erwartungen entsprechen, eine Empfehlung an die

Autohersteller auszusprechen, auch für bereits produzierte Fahrzeuge einen höheren Reifendruck vorzugeben. Darüber hinaus tragen rollwiderstandsarme Reifen auch an Altfahrzeugen zu einer CO<sub>2</sub>-Reduzierung

bei; der Ansatz, rollwiderstandsarme Reifen zu fördern, ist auch daher vernünftig.

Bei Anreizen über eine Besteuerung darf man sich nicht nur auf die Frage

der Besteuerung des Kaufs und Betriebs von Kraftfahrzeugen beschränken, sondern sollte sich auch mit der Frage von Anreizen für Nutzer fremder Fahrzeuge befassen. Beispielsweise gibt es in Deutschland eine Pauschalbesteuerung für die private Dienstwagennutzung, die ausschließlich vom Neupreis abhängt. Der Nutzer, der meist maßgeblich an

der Entscheidung für ein bestimmtes Dienstfahrzeug beteiligt ist, wird sich kaum für kraftstoffsparende Zusatzausstattung entscheiden, da diese

seinen persönlichen Aufwand erhöht. Ebenfalls gibt es bei diesem Besteuerungsmodell keinerlei Anreize, sparsam zu fahren. Ich rege daher an, Regeln zu erlassen, die eine Berücksichtigung des Verbrauchs bei der

Besteuerung der privaten Dienstwagennutzung vorsehen.

Grundsätzlich ist eine weitere Reduzierung der Schadstoffemissionen zu begrüßen; m.E. ist man aber hier an einen Punkt gelangt, wo man auch prüfen muss, ob nicht durch Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen die CO<sub>2</sub>-Emission in einem unerwünschten Umfang erhöht wird.

Dies auch, da zwar nachgewiesen ist, dass es eine Korrelation zwischen Feinstaubbelastung und Herz-Kreislaufkrankungen gibt; allerdings sind Feinstaub und verkehrsbedingter Lärm stark korreliert, und es stellt sich

damit die Frage, ob Erkrankungsursache der Lärm oder der Feinstaub ist. Die durch das UBA geförderte Studie „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen“, deren Ergebnis gesundheitliche Beeinträchtigungen vor allem bei Fluglärmbelastung mitten in der Nacht ist, deutet darauf hin, dass eher der Lärm als der Feinstaub die Ursache gesundheitlicher Beeinträchtigungen an Straßen ist. Diese These wird auch gestützt durch die Dissertation von Y. Aydin, der eindeutig fluglärminduzierte Blutdruckveränderungen festgestellt hat.

Im Hinblick auf die Sozialverträglichkeit des motorisierten Verkehrs ist zu prüfen, ob man nicht Anreize zur Nutzung der Autobahnen schaffen, bzw. Hindernisse in Form von Mautgebühren abschaffen sollte (und Bau und Erhalt von Autobahnen ausschließlich über Mineralölsteuern zu finanzieren). Ein Vergleich der Zahlen der Verkehrstoten (in Relation zur Bevölkerungszahl) zeigt, dass diese in Ländern ohne Autobahngebühr niedriger ist; in Österreich ist im Gegensatz zum europäischen Trend die Zahl der Verkehrstoten nach Einführung der Maut gestiegen. Bekannt ist, dass das Unfallrisiko auf Landstraßen viel höher ist als auf Autobahnen; durch „Autobahnflüchtige“ werden auch Bürger ohne Auto im innerörtlichen Verkehr gefährdet und durch Immissionen belastet.

Und ganz wichtig halte ich es auch, Motorjournalisten die Wichtigkeit der CO<sub>2</sub>-Reduzierung zu kommunizieren. Es ist m.E. sehr fragwürdig, dass z.B. in der FAZ immer noch Fahrzeuge, die deutlich mehr als 140 g/km CO<sub>2</sub> emittieren, als sparsam bezeichnet werden. Und für diese Journalisten ist wichtig Spritzigkeit und hohe Beschleunigung im höchsten Gang - Fahrzeuge mit einer vernünftigen langen Getriebeauslegung werden madig gemacht, da man z.B. bei diesen an manchen Steigungen zurückschalten muss. Den Kraftstoff auf ihren Testfahrten müssen sie schließlich nicht selbst bezahlen.

Berthold Fuld