

Gemeinsame Erklärung von VDA und BMVBW zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung

24. Juli 2002

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zum Nachhaltigen Wirtschaften. Die drei Säulen der Nachhaltigkeit, Ökonomie, Ökologie und Soziale Faktoren sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Nachhaltigkeit hat die Klimaschutzpolitik seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert. Dies hat auch die Bundesregierung in ihrem Klimaschutzprogramm vom Oktober 2000 dokumentiert und konkretisiert. Bundesregierung und Automobilindustrie haben dieses Programm im Sektor "Verkehr" beraten und gemeinsam Einschätzungen und Lösungswege erarbeitet, um den CO₂-Ausstoß zu vermindern.

Die deutsche Automobilindustrie unterstützt auf diese Weise das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung.

Die Ziele des Klimaschutzprogramms im Sektor Straßenverkehr sind sehr anspruchsvoll. Das Erreichte und die vereinbarten Maßnahmen lassen erwarten, dass Deutschland weiterhin eine Vorreiterrolle in Europa und der Welt besetzt und ausbaut. Die in Deutschland im Sektor "Straßenverkehr" erreichte Trendwende im Kraftstoffverbrauch und bei der CO₂-Emission ist vorbildlich und soll dauerhaft gestaltet werden.

Mit diesem Engagement sollen - ganz im Geiste der Nachhaltigkeit - endliche Ressourcen effizienter genutzt, neue Technologien entwickelt und in den Markt eingebracht, sowie zukunftssichere Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die Führungsrolle der deutschen Automobilindustrie bei der Entwicklung und Marktdurchdringung emissionsarmer Techniken für Motoren und Abgasnachbehandlung, bei der Nutzung der Potenziale energiesparender Techniken und bei der Entwicklung

Alternativer Antriebe und Alternativer Kraftstoffe soll beibehalten und ausgebaut werden.

Grundlage dafür ist der kontinuierliche Anstieg der FuE-Mittel, die die deutsche Automobilindustrie einsetzt. Ca. 110 Mrd. € hat sie seit 1990 bis heute aufgewendet; ein Großteil davon ist in den Bereich "Umwelt" geflossen. Mit über 14 Mrd. € allein im Jahr 2001 hat sie mehr als ein Drittel der gesamten Aufwendungen der Industrie für FuE auf sich vereinigt und den höchsten Betrag aller Branchen aufgebracht.

Dieser Aufwand ist Voraussetzung, die Ziele der Zusage des VDA von 1995 gegenüber der Bundesregierung zu erreichen:

Zugesagt haben darin die im VDA zusammengeschlossenen Pkw-Hersteller der Bundesregierung, den durchschnittlichen Kraftstoffnormverbrauch ihrer in Deutschland abgesetzten Pkw/Kombi bis 2005 um 25 Prozent gegenüber 1990 zu senken.

Die deutsche Automobilindustrie ist bei der Erfüllung dieses Ziels auf gutem Weg und hat im Jahr 2001 rund 19 Prozent Minderung erreicht. Die Zielmarke zu schaffen, erfordert allerdings weiterhin höchste Anstrengungen. Die deutsche Automobilindustrie ist jedoch zuversichtlich, dass sie diese Zusage erfüllen wird. Bezogen auf den erstmals dokumentierten Wert aus 1978 ist ihr Erfolg noch überzeugender: Demgegenüber konnte sie marktgewichteten durchschnittlichen Kraftstoffnormverbrauch ihrer Pkw schon um über 34 Prozent senken.

Diese Zusage hat die Automobilindustrie 1998 auf die ganze EU ausgeweitet und bis 2008 verlängert. Sie ist gleichermaßen anspruchsvoll und hat eine durchschnittliche CO₂-Emission der Pkw von 140 g/km zum Ziel. Auch bei dieser Zusage ist die Automobilindustrie auf gutem Weg.

Innerhalb von fünf Jahren hat sich die Anzahl der von den deutschen Herstellern angebotenen Fahrzeugtypen mit einem Normverbrauch von bis zu 5 l/100km versiebenfacht. Der Zulassungsanteil der Fahrzeuge, die bis zu 6 l/100km verbrauchen, liegt bei mittlerweile rund 40 Prozent. Besonders erfolgreich konnte der Verbrauch bei Fahrzeugen der Premiumklasse vermindert werden. In nur fünf Jahren gelang es, den mittleren Kraftstoffnormverbrauch um 16 Prozent zu senken.

Weltweit die einzigen vollwertigen Pkw, die nur 3 l/100km verbrauchen, stammen aus deutscher Produktion. Auch die technologische Demonstration eines 1-l-Autos ist gelungen. Diese Pkw sind Diesel und erfüllen gleichzeitig die extrem anspruchsvollen Grenzwerte der EU 4-Norm, die ab dem Jahr 2005 obligatorisch werden. Wie zukunftsorientiert die deutsche Automobilindustrie das Thema Abgasminderung anpackt, zeigt die Tatsache, dass derzeit schon knapp 60 Prozent der Zulassungen in Deutschland beim Ottomotor diese strengen EU-Normen erfüllen.

Auch die Entwicklung und der Einsatz von Leichtlaufölen und Leichtlaufreifen haben zu den dokumentierten Erfolgen bei der Senkung des Kraftstoffnormverbrauchs beigetragen und werden die Erreichung der zugesagten Ziele im Jahr 2005 unterstützen.

- Die deutsche Automobilindustrie wird bei Leichtlaufölen ihre Aktivitäten fortsetzen:

Unter Leichtlaufölen werden synthetische Öle mit verminderter Reibung verstanden.

Die tatsächlich erreichbare Minderung hängt von einer Reihe von Faktoren ab, wie z. B. der konstruktiven Auslegung des Triebstrangs.

Sie kann im gesetzlich festgeschriebenen Fahrzyklus bis zu 2,5 Prozent betragen und ist durch die Messung in diesem Fahrzyklus Bestandteil der Verbesserungen des Kraftstoffnormverbrauchs.

Leichtlauföle werden von deutschen Fahrzeugherstellern seit etwa 1980 zunehmend eingesetzt. Der Verwendungsgrad bei Neufahrzeugen beträgt heute über 98 Prozent. In den noch verbliebenen Nischen wird intensiv daran gearbeitet, um den Verwendungsgrad noch weiter zu steigern.

Auch bei Fahrzeugen in Kundenhand werden die Hersteller über die Verwendung von Leichtlaufölen noch intensiver unterrichten und dafür werben, ihre Verwendung auch bei Ölwechseln zu verstärken.

So werden in den bei den Herstellern angeschlossenen Werkstätten in der Regel

ebenfalls Leichtlauföle für die Nachbefüllung verwendet.

Garantie wird nur bei Einhaltung der Ölwechselintervalle und Verwendung der vom Hersteller freigegebenen Öle eingeräumt.

Die Kunden werden über die Vorteile von Leichtlaufölen unterrichtet, um sie zur Verwendung dieser Öle anzuhalten.

Der VDA wird bei den Herstellern darauf hinwirken, dass die noch bestehenden Potenziale ausgeschöpft werden und dass die Hersteller den Fahrzeughaltern die Vorteile bei Wiederbefüllung mit Leichtlaufölen noch stärker verdeutlichen.

- Die deutsche Automobilindustrie wird auch bei Leichtlaufreifen ihre Aktivitäten konsequent fortsetzen:

Unter Leichtlaufreifen werden Reifen mit vermindertem Rollwiderstand verstanden.

Die tatsächlich erreichbare Minderung des Kraftstoffverbrauchs hängt von einer Vielzahl von Faktoren, wie z.B. dem Straßenbelag, ab.

Sie kann im gesetzlich festgeschriebenen Fahrzyklus bis zu 2,5 Prozent betragen und ist durch die Messung in diesem Fahrzyklus Bestandteil der Verbesserungen des Kraftstoffnormverbrauchs.

Leichtlaufreifen werden von deutschen Herstellern vermehrt seit Beginn der Entwicklung solcher Reifen (etwa 1980) bei der Erstausstattung eingesetzt. Der Ausstattungsgrad von Neufahrzeugen mit Leichtlaufreifen beträgt heute etwa 95 Prozent.

Auch hier wird daran gearbeitet, den Ausstattungsgrad weiter zu erhöhen; es werden aber Spezialanwendungen bleiben, bei denen Leichtlaufreifen nicht eingesetzt werden können.

In den Betriebsanleitungen und Kundendienstunterlagen wird der Fahrzeughalter auf die Vorteile der Verwendung von Leichtlaufreifen aufmerksam gemacht, um ihn auch bei Ersatzbedarf zur Verwendung dieser Reifen anzuhalten.

Der VDA wird bei den Herstellern darauf hinwirken, dass die noch bestehenden Potenziale ausgeschöpft werden und dass die Hersteller den Fahrzeughaltern die Vorteile beim Ersatz der Reifen durch Leichtlaufreifen noch stärker verdeutlichen.

Die Erfolge der technischen Verbesserungen mit dem Ziel Verbrauchsminderung/CO₂-Minderung zeigen sich am eindrucksvollsten am Verlauf der spezifischen CO₂-

Emission pro 1000 Personenkilometer: Sie ist zwischen 1990 und 2000 um 20 Prozent zurückgegangen.

Diese Daten machen deutlich, dass die innovativen Verbesserungen an den Neufahrzeugen über eine zunehmende Durchdringung des Pkw-Bestandes mehr und mehr Auswirkungen auf die CO₂-Gesamtemission des Straßenverkehrs zeigen. Die Folge ist eine Entkopplung zwischen der Entwicklung der Gesamt-Fahrleistung im Straßenverkehr und des Gesamt-Kraftstoffverbrauchs. So ist in den 90er Jahren der gesamte Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr zunehmend langsamer angestiegen als die Gesamtfahrleistung auf der Straße, und inzwischen ist die Trendwende erreicht: Der Kraftstoffverbrauch des Straßenverkehrs ist im Zeitraum 2000 bis 2001 nach Meldungen des Umweltbundesamtes um zwei Prozent gesunken.

Wir erwarten eine Fortsetzung dieser Entwicklung.

Über die Fortsetzung der Optimierung der aufgezeigten Techniken hinaus wurden die von der Bundesregierung im Klimaschutzprogramm genannten Maßnahmen in den gemeinsamen Beratungen geprüft und folgendes festgehalten:

- Der Ausstattungsgrad mit Verbrauchsanzeigen/Schalthinweise soll von der deutschen Automobilindustrie weiter gesteigert werden:
Der Einsatz von 5- und 6-Gang-Schaltgetrieben trägt zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei.
Inzwischen besitzen Neufahrzeuge mit Handschaltbetätigung weit überwiegend 5 bzw. 6 Gänge. Dadurch werden vermehrt höhere Gänge benutzt; dies wirkt sich verbrauchs mindernd aus.
Der Ausstattungsgrad der Pkw mit Kraftstoffverbrauchsanzeigen und Schalthinweisen nimmt kontinuierlich zu. Hierdurch wird der Autofahrer zu frühzeitigem Schalten in höhere Gänge und damit zu einer kraftstoffsparenden Fahrweise angehalten.
Der gültige Fahrzyklus (NEFZ) zur Messung des Kraftstoffnormverbrauchs kann diese Verbesserungen nicht dokumentieren; er sieht feste Schaltpunkte und lediglich bis zu 5 Gängen vor.

Soweit die Hersteller diese Geräte einbauen, ist zukünftig darauf hinzuwirken, dass der Fahrzyklus auf realistische Schaltpunkte und alle Gänge ausgelegt wird.

- Wir kündigen eine Gemeinschaftsaktion zum Spritsparen unter Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums an, an der sich VDA, VDIK, DVR und andere Institutionen intensiv beteiligen werden.

Neben den erfolgreichen technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen kann die CO₂-Emission durch entsprechendes Verbraucherverhalten gesenkt werden.

Ein ökonomischer Fahrstil hat das mit Abstand größte Potenzial zur Einsparung des Kraftstoffverbrauchs und damit zur Minderung der CO₂-Emission im Straßenverkehr. In Untersuchungen der Fahrzeughersteller wurde nachgewiesen, dass jeder Autofahrer bis zu 25 Prozent Kraftstoff einsparen kann, ohne seine Mobilitätswünsche oder seinen Fahrspaß einzuschränken.

In einer in Vorbereitung befindlichen Gemeinschaftsaktion werden Tipps zum Spritsparen gegeben, wie z.B.

- bei niedrigen Drehzahlen schalten und fahren
- Schwung des Fahrzeugs ausnutzen
- gelassen fahren
- Ballast und ungenutzte Gepäckträgersysteme entfernen
- richtigen Reifendruck einstellen
- optimale Wartung des Fahrzeugs
- Leichtlaufreifen und Leichtlauföle verwenden

und über angebotene Trainings zum Spritsparen unterrichtet.

Sich daran zu halten, schont den Geldbeutel und gleichzeitig die Umwelt.

- Die Bundesregierung bekräftigt die Notwendigkeit, die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen.

Der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Element der Klimaschutzpolitik. Verkehrsengpässe, Stop-and-Go-Verkehr sowie Umwegfahrten haben zur Folge, dass die durch fahrzeugtechnische Innovationen erreichbaren Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch im realen Fahrbetrieb vermindert oder aufgezehrt werden. Die Investitionen in die Fahrzeug

durch die Autokäufer müssen ihr Pendant in angemessenen Investitionen des Staates in die Infrastruktur haben. Deswegen will die Bundesregierung das hohe Niveau der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch in den Straßenbau weiter steigern und mit einem Zukunftsprogramm Mobilität gezielt bestehende Engpässe beseitigen.

Berlin/Frankfurt am Main, den 24. Juli 2002