



WELTWEITE INITIATIVE ZUM KRAFTSTOFFSPAREN

[www.50by50campaign.org](http://www.50by50campaign.org)

Die Hauptpunkte im Überblick





**1** Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von leichten Nutzfahrzeugen könnte um mindestens 50 Prozent bis 2050 im Vergleich zu 2005 gesenkt werden. Senkungen dieser Größenordnung erscheinen in Nicht-OECD-Ländern, in denen der Pkw-Bestand am schnellsten wächst, möglich, allerdings auch in OECD-Ländern. Diese Effizienzsteigerung bei Neuwagen würde eine Reduzierung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs aller weltweit betriebenen Pkw von mindestens 50% bis zum Jahr 2050 bedeuten, also 50 by 50 oder 50 bis 50.

**2** Selbst wenn sich die Fahrzeugkilometer bis 2050 verdoppeln, würde dadurch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw weltweit auf derzeitigem Niveau gehalten werden. Schätzungen zufolge würden die jährlichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen bis 2025 bei über 1 Gt und bis 2050 bei über 2 Gt liegen, im Vergleich zu dem jetzigen Zustand. Darüber hinaus käme es auch zu einem deutlich geringeren Ausstoß anderer umwelt- und klimaschädlicher Schadstoffe wie Ruß.

**3** Bis zum Jahr 2050 könnte somit der Verbrauch jährlich um über 6 Milliarden Barrel Öl im Wert von 600 Milliarden US-Dollar bei einem Ölpreis von 100 US-Dollar pro Barrel gesenkt werden. Länder mit rasch zunehmender Verstädterung würden von einer deutlich besseren Luftqualität profitieren.

**4** Derartige Verbesserungen können mit bereits verfügbarer kostengünstiger Spritstechnologie schrittweise erzielt werden.

**5** Eine 30%- (2020) bzw. 50%-ige (2030) Senkung des Kraftstoffverbrauchs von Neuwagen sowie eine Verbrauchssenkung der weltweiten Pkw-Flotte um 50% (2050) wird hauptsächlich durch die Weiterentwicklung konventioneller

Verbrennungsmotoren und Antriebssysteme sowie Gewichtsreduktion und verbesserte Aerodynamik erreicht. Für eine Reduzierung um 50% bis 2030 müssten zudem viel mehr Pkw auf Vollhybridantrieb umsteigen (vorzugsweise Plug-in-Hybride). Die Fahrzeugtechnik ist einem raschen Wandel unterworfen, und in den nächsten Jahren könnten wirtschaftlichere Technologien auf den Markt kommen, die das Einsparpotential erhöhen bzw. die Kosten weiter senken.

**6** Aufgrund der jüngsten Fortschritte insbesondere bei Batterien, gibt es voraussichtlich kurz- bis mittelfristig ein größeres Angebot an batteriebetriebenen Elektroautos, Plug-in-Hybridfahrzeugen oder auch Brennstoffzellenautos. Technische Fortschritte auf diesem Gebiet sind für eine Verbrauchssenkung um 50% zwar nicht erforderlich, könnten jedoch bei massiver Markteinführung zu einer weiteren Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und Ölverbrauchs beitragen. Dies hängt auch davon ab, ob die Stromanbieter CO<sub>2</sub>-armen Strom<sup>1</sup> liefern.

**7** Die höheren Kosten eines modernen, spritsparenden Neuwagens könnten bei den meisten Autofahrern nahezu bzw. vollständig durch den niedrigeren Kraftstoffverbrauch in den ersten Jahren ausgeglichen werden, insbesondere bei hohen Ölpreisen. Das Risiko einer instabili-



<sup>1</sup> Durch Stromerzeugung aus nicht fossilen Brennstoffen oder durch CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung

len Ölpreisentwicklung hält jedoch viele Autokäufer davon ab, einen Aufpreis für verbrauchsärmere Autos zu bezahlen, und schreckt viele Automobilhersteller ab, in möglichst effiziente Fahrzeuge zu investieren, da sie nicht davon ausgehen können, diese auch zu verkaufen.

**8** Die Regierungen und ihre Partner können Maßnahmen ergreifen, um dieser Argumentation zu begegnen und die Einführung von kostengünstigen und Kraftstoff sparenden Technologien zu fördern.

- a. Verbesserung der Verbraucherinformationen zum Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß. So können Kraftstoffverbrauchstests irreführend sein, die ungenaue Angaben über den tatsächlichen durchschnittlichen Verbrauch liefern.
- b. Einführung gesetzlicher Normen für den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß, die sichere Aussagen über die realistische Höhe der Aufwendungen für sparsame Fahrzeuge zulassen.
- c. Gestaltung der Kfz-Steuer nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß oder Kraftstoffverbrauch als Anreiz zum Kauf verbrauchsärmerer Fahrzeuge.
- d. Schaffung von Anreizen und Vorschriften für Fahrzeugteile, für die es keine Fahrzeugtests oder Anreiz- und Regulierungsprogramme gibt.

**9** Die Regierungen sind auch dafür verantwortlich, den Kostenaufwand zu senken. Möglich wäre dies etwa durch eine einfache und einheitliche Gestaltung der Kfz-Steuer in allen regionalen

Märkten und in Übereinstimmung mit der Energieverbrauchskennzeichnung von Fahrzeugen.

**10** Die Automobilhersteller können den Umstieg auf verbrauchsärmere Fahrzeuge fördern, indem sie die Ziele dieser Initiative unterstützen und sich dazu verpflichten, Fahrzeuge zu produzieren, die 50% weniger Kraftstoff verbrauchen als bisher. Sie müssen mit den Regierungen zusammenarbeiten. Nur so wird gewährleistet, dass wirksame gesetzliche Normen verabschiedet werden und internationale Markterwägungen bei der Planung nationaler Steueranreize und Kennzeichnungssysteme Berücksichtigung finden. Zudem ist zu beachten, dass der Schwerpunkt der einzelnen Hersteller auf unterschiedlichen Marktsegmenten liegt.

**11** Neben technisch verbesserten Neuwagen können für den gesamten weltweiten Pkw-Bestand weitere kostengünstige Maßnahmen ergriffen werden, die sich auf den Verbrauch im tatsächlichen Fahrbetrieb auswirken. Dazu gehören die Förderung effizienter Ersatzteile wie Reifen, Kraftstoff sparendes Fahren (Ökofahren), verbesserte Verkehrs- und Geschwindigkeitssteuerung, bessere Instandhaltung der Fahrzeuge und bessere Steuerung der städtischen Mobilität. Einige Länder haben Vorschriften oder Anreize zum Kauf verbrauchsarmer importierter Gebrauchtwagen eingesetzt. Dadurch konnte die Anzahl umweltbelastender Fahrzeuge gesenkt werden. Ansatzweisen wie diese können die Fahrzeugflotte in den Entwicklungsländern kraftstoffeffizienter machen. Als eine wichtige Ergänzung zu den technischen Maßnahmen bei Neuwagen ist dies ebenfalls Teil dieser Initiative.

## Die weltweite Initiative zum Kraftstoffsparen

Ziel der Anfang 2009 gestarteten weltweiten Initiative zum Kraftstoffsparen ist es, das Einsparpotential und die Kosten der weltweit produzierten und verkauften Pkw zu verdeutlichen. Darüber hinaus möchte die Initiative Leitlinien und Hilfestellung bei der Entwicklung von Strategien zur Förderung verbrauchsarmer Fahrzeuge bieten.

- Weltweite Erstellung zuverlässiger Verbrauchsdaten und Analysen zur Verfolgung der Trends und Fortschritte sowie Bewertung des Verbesserungspotentials.
- Zusammenarbeit mit Regierungen zur Entwicklung von Spritsparstrategien für die Fahrzeuge, die in den jeweiligen Ländern produziert oder verkauft werden. Zudem regionale Abstimmung und Harmonisierung von Maßnahmen, um Kosten zu senken und die Vorteile eines geringeren Kraftstoffverbrauchs zu maximieren.
- Zusammenarbeit mit Stakeholdern wie Automobilherstellern zum besseren Verständnis des Kraftstoffeinsparpotenzials, einschließlich deren Input und Unterstützung für eine verbessertes Spritsparen.
- Unterstützung regionaler Aufklärungskampagnen und Bereitstellung von Informationen, die Verbraucher und Entscheidungsträger für fundierte Entscheidungen benötigen.

Dazu gehören auch die regelmäßige Berichterstattung und die Förderung des Aufbaus von Fahrzeugtestprogrammen und Verbraucherinformationssystemen in Regionen, in denen diese bislang noch nicht bestehen.



WELTWEITE INITIATIVE ZUM KRAFTSTOFFSPAREN

[www.50by50campaign.org](http://www.50by50campaign.org)

## SEKRETARIAT

50by50 Campaign  
Weltweite Initiative zum Kraftstoffsparen  
60 Trafalgar Square  
London WC2N 5DS  
United Kingdom

+44 (0)207 930 3882 (t)

+44 (0)207 930 3883 (f)

[info@50by50campaign.org](mailto:info@50by50campaign.org)

[www.50by50campaign.org](http://www.50by50campaign.org)

## PARTNER



### Sheila Watson

Direktorin für Umwelt  
FIA Foundation  
60 Trafalgar Square  
London WC2N 5DS  
United Kingdom  
[www.fiafoundation.org](http://www.fiafoundation.org)



### Stephen Perkins

Leiter des Gemeinsamen  
Verkehrsforschungszentrum der OECD  
und des Weltverkehrsforums  
2 rue André Pascal  
F-75775 PARIS CEDEX 16  
France  
[www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org)



### Lew Fulton

Leitender Referent für Verkehr und  
Energie  
Internationale Energieagentur  
9, rue de la Fédération  
Paris 75015  
France  
[www.iea.org](http://www.iea.org)



### Rob de Jong

Leiter Städtische Umwelt  
Abteilung Technologie, Industrie und  
Wirtschaft  
Umweltprogramm der Vereinten  
Nationen (UNEP)  
P.O.Box 30552  
Nairobi  
Kenya  
[www.unep.org/PCFV](http://www.unep.org/PCFV)