

Verbrauchsbegrenzung als Alternative zu einem einheitlichen Tempolimit

Die üblicherweise diskutierten Ziele für die CO₂-Emissionen (z.B. Grünen-Forderung 60g/km im Jahr 2025) bzw. korrespondierenden Verbrauch beziehen sich auf einen Flottenverbrauch unter bestimmten, normierte Fahrweisen. Also

- verbraucht ein Teil der verkauften Autos mehr (andere weniger),
- kann jedes einzelne Auto bei entsprechender Fahrweise einen höheren Verbrauch erreichen und
- die Bestandsautos werden ohnehin nicht erfasst.

Mein Vorschlag lautet, für die Autos in ihrer jeweiligen technischen Bauweise eine Verbrauchsobergrenze in ihrer konkreten Betriebsweise einzuführen.

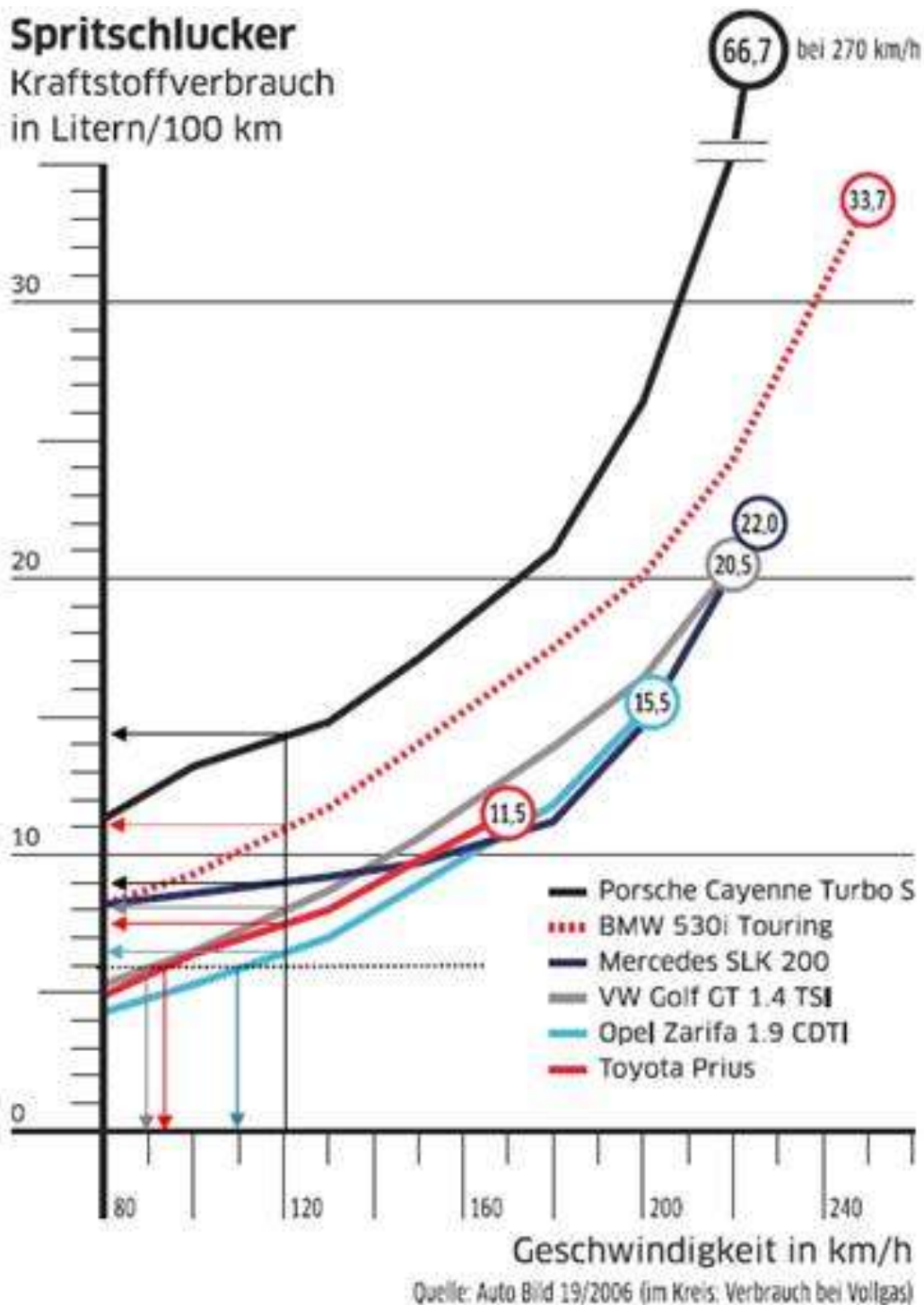
In einer im Greenpeace-Magazin (http://www.greenpeace-magazin.de/fileadmin/user_upload/Wissenswertes/Warum_07_Tempolimit.pdf) dargestellten Grafik wurden nachfolgend die Wirkungen

- eines Tempolimits bei 120 km/h
- einer Obergrenze für den Spritverbrauch bei 6 Liter/100 km

in das dort angegebene Diagramm eingetragen (vgl. Pfeile links unten):

Spritschlucker

Kraftstoffverbrauch
in Litern/100 km



Ein einheitliches Tempolimit bei 120 km/h (vertikale, schwarze Linie) würde dazu führen, dass die Autos mit ganz unterschiedlichen Verbrauchswerten fahren dürfen:

Porsche Cay.	14,5 Liter /100 km
BMW 530	11 Liter/100 km
Mercedes 200	9 Liter/100 km
VW Golf	8 Liter/100 km
Toyota Prius	7,5 Liter/100 km

Opel Zafira 6,5 Liter/100 km

(vgl. horizontale Pfeile).

Werden Einschränkungen in der Fahrzeugnutzung vor allem mit der Motivation der Treibstoffeinsparung/Emissionsminderung begründet, wäre es unlogisch, bestimmten Fahrzeugen einen höheren Verbrauch einzuräumen, wie es aber mit einem einheitlichen Tempolimit der Fall wäre.

Dann gibt es wenig Anreize für Benzineinsparungen, weder in der Fahrweise (die würde ja vorgeschrieben) noch beim Autokauf.

Die gestrichelte, horizontale Linie repräsentiert eine Obergrenze für den Spritverbrauch bei 6 Liter/100 km (mein Vorschlag wäre ein niedrigerer Wert; für Diesel jeweils mit einem Faktor nach Energiegehalt bzw. CO₂-Ausstoß angepasst).

Dies hätte nun eine ganz andere Folge. Folgende Geschwindigkeiten können bei Einhaltung der 6-Liter-Grenze mit den dargestellten Fahrzeugen erreicht werden:

Opel Zafira 110 km/h

Toyota Prius 93 km/h

VW Golf 90 km/h

(vgl. vertikale Pfeile)

Dies wäre dann das individuell zulässige Autobahntempo, automatisch begrenzt durch die Fahrzeugelektronik. Der BMW 530 könnte bei 6 Litern/100 km Verbrauch wahrscheinlich nur mit rund 50 km/h unterwegs sein. Schon daraus ist ersichtlich, dass es eine bestimmte Geschwindigkeit geben muss, die für alle Fahrzeuge erlaubt ist. D.h. alle müssten auf der Autobahn wenigstens 100 km/h fahren dürfen, nur die sparsameren Autos können entsprechend schneller unterwegs sein.

Besonders sparsame Fahrzeuge, die auch bei heute Autobahn-üblichen Geschwindigkeiten unter 6 Liter/100 km bleiben, sind in dem Beispiel allerdings nicht vertreten, die Angaben sind ja auch schon einige Jahre alt. Man kann wohl mit Sicherheit davon ausgehen, dass Fahrzeuge, mit denen unter Einhaltung des Verbrauchsgrenzwertes trotzdem 130 oder 150 km/h gefahren werden könnte, einen enormen Absatzzuwachs hätten, wenn es so eine Verbrauchsobergrenze gäbe. Somit kommt auch die Autoindustrie auf ihre Kosten, was auch einen grünen Ministerpräsidenten interessieren muss. Solche Fahrzeuge sind dann auch in anderen Betriebssituationen sparsamer.

Mit ca. 150 km/h hätte man in einem sparsamen Auto dann vermutlich etwa dasselbe Geschwindigkeitserlebnis wie heute mit ca. 200 km/h in einer Mittelklasselimousine, weil es leichter gebaut wäre und dadurch ein sportlichere Fahrgefühl ergäbe, und weil die Mehrzahl der anderen Autos langsamer unterwegs wäre.

Man könnte auch alle Altfahrzeuge je nach Verbrauch in zwei Kategorien einteilen, die dann mit Aufklebern „100 km/h“ und „120 km/h“ versehen würden, aber an sich würde ich eine einfache Regelung vorziehen: Die einen haben eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit, die von der Polizei überwacht wird, die anderen haben eine einheitliche Verbrauchsobergrenze, die direkt im Fahrzeug eingestellt ist.

Wenn die Verbrauchsobergrenze nicht in Liter je 100 km festgesetzt wäre, sondern in Litern je Stunde, ergäbe sich eine stärkere Nivellierung der Geschwindigkeiten, bei denen diese Verbrauchsgrenze je nach Fahrzeugtyp gerade erreicht wird.

Eine Grenze von z.B. 5 Liter pro Stunde entspräche rechnerisch

10 Litern/100 km bei 50 km/h

6,25 Litern /100 km bei 80 km/h

4 Litern/100 km bei 125 km/h

2,5 Litern/100 km bei 200 km/h (allerdings wohl ein rein fiktiver Wert).

Das halte ich wegen diesem nivellierenden Effekt für die bessere Herangehensweise, ist aber auch dadurch gerechtfertigt, dass bei höherer Geschwindigkeit ja auch weitere Strecken in der selben Zeit (z.B. bei Ausflugsfahrten) zurückgelegt werden können.

Es gäbe dann im Prinzip zwei Stellschrauben, die ggf. allmählich angezogen werden könnten:

- die höchstzulässige Verbrauchsgrenze für sparsamere Autos
- die für alle Autos mit höheren Verbrauch trotzdem zulässige Geschwindigkeit
- realpolitisch gedacht, könnte man die Verbrauchsobergrenze nicht sofort für alle Fahrzeuge fordern, sondern für einen zunehmenden Prozentsatz; das wäre allerdings nicht mein Vorschlag.