

Zukunftsfähiges Deutschland

Zeitfenster 2022: Moderate Motorisierung

Das Szenario „Moderate Modernisierung“ (S. 240) geht von einem grundlegenden Wandel beim Angebot von Automobilkonzernen und der Nachfrage der Pkw-Kund*innen aus. Statt schnellen, großen und CO₂-intensiven Fahrzeugen würden in Zukunft platz- und ressourcensparende, energieeffiziente Kleinwagen das deutsche Straßenbild prägen. In Kombination mit Umrüstungen im Bestand sollten Energieverbrauch und Emissionen der Pkw-Flotte Deutschlands so binnen 10 Jahren halbiert werden.



Was bisher geschah...

Das Szenario basiert auf einem dramatischen Ansehensverlust der Automobilkonzerne und einem daraus folgenden Wandel der Präferenzen der Nutzer*innen. Diese würden, auch angesichts eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen sowie einer CO₂-basierten Kfz-Steuer, in Zukunft kompakte, effiziente Fahrzeuge nachfragen und alte Fahrzeuge nachrüsten. Dieser Wandel der Nachfrage würde laut dem Szenario „Moderate Modernisierung“ auch die Finanzierungsbedingungen für Automobilkonzerne substantiell verändern und Produzent*innen dazu zwingen, in Innovationen und sparsame Fahrzeuge zu investieren. Im Ergebnis sollten im Jahr 2022 etwa 90 Prozent aller Autos unter 40 PS Motorleistung aufweisen und vier Liter oder weniger je 100 km verbrauchen. Nur noch 10 Prozent Prozenhätten demnach mehr als 50 PS und einen Verbrauch von über 5 Litern.

Wo stehen wir heute – und warum?

Obwohl die Skandale um Manipulationen der Emissionswerte vom Pkw durch große Automobilkonzerne das Vertrauen von Kund*innen und Öffentlichkeit in deren Glaubwürdigkeit untergraben haben, kaufen Kund*innen im Jahr 2020 weiterhin immer größere und stärker motorisierte Fahrzeuge. Zwischen 2008 und 2020 hat sich der Bestand an Pkw laut Kraftfahrtbundesamt in der Klasse mit der geringsten Motorisierung (unter 40 PS) entgegen der Prognose mehr als halbiert (KBA, 2022). Heute sind nur 0,005 Prozent statt der anvisierten 90 Prozent des Pkw-Bestandes schwächer motorisiert als 50 PS. Dem gegenüber stehen 66 Prozent des Pkw-Bestandes mit einer Motorisierung von über 100 PS. Die

durchschnittliche Motorleistung des Pkw-Bestandes stieg zwischen 2008 (77 kW) und 2020 (92 kW) um knapp 20 Prozent.

Warum dieser Trend zu immer größeren Pkw trotz enger Parkplätze, CO₂-basierter Kfz-Steuer und steigendem Bewusstsein über die Klimakrise weiter an? Die Anreize zum Kauf effizienter Fahrzeuge sind bislang zu niedrig, um das Verhalten zu beeinflussen. Dank ausgedehnter Werbung symbolisieren große, hochmotorisierte Pkw weiterhin hohen gesellschaftlichen Status. Auch erhöhter Komfort zunehmend älterer Pkw-Nutzer*innen sowie die Unfallsicherheit der Insassen sind Grundlagen des Trends zum SUV. Obgleich die Emissionsgrenzwerte für die Hersteller verschärft wurden, blieb der ordnungsrechtliche Rahmen aufgrund von Regelungslücken schwach. Automobilkonzerne und Politik setzen weiterhin auf die Produktion großer, rentabler Fahrzeuge. Um die CO₂-Zielvorgaben zu erfüllen, werden Pkw zunehmend elektrisch angetrieben – dies hatte das Zeitfenster 2022 nicht vorhergesehen. So richtig die Antriebswende für eine Senkung der CO₂-Emissionen ist, werden diese zugleich auch aus dem Verkehrssektor externalisiert – einerseits in den Stromsektor, andererseits in die Produktionsländer.

Tendenzen für die kommenden Jahre

Bisher ist keine Trendumkehr mit Blick auf die Motorisierung abzusehen. Eine grundlegende Wende ist daher nur für den Fall eines deutlichen Wandels im Steuer- und Ordnungsrecht möglich – etwa mit einer hohen effizienzbasierten Neuzulassungssteuer, die Ergänzung der CO₂-Limits durch Effizienzregeln, Festlegung maximaler Parkplatzgrößen oder Parkraumbepreisung nach Fahrzeuggröße.