

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Spritsparland Baden-Württemberg – mit Vollgas Sprit sparen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. welche Bedeutung die Landesregierung der Förderung einer energiesparenden Fahrweise im Straßenverkehr beimisst,
2. ob die Landesregierung die Auffassung teilt, dass eine energiesparende Fahrweise einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann und dass ohne einen solchen Beitrag die Klimaschutzziele des Landes im Verkehrssektor nicht zu erreichen sein werden,
3. über die bisherigen Aktivitäten der Landesregierung zur Förderung des energiesparenden Fahrens,
4. warum nach Einschätzung der Landesregierung die Bemühungen aller Beteiligten um die Vermittlung eines energiesparenden Fahrstils bislang relativ erfolglos waren,
5. ob und welche Planungen die Landesregierung zum Ausbau ihrer Aktivitäten hat und welche Ziele Sie sich dafür setzt;

II.

ein Gesamtkonzept zur Förderung energiesparenden Fahrens mit verschiedenen Bausteinen vorzulegen:

1. Aktivitäten auf Landesebene

- Sprintsparurse für alle Landesbediensteten, die dienstlich unterwegs sind,
- Schaffung wirksamer Anreize für die Teilnahme an Sprintsparkursen als Alternative oder Ergänzung zur bisherigen Bezuschussung,
- Initiierung einer groß angelegten Initiative für ein „Sprintsparland Baden-Württemberg – mit Vollgas Sprit sparen“ gemeinsam mit der Automobilindustrie als Werbung für Sprintsparurse,
- Durchführung eines Energiesparwettbewerbs mit prominenten Persönlichkeiten z.B. aus den Bereichen Motorsport, Automobilindustrie und Landespolitik auf dem Hockenheimring;

2. Führerscheinausbildung

hinzuwirken auf eine stärkere Integration des energiesparenden Fahrens in die Führerscheinausbildung:

- verpflichtende Nachschulung in energiesparender Fahrweise für alle Fahrlehrer,
- Aufnahme des Lehrstoffs „energiesparendes Fahren“ in umfassender Weise in den Lehrstoff und den theoretischen Prüfungsteil bei der Führerscheinprüfung,
- Schulungsangebote und -anreize für Berufskraftfahrer;

3. Fahrzeugtechnik

hinzuwirken auf eine beschleunigte Einführung von Fahrzeugen mit technischen Einrichtungen, die einen energiesparenden Fahrstil unterstützen:

- durch Vergünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeuge mit entsprechenden Einrichtungen (Bordcomputer mit Spritverbrauchsanzeige, Schaltanweisung, Reifeninnendruckanzeige analog neuer Vorschriften in den USA),
- mittelfristig der verbindlichen Vorschrift dieser Einrichtungen bei Neufahrzeugen;

4. die von der Bundesregierung geplante Umstellung der Kfz-Steuer auf die Bemessungsgrundlage Kohlendioxid ausstoß zu unterstützen.

05. 12. 2002

Boris Palmer, Kretschmann
und Fraktion

Begründung

Bei den Bemühungen um eine Reduzierung der klimaschädlichen Treibhausgase ist der Verkehrssektor ein Engpass. Im vergangenen Jahrzehnt ist durch Stagnation oder gar Rückgang des Energieverbrauchs in anderen Verbrauchs-

sektoren der Anteil des Verkehrssektors auf rund ein Viertel aller Kohlendioxid-Emissionen gestiegen.

Eine Reihe von Trends hat bislang eine Reduzierung des Treibstoffverbrauchs verhindert: Wachsende Mobilitätsbedürfnisse im Personenverkehr, Internationalisierung der Wirtschaft mit zunehmendem Warenaustausch sowie der Trend zu größeren Pkw machen die technischen Fortschritte bei der Verbrauchsminderung der Fahrzeuge bislang zunichte. Erst in den letzten Jahren sind die Steigerungsraten beim Spritverbrauch dank der Verteuerung des Kraftstoffs abgebrochen.

Verkehrspolitische Strategien zur Senkung des Spritverbrauchs – seien es eine Verkehrsverlagerung auf energieeffizientere Verkehrssysteme, energiesparende Fahrzeugmodelle oder völlig neue Antriebstechnologien – sind mit hohen Investitionen verbunden und wirken nur mit großer Zeitverzögerung.

Energiesparender Fahrstil – ein Sofortbeitrag zum Klimaschutz

Ein verbrauchsbewusster Fahrstil, für den jede/r Pkw-Fahrer/in in einem halbtägigen Kurs sensibilisiert werden kann, kann den Energieverbrauch des Autoverkehrs sofort um rund 20 Prozent reduzieren. Die von verschiedenen Organisationen inzwischen professionell durchgeführten Kursangebote zeigen, dass schon nach einem halbtägigen Kurs mit Theorie- und Praxisteil von den Teilnehmern sehr gute Ergebnisse erzielt werden.

Nur ein verschwindend geringer Teil der deutschen Führerscheininhaber/innen praktiziert jedoch bislang einen solchen Fahrstil. Entsprechende Kurse werden seit einigen Jahren von verschiedenen Veranstaltern angeboten (z.B. Landesverkehrswacht, ADAC). Mit bislang rund 3000 Teilnehmern ist die Landesverkehrswacht Baden-Württemberg bundesweit mit Abstand der größte Anbieter solcher Kurse. Dennoch sind die Zahlen bezogen auf die Gesamtzahl der Autofahrer/innen äußerst bescheiden und fast vernachlässigbar.

Angesichts des großen Beitrags, den ein energiebewusstes Fahren zum Klimaschutz leisten kann, muss die Politik nach Wegen suchen, das Wissen darum zu verbreiten und entsprechende Fähigkeiten zu trainieren. Es treffen sich die Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes mit dem Anliegen der Verbraucher, Spritkosten einzusparen.

Spritsparland Baden-Württemberg

Angesichts der besonderen Bedeutung des Automobilsektors in der baden-württembergischen Wirtschaft hat das Land ein überragendes Interesse an einer Versöhnung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit den Notwendigkeiten des Umwelt- und Klimaschutzes. Spritsparendes Fahren könnte auch ein gewichtiger ökonomischer Faktor werden: Allein in Baden-Württemberg liegt das Einsparpotenzial bei rund 1,5 Milliarden Litern Kraftstoff pro Jahr. Jeder Einwohner des Landes – vom Kind bis zum Greis – könnte damit im Durchschnitt rund 140 Euro/Jahr sparen. Zugleich kann das Land seine Klimaschutzziele nur über Emissionsreduktionen im Verkehr erreichen. Baden-Württemberg muss zum Spritsparland werden.

Mit Vollgas Sprit sparen

Es ist zu begrüßen, dass das baden-württembergische Umweltministerium jeden Teilnehmer eines Spritsparkurses mit 35 Euro bezuschusst. Da dies offensichtlich nicht zum Durchbruch reicht, muss eine Initiative für ein Spritsparland Baden-Württemberg einen breiteren Ansatz haben. Im Zentrum sollte eine mit der Automobilindustrie im Land abgestimmte, gemeinsam finan-

zierte und groß angelegte Werbekampagne stehen. Das Motto könnte in Anlehnung an eine Regel des energiesparenden Autofahrens lauten: „Mit Vollgas Sprit sparen“.

Alternativ oder ergänzend zu den Zuschüssen des Landes zu den Teilnahme-kosten an den Spritsparkursen sollten in Zusammenarbeit mit der Automobil-industrie weitere öffentlichkeitswirksame Anreize entwickelt werden, z.B. durch die Ausgabe eines Benziningutscheins für eine Tankfüllung für die er-folgreiche Teilnahme an einem Spritsparkurs.

Öffentlich wirksame Aktionen wie z.B. ein gemeinsamer Energiesparwettbe-werb prominenter Persönlichkeiten sollten ebenfalls Bestandteil der Kam-pagne sein.

Moderne Technik hilft

Die Autoindustrie könnte in Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle überneh-men. Zum Beispiel durch „eingebaute“ Spritsparkurse beim Neuwagenkauf, aber auch durch spezielle Sonderangebote mit entsprechender Bewerbung für Instrumente des spritsparenden Fahrens bei Neufahrzeugkäufen im Land. Da-zu gehören Bordcomputer mit Spritverbrauchsanzeige, Schaltempfehlungen und die moderne Reifeninnendruckanzeige analog den neuesten Vorschriften in den USA.

Ein solches Gesamtkonzept richtet sich bewusst nicht nur an Führerscheine-nehlinge, wiewohl eine entsprechende Überarbeitung der Führerscheinausbil-dung auf Bundesebene zwingend notwendig ist. Der Grund ist einfach: Der Erneuerungszyklus bei Führerscheinen beträgt mehr als 50 Jahre. Ohne eine Aktualisierung des Know-hows aller Führerscheininhaber wirken Verbesse-rungen bei der Erstausbildung nur mit extremer Verzögerung. Mit dem Sprit-sparen kann aber nicht gewartet werden, bis das Rohöl verbraucht ist.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. Januar 2003 Nr. 37–882/1056 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. 1. Welche Bedeutung misst die Landesregierung der Förderung einer energiesparenden Fahrweise im Straßenverkehr bei?

Zu I. 1.:

Die Landesregierung misst der energiesparenden Fahrweise eine sehr hohe Bedeutung bei. Dies zeigt sich u.a. darin, dass das Land bereits Mitte der 90er-Jahre begonnen hat, Kursmodelle zu erproben, Moderatorenschulungen zu unterstützen und die Kursteilnahme zu fördern. Baden-Württemberg war lange Zeit das einzige Bundesland, das Kurse in energiesparendem Fahren gefördert hat. Seit wenigen Monaten bietet auch Bayern als zweites Bundes-land ein ähnliches Programm an, das sich zudem konzeptionell an Baden-Württemberg orientiert.

I. 2. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass eine energiesparende Fahrweise einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann und dass ohne einen solchen Beitrag die Klimaschutzziele des Landes im Verkehrssektor nicht zu erreichen sein werden?

Zu I. 2.:

Eine energiesparende Fahrweise kann erheblich und mit sofortiger Wirkung zum Klimaschutz beitragen. Durch zahlreiche Maßnahmen wirbt die Landesregierung für eine Kursteilnahme und fördert ein möglichst flächendeckendes Angebot an Kursen zum Erlernen einer energiesparenden Fahrweise. Eine Verpflichtung jedes einzelnen Autofahrers zur Teilnahme oder zur Anwendung dieser Fahrweise ist jedoch nicht möglich.

Durch eine Reihe von Maßnahmen, die im Generalverkehrsplan und im Umweltplan festgelegt sind, wird angestrebt, dass auch der Verkehr seinen Beitrag zur CO₂-Minderung leistet. Im derzeit unter wissenschaftlicher Begleitung in Bearbeitung befindlichen Klimaschutzprogramm mit Zeithorizont 2010 werden künftige Handlungsfelder und Maßnahmen nach Sektoren erarbeitet.

I. 3. Was waren die bisherigen Aktivitäten der Landesregierung zur Förderung des energiesparenden Fahrens?

Zu I. 3.:

Die Landesregierung hat über ein knappes Jahrzehnt hinweg die Verbreitung einer energiesparenden Fahrweise kontinuierlich unterstützt. Mitte der 90er-Jahre begann das Land mit der Förderung von Kursen, der Weiterentwicklung von Kursangeboten sowie der Unterstützung der Moderatorenschulung. In den Jahren 1995 bis 1999 wurden hierfür etwa 330 000 DM aufgewendet. Etwa derselbe Betrag wurde von den verschiedenen Aktionspartnern erbracht. Seit dem Jahr 2000 wird energiesparendes Fahren systematisch aus Mitteln der Glücksspirale gefördert, für energiesparendes Fahren einschließlich Verkehrssicherheit wurden im Zeitraum 2000–2002 insgesamt ca. 520 000 € bereitgestellt. Mit 20 Schulungsanbietern wurden hierzu Rahmenvereinbarungen getroffen. Dabei wird für Pkw-Kurse ein Zuschuss in Höhe von 35 € und für Lkw- und Buskurse in Höhe von 75 € gewährt.

Aus Mitteln der Glücksspirale wird auch der Einsatz eines Fahrtrainers der Kreisverkehrswacht Ehingen bezuschusst. Mit Hilfe dieser Einrichtung kann anhand einer simulierten typischen Ortsdurchfahrt vorausschauendes Fahren und richtiges Schalten und Gas geben geübt werden. Die Verbrauchswerte der konventionellen und der energiesparenden Vergleichsfahrt werden mit einem Computerprogramm ermittelt. Die Landesverkehrswacht wurde zudem bei der Beschaffung eines mobilen und mit geringem Personalaufwand einsetzbaren Informationsstandes zur Vermittlung der Themen „Energiesparendes Fahren“ und „Verkehrssicherheit“ unterstützt.

In mehreren Schreiben sowie teilweise in persönlichen Gesprächen hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr zahlreiche Organisationen und Verbände auf die Vorteile einer energiesparenden Fahrweise hingewiesen, über das Angebot des Landes informiert sowie für eine Kursteilnahme geworben und gebeten, in geeigneter Weise nachgeordnete Behörden oder Mitgliedsorganisationen in Kenntnis zu setzen. Adressaten waren Städtetag, Gemeindetag und Landkreistag, Landesverwaltung, Landesverband der Industrie, Industrie- und Handelskammern, Handwerkstag, Landessportverband, Berufsgenossenschaften, soziale Organisationen wie Paritätischer Wohlfahrtsverband, Caritas, Diakonisches Werk und Rotes Kreuz sowie der Verband des Kfz-Gewerbes.

Auf Antrag Baden-Württembergs hat die 26. Amtschefkonferenz am 11./12. Oktober 2000 in Berlin den Beschluss zur Förderung einer energiesparenden Fahrweise gefasst.

Zur Information der Bevölkerung und Unterstützung der Kursanbieter wurde eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Hierzu wurde eine Broschüre „Energiesparend Fahren“ mit einer Anleitung zu den wesentlichen Aspekten einer Kraftstoff sparenden Fahrweise in vier Auflagen mit insgesamt rund 123 000 Exemplaren gedruckt und in der letzten Fassung durch einen anspruchsvollen Technikteil für Interessierte ergänzt. Eine fünfte Auflage wird im Jahr 2003 erforderlich sein. Die Broschüre hat inzwischen einen hohen Bekanntheitsgrad erlangt mit Anfragen auch aus Österreich und der Schweiz sowie zwei Bitten um Nachdruckerlaubnis, zuletzt im Dezember 2002. Auf einer Parkscheibe („Denkrad“) mit einer Gesamtauflage von 50 000 Stück werden Tipps zum energiesparenden Fahren vermittelt und für die Kursteilnahme sowie durch Hinweise auf den Drei-Löwen-Takt auch für die Nutzung des ÖPNV geworben. Der Regionalsender B.TV berichtete im Rahmen seines Umweltmagazins mehrfach über energiesparendes Fahren und wies auf das Förderprogramm des Landes hin. In dem kontinuierlich gepflegten Internet-Auftritt www.spritsparkurs.de werden Verhaltenstipps vermittelt, über das Zuschussprogramm des Landes informiert sowie auf unsere Partnerorganisationen und deren Angebot hingewiesen. Über Links wird auf die Internet-Seiten der Kursanbieter direkt weitervermittelt.

Im Herbst 2002 wurde in einem Kinospot auf witzige Weise ohne erhobenen Zeigefinger für energiesparendes Fahren geworben. Der Spot wurde im Zeitraum vom 7. November bis 18. Dezember 2002 in 32 großen Sälen in Baden-Württemberg gezeigt. Bei der Auswahl der Orte wurde auf eine angemessene regionale Streuung geachtet. In diese Jahreszeit fällt auch die Phase des höchsten Besucheraufkommens in den Kinos. Eine Wiederholung im Frühjahr 2003 ist je nach Mittelverfügbarkeit möglich. Eine Auswertung der Internet-Zugriffe auf die Seite „Spritsparkurs“ ergab eine Verdopplung bis Vervielfachung der Zugriffe in den ersten Tagen nach Beginn der Aktion. Derzeit wird die Möglichkeit einer Einstellung des Spots in das Internet geprüft.

I. 4. Warum waren nach Einschätzung der Landesregierung die Bemühungen aller Beteiligten um die Vermittlung eines energiesparenden Fahrstils bislang relativ erfolglos?

I. 5. Welche Planungen hat die Landesregierung zum Ausbau ihrer Aktivitäten und welche Ziele setzt sie sich dafür?

Zu I. 4. und I. 5.:

Energiesparendes Fahren besteht im Wesentlichen aus den drei Komponenten „Spritsparen als Ziel“, „vorausschauender Fahrstil“ sowie „richtiger Einsatz der Fahrzeugtechnik, d.h. insbesondere richtig Gas geben und schalten“. Energiesparendes Fahren setzt bei den Autofahrern einen Bewusstseinswandel voraus. Wie bei allen Maßnahmen, die eine Verhaltenänderung voraussetzen oder zum Ziel haben, handelt es sich um einen langwierigen Prozess. Eine Kraftstoff sparende Fahrweise kann nicht auf dem Verordnungsweg erreicht werden.

Ziel der Landesregierung ist es, mit Hilfe der zahlreichen geschilderten Aktivitäten diesen Bewusstseinswandel zu initiieren und zu beschleunigen, die Medien vor allem über das Angebot einer Kursteilnahme einzubinden, interessierten Kraftfahrern durch die Bezuschussung von Kursen einen zusätzlichen finanziellen Anreiz zu bieten und die Fahrschul Ausbildung weiter zu optimieren.

Neben den vom Land geförderten Kursen finden Kurse von Fahrzeugherstellern insbesondere im Nutzfahrzeugbereich sowie zunehmend unternehmens-

interne Kurse mit eigenen Trainern statt. Das steigende Interesse bei Fuhrparkbetreibern ist aufgrund der hohen Kilometerleistung eine besonders positive Tendenz. Energiesparendes Fahren wird auch zunehmend als unmittelbar beeinflussbarer Kostenfaktor erkannt. Die Vorteile liegen in der Kombination aus Kraftstoff sparen, Fahrzeugschonung und den damit verbundenen reduzierten Werkstattaufenthalten sowie einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auch Pkw-Flottenbetreiber gehen verstärkt dazu über, durch Ausbildung eigener Moderatoren Schulungskonzepte zu entwickeln, die mit möglichst geringer Beeinträchtigung des Arbeitsablaufs umgesetzt werden können. Gerade im gewerblichen Bereich muss die Entscheidung über die konkrete Form dieser Fortbildungsmaßnahme unter Berücksichtigung der jeweiligen betrieblichen Belange fallen. Mit einem großen Pkw-Flottenbetreiber finden derzeit Gespräche über die Durchführung einer Begleituntersuchung zu den langfristigen Effekten von Energiesparfahrkursen, die mit unternehmenseigenen Trainern durchgeführt werden, statt.

II. Die Landesregierung wird gebeten, ein Gesamtkonzept zur Förderung energiesparenden Fahrens mit verschiedenen Bausteinen vorzulegen:

II. 1. Aktivitäten auf Landesebene

- Spritsparkurse für alle Landesbediensteten, die dienstlich unterwegs sind,*
- Schaffung wirksamer Anreize für die Teilnahme an Spritsparkursen als Alternative oder Ergänzung zur bisherigen Bezuschussung,*
- Initiierung einer groß angelegten Initiative für ein „Sprintsparland Baden-Württemberg – mit Vollgas Sprit sparen“ gemeinsam mit der Automobilindustrie als Werbung für Spritsparkurse,*
- Durchführung eines Energiesparwettbewerbs mit prominenten Persönlichkeiten z. B. aus den Bereichen Motorsport, Automobilindustrie und Landespolitik auf dem Hockenheimring;*

Zu II. 1.:

Die Förderung von Kursen zum Erlernen einer energiesparenden Fahrweise kann keine staatliche Daueraufgabe sein. Dies würde angesichts der hohen Zahl von Führerscheinbesitzern den organisatorischen und finanziellen Rahmen sprengen. Ziel der Landesregierung ist es, die positiven Effekte einer energiesparenden Fahrweise Kraftfahrern und Entscheidungsträgern zu vermitteln und vor allem bei beruflichen Vielfahrern für diese Fortbildungsmaßnahme zu werben. Ein starres Konzept würde auch der Vielfalt der unterschiedlichen Angebote, die vor allem im gewerblichen Bereich auf betriebliche Belange Rücksicht nehmen müssen, nicht gerecht. Zudem ist die Suche nach optimierten und angepassten Schulungs- und Informationsformen ein kontinuierlicher Prozess.

Die Landesbediensteten wurden bereits über die jeweiligen Ressorts über das Angebot informiert. Zudem wird im Jahr 2003 eine erneute Kampagne durchgeführt, indem den Gehaltsmitteilungen des Landesamts für Besoldung und Versorgung ein Informationsschreiben über das Kursangebot beigelegt wird. Regelungen bezüglich der Anrechnung auf die Arbeitszeit und Übernahme der nach Abzug des Landeszuschusses verbleibenden Restkosten treffen die jeweiligen Dienststellen. Im Ministerium für Umwelt und Verkehr wurde die Regelung getroffen, die Kursteilnahme für Berufskraftfahrer voll und für andere Bedienstete aufgrund des zunehmenden Selbstfahreranteils

zur Hälfte auf die Arbeitszeit anzurechnen. Für Berufskraftfahrer werden zudem die Teilnahmekosten als Fortbildungsmaßnahmen übernommen.

Für wirtschaftlich denkende und interessierte Autofahrer stellen die spürbar geringeren Kraftstoffausgaben bei einer energiesparenden Fahrweise einen wirksamen Anreiz dar. Die finanzielle Förderung in der jetzigen Phase bietet zusätzliche Anreize, die nach Aussagen von Kursanbietern im gewerblichen Bereich oft ausschlaggebend für eine positive Entscheidung für eine Mitarbeiterschulung im Betrieb sind. Dabei zeigt sich oft, dass weniger der Kostenaufwand als die Verfügbarkeit der Fahrer ein Problem darstellt, da die Kursteilnahme vielfach in zeitlicher Konkurrenz zu Auftragsfahrten steht. Im gewerblichen Bereich ist zudem die Fahrer motivation eine wesentliche Voraussetzung für einen nachhaltigen Erfolg von Energiesparfahrkursen. Die im konkreten Einzelfall optimale Form der Fahrereinbindung und Motivation hängt jedoch in hohem Maß von der betrieblichen Situation ab. Die theoretisch ideale Form einer individuellen Erfolgsbeteiligung des Fahrers scheitert in der Realität vielfach an technischen oder organisatorischen Problemen wie ungenauer Tankdatenerfassung, fehlender Fahrzeugbindung des Fahrers oder mangelnder Vergleichbarkeit von Routen und Einsatzbedingungen. Nach derzeitigen Erkenntnissen scheint in der Mehrzahl der Fälle die pauschale Honorierung einer aus mehreren Fahrern bestehenden Organisationseinheit die praktikabelste Lösung zu sein.

Viele Autofahrer sind trotz der positiven Effekte und trotz zahlreicher positiver Meldungen in den Medien dennoch nicht bereit, an einem halb- oder ganztägigen Kurs teilzunehmen. Das Institut für Verkehr und Umwelt, IVU, wurde deshalb nach der Erstellung einer Vorstudie mit der Durchführung der Studie „Mobilitätskompetenz – Energiesparen und Fahrsicherheit. Entwicklung und Marketing für eine neue Kursform“ beauftragt. Die Studie wird im Jahr 2003 fertig gestellt sein. Ziel ist die Entwicklung eines kostengünstigen Theoriekurses, der Elemente des Energiesparenden Fahrens und der Verkehrssicherheit integrativ vermitteln soll. Dieser Kurs soll beispielsweise an allgemeine Fortbildungs- und Schulungsmaßnahmen angebunden werden, um geschlossene Gruppen mit minimalem Zusatzaufwand schulen zu können und damit eine große Teilnehmerzahl zu erreichen. Derzeit werden in Testkursen verschiedene Varianten unter didaktischen Gesichtspunkten durch erfahrene Moderatoren erprobt. Nach Fertigstellung der Studie ist eine breit angelegte Testphase unter realen Praxisbedingungen geplant.

Verschiedene Automobilhersteller bieten für ihren eigenen Kundenkreis bereits Kurse in energiesparendem Fahren an. Die Kosten liegen jedoch in der Regel deutlich über den Kosten der vom Land geförderten Kurse. Im Rahmen des neuen Internet-Auftritts www.neues-fahren.de unter Schirmherrschaft des BMVBW wird für energiesparendes Fahren geworben sowie u.a. auf Automobilhersteller hingewiesen, die entsprechende Kurse anbieten. Die Konzepte der Fahrzeughersteller sehen einstündige Pkw-Intensivtrainings im Straßenverkehr (VW und Ford), Trainings in Kleingruppen im öffentlichen Straßenverkehr (Ford) oder Trainings in Kleingruppen auf einem Übungsplatz (Mercedes-Benz und BMW) vor. Im Rahmen des United Nations Environment Programme (UNEP) wird unter dem derzeit im Aufbau befindlichen Internet-Auftritt www.greener-driving.net mit Hilfe von Videos und Comics für energiesparendes Fahren geworben. Die Herstellung dieser Medien, die wegen der beabsichtigten internationalen Verbreitung ohne umfangreiche Erläuterungen gestaltet werden sollen, wird von den Fahrzeugherstellern BMW/Mini, Ford und Renault sowie dem Reifenhersteller Michelin gesponsert. Sowohl Zielsetzung als auch Methode der Öffentlichkeitsarbeit beider Aktionen werden vom Ministerium für Umwelt und Verkehr bereits seit Jahren verfolgt und eine Kursteilnahme darüber hinaus zusätzlich bezuschusst. Eine Kampagne unter dem Leitsatz „mit Vollgas Sprit sparen“ erscheint nicht

zweckdienlich, da hier ein fahrtechnischer Teilaspekt in den Mittelpunkt der Aktion gestellt wird und zudem an der Thematik nicht interessierte Fahrer zu falschen Schlussfolgerungen und Verhaltensweisen animiert werden könnten. Auch die Durchführung eines Prominentenwettbewerbs auf dem Hockenheimring ist nicht sinnvoll, da hier der „sportliche Wettbewerb“ und die fahrzeugtechnischen Aspekte unter realitätsfernen Sonderbedingungen im Vordergrund stehen. Der Schwerpunkt des energiesparenden Fahrens liegt dagegen in einer intelligenten, vorausschauenden Fahrweise unter Alltagsbedingungen.

II. 2. Führerscheinausbildung

hinzuwirken auf eine stärkere Integration des energiesparenden Fahrens in die Führerscheinausbildung:

- verpflichtende Nachschulung in energiesparender Fahrweise für alle Fahrlehrer,*
- Aufnahme des Lehrstoffs „energiesparendes Fahren“ in umfassender Weise in den Lehrstoff und den theoretischen Prüfungsteil bei der Führerscheinprüfung,*
- Schulungsangebote und -anreize für Berufskraftfahrer;*

Zu II. 2.:

Die Fahrlehrer-Ausbildungsordnung schreibt verbindlich vor, dass Fahrlehreranwärter die Zusammenhänge zwischen Straßenverkehr und Umweltschutz kennen lernen und mit den Möglichkeiten des Energiesparens beim Führen von Kraftfahrzeugen vertraut gemacht werden müssen. Darüber hinaus ist die energiesparende Fahrweise seit Jahren Fortbildungsthema der von den Trägern der Fahrlehrerfortbildung angebotenen Kurse.

In Bezug auf die Führerscheinausbildung ist in den Lehrinhalten der Fahrschüler-Ausbildungsordnung der umweltschonende Umgang mit dem Kraftfahrzeug bereits verbindlich vorgegeben. Mit der seit 1. Januar 1999 geltenden Neufassung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung sind umweltbezogene Aspekte weiter intensiviert und ausdrücklich in die Ausbildungsziele nach § 1 der Vorschrift aufgenommen worden. Dies spiegelt sich auch in den Fragen des theoretischen Prüfungsteiles wider.

In der praktischen Fahrerlaubnisprüfung muss der Bewerber nachweisen, dass er über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verfügt sowie zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist. Auf Betreiben von Baden-Württemberg ist die energiesparende Fahrweise seit 1. Januar 1999 zum Pflichtstoff geworden. Beherrscht der Bewerber eine solche Fahrweise nicht, ist dies ein Fehler und kann zum Nichtbestehen der Prüfung führen.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr geht davon aus, dass das wichtige Thema des energiesparenden Fahrens im Bereich der Ausbildung von Fahrschülern wie auch von Fahrlehrern den ihm gebührenden breiten Raum einnimmt. Dies gilt auch für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer, da insoweit ebenso die Fahrschüler-Ausbildungsordnung anwendbar ist.

II. 3. Fahrzeugtechnik

hinzuwirken auf eine beschleunigte Einführung von Fahrzeugen mit technischen Einrichtungen, die einen energiesparenden Fahrstil unterstützen:

- durch Vergünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeuge mit entsprechenden Einrichtungen (Bordcomputer mit Spritverbrauchsanzeige, Schaltanweisung, Reifeninnendruckanzeige analog neuer Vorschriften in den USA),*
- mittelfristig der verbindlichen Vorschrift dieser Einrichtungen bei Neufahrzeugen;*

Zu II. 3.:

Einrichtungen mit empfehlendem Charakter können dem Fahrer Hilfestellung für ein technisch richtiges Verhalten geben. Entscheidend für den Erfolg einer energiesparenden Fahrweise ist jedoch ein entsprechendes Bewusstsein des Fahrers. Vergünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer, die sich lediglich auf das Vorhandensein bestimmter Hilfsmittel beziehen, erscheinen damit nicht gerechtfertigt. Zudem würde das System der Kraftfahrzeugsteuer mit zusätzlichen Komponenten überfrachtet.

Der Kraftstoffverbrauch lässt sich sowohl durch verbesserte Fahrzeugtechnik, als auch durch Assistenzsysteme, die den Fahrer unterstützen, wirkungsvoll senken. Günstig sind technische Elemente, die ohne Einwirkungsmöglichkeit des Fahrers bereits Verbrauchsvorteile erbringen. Dies gilt beispielsweise für den Dieselmotor durch die inzwischen weitgehend vollzogene Umstellung auf Direkteinspritzer und genauso für den Benzinmotor durch die jetzt beginnende Umstellung auf Magermix-Direkteinspritzer. Sehr weit fortgeschritten ist die Verbrauchsminderung im Nutzfahrzeugbereich. Neben motorischen Maßnahmen und spezieller Triebstranggestaltung und Aerodynamikverbesserungen liegt dort ein besonderes Augenmerk auf der Getriebeoptimierung. Automat- und Semiautomatgetriebe, die in den meisten Fahrzuständen verbrauchsoptimierte Schaltpunkte wählen, unterstützen den Fahrer. Fahrzeughersteller arbeiten inzwischen am „vorausschauenden Antriebsstrang“, der durch Vernetzung verschiedener Parameter wie Topografie, Streckenverlauf und bevorzugter Fahrstil des Fahrers vorausschauend automatisch so gesteuert wird, dass jeweils im günstigsten Betriebsbereich und damit verbrauchsoptimiert gefahren wird. Automatikgetriebe werden auch in Pkw zunehmend eingesetzt. Moderne Automatikgetriebe, die Voreinstellungen wie „sportlich“ oder „ökonomisch“ erlauben oder die sogenannten lernfähigen Automatikgetriebe, die sich den Schalt- und Fahrgewohnheiten des Fahrers anpassen, können einen wesentlichen Beitrag zu einer energiesparenden Fahrweise leisten. Beides setzt allerdings den bewusst energiesparenden Fahrer voraus. Eine Wirkungsgradoptimierung wird auch durch eine Wandlerüberbrückung erreicht und damit der frühere Wirkungsgradvorteil von Schaltgetrieben kompensiert. Ein Zusatzvorteil der Automatikgetriebe besteht darin, dass die Fehlbedienungsmöglichkeit durch den Fahrer geringer ist als beim Schaltgetriebe.

Mit Unterstützung von Baden-Württemberg wurde im Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 eine befristete Steuerbefreiung für Pkw mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 90 g/km und 120 g/km (sogenannte 3-Liter- und 5-Liter-Fahrzeuge) aufgenommen.

II. 4. die von der Bundesregierung geplante Umstellung der Kfz-Steuer auf die Bemessungsgrundlage Kohlendioxidausstoß zu unterstützen.

Zu II. 4.:

Die EU-Kommission möchte mit der Mitteilung „Besteuerung von Pkw in der EU – Handlungsmöglichkeiten auf nationaler und gemeinschaftlicher Ebene“ (KOM[2002]431) eine europaweite Harmonisierung der Kfz-Steuern auf freiwilligem Wege erreichen. Eines der Kernziele ist die teilweise oder vollständige Umstellung auf eine CO₂-bezogene Bemessungsgrundlage. Auf Bundesebene soll laut Koalitionsvereinbarung „die Kfz-Steuer gemeinsam mit den Ländern aufkommensneutral ökologisch weiterentwickelt werden (CO₂ als Bemessungsgrundlage)“. Details sind in der Koalitionsvereinbarung nicht enthalten.

Eine CO₂-Komponente kann je nach Ausgestaltung zu einer beschleunigten Entwicklung und Vermarktung sparsamerer Fahrzeuge und Kraftstoff sparender Technologien führen und würde auch die neue Kraftstoff sparende Benzindirekteinspritzung fördern. Allerdings wäre derzeit eine reine CO₂-Orientierung unter Aufgabe der bewährten Schadstoffkomponente verfrüht. Die emissionsorientierte Kfz-Steuer in Deutschland hat grundlegend bewirkt, dass schadstoffarme Benzin-Pkw sich bereits mehrere Jahre vor in Kraft treten der entsprechenden EU-Abgasnorm am Markt durchgesetzt haben. Auch bei einer Integration einer CO₂-Komponente in die Kfz-Steuer sollte die bisherige Schadstoffkomponente nicht völlig abgeschafft werden. Eine Beibehaltung dieses Anreizsystems ist noch für einen längeren Zeitraum erforderlich. Zudem könnte die Implementierung des deutschen Anreizsystems in anderen EU-Mitgliedstaaten zu einer beschleunigten Emissionsreduzierung führen. Dies ist auch unter dem Blickwinkel der EU-Osterweiterung von Belang. Eine völlige Ablösung der Emissionsorientierung ist erst dann zu vertreten, wenn Kfz-Emissionen im Vergleich zu den Gesamtemissionen nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Baden-Württemberg hatte deshalb zusammen mit Bayern in einer gemeinsamen Bundesratsinitiative zur Minderung der Ozonvorläufersubstanzen ausdrücklich eine Weiterentwicklung der emissionsorientierten Kfz-Steuer gefordert und sich außerdem für eine wirkungsvolle Einbindung schwerer und leichter Nutzfahrzeuge sowie der Motorräder ausgesprochen. Zudem wurde die Bundesregierung aufgefordert, in der EU darauf hinzuwirken, dass emissionsabhängige Anreize auch in den anderen EU-Mitgliedstaaten eingeführt werden.

In Vertretung

Dr. Birn

Ministerialdirektor