



UMWELTBEWUSST AUTO FAHREN

FIA- Erklärung zu Luftqualität, Klimawandel
und Spritsparen

Erklärung der FIA-Generalversammlung

vom 26. Oktober 2007

Inhalt

Auf Vorschlag des Weltrates Mobilität & Automobil	3 - 7
Anhang: Zehn-Punkte-Katalog „Umweltbewusst Auto Fahren“	8
Erläuternde Hinweise	9
Quellen	10

Auf Vorschlag des Weltrates Mobilität & Automobil

Hintergrund

1. Moderne Autos sind sauberer und verbrauchen weniger Sprit als je zuvor. Dank technischer Verbesserungen und neuer Kraftstoffe werden weniger toxische Schadstoffe und CO₂ pro Fahrzeug freigesetzt. Trotzdem ist angesichts der weltweit rasanten Zunahme von Motorisierung und Kraftstoffverbrauch sowie der wachsenden Sensibilität betreffend Klimawandel, Luftqualität und Energiesicherheit eine weitere Verminderung des Kraftstoffverbrauchs und Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Kraftfahrzeugen erforderlich. Da der Bedarf an individueller Mobilität weltweit steigt, sind Entwicklung und Einsatz sauberer, verbrauchsarmer Fahrzeuge der Schlüssel für den Erhalt unserer Mobilität in der Zukunft. Jetzt wo die Nachfrage nach „umweltgerechteren Autos“ steigt, sollte innovative Kfz-Technik gefördert und eine Senkung des Kohlenstoffausstoßes durch eine weltweite Modernisierung des Verkehrswesens erreicht werden.
2. Auf dem G8-Gipfel der führenden Industrieländer in Heiligendamm im Juni 2007 beschrieben die Staats- und Regierungschefs den Klimawandel als „eine der größten Herausforderungen, vor denen die Menschheit steht“. Er habe „das Potenzial, unsere natürliche Umwelt und die Weltwirtschaft schwer zu schädigen“. Sie beschlossen, „energische und baldige Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels zu ergreifen, um die Treibhausgaskonzentrationen auf einem Niveau zu stabilisieren, das gefährliche vom Menschen verursachte Störungen des Klimasystems verhindern würde“¹. Die Staats- und Regierungschefs der G8-Länder erkannten Folgendes: „Da es sich bei dem Klimawandel um ein globales Problem handelt, muss die Antwort darauf international sein“, und bekräftigten ihre Absicht, mit allen größeren Verursachern von Treibhausgasemissionen im Rahmen der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) in Verhandlungen zu treten, mit dem Ziel, ein Nachfolgeabkommen des Kyoto-Protokolls (1997) zu erreichen. Das von 35 Nationen unterzeichnete Protokoll sieht vor, den jährlichen Treibhausgas-Ausstoß der Industrieländer bis 2012 um 5,2% gegenüber 1990 zu reduzieren. Daneben vereinbarten die G8-Länder, die Entscheidungen der Europäischen Union, Kanadas und Japans, die zumindest eine Halbierung der globalen Emissionen bis 2050 beinhalten, ernsthaft zu prüfen.
3. Nach dem Vierten Sachstandsbericht der Zwischenstaatlichen Sachverständigengruppe über den Klimawandel (IPPC) sind die Treibhausgasemissionen im Zeitraum 1970 bis 2004 um 70% gestiegen. Der Kohlendioxidanteil hat sich von vorindustriellen 280 ppm (pro Million Teilchen) auf 379 ppm (2005) erhöht. Laut IPCC besteht an der Erderwärmung „kein Zweifel mehr“. Diese sei „mit hoher Wahrscheinlichkeit“ durch den Menschen verursacht. Mache man so weiter wie bisher, würde dies zu Konzentrationen über 500 ppm bis 2050 führen, was einer Erderwärmung von 2° bis 5°C bis 2100 entspräche.
4. Ca. 10% der gesamten Treibhausgasemissionen sind dem Straßenverkehr anzulasten. Andere Sektoren wie Energie- und Landwirtschaft haben weltweit einen größeren Anteil an diesen Emissionen. In der Viehzucht beispielsweise werden gemessen in CO₂-Äquivalent 18% der Treibhausgase erzeugt. Dieser Wert alleine liegt über den 14% des gesamten Verkehrssektors (Luftverkehr, Straßenverkehr und Schifffahrt)². Allerdings steigt auch der verkehrsbedingte Anteil der Treibhausgase weltweit allmählich an. Derzeit sind 600 Millionen Kraftfahrzeuge rund um den Globus in Betrieb. Schätzungen zufolge wird sich diese Zahl bis 2020 verdoppeln, wobei mit der stärksten Zunahme in den Entwicklungsländern gerechnet wird.

¹ G8-Gipfel Heiligendamm: Erklärung „Wachstum und Verantwortung in der Weltwirtschaft“, Seite 21

² Bericht der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) „Der lange Schatten der Viehzucht“ 2006

5. Die globale Nachfrage nach Öl soll bis 2030 von derzeit 84 Mio. Barrel pro Tag auf 116 Mio. Barrel pro Tag ansteigen. Die IEA³ warnt vor sinkenden Fördermengen und verlangsamer Produktion bei gleichzeitigem Anstieg der Nachfrage in den Wachstumsregionen Asiens und des Nahen Ostens um das Dreifache verglichen mit den OECD-Ländern. Als Folge ist nach 2010 mit Versorgungsengpässen und einem entsprechenden Anstieg der Ölpreise zu rechnen. Geopolitische Überlegungen im Hinblick auf Energiesicherheit und langfristige Verfügbarkeit nutzbarer Ölreserven erhöhen das Risiko einer Ölpreis-/Versorgungskrise. In Anbetracht dieser Prognosen erhält der Aspekt Kraftstoffsparen eine neue Dimension.
6. Die Belastung der Luftqualität durch Autos nimmt weiter ab, da deren Ausstoß an Kohlenmonoxyd (CO), Stickoxiden (NOx), Kohlenwasserstoffen (HC), flüchtigen organischen Verbindungen (FOV) und Feinstaub dank moderner Abgastechnik wie Katalysatoren und Filter drastisch zurückgegangen ist. Moderne Pkw, die die Abgasnorm Euro 4 erfüllen⁴, produzieren im Vergleich zur Fahrzeugflotte von 1970 durchschnittlich 95% weniger NOx und andere Schadstoffe. In Ländern mit hoher Motorisierung steigt der Schadstoffausstoß nicht mehr linear zum Anstieg des Fahrzeugaufkommens und die Luftqualität in Städten hat sich erheblich verbessert. Es gilt daher, den Einsatz von Abgastechnologien insbesondere in Ländern mit beginnender Motorisierung zu forcieren, in denen die Luftqualität in Städten weiterhin ein erhebliches Gesundheitsrisiko darstellt.
7. Die FIA und ihre Mitgliedsclubs setzen sich seit Jahren für nachhaltige Mobilität, umweltbewusstes Autofahren, weniger Kohlenstoffausstoß und Kraftstoffsparen ein. Ihre Initiativen umfassen Verbrauchertests, Fahrertraining und Forderungen nach entsprechenden gesetzlichen Regelungen

auf nationaler und internationaler Ebene zur Verbesserung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen und der Kraftstoffqualität. Die Öffentlichkeit ist mehr und mehr für das Thema Umwelt und Autofahren sensibilisiert und reagiert zunehmend positiv auf Förderanreize und Entscheidungshilfen für den Kauf umweltverträglicher Produkte. Dies bedeutet gleichzeitig niedrigere Betriebskosten.

Empfehlungen der FIA

8. Auch wenn sich naturgemäß die Folgen des Klimawandels langfristig nicht präzise vorhersagen lassen, sind frühzeitige Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes gerechtfertigt und bringen wertvolle weitere Vorteile, unter anderem eine sichere und erschwingliche Mobilität. Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, Abmilderung des Klimawandels und Verringerung des Kraftstoffverbrauchs müssen in jedem Falle wirtschaftlich sein und alle Energieverbraucher und Schadstoffverursacher einbeziehen. Es wäre ungerecht und ineffizient, politische Maßnahmen auf einen einzigen Sektor zu konzentrieren und andere Verursacher von Treibhausgasen und anderen Klimaschadstoffen außen vor zu lassen. Um die Belastung gerecht zu verteilen, müssen sektorübergreifende Maßnahmen kostentransparent sein. Daher sollten Bestrebungen zur globalen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes auf einer gemeinsamen Bewertungsgrundlage basieren (Kosten pro Tonne weniger Kohlenstoff)⁵. Dadurch kann sichergestellt werden, dass der globale CO₂-Ausstoß kosteneffektiv in allen Sektoren gesenkt wird.
9. Die weitere Verbesserung der Luftqualität, die Abwendung des gefährlichen Klimawandels und die Senkung des Kraftstoffverbrauchs erfordert Maßnahmen in drei Kernbereichen. Erstens muss die technische Entwicklung bei Neufahrzeugen, Kraftstoffen und Fahrzeugteilen

³ Internationale Energieagentur, Zwischenbericht zum Ölmarkt, Juli 2007

⁴ Die Abgasnorm Euro 4 gilt seit 1. Januar 2006 für alle neuen Personenkraftwagen in der Europäischen Union

⁵ Vgl. „The Business of Climate Change, Challenges & Opportunities“ (Das Geschäft mit dem Klimawandel, Herausforderungen & Chancen), Dr John Llewellyn, Lehman Brothers, Februar 2007.

gefördert werden. Zweitens sind Straßennetze und Verkehrsmanagement zu verbessern. Drittens müssen umweltverträglichere Kfz-Technik, umweltbewusstes Fahren und die Verkehrsmittelwahl der Verbraucher durch Anreize und Informationen unterstützt werden.

10. Die Industrie treibt, im Zusammenwirken mit dem Staat, kontinuierlich die Entwicklung kostengünstiger kohlenstoffarmer und umweltverträglicher Kraftfahrzeugtechnik voran. Dies betrifft eine Reihe von Fahrzeugeigenschaften wie z.B. Aerodynamik, Verbrennungseffizienz, Antriebe, Fahrerinformationssysteme, Energierückgewinnung und Hybridkonzepte, Rollwiderstand und Gewicht⁶. Parallel dazu ist die Entwicklung qualitativ hochwertiger und alternativer Kraftstoffen erforderlich, z.B. Erdgas und Bio-Kraftstoffe (vorausgesetzt, letztere werden wirtschaftlicher und schaden nicht dem Artenreichtum und der globalen Nahrungsmittelproduktion). Sobald auf dem Markt verfügbar, sollte die Nutzung innovativer Antriebs- und Kraftstoffsysteme staatlich gefördert werden, damit der Verbraucher eine echte Wahl hat und die übermäßige Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen allmählich abgebaut werden kann.
11. Das UN-Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (UNECE WP29) sollte einen umfassenden globalen Rahmen für Abgasreduzierung, Kraftstoffqualität und verminderten Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen anhand einheitlicher Normen entwickeln. Dies könnte als Grundlage für eine stimmige internationale Strategie zur Senkung toxischer Emissionen und der Kohlenstoffintensität des Automobilsektors weltweit dienen. Abgasnormen und darauf basierende Besteuerungssysteme sollten möglichst technologieneutral sein und für alle Antriebsarten gleichermaßen gelten (Benzin, Diesel oder sonstige Kraftstoffe und Antriebssysteme).
12. In China, der Europäischen Union, Japan und den USA (sowie in einigen Bundesstaaten angeführt von Kalifornien) sind die Bestimmungen bzw. Vereinbarungen über die Senkung des Kraftstoffverbrauchs unterschiedlich streng. Angestrebt werden sollte eine progressive Angleichung dieser Normen auf hohem Niveau⁷. Für Pkws sollte ein empfohlener globaler CO₂-Grenzwert von 140 g/km gelten. Ein solcher Grenzwert könnte als internationaler Bezugswert herangezogen werden, um die Fortschritte des globalen Fahrzeugbestandes im Bereich Kraftstoffeffizienz zu messen. Dafür sollte ein neuer internationaler Testzyklus entwickelt werden, der die tatsächlichen Fahrbedingungen besser wiedergibt.
13. Um eine regelmäßige und ordnungsgemäße Wartung und Überprüfung sicherzustellen, die zur Einhaltung von Abgasnormen unerlässlich sind, sollte unter Mitwirkung der UNECE WP29 ein globaler Standard für OnBoard-Diagnosesysteme (OBD) für Pkw entwickelt werden, der auch den freien Zugang zu Reparaturinformationen garantiert.
14. Etwa 20% der Motorleistung eines Fahrzeugs, sind zur Überwindung des Rollwiderstandes der Reifen erforderlich. Vorrangig sollten daher Maßnahmen gegen zu geringen Reifendruck und – soweit es die Sicherheit erlaubt – die Verbesserung des Rollwiderstandes der Reifen in Angriff genommen werden. Internationale Testverfahren (wie der ADAC-Reifentest), die auch den Rollwiderstand berücksichtigen, Verbraucherkennzeichnung und Reifendruck-Kontrollsysteme in Fahrzeugen sollten im Rahmen der UNECE WP29⁸ entwickelt werden.
15. Bleifreier und schwefelfreier Kraftstoff ist maßgeblich für den möglichst baldigen Einsatz fortschrittlicher Abgas-technik (z.B. Katalysatoren/Filter, etc.), die den Großteil

⁶ Bericht der Europäischen Verkehrsministerkonferenz/IEA „Making Cars More Fuel Efficient“ (Für kraftstoffesparende Fahrzeuge) 2005⁶ ECMT/OECD Report, 'Cutting Transport CO₂ Emissions – What Progress?' 2007 page 73.

⁷ Europäische Verkehrsministerkonferenz/OECD Bericht 2007 „Cutting Transport CO₂ Emissions – What Progress?“ Seite 73 (Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor – Fortschritte?)

⁸ IEA, 12 Empfehlungen für den G8-Gipfel 2007.

der Schadstoffe aus den Abgasen heutiger Benzin- und Dieselmotoren entfernen. Daher sprechen wir der globalen Initiative der Partnerschaft für saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge (PCFV) zur Abschaffung verbleiteter Kraftstoffe bis 2008 und Förderung der globalen Nutzung von schwefelarmen bzw. schwefelfreien Kraftstoffen unsere volle Unterstützung aus⁹.

16. Staatliche Maßnahmen im Bereich Städteplanung, Straßeninfrastruktur sowie Straßennetzgestaltung können einen aktiven Beitrag zum Spritsparen leisten, z.B. durch Vermeidung von Staus und Verbesserung des Verkehrsflusses. Der Ausbau der Straßen und der Einsatz umweltfreundlicher Straßenbeläge können maßgeblich zur Abgas- und Lärmbekämpfung beitragen. Auch durch intelligente Verkehrssysteme können die Effizienz und das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsarten verbessert und die Wahlmöglichkeiten des Verbrauchers erhöht werden.
17. Steuern sollten als positiver Anreiz für Verbraucher genutzt werden, sich für saubere und verbrauchsarme Fahrzeuge zu entscheiden. Mit steuerlichen Anreizen sollte die Marktdurchdringung umweltfreundlicher Technologien beschleunigt und der Verbraucher veranlasst werden, Fahrzeuge, Kraftstoffe oder Fahrzeugteile zu kaufen, die weniger Schadstoffe produzieren, Kraftstoff sparen und die Kosten des Autofahrens verringern.
18. Die Kfz-Besteuerung sollte so umgestellt werden, dass sie auf die Nutzung statt auf die Haltung abstellt. Eine solche Reform muss zudem transparent und aufkommensneutral sein: Es muss eine Zweckbindung zugunsten der Straßeninfrastruktur und verkehrsbezogener Leistungen geben. Die Politik muss anerkennen, dass wenig Spielraum für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf andere Verkehrsarten besteht und deren Beitrag zur

Senkung des CO₂-Ausstoßes gering wäre, insbesondere weil die Kapazität und Flächendeckung von Schiene und Schifffahrt begrenzt sind.¹⁰ Wenn von staatlicher Seite aus erreicht werden soll, dass weniger Auto gefahren wird, dann muss für bezahlbare alternative Beförderung gesorgt werden, die sicher ist und effizient funktioniert.

19. Weltweit sollte eine aktive Politik zur Verjüngung des Fahrzeugbestands verfolgt werden. Insbesondere Fahrzeuge ohne Katalysator müssen aus dem Verkehr gezogen werden. Dies könnte zu einer erheblichen Minderung des Schadstoffausstoßes führen, wie aus einer kürzlich vorgestellten Studie hervorgeht.¹¹ Diese in Frankreich durchgeführte Modellrechnung ging von der Annahme aus, dass der gesamte Fahrzeugbestand der Euro-4-Norm entspräche. Es ergab sich eine Senkung der Stickoxide um 70% und des Feinstaubes um 80%. Die systematische Katalysator-Nachrüstung könnte für Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen eine bezahlbare Lösung zur erheblichen Verbesserung der Abgaswerte älterer Fahrzeuge darstellen. Voraussetzung ist allerdings die gleichzeitige qualitative Verbesserung der Kraftstoffe (Blei- und Schwefelgehalt).
20. In Zusammenarbeit mit den Automobilclubs sollten umfassende staatliche Aufklärungskampagnen für Verbraucher aufgelegt werden, die eine nachhaltige Mobilität und den Kauf sauberer, weniger kohlenstoffintensiver Fahrzeuge, Kraftstoffe und Fahrzeugteile fördern. Dies dient nicht nur dem Umweltschutz, sondern senkt auch die Kosten des Autofahrens. Durch Öko-Kennzeichnung und Ökotests könnte korrekt und neutral über die Umweltverträglichkeit von Produkten rund um das Kfz informiert werden.
21. Es sollten Spritspar-Trainingsprogramme für alle Kraftfahrer entwickelt werden. Solche Schulungen sollten Teil der

⁹ Partnerschaft für saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge (PCFV), Bericht – „Opening the Door to Cleaner Vehicles in Developing and Transition Countries: The Role of Lower Sulphur Fuels“ (Den Weg ebnen für saubere Fahrzeuge in Entwicklungs- und Übergangsländern: Die Rolle von Kraftstoffen mit niedrigem Schwefelgehalt), Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), Februar 2007.¹⁰ ECMT/OECD Report, 'Cutting Transport CO₂ Emissions – What Progress?' 2007 pages 46-47.

¹⁰ Europäische Verkehrsministerkonferenz/OECD Bericht 2007 „Cutting Transport CO₂ Emissions – What Progress? Seite 46-47 (Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor – Fortschritte?)¹² Air Quality & Road Transport's Contribution, CCFA Briefing, May 2006 page 15.

¹¹ Frz. Fahrzeugherstellerverband (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles - CCFA): Mitteilung, Mai 2006, Seite 15, „Air Quality & Road Transport's Contribution“ (Luftqualität & Anteil des Verkehrssektors)

Fahrausbildung oder eines Fahrsicherheitstrainings sein. Bemühungen zur Förderung eines spritsparenden Fahrstils (Ecodriving) sollten durch die Einführung von bordseitigen Fahrerinformationssystemen (z.B. Verbrauchs- und Schaltanzeigen) unterstützt werden, die zu einer verbrauchsbewussten Fahrweise führen und die Kosten des Autofahrens senken.

22. Bei der Wahl von Reisezielen und Verkehrsmitteln sollten die Verbraucher sich ihres persönlichen Einflusses auf die Umwelt bewusst sein und nach Möglichkeit darauf achten, den von ihnen verursachten CO₂-Ausstoß gering zu halten bzw. unvermeidliche Emissionen anderwärtig kompensieren, so wie es die Davoser Erklärung der Weltorganisation für Tourismus (UNWTO) vom 3. Oktober 2007 fordert.

26. Es soll darauf hingearbeitet werden, dass sich die FIA-Regionen und Mitgliedsclubs an Verbraucherinformationskampagnen beteiligen, deren Ziel es ist, den Kauf umweltfreundlicher und verbrauchsarmer Fahrzeuge und Fahrzeugteile durch Projekte wie den EcoTest des ADAC und der FIA-Stiftung bzw. einen spritsparenden Fahrstil durch Fahrerschulungen (Ecodriving) zu fördern.

27. Die Entwicklungen im Bereich Umwelt, Klimawandel und Spritsparen werden auf der FIA-Generalversammlung 2010 überprüft und die hier aufgezeigten Empfehlungen ggf. angepaßt.

Beschlüsse der FIA

23. Die FIA wird weiterhin die weltweiten Bemühungen unterstützen, den Schadstoffausstoß zu senken, dem Klimawandel entgegen zu wirken, sowie Kraftstoffsparendes und nachhaltiges Autofahren zu fördern.
24. Die in diesem Papier ausgesprochenen Empfehlungen sollen den Clubs und der weltweiten Mitgliederbasis der FIA im Rahmen einer Aufklärungskampagne „Umweltbewusst Auto fahren“ näher gebracht und dazu ein 10-Punkte-Katalog propagiert werden.
25. Die in diesem Papier ausgesprochenen Empfehlungen sollen gegenüber der UNFCCC, den G8-Ländern, der UNWTO, UNECE WP29, IEA, UNEP, und dem Weltverkehrsforum (ITF)¹² sowie anderen einschlägigen internationalen Gremien und Organisationen vertreten werden.

¹² International Transport Forum (ITF) seit Mai 2007 Nachfolgeorganisation der EVMK

Anhang: Zehn-Punkte-Katalog „Umweltbewusst Auto Fahren“

- 1. Kaufen Sie umweltbewusst**
Achten Sie beim Kauf immer auch auf die Umweltverträglichkeit des neuen Autos (Euronorm/ Verbrauch), des Kraftstoffs oder der Kfz-Teile.
- 2. Planen Sie Ihre Fahrt**
Mit guter Routenplanung erreichen sie Ihr Ziel schneller und leichter. Zehn Minuten überflüssiges Fahren bei einer einstündigen Fahrt erhöht den Spritverbrauch um 14%. Bei kurzen Strecken kann es praktischer sein, mit dem Fahrrad zu fahren, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen oder zu Fuß zu gehen.
- 3. Kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck**
Bei einem Reifendruck 0,5 Bar (50 kPa) unter dem Optimalwert steigt der Spritverbrauch um 2% innerorts und 4% außerorts.
- 4. Reduzieren Sie die Ladung und vermeiden Sie Dachlasten**
Zusätzliches Gewicht erhöht den Verbrauch. Dachlasten erhöhen dazu den Luftwiderstand.
- 5. Lassen Sie den Motor vor dem Fahren nicht warmlaufen**
Today's passenger cars don't require warming up, except in cold climates and after long periods of non-use. Slow running is enough to warm up the engine.
- 6. Lassen Sie die Klimaanlage nur laufen, wenn es sehr heiß ist**
Stellen Sie die Klimaanlage nicht zu niedrig ein. Bei einer Außentemperatur von 25°C steigt der Spritverbrauch durch die Klimaanlage um 12%.
- 7. Geben Sie langsam Gas und halten Sie Ihr Tempo konstant**
Fahren Sie langsam an (von 0 auf 20 km/h in 5 Sekunden reduziert den Spritverbrauch um 11 Prozent) und vermeiden Sie plötzliches heftiges Beschleunigen. Vermeiden Sie dichtes Auffahren– dauerndes Abbremsen und Beschleunigen kostet 2% innerorts und 6% außerorts. Schalten Sie hoch, sobald es der Verkehr erlaubt.
- 8. Arbeiten Sie mit der Motorbremse**
Nehmen Sie frühzeitig den Fuß vom Gaspedal, wenn Sie verlangsamen müssen. Dadurch unterbrechen Sie die Spritzufuhr und reduzieren Ihren Verbrauch um 2%.
- 9. Lassen Sie den Motor nicht im Stand laufen**
Zehn Minuten Leerlauf (kein Gang eingelegt, ausgeschaltete Klimaanlage) verschwenden 130 ml (0,13l) Sprit. Schalten Sie den Motor ab, sobald es sinnvoll erscheint, statt ihn im Leerlauf zu lassen.
- 10. Kompensieren Sie Ihre CO2-Emissionen**
Wenn Sie bereits wenig fahren und Ihren Pkw-Gebrauch nicht weiter einschränken können, sollten Sie eine Kompensationszahlung entsprechend Ihrer jährlichen Fahrleistung erwägen.

Erläuternde Hinweise zur

FIA- Erklärung zu Luftqualität, Klimawandel und Spritsparen

Die Erklärung fasst die allgemeinen Grundsätze und Leitlinien der FIA für die weltweite Auseinandersetzung mit den Themen Luftqualität, Klimawandel und Spritsparen zusammen. Anhand dieser Grundsätze, Empfehlungen und Maßnahmen sollen die FIA und ihre Mitgliedsclubs eine öffentliche Aufklärungskampagne unter dem Titel „Umweltbewusst Auto fahren“ lancieren. Die Erklärung wird ergänzt durch einen einschlägigen 10-Punkte-Katalog, den die Clubs ihren Mitgliedern empfehlen sollen. Ein umfassender Bericht zu dieser Erklärung wird voraussichtlich zeitgleich mit dem Welt-Umwelttag 2008 veröffentlicht.

Die Erklärung ist wie folgt gegliedert:

Der Abschnitt Hintergrund

fasst die allgemeinen Entwicklungen im Klimaschutz zusammen. Mit berücksichtigt wurden eine Aussagen der IPCC und die Beschlüsse des G8-Gipfels in Heiligendamm im Vorfeld der Klimaschutzkonferenz der UNFCCC im Dezember 2007 auf Bali.

Im Abschnitt Empfehlungen

werden aufgrund von Kriterien wie Wirtschaftlichkeit und gerechte Lastenteilung Empfehlungen gemacht. Damit kann sich die FIA einerseits direkt an die entsprechenden internationalen Institutionen wenden oder die Mitgliedsclubs jeweils an ihre Regierungen.

Die meisten Empfehlungen beruhen auf Positionen, welche die FIA bereits in anderen Erklärungen zum Klimaschutz, Schadstoffemissionen und Kraftstoffqualität bezogen hat. Neu ist der Vorschlag zugunsten eines freiwilligen weltweiten CO₂-Grenzwerts 140g/km für Pkw (und eines entsprechenden Grenzwerts für leichte und schwere Nutzfahrzeuge). Derartige weltweite Verbrauchsnormen könnten z.B. die UNECE WP29 als weltweiten Richtwert für alle Neufahrzeuge beschließen. In China, der Europäischen Union, Japan und den USA gelten unterschiedliche Verbrauchsnormen. Angesichts der Tatsache, dass der Klimaschutz und die Notwendigkeit des Spritsparens weltweite Imperative sind, wäre ein internationaler Richtwert für

alle Länder erstrebenswert. Bereits jetzt unterschreiten gewisse Hersteller den vorgeschlagenen CO₂-Richtwert von 140g/km. Ein solcher Richtwert könnte zur Messlatte des weltweiten Fahrzeugbestandes werden. Auf der Grundlage eines solchen CO₂-Richtwertes von 140g/km könnten außerdem zukünftig Automobilhersteller, die diesen Wert bereits unterschreiten, Emissionszertifikate an solche Hersteller verkaufen, die diesen Richtwert noch nicht einhalten können. Die vorgeschlagenen Normen setzen auch neue weltweit gültige Testzyklen voraus, wie sie von der UNECE WP29 erarbeitet werden. Diese würden den tatsächlichen Fahrbedingungen besser entsprechen. Weitere Empfehlungen beziehen sich auf OBD, Reifen, Bestandserneuerung, blei- und schwefelfreie Kraftstoffe, Öko-Kennzeichnung, Verkehrsmanagement, steuerliche Anreize, spritsparendes Fahren (Ecodriving).

Der Abschnitt Beschlüsse

fasst die Maßnahmen zusammen, die die FIA bzw. ihre Mitgliedsclubs zur Unterstützung dieser Erklärung und der Empfehlungen durchführen wollen.

Das FIA-Sekretariat wird zu diesem Zweck Materialien für die Kampagne zur Verfügung stellen, die Themen für die Entscheidungsträger und die Öffentlichkeit in einen Bericht aufbereiten und – soweit möglich – Meinungsumfragen der Clubs anregen. Der Thematik der Erklärung waren/sind auch folgende internationale Veranstaltungen gewidmet:

- Ministerielles Gipfeltreffen zu Tourismus und Klimaschutz, UNWTO, London, 13. November 2007
- Weltforum für die Harmonisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften (UNECE WP29): Rundtisch zur Kraftstoffqualität Genf, 15. November 2007
- G8-Konferenz umweltfreundliche Fahrzeuge, Dresden, 19.-20. November 2007
- Internationale Energieagentur (IEA), Workshop Ecodriving, Paris, 22.-23. November 2007
- Konferenz der Unterzeichner der Klimarahmenkonvention UNFCCC, Bali, 3.-14. Dezember 2007
- Ministertreffen des Internationalen Verkehrforums (ITF), „Verkehr und Energie – Herausforderung Klimaschutz“, Leipzig, 28.-30. Mai 2008
- Welt-Umwelttag, 5. Juni 2008

Quellen

Die Erklärung stützt sich auf folgende Primärquellen:

- G8-Gipfel in Heiligendamm
<http://www.g-8.de/Webs/G8/EN/Homepage/home.html>
- Internationale Energieagentur (IEA)
<http://www.iea.org/>
- Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC)
<http://unfccc.int/2860.php>
- Zwischenstaatliche Sachverständigengruppe für den Klimawandel (IPCC)
<http://www.ipcc.ch/>
- UNEP Partnerschaft für saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge (PCFV)
<http://www.unep.org/PCFV/>
- Weltverkehrsforum (ITF)
<http://www.internationaltransportforum.org/>
- Internationale Konferenz über umweltfreundliche Fahrzeuge (EFV) 2007
<http://www.bmvbs.de/en/artikel-,1872.990665/3rd-International-Environmenta.htm>
- Weltforum für die Harmonisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften
<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Kontakt

FIA
8, Place de la Concorde
75008, Paris
France

Richard Woods
FIA Director of Communications

Tel +33 1 43 12 58 14

Fax +33 1 43 12 58 19

Email rwoods@fiacommunications.com

www.fia.com



FIA Communications

8 Place de la Concorde . 75008 . Paris . France
Tel: +33 (0)1 43 12 58 15 Fax: +33 (0)1 43 12 58 19