



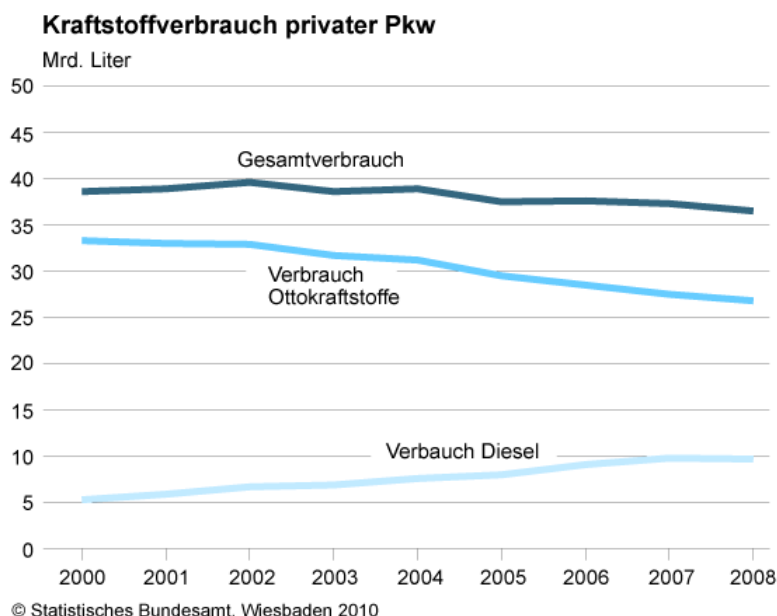
TREND ZUM SPRITSPARENENDEN AUTO BREMST KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Destatis, 21. Januar 2010

Angesichts hoher Spritpreise kauften die privaten Haushalte im Jahr 2008 zunehmend sparsamere Dieselfahrzeuge und fuhren etwas weniger mit dem Auto als in den vorangegangenen Jahren. 2008 konnten so gegenüber dem Vorjahr 2,3% des Kraftstoffverbrauchs der privaten Haushalte eingespart werden. Gegenüber dem Jahr 2000 ging der Verbrauch sogar um 5,6% zurück.

Benzin- und Dieserverbrauch entwickeln sich unterschiedlich

Der Verbrauch von Ottokraftstoffen der privaten Haushalte ist zwischen 2000 und 2008 um fast 20% gesunken. Bei den Dieselmotoren sieht es anders aus: während 2007 gegenüber dem Jahr 2000 der Verbrauch (inklusive Biodiesel) um 84,3% zugenommen hat, sank er 2008 erstmalig leicht (-0,8%) gegenüber dem Vorjahr.

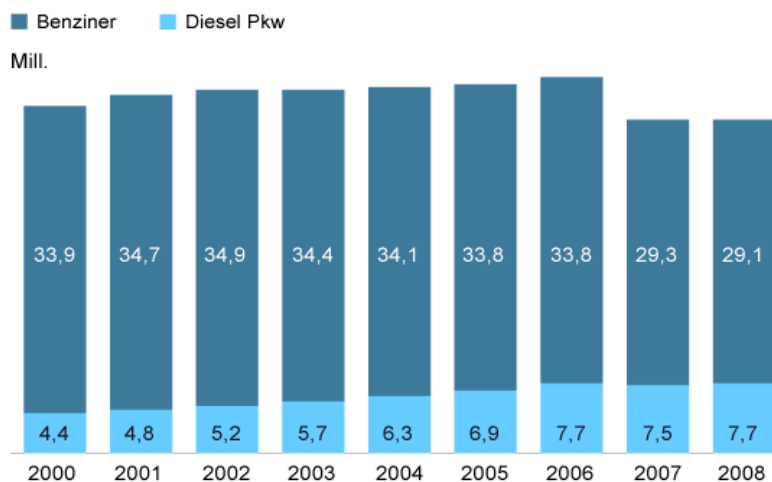


Eine Ursache für den Rückgang des Kraftstoffverbrauchs liegt in technischen Verbesserungen. Der spezifische Verbrauch verminderte sich bei den Dieselmotoren zwischen 2000 und 2008 von 7,1 auf 6,8 Liter, bei den Benzinern von 8,5 auf 8,0 Liter je 100 Kilometer. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der Personenkraftwagen-Flotte nahm zwischen 2000 und 2008 von 8,3 auf 7,6 Liter je 100 Kilometer ab und verringerte sich damit um 8,3% (2008 gegenüber 2007: -1,4%).

Mehr Dieselfahrzeuge, weniger Benziner

Eine weitere wichtige Ursache für den zurückgegangenen Kraftstoffverbrauch ist der Trend zum verbrauchsärmeren Dieselfahrzeug. Während der Gesamtbestand an Pkw der privaten Haushalte auf hohem Niveau nahezu stagnierte, erhöhte sich die Zahl der Dieselfahrzeuge zwischen 2000 und 2006 um 76,2%. Auch im Jahr 2008 hielt dieser Trend an. Es war ein weiterer Zuwachs um 2,5% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Pkw-Bestand in privaten Haushalten



Ab 2007 ohne stillgelegte Fahrzeuge.

Quelle: Kraftfahrtbundesamt und eigene Berechnungen.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010

Dagegen nehmen die Bestände der Benziner seit ihrem Höchststand mit fast 35 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2002 stetig ab (2008 gegenüber 2007: - 0,8%). Auf Grund dieser Entwicklungen nahm der Anteil von Diesel-Pkw an allen Personenkraftwagen der privaten Haushalte zwischen 2000 und 2008 von 11,4% auf 21% deutlich zu.

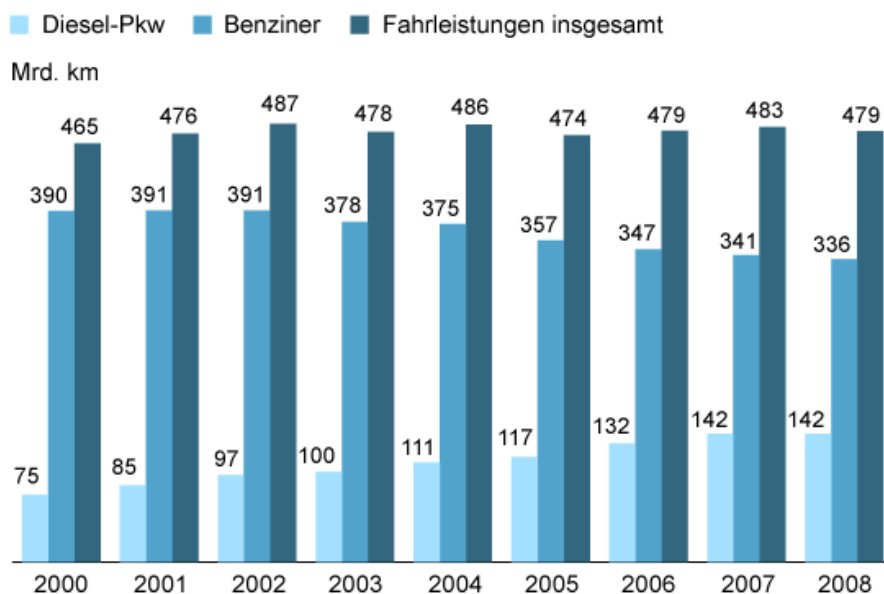
Seit 2007 ist darüber hinaus eine weitere Trendumkehr zu beobachten, nämlich die zu geringerer Hubraumklasse. 2006 lag der Anteil der Personenkraftwagen mit mehr als 1600 ccm Hubraum bei 47,7%, 2008 bei 47,2%.

Es wird insgesamt auch etwas weniger gefahren

Zu den Einsparungen im Kraftstoffverbrauch in der jüngsten Vergangenheit trägt auch die abgenommene durchschnittlichen Fahrleistung je Pkw bei (2008 gegenüber 2007: - 0,8%). Die Fahrleistung der Diesel-Pkw nahm dabei sogar um 2,4% ab. Allerdings lag die durchschnittliche jährliche Fahrleistung der Diesel-Pkw im Jahr 2008 immer noch bei fast 18 500 Kilometern, Benziner legten durchschnittlich knapp 11 500 Kilometer im Jahr zurück.

Die Gesamtfahrleistung aller privaten Haushalte ging 2008 um 0,9% gegenüber dem Vorjahr zurück. Zwischen 2000 und 2006 war sie noch um 3,1% angestiegen. Die gesamte Fahrleistung der Dieselfahrzeuge blieb 2008 auf dem Niveau von 2007. Der Effekt der geringeren durchschnittlichen Fahrleistungen je Diesel-Pkw wurde durch die gestiegenen Fahrzeugbestände aufgehoben. Die Gesamtfahrleistung der Otto-Pkw sank auf Grund der Bestandsabnahmen.

Fahrleistungen privater Pkw



© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010

Weniger Treibhausgasemissionen durch geringeren Kraftstoffverbrauch

Der Rückgang des Kraftstoffverbrauchs führte auch zu einer leichten Reduktion der Kohlendioxid-(CO₂)-Emissionen: diese sanken zwischen 2000 und 2008 um rund 3,5 Millionen Tonnen (-3,9%) auf rund 88,7 Millionen Tonnen. Das sind gut 10% der direkten CO₂-Emissionen in Deutschland (2008: 832 Millionen Tonnen).

...trotz allem erhöhte Ausgaben der privaten Haushalte für Kraftstoffe

Trotz des Verbrauchsrückgangs gaben die privaten Haushalte 2008 mehr für Kraftstoffe aus als im Vorjahr. Die Ausgaben erhöhten sich insgesamt um 3% auf 46,8 Milliarden Euro. Dies ist vor allem auf den Anstieg der Kraftstoffpreise im Jahr 2008 zurückzuführen. Sie erhöhten sich zwischen 2007 und 2008 bei Superbenzin um 4,4%, bei Diesel sogar um 14%.

Ob das Jahr 2008 wirklich eine Trendwende hin zu weniger Verbrauch war, wird sich zeigen. Der infolge der "Abwrackprämie" zu beobachtende Trend zu Fahrzeugen mit kleineren Hubraumklassen lässt ein weiteres Absinken des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs erwarten. Auf der anderen Seite sind die Kraftstoffpreise 2009 wieder gesunken und es bleibt abzuwarten, ob dadurch wieder mehr gefahren wird.