

Schindler, Volker

Article — Digitized Version

Auswirkungen von Kraftstoffpreiserhöhungen auf den PKW-Verkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schindler, Volker (1991) : Auswirkungen von Kraftstoffpreiserhöhungen auf den PKW-Verkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 71, Iss. 10, pp. 528-532

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136810>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Volker Schindler

Auswirkungen von Kraftstoffpreiserhöhungen auf den PKW-Verkehr

In der Öffentlichkeit werden Pläne diskutiert, durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer bzw. Einführung einer CO₂-Abgabe den Kraftstoffverbrauch und damit den Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen zu verringern. Welche Auswirkungen auf das Fahrverhalten sind zu erwarten?

Dem zunehmenden CO₂-Gehalt in der Atmosphäre wird ein großer, möglicherweise sehr schädlicher Einfluß auf das globale Klima zugeschrieben¹. Es wird daher in der Öffentlichkeit und in der Politik über Maßnahmen zur Verminderung der CO₂-Freisetzung diskutiert. Eine starke Steuerungswirkung im Sinne einer Senkung der CO₂-Emissionen wird vor allem von pretialen, d.h. am Preis ansetzenden, Maßnahmen erwartet. Insbesondere werden diskutiert:

- Die Umstellung der bisher hubraumbezogenen Kfz-Steuer auf eine neue Bemessungsgrundlage, die sich – unter anderem – am Kraftstoffverbrauch bemißt.
- Die Erhöhung der Mineralölsteuer bzw. eine CO₂-Abgabe auf Kraftstoffe fossiler Herkunft.

Die Pläne für eine emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer gehen von einer aufkommensneutralen Umstellung aus². Eine große Steuerungswirkung ist daher nicht zu erwarten.

Andere Vorschläge setzen an den variablen Kosten des Kraftfahrzeugbetriebes an, d.h. sie sehen Aufschläge auf die Mineralölsteuer oder eine entsprechende, zweckgebundene Abgabe (CO₂-Abgabe) vor. Über deren notwendige oder zweckmäßige Höhe bestehen sehr verschiedene Vorstellungen³. Mit der Erhöhung der Mineralölsteuer am 1. 7. 1991 wird – wenn auch aus anderen Gründen – ein Schritt in diese Richtung gemacht (vgl. Tabelle 1). Im folgenden soll untersucht werden, wie sich eine Erhöhung der Kraftstoffpreise auf das Verhalten der

Kraftfahrer bei der Nutzung ihrer Fahrzeuge und der Anschaffung neuer PKW auswirken würde.

Die Steuerbelastung für Kraftstoffe liegt heute – differenziert nach Qualitäten – bei 82 bis 92 Pf/l für Ottokraftstoff bzw. bei 52 Pf/l für Diesel. Eine Umlegung der Kfz-Steuer in Höhe von 9,17 Mrd. DM (1989) nach dem Energieinhalt der Kraftstoffe würde zu folgenden Steuererhöhungen führen:

Ottokraftstoff	+ 18 Pf/l
Dieselmotorkraftstoff	+ 19 Pf/l.

¹ Erster Zwischenbericht der Enquête-Kommission des Deutschen Bundestages „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“, in: Bundestagsdrucksache 11/3246 vom 2. 11. 1988.

² Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage zum Thema „Emissionsbezogene Kfz-Steuer“, in: Bundestagsdrucksache 11/7365 vom 11. 6. 1990.

³ Stuttgarter OB Rommel: Anhebung der Mineralölsteuer um 3 Pf/l zweckgebunden zugunsten des ÖPNV, in: Handelsblatt 30. 8. 1990 und Stuttgarter Zeitung vom 30. 8. 1990; Baden-württembergischer Umweltminister Erwin Vetter, CDU: Erhöhung der Mineralölsteuer in drei Stufen um insgesamt 60 Pf/l; Zweckbindung der Mehreinnahmen für den Ausbau des Schienen- und öffentlichen Nahverkehrs, Süddeutsche Zeitung vom 18./19. 8. 1990; Vorschlag der SPD: Erhöhung der Mineralölsteuer für bleifreies Benzin um 45 Pf/l und Diesel um 40 Pf/l. Zugleich soll die Kfz-Steuer abgeschafft werden: für Fernpendler soll durch eine „entsprechend gestaltete Entfernungspauschale“ ein Ausgleich geschaffen werden, Arbeitsbericht Fortschritt 90: Zukunftsaufgabe ökologischer Umbau, Intern – Informationsdienst der SPD, 13/1989; Vorschlag der Grünen: Kurzfristig eine Anhebung der Mineralölsteuer um 1 DM/l, langfristig um 5 DM/l, MdB Michael Weis laut Berliner Morgenpost vom 5. 10. 1990; Sprecher des Bundesvorstandes der Grünen, Ralf Fücks, Münchner Merkur vom 6. 4. 1990; D. Teufel u.a.: Ökosteuern als marktwirtschaftliches Instrument für den Umweltschutz – Vorschläge für eine ökologische Steuerreform“, UPI-Bericht Nr. 9, 2. Auflage, Oktober 1988; Kontinuierliche EG-weite Anhebung der Mineralölsteuer um 3 Pf/l pro Monat für circa zehn Jahre: G. Bruckmann: Gedanken zur ökosozialen Marktwirtschaft, in: J. Riegler (Hrsg): Antworten für die Zukunft – Ökosoziale Marktwirtschaft, Wien 1990, S. 43 ff.; Jährliche Steigerung der Energiepreise um circa 10% für 15 Jahre ohne Erhöhung der Steuerlast insgesamt: E. U. v. Weizsäcker: Erdpolitik – ökologische Realpolitik an der Schwelle zum Jahrhundert der Umwelt, 2. Aufl., Darmstadt, 1990; ders.: Verkehrspolitik der Zukunft – globale Perspektiven, IGM-DNR Kongress „Auto, Umwelt und Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist“, Frankfurt 9./10. 11. 1990.

Dr. Volker Schindler, 42, ist Leiter der Fahrzeugforschung der BMW AG in München.

Sie wäre zunächst aufkommensneutral, würde jedoch „Vielfahrer“ stärker treffen und hätte damit vermutlich einen gewissen Einfluß auf das Nutzungsverhalten von vorhandenen PKW bzw. auf das Kaufverhalten beim Neuzulassungsgewinnkauf.

Die Erhöhung der Mineralölsteuer Mitte dieses Jahres führt zu jährlichen Mehreinnahmen von circa 8,1 Mrd. DM (zum Vergleich: 1983 erbrachte die Mineralölsteuer 28,6 Mrd. DM); dazu kommen 1,1 Mrd. DM Mehrwertsteuer auf die Mineralölsteuer. Sie hat einen – beabsichtigten – Lenkungseffekt durch die weiter gesteigerte Spreizung der Steuersätze für verbleites und unverbleites Benzin und einen – aus Gründen der Schonung des LKW-Verkehrs und der europäischen Harmonisierung hingenommenen – Lenkungseffekt durch die erneut verstärkte Bevorzugung des Dieselmotors.

Auswirkungen auf das Verbraucherverhalten

Die genauen Auswirkungen einer Preiserhöhung für Kraftstoffe hängen von vielen Randbedingungen ab und sind schwer vorherzusagen. Im folgenden wird versucht,

die Erfahrungen der 2. Ölpreiskrise von 1980 bis 1985 prognostisch zu nutzen. Dabei wird angenommen, daß eine Steuererhöhung ohne unmittelbare Rückgabe der Mehreinnahmen etwa denselben Einfluß auf das Verbraucherverhalten hätte, wie eine Preiserhöhung aufgrund höherer Rohölkosten. Der Einfluß der Rezession 1980 bis 1985 wird vernachlässigt.

Die 2. Ölpreiskrise hatte eine Erhöhung der Kraftstoffpreise um circa 50 Pf/l zur Folge. Die Preiserhöhung war über einen Zeitraum von circa fünf Jahren wirksam. Man kann daher davon ausgehen, daß vorübergehende Effekte aufgrund des plötzlichen Preisanstieges wie überhöhte Vorratshaltung, bewußter Verzicht auf die Nutzung des PKW u.ä. abgeklungen waren und sich ein neues, stabiles Verbraucherverhalten auf der Basis des höheren und allgemein als dauerhaft angesehenen Preisniveaus eingestellt hatte.

Diese Vermutung wird durch eine Analyse der zeitlichen Entwicklung des Kraftstoffverbrauches gestützt (vgl. Abbildung 1). Die beiden Ölpreiskrisen machen sich durch deutlich erkennbare Einbrüche im historischen Verlauf bemerkbar. Beide Krisen waren mit wirtschaftlichen Rezessionen verknüpft. Eine Rezession ohne erhebliche Steigerung der Kraftstoffpreise hat jedoch 1966/67 nicht ausgereicht, den Trend der Verbrauchsentwicklung dauerhaft zu beeinflussen. Deshalb kann man die Einbrüche in den Jahren 1972 bis 1974 und 1979 bis 1985 überwiegend dem Einfluß der gestiegenen Kraftstoffpreise zurechnen.

Eine Regressionsanalyse des zeitlichen Verlaufs der Verbrauchsentwicklung ergibt, daß der Gesamtverbrauch (Otto- und Dieselmotoren) vor der ersten Preiskrise nur wenig schneller stieg als zwischen den Ölpreiskrisen (vgl. Tabelle 2). Die langandauernde 2. Ölpreiskrise führte zu einer Halbierung des jährlichen Ver-

Tabelle 1
Steuersätze für Kraftstoffe
(ohne Mehrwertsteuer)

	Ottokraftstoff (DM/100 l)		Dieselmotoren (DM/100 kg)
	verbleit	unverbleit	
1. 7. 1973	44,-	–	49,65
1. 4. 1981	51,-	–	53,25
1. 4. 1985	53,-	49,-	
1. 1. 1986		46,-	
1. 4. 1987		47,-	
1. 4. 1988		48,-	
1. 1. 1989	65,-	57,-	
1. 1. 1991	67,-	60,-	53,25
1. 7. 1991	92,-	82,-	61,75

Quellen: Mineralölwirtschaftsverband (Hrsg.): Mineralölzahlen 1989; Tagespresse.

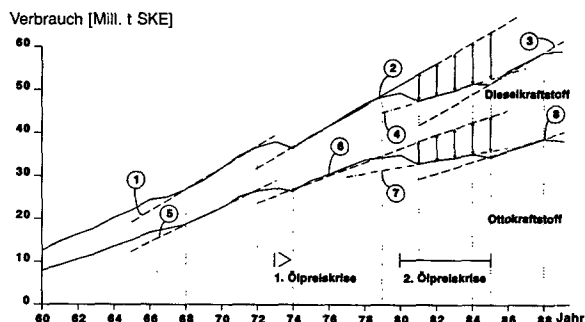
Tabelle 2
Analyse der Treibstoffverbrauchsentwicklung durch lineare Regression

	Nr.¹	Zeitraum	Steigung	Korrelationskoeffizient
Gesamter Verbrauch	1	1968 - 72	2545	0,9976
(Otto- und Dieselmotoren)	2	1974 - 79	2438	0,9969
	3	1985 - 88	2418	0,9976
	4	1981 - 84	1156	0,9940
		2. Ölkrise		
Verbrauch an Ottokraftstoff	5	1968 - 72	2038	0,9969
	6	1974 - 79	1580	0,9860
	7	1981 - 84	640	0,9903
		2. Ölkrise		
	8	1985 - 88	1423	0,9994

¹ Die Nr. bezieht sich auf Kurvenabschnitte gemäß Abbildung 1.

Quelle: Eigene Berechnungen.

Abbildung 1
Verbrauch von Otto- und Dieselmotoren im Straßenverkehr



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (Hrsg.): Energiebilanzen der Bundesrepublik Deutschland, Essen (Loseblattsammlung).

brauchszuwaches. Nach 1984 stellte sich das vorherige Verhalten sehr genau wieder ein. Die Verhaltensänderung war also fast vollständig reversibel. Die Qualität der Näherung durch lineare Regression ist ausgezeichnet ($r > 0,99$).

Für den Verbrauch an Ottokraftstoff verlief die Entwicklung differenzierter (vgl. Abbildung 1, Tabelle 2). Der Anstoß der 1. Ölpreiskrise genügte, um den Verbrauchszuwachs deutlich zu verlangsamen. Hierzu hat beigetragen, daß ein wachsender Teil des PKW-Bestandes durch Dieselfahrzeuge gestellt wurde. Ein neues technisches Angebot (sehr sparsame Fahrzeuge der Golf-Klasse mit Dieselantrieb) stieß auf ein sensibilisiertes Bewußtsein bei vielen Verbrauchern. Im Ergebnis wurde eine merkliche Zahl von Ottomotor-Fahrzeugen durch Dieselfahrzeuge ersetzt. Dies macht sich in der Zulassungsstatistik und in einem starken Anstieg des Verbrauchs von Diesellostkraftstoff für PKW ab 1978 bemerkbar. Die geringeren spezifischen Verbräuche der „neuen Dieselfahrzeuge“ trugen wesentlich zu einem Rückgang des mittleren spezifischen Verbrauchs der gesamten Fahrzeugflotte bei. Gleichzeitig begann die bis dahin überdurchschnittlich hohe jährliche Fahrleistung der Dieselfahrzeuge – die auf einen besonders hohen Anteil gewerblicher Nutzung schließen läßt – zu sinken. Dies ist ein Indiz dafür, daß die „neuen Diesel“ eine neue Kundengruppe für überwie-

gend private Nutzung erreichten, die zuvor Ottomotor-Fahrzeuge gekauft hätte. Ein geringerer Einfluß auf die Verbrauchsentwicklung ging von sparsameren Ottomotor-Neuwagen aus. Die technischen Fortschritte in Richtung einer Reduzierung der spezifischen Verbräuche und aller Fahrwiderstände wurden durch den nach kurzer Unterbrechung wieder einsetzenden Trend zu stärkeren und schwereren Fahrzeugen weitgehend wieder ausgeglichen.

Die 2. Ölpreiskrise führte zu einem erneuten Bruch in der Entwicklung: Der jährliche Verbrauchszuwachs beim Ottokraftstoff halbierte sich. Nach 1985 stellte sich jedoch wieder fast dasselbe Wachstum wie zuvor ein.

Vermiedene Fahrleistung

Die – angesichts der komplexen Zusammenhänge überraschende – Qualität der linearen Regression und die Tatsache, daß sich nach den Preiskrisen wieder fast dieselbe jährliche Steigerung des Verbrauchs wie vorher ergab, läßt die Vermutung zu, daß eine ungestörte Entwicklung zumindest für einige Jahre entsprechend der Extrapolation des Trends vor der Krise verlaufen wäre. Auf dieser Basis läßt sich abschätzen, welche Kraftstoffmengen aufgrund der Preiserhöhung nicht verbraucht wurden (vgl. Tabelle 3).

In den ersten Jahren nach Eintreten der Ölpreisanhebung spielten Bestandsumschichtungen zugunsten sparsamerer Fahrzeuge noch keine große Rolle für das Verbraucherverhalten. Die Verbrauchseinsparungen müssen daher ganz überwiegend aufgrund von Verhaltensänderungen zustande gekommen sein. Damit läßt sich abschätzen, welche Verkehrsleistungen für Ottomotor-PKW infolge der Kraftstoffverteuerung nicht erbracht wurden (vgl. Tabelle 3). In der Realität wird der Rückgang der Verkehrsleistung zumindest in der Anfangsphase infolge ökonomischerer Fahrweise etwas geringer gewesen sein.

Eine Umrechnung des Minderverbrauchs mit mittleren Verbräuchen, durchschnittlichen Fahrleistungen und dem durchschnittlichen Alter der Fahrzeuge bei der Lö-

Tabelle 3
Vermiedene Fahrleistung von PKW
mit Otto-Motor

Jahr	Kraftstoffminderverbrauch		Vermiedene Fahrleistung Mrd. km	vermiedener Ersatzbedarf Fahrzeuge pro Jahr
	1 000 t SKE	Mrd. l Benzin		
1980	1 600	1,4	13	108 000
1981	5 400	4,7	43	389 000
1982	6 300	5,5	50	444 000
1983	7 400	6,4	59	509 000
1984	8 100	7,0	64	558 000

Durchschnittsverbrauch: 10,9 l/100 km
 Durchschnittsfahrleistung: 12400 - 11400 km/p.a.
 Durchschnittsalter bei Löschung: 9,7 - 9,9 Jahre

Quelle: H. Enderlein: Verkehr in Zahlen, hrsg. vom DIW im Auftrag des BMV, versch. Jg.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

KONJUNKTUR VON MORGEN

Jahresbezugspreis
 DM 135,-
 ISSN 0023-3439

Der vierzehntäglich erscheinende Kurzbericht des HWWA – Institut für Wirtschaftsforschung – Hamburg über die Binnen- und Weltkonjunktur und die Rohstoffmärkte

VERLAG WELTARCHIV GMBH – HAMBURG

sung aus dem Bestand führt zu dem in Tabelle 3 ausgewiesenen vermiedenen Ersatzbedarf. Dies ist die Größenordnung des Geschäftsvolumens, das der Autoindustrie infolge der 2. Ölpreiskrise theoretisch entgangen ist.

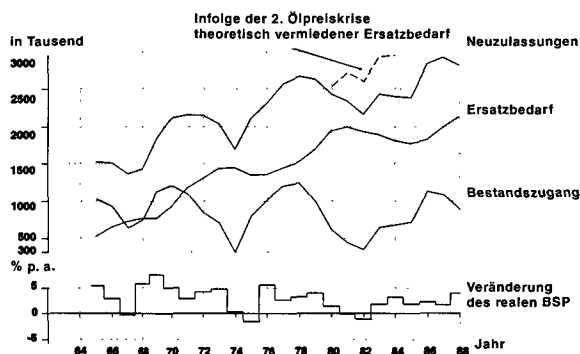
Für Dieselfahrzeuge ist diese einfache Analyse nicht möglich, da der Einfluß der Ölpreiskrise von dem technischen Trend zum sparsamen Unterklasse-Diesel überlagert war.

Die Entwicklung der PKW-Neuzulassungen zeigt deutliche Schwankungen, die gut mit der wirtschaftlichen Entwicklung korrelieren (vgl. Abbildung 2). Eine eindeutige Zuordnung zum Ausmaß der Kraftstoffpreiserhöhungen ist aber nicht möglich. Offensichtlich werden Kaufentscheidungen mehr durch die wirtschaftliche Gesamtlage – die wiederum durch die Energiepreise mitbestimmt wird – als durch den isolierten Faktor „Kraftstoffpreis“ beeinflusst. Dies gilt insbesondere für solche Käufer, die erstmals ein (Gebraucht-)Fahrzeug erwerben (vgl. Abbildung 2, Bestandszugang und Ersatzbedarf), während der Ersatzbedarf geringeren Schwankungen unterliegt. Die rechnerische Berücksichtigung des oben definierten „vermiedenen Ersatzbedarfs“ läßt jedoch vermuten, daß ohne die 2. Ölpreiskrise der Einbruch der Autokonjunktur in den Jahren 1980 bis 1985 so nicht eingetreten wäre (vgl. Abbildung 2, gestrichelte Kurve).

Während der Phase der hohen Kraftstoffpreise 1980 bis 1985 war neben der Änderung des Nutzungsverhaltens eine Verschiebung im Kaufverhalten für Neufahrzeuge zu beobachten:

- Starker Anstieg des Marktanteils von Dieselfahrzeugen; dabei wurden vor allem die damals neuen, verbrauchsgünstigen Fahrzeuge der Golf-Klasse stark nachgefragt.

Abbildung 2
Neuzulassungen, Ersatzbedarf und Bestandszugang von PKW 1965-1988



Quelle: Deutsche Shell AG: Grenzen der Motorisierung in Sicht, Aktuelle Wirtschaftsanalysen Nr. 20, Hamburg, September 1989.

- Verschiebung in der Klassenstruktur zugunsten der Fahrzeuge mit 1500 – 1999 cm³ zu Lasten der Klasse über 2000 cm³. Die Steigerungen in den Klassen bis 1499 cm³ waren vorübergehend und bildeten sich 1982/83 bereits wieder zurück. Die Klasse bis 999 cm³ hat nur vorübergehend und geringfügig profitiert. Während der 1. Ölpreiskrise waren die Verschiebungen zugunsten der kleinen Hubraumklassen kurzzeitig erheblich stärker.

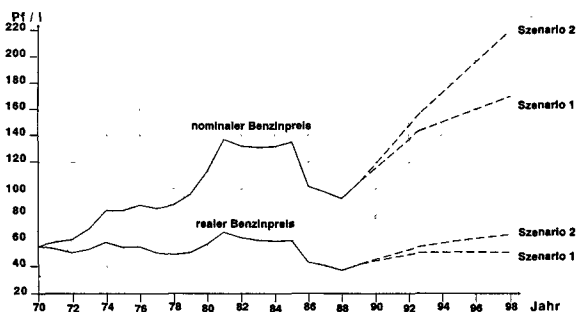
Folgen höherer Kraftstoffkosten

Das „Experiment der Geschichte“ der 2. Ölpreiskrise erlaubt es, den Einfluß einer nominalen Erhöhung der Kraftstoffpreise um 50 Pf/l fast genau zu analysieren. Will man diese Ergebnisse prognostisch verwenden, muß ein Bezug zur realen Entwicklung des Geldwertes hergestellt werden. Eine Möglichkeit zur Anpassung bestünde in einer Bereinigung mit Hilfe des allgemeinen Index der Lebenshaltungskosten. Dieser Index ist jedoch selbst merklich von der Entwicklung der Energiekosten abhängig. Zweckmäßiger erscheint daher in unserem Zusammenhang die Verwendung des Index der Nettoeinkommen als Maß für die Kaufkraftveränderung.

Nach Durchführung dieser Bereinigung stellt man fest, daß der reale Kraftstoffpreis seit Jahrzehnten eine sinkende Tendenz hat (vgl. Abbildung 3). Die Ölpreiskrisen haben diesen Trend für einige Zeit unterbrochen.

Für die folgenden Überlegungen wird angenommen, daß die Nettoeinkommen im Jahrzehnt 1988 bis 1998 um dieselben 39% zunehmen werden wie die von 1978 – 1988. Unter dieser Voraussetzung führt eine stufenweise Steigerung des Preises für bleifreies Benzin um 45 Pf/l dazu, daß der reale Benzinpreis wieder auf das Niveau kurz vor der 2. Ölpreiskrise angehoben wird und dort etwa stabil bleibt (vgl. Abbildung 3, Szenario 1). In einem

Abbildung 3
Entwicklung des nominalen und realen Preises für Normalbenzin¹



¹ Der reale Benzinpreis ist am durchschnittlichen Nettoeinkommen gemessen.

solchen Szenario wäre damit zu rechnen, daß die Nutzung des Fahrzeugbestandes nur wenig zurückginge. Dabei würden vor allem Fahrten im Freizeitbereich entfallen. Die Zunahme der Motorisierung würde etwas verlangsamt werden. Dieser Effekt wäre jedoch von der erwarteten Zunahme der Wohnbevölkerung in Westdeutschland überdeckt.

Wenn man die Forderung stellt, der Kraftstoffpreis solle real auf das während der 2. Ölpreiskrise erreichte Niveau angehoben werden, ergibt sich ein nominaler Anstieg des Kraftstoffpreises auf circa 2,20 DM/l bis 1998 (vgl. Abbildung 3, Szenario 2). Bei einer solchen Steigerung wäre ähnlich wie zur Zeit der Ölkrise mit einem erheblich veränderten Nutzungsverhalten zu rechnen. Das Fahrverhalten würde ökonomischer. Die Fahrleistung pro Fahrzeug würde deutlich zurückgehen. Insgesamt entfielen Fahrleistungen in der Größenordnung von 50 Mrd. Fahrzeug-km p.a. im Vergleich zur Fortschreibung des Trends. Die Zunahme des PKW-Bestandes würde beträchtlich gebremst werden. Etwa 500 000 Neuanschaffungen pro Jahr entfielen zumindest solange, bis sich das Fahrzeugangebot den veränderten Randbedingungen angepaßt hat. Bei den Neuwagen verschöbe sich die Nachfrage zur Mittelklasse (Golf usw. bis BMW 3-er Reihe usw.) und zu den Dieselfahrzeugen. Dies gälte um so mehr, wenn die bisherige steuerliche Benachteiligung des Ottokraftstoffs im Vergleich zum Diesel nicht aufgehoben oder – wie etwa im Kabinettsbeschluß vorgesehen – gar noch verstärkt würde.

Bei den obigen Szenario-Betrachtungen wurde unterstellt, daß der Kraftstoffpreis in langfristig angekündigten Stufen auf das jeweilige Zielniveau angehoben wird. Industrie und Verbraucher hätten dabei Zeit, sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Der Markt würde allmählich – mit der für die Autoindustrie typischen, durch Technik und Abläufe bedingten Vorlaufzeit von circa fünf Jahren – in ein neues Gleichgewicht finden. Die Marktsegmente würden neu definiert, so daß Sicherheit, Komfort und angemessene Fahrleistungen mit Sparsamkeit vereinbar würden. Das für die PKW-Haltung zur Verfügung stehende Budget würde neu aufgeteilt. Im Ergebnis würden variable Kosten in Form von Benzinkosten durch fixe Kosten in Form von erheblich höheren Preisen für auf Sparsamkeit optimierte Fahrzeuge substituiert werden. Damit steigt jedoch gleichzeitig die besonders für den PKW-Ersterwerb wichtige Hürde des Anschaffungspreises. Das Wachstum des PKW-Bestandes dürfte daher dauerhaft gebremst werden.

Die Anhebung der Mineralölsteuer am 1. Juli dieses

Jahres beläßt den Preis für Ottokraftstoff real etwas unter dem Niveau vor der 2. Ölpreiskrise. Wesentliche Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten sind von ihr nicht zu erwarten.

Konsequenzen

Die vorliegende Untersuchung hat ergeben, daß eine Erhöhung der Mineralölsteuer bzw. die Einführung einer CO₂-Abgabe ein geeignetes Mittel wäre, um den Anstieg des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr zu bremsen. Nach einer Übergangszeit von circa fünf Jahren würde das volkswirtschaftliche Ziel, erschöpfliche, politisch gefährdete und in ihren Umweltauswirkungen bedenkliche fossile Energien stärker durch Technik und damit Kapitaleinsatz zu ersetzen, erreicht werden. Es ist allerdings unbedingt erforderlich, starke Eingriffe in das Kostengefüge langfristig und verläßlich anzukündigen. Nur so ist die Industrie in der Lage, Neuentwicklungen, für die es bei Fortschreibung heutiger Bedingungen keinen Markt gäbe, zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Dieser Prozeß muß zusätzlich durch erheblich gesteigerte Forschung unterstützt werden; hier sind neue Schwerpunktsetzungen in der Forschungsförderung durch die öffentlichen Hände erforderlich.

Die Beeinflussung der Kauf- und Fahrgewohnheiten durch höhere Kraftstoffpreise ist nicht die einzige Maßnahme, um Verbrauchsreduzierungen zu erzielen. Ein großes Potential kann erschlossen werden, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel bedarfsgerecht ausgebaut und ihre Verknüpfungen mit dem Individualverkehr so attraktiv wie möglich gestaltet werden. Im Straßenverkehr können noch zahlreiche Engpässe beseitigt werden. Durch verbessertes Verkehrsmanagement sollten Staus, Umwegfahrten, Parkplatzsuchverkehr usw. vermieden werden. Entsprechende Konzepte werden z.B. im Rahmen des Projektes „Kooperatives Verkehrsmanagement München“ auf Initiative von BMW untersucht⁴.

Eine wirklich merkbare Wirkung ist nur von einer Senkung der Nachfrage über höhere Preise bei gleichzeitig verbessertem Alternativangebot zu erwarten. Die Mehreinnahmen des Staates aus einer Erhöhung der Kraftstoffpreise sollten daher für die oben genannten Maßnahmen zweckgebunden zur Verfügung stehen und nicht – wie bei der jüngsten Erhöhung beschlossen – zur Deckung von Haushaltslücken genutzt werden. Im Gegensatz zu ordnungspolitischen Maßnahmen wie einem gesetzlich festgelegten Höchstverbrauch für Fahrzeuge oder Fahrzeugflotten stellt eine mit Augenmaß eingesetzte CO₂-Abgabe ein geeignetes Instrument dar, um mit marktwirtschaftlichen Mitteln zu einer substantiellen CO₂-Reduzierung zu kommen.

⁴ H.-G. Schlichter, H. Keller, W. Wolters: Kooperatives Verkehrsmanagement, VDI-Berichte 817, Düsseldorf 1990, S. 133 ff.