

Pressemitteilung vom 26. Januar 2022

Neue Studie:

600.000 Euro für einen Kleinwagen

Autofahrende und Politik unterschätzen die wahren Kosten für Pkw

Selbst kleine Autos sind eines der teuersten Konsumgüter für private Haushalte in Deutschland. Gleichzeitig werden Pkw von der Gesellschaft hoch subventioniert. Das hat eine Studie des Forschungsinstituts T3 in Zusammenarbeit mit der Universität Lund ergeben. Untersucht wurden neben den individuellen auch die externen Kosten, die der 50 Jahre lange Besitz eines Pkw verursacht.

Berlin/Freiburg - Die Gesamtkosten des lebenslangen Besitzes eines Autos liegen zwischen 600.000 Euro für einen Opel Corsa und rund 960.000 Euro für einen Mercedes GLC. Die Gesellschaft trägt diese Kosten zu 41 Prozent beim Opel Corsa und zu 29 Prozent beim Mercedes GLC mit. Dies entspricht einer indirekten Subvention von 4.600 beziehungsweise 5.300 Euro – pro Auto und Jahr. Zu diesem Ergebnis kommt eine neue Studie des Forschungsinstituts T3, einem vom Bundesverband Zukunft Fahrrad mitgegründeten Verkehrs-Thinktank mit Sitz in Freiburg. Zu den externen, von der Gesellschaft getragenen Kosten zählt das Institut beispielsweise den Bau und Unterhalt von Straßen und Parkplätzen sowie Kosten, die durch Luftverschmutzung oder Unfallschäden entstehen.

Prof. Dr. Stefan Gössling, Leiter der Studie: „Die wahren Kosten eines Autos sind immens – sowohl für den Einzelnen als auch für die Gesellschaft. Gleichzeitig sind oder glauben sich viele Menschen vom überproportional teuren Fahrzeug Auto abhängig. Das ist das Ergebnis einer Politik, die über Jahrzehnte durch eine auto-zentrierte Infrastruktur-, Subventions- und Steuerpolitik den Autokauf gefördert hat, während die tatsächlichen Kosten unklar blieben und damit von allen Seiten unterschätzt wurden.“

Die Studie zeigt, dass vor allem größere Autos aufgrund ihrer stärkeren Straßenabnutzung, ihres Bedarfs an öffentlichem Raum und durch ihren vermehrten CO₂-Ausstoß höhere gesamtgesellschaftliche Kosten verursachen als Kleinwagen. Aktuell geltende Steuermodelle lassen den Kauf solcher teuren Modelle allerdings günstiger erscheinen als die Nutzung von anderen Verkehrsmitteln.

Wasilis von Rauch, Geschäftsführer von Zukunft Fahrrad: „Ob Fahrrad, Bus und Bahn, Dienstradleasing oder Sharing-Angebote: Die Alternativen zum Auto sind da. Aber ihre Nutzung muss politisch stärker gefördert werden. Erst wenn es entsprechende Angebote gibt, werden Autofahrer*innen auf günstigere Verkehrsmittel umsteigen. Eine solche Politik reduziert zudem die hohen externen Kosten des Autoverkehrs, die von der Gesellschaft getragen werden. Verkehrsminister Volker Wissing und Finanzminister Christian Lindner haben es in den kommenden vier Jahren in der Hand, innovative Transportlösungen zu fördern, die eine gleichberechtigte und frei gewählte Mobilität ermöglichen.“

Die gesamte Studie können Sie [unter diesem Link](#) abrufen.

Der Bundesverband Zukunft Fahrrad ist ein Zusammenschluss dynamischer und innovativer Unternehmen aller Bereiche der Fahrradwirtschaft: Dienstleister, Hersteller, Start-ups der Digitalisierung, Händler und Zulieferer. Der Schwerpunkt liegt im Bereich der Dienstleistungen. Als neue und etablierte Unternehmen in einem stark wachsenden und sich stetig verändernden Markt haben alle ein gemeinsames Ziel: die nachhaltige Mobilitätswende.

Mehr Informationen unter www.zukunft-fahrrad.org

Kontakt: Andrea Richter | presse@bvzf.org | Tel. 0160 79 58 027

Kontakt T3 Transportation Think Tank: Stefan Gössling | stefan@t3freiburg.de | +46 70 49 22 634