

PRESSEMITTEILUNG

Paris/Leipzig, 25. Mai 2011

Weltverkehrsforum veröffentlicht „Transport Outlook 2011“

Weltverkehrsforum der OECD präsentiert „Transport Outlook 2011“ • Schwerpunkt liegt auf den Mobilitätsbedürfnissen von neun Milliarden Menschen weltweit

Seine jährliche Prognose für die weltweite Entwicklung von Verkehr und Mobilität stellt das Weltverkehrsforum (International Transport Forum) der OECD, eine zwischenstaatliche Organisation für den Verkehrssektor mit 52 Mitgliedsstaaten, heute auf dem jährlichen Gipfeltreffen von Verkehrsministern aus aller Welt in Leipzig vor.

„Der ‚Transport Outlook 2011‘ untersucht die wahrscheinlich größte Herausforderung, die sich dem Verkehrssektor stellt: Wie können die Mobilitätsanforderungen einer schnell wachsenden Weltbevölkerung mit bald neun Milliarden Menschen bedient werden, und das auf nachhaltige Weise?“, sagte Jack Short, Generalsekretär des Weltverkehrsforums, anlässlich der Pressekonferenz zur Vorstellung der Studie in Leipzig.

Einige Kernpunkte der Studie sind:

Langfristige Entwicklung des globalen Verkehrsbedarfs

► **Mobilität wird sich weltweit verdreifachen** Die Weltbevölkerung erreichte 2000 sechs Milliarden und wird 2050 bei etwa neun Milliarden liegen. Angesichts steigender Einkommen wird sich die globale Mobilität bis 2050 stark ausweiten. Sofern Infrastruktur und Energiepreise es zulassen, wird es im Vergleich mit den Verhältnissen im Jahr 2000 etwa drei- bis viermal so starke Passagiermobilität (in Kilometern pro Reisenden) und 2,5 bis 3,5-fach ausgeweiteten Frachtverkehr, gemessen in Tonnen-Kilometer, geben.

► **Starkes Wachstum außerhalb der OECD-Region** Dieses Wachstum wird sehr viel stärker außerhalb der OECD-Region sein als innerhalb. Passagier-Kilometer in der OECD werden zwischen 2000 und 2050 vermutlich um 30 bis 40% und Tonnen-Kilometer um etwa 60 bis 90% ansteigen. Außerhalb der OECD könnten Passagier-Kilometer um einen Faktor von 5 bis 6.5 zunehmen und t/km um einen Faktor von 4 bis 5.

Folglich wird sich der Schwerpunkt der Mobilität entsprechend der Wirtschaftsmasse hin zu Nicht-OECD-Ländern verlagern. Im Jahr 2000 wurde die Hälfte aller Passagier-Kilometer in OECD-Staaten zurückgelegt. Unseren Szenarien zufolge wird dieser Anteil auf nur noch ein Fünftel im Jahr 2050 zurückgehen. Was es die Tonnen-Kilometer betrifft, wird der OECD-Anteil von 50% auf circa ein Drittel zurückgehen.

► Autobesitz entscheidend

Derart weitgehende Projektionen sind mit vielen Unsicherheiten behaftet. So ist es unklar, auf welches Niveau das Eigentum an Automobilen pro Kopf in den Schwellenländern steigen wird. Sehr hohe Niveaus, wie sie für die USA charakteristisch sind, sind unwahrscheinlich; vorstellbar ist ein Niveau das den Verhältnissen in Europa oder Japan entspricht. Der Spielraum zwischen diesen Referenzpunkten ist groß, aber in jedem Fall scheint der Anteil der Autofahrten an der gesamten Personenmobilität stark zu steigen, zum Beispiel von weniger in 10% in China auf mehr als 50% im Jahre 2050.

Autonutzung in entwickelten Ländern am Scheitelpunkt?

► Rückgang der Autonutzung eine riskante Annahme

Fahrten mit Passagierfahrzeugen haben in letzter Zeit in einer Reihe von Ländern mit sehr hohen Einkommen nicht signifikant zugenommen oder sind sogar zurückgegangen. Die Hypothese eines Scheitelpunktes bei der Fahrzeugnutzung erklärt dies mit einem Sättigungseffekt, dem zufolge höhere Einkommen nicht mehr mit einer Zunahme des Autofahrens einhergehen wenn die Einkommen ohnehin schon sehr hoch sind.

Aber die Scheitelpunkt-Hypothese ist nur eine von mehreren möglichen Erklärungen für die beobachtete Abflachung der Autonutzung. Projektionen zukünftiger Autonutzung sollten diese Annahme nicht als gegeben voraussetzen.

Weitere mögliche Erklärungen sind unter anderem die Zunahme der Brennstoffpreise und die Unsicherheit hinsichtlich des künftigen verfügbaren Einkommens. Zudem bedeutet eine zunehmende Ungleichheit in der Einkommensverteilung, dass große Teile der Bevölkerung von dem durchschnittlichen Einkommenswachstum kaum profitieren. Dies mag einen bedeutenden Teil der Stagnation bei den Autofahrten in einigen Ländern erklären. Künftig wird die Demographie (d. h. Bevölkerungsgröße und Alterstruktur) als Faktor für die Nachfrageentwicklung bei Autofahrten zunehmend wichtig sein.

CO2-Emissionen

► Verdoppelte Kraftstoffeffizienz zur Stabilisierung von Emissionen

Aufgrund verbesserter Kraftstoffeffizienz werden CO2-Emissionen weniger stark steigen als die Mobilität. Bis 2050 könnten die weltweiten Fahrzeugemissionen 2.5 bis 3-mal so hoch sein wie im Jahr 2000.

Um Emissionen von Pkws und leichten Lkws auf dem Niveau von 2010 zu stabilisieren, müsste der Kraftstoffverbrauch schnell und kräftig zurückgehen, auf zunächst 5 l/100km im Jahr 2030 und dann weiter auf weniger als 4 l/100km in 2050.

Kraftstoffeffizienz und Steuereinnahmen

► Sinkende Einnahmen aus Kraftstoffsteuern

Die zu erwartenden Fortschritte bei der Kraftstoffeffizienz werden zu einem Rückgang im Benzinverbrauch etwa in den USA und den europäischen OECD-Staaten führen. (Der Dieserverbrauch würde in OECD-Europa zunächst steigen und dann fallen). Wenn die Besteuerung von Fahrzeug-Kraftstoffen unverändert bleibt, bedeutet dies einen starken Rückgang bei den Steuereinnahmen. Dies zeigt die Notwendigkeit, Besteuerungsstrukturen im Verkehrsbereich neu zu gestalten – möglicherweise durch eine Entfernungabhängige Besteuerung.

So führt etwa eine Steigerung der Kraftstoffeffizienz, die den CO₂-Ausstoß eines durchschnittlichen Dieselfahrzeugs in Frankreich von 160g/km auf 130g/km verringert, durch geringere Ausgaben für Kraftstoff zu genügend Ersparnis, um die höheren Einstandskosten abzudecken. Die Verringerung des Steueraufkommens jedoch macht aus dem guten Geschäft für den Autofahrer sehr wahrscheinlich ein schlechtes Geschäft für die Gesellschaft, trotz der niedrigeren CO₂-Emissionen.

► Mehr Kilometerabhängige Abgaben

Eine Möglichkeit, die Kosten durch weniger Steuern zu vermeiden, besteht in der Erhebung kilometer-basierter Steuern. Diese können so gestaltet werden, dass sowohl Autofahrer als auch Steuerzahler von einer verbesserten Effizienz der Fahrzeuge profitieren. Dabei ist es aber wichtig, dass das System, mit dem die Abgaben erhoben werden, im Betrieb nicht zu kostspielig ist.

Subventionen für Elektrofahrzeuge

► Subventionen begrenzen

Um den Emissionsausstoß im Verkehrssektor radikal zu senken muss ein großer Teil der verwendeten Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektrizität betrieben werden. Mit dieser Veränderung müsste ein Wechsel beim Fahrzeugbesitz und bei der Fahrzeugnutzung einhergehen. Eine Möglichkeit diese Veränderungen einzuleiten besteht in der Subvention vom Kauf von entsprechenden Kraftfahrzeugen. Fahrzeughersteller sind auf solche Subventionsprogramme angewiesen, um Investitionen in elektrische Technologien realisieren zu können.

Langfristig müssen Fahrzeuge aber auch ohne Subventionen wettbewerbsfähig sein. Ansonsten würde die öffentliche Hand übermäßig strapaziert werden, sobald der Verkauf von subventionierten elektrischen Autos rapide ansteigt.

Das Marktpotenzial für Elektrofahrzeuge könnte währenddessen in einigen Märkten für Autos mit hoher Kilometerleistung, wie Lieferfahrzeuge oder Taxis, ausreichen, um für Käufer auch ohne Subventionen attraktiv zu sein. Nicht-finanzielle Initiativen und Partnerschaften für mehr elektrische Fahrzeuge könnten in diesen Märkten sinnvoller sein als Subventionen.

Weltwirtschaft, Handel-, See- und Luftverkehr

► Wirtschaftliche Erholung mit Abschwung-Risiken

Die Krise von 2008 führte zu einer heftigen Störung der globalen Handelsströme. Inzwischen hat der Welthandel das Vor-Krisen-Niveau wieder überschritten. Es wird erwartet, – etwa von der Welthandelsorganisation (WTO) – dass er schnell zu einem Wachstum im Rhythmus der Vor-Krisen-Jahre zurückfindet.

Das Weltverkehrsforum hält dies für eine angemessene Erwartung, weist aber auf Abschwungrisiken hin:

- Motor des globalen Wirtschaftswachstums nach der Krise sind die Schwellenländer. Deren Wachstumsmodell – insbesondere im Fall Chinas – ist abhängig vom Export und von Binneninvestitionen. Angesichts abflauender Exportnachfrage und einem geringeren Angebot an kurzfristigeren Investitionsmöglichkeiten wird sich die chinesische Wirtschaft hin zu anderen Wachstumsquellen bewegen müssen, zum Beispiel Binnennachfrage.
- Der Druck auf die Energiepreise und eine Unsicherheit hinsichtlich geopolitischer Entwicklungen könnten das Wachstum ebenfalls bremsen.

► Handelsdaten
unterstreichen
Risiken

Die Verschiebung der ökonomischen Masse hin zu den Schwellenländern spiegelt sich auch in den Zahlen zum Umfang des Außenhandels der USA und Europa wider. Die Daten zeigen einen Rückgang der Handelsdefizite zwischen den USA and China, den USA und der EU sowie zwischen Europa und China. Diese Rückgänge scheinen jedoch eher eine simple Folge des Schocks von 2008 zu sein als ein fundamentaler Wandel oder eine Tendenz hin zu einem "Ausbalancieren" des Handels. In diesem Sinne entsprechen die Handelszahlen unserer Sicht, dass die derzeitige Erholung vor allem durch ein Abschwungrisiko gekennzeichnet ist.

Den vollständigen „Transport Outlook 2011“ können Sie hier herunterladen:
www.internationaltransportforum.org/2011/downloads.html

Kontakt:

Michael Kloth

Head of Communications

T +33 (0)1 45 24 95 96

E michael.kloth@oecd.org