



Die komplette Publikation finden Sie unter: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

ITF-Verkehrsausblick 2017

Zusammenfassung in Deutsch

Hintergrund

Der „ITF Transport Outlook“ liefert einen Überblick über die jüngsten Trends und die kurzfristigen Aussichten für den Verkehrssektor auf globaler Ebene. Im Rahmen verschiedener Politikszenerarien stellt er zudem langfristige Projektionen für die Verkehrsnachfrage bis 2050 für den Güter- (Schifffahrt, Luft und Land) und den Personenverkehr (Straße, Schiene und Luft) sowie die damit verbundenen CO₂-Emissionen vor.

Im Einzelnen wird untersucht, wie die wichtigsten seit 2015 erfolgten politischen, wirtschaftlichen und technologischen Veränderungen zusammen mit anderen internationalen Entwicklungen, wie der Festlegung der VN-Ziele für nachhaltige Entwicklung, die Zukunft der Mobilität beeinflussen. Ein besonderer Schwerpunkt, der auf der Erreichbarkeit in Städten liegt, verdeutlicht, wie wichtig Politikmaßnahmen bei der Schaffung nachhaltiger Verkehrssysteme sind, die allen Menschen einen gleichen Zugang bieten.

Ergebnisse

Auch wenn im Basisszenario des Ausblicks große technologische Fortschritte unterstellt werden, könnten die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 60% zunehmen. Ohne zusätzliche Maßnahmen könnten die CO₂-Emissionen des weltweiten Güterverkehrs um 160% ansteigen, da sich das internationale Frachtvolumen im Basisszenario – das sich auf die OECD-Handelsprojektionen stützt – verdreifacht. Dies ist in erster Linie auf die stärkere Nutzung des Straßenverkehrs zurückzuführen, insbesondere für kurze Entfernungen und in Regionen, in denen Schienenverbindungen fehlen, wie z.B. in Südostasien. Die Routenoptimierung oder die gemeinsame Nutzung von Lastkraftwagen und Lagerhallen durch mehrere Unternehmen würde eine höhere Auslastung und weniger Leerfahrten ermöglichen. Derartige Effizienzgewinne könnten die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagen um bis zu einem Drittel reduzieren.

Die Fluggastzahlen werden weiterhin stark wachsen, da Städte auf der ganzen Welt auf dem Luftweg besser erreichbar werden. In den nächsten 15 Jahren könnte der Personenluftverkehr um 3-6% pro Jahr zunehmen, wobei die Routen innerhalb Asiens mit nahezu 10% am raschesten expandieren. Selbst mit einer wesentlich besseren Treibstoffeffizienz könnten die CO₂-Emissionen der internationalen Luftfahrt zwischen 2015 und 2030 um rd. 56% ansteigen. Liberale Luftverkehrsabkommen und mehr kostengünstige innerregionale Flüge werden eine Ausweitung der Flugverbindungen und einen Rückgang der Preise ermöglichen, wodurch das Wachstum angekurbelt wird. Weltweit werden Städte aufgrund kürzerer Reisezeiten besser erreichbar werden. Es gibt nach wie vor große regionale Unterschiede bei der Erreichbarkeit auf dem Luftweg, diese können aber durch Investitionen in Regionalflughäfen und bessere Oberflächenverbindungen zwischen Flughäfen und Städten beseitigt werden.

Die motorisierte Mobilität in Städten wird sich zwischen 2015 und 2050 voraussichtlich verdoppeln, wobei im Basisszenario des Ausblicks ein Anstieg um 41% bis 2030 und um 94% bis 2050 unterstellt wird. Der Anteil privater Kraftfahrzeuge wird in Entwicklungsregionen weiterhin stark zunehmen und nur in den Industriestaaten geringfügig zurückgehen. In den alternativen Politikszenerarien, in denen der öffentliche Personennahverkehr durch Anreize gefördert wird, weisen die Personenkilometer im motorisierten Verkehr ähnliche Niveaus auf, auf Busse und öffentliche Verkehrsmittel entfallen hier allerdings über 50% der Gesamtnachfrage.

Politikrelevante Erkenntnisse

Das Pariser Klimaabkommen von 2016 muss in konkrete Aktionen für den Verkehrssektor umgemünzt werden.

Ein breites Spektrum an Politiken und Maßnahmen muss umgesetzt werden, um die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors auf ihrem Niveau von 2015 zu halten. Dafür müssen sämtliche Politikinstrumente eingesetzt werden: Vermeidung unnötiger Verkehrsnachfrage, Umstieg auf nachhaltige Verkehrsoptionen und Verbesserung der Effizienz. Marktorientierte Mechanismen, wie das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation beschlossene Ausgleichssystem für den internationalen Luftverkehr, sind ebenfalls vonnöten. Nach den Szenarien der Internationalen Energie-Agentur ist es anhand dieser Maßnahmen noch immer möglich, die globale Erwärmung auf 2°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, jedoch nicht auf die im Pariser Abkommen angestrebten 1,5°C.

Die Politik muss im Hinblick auf die Steuerung disruptiver Innovationen im Verkehrssektor flexibel sein.

Technologische Innovationen wie Elektromobilität, autonome Fahrzeuge oder neue gemeinsame Mobilitätslösungen werden die Mobilitätsstruktur, vor allem in Städten, wahrscheinlich radikal verändern. Manche dieser Innovationen bieten Möglichkeiten, den CO₂-Fußabdruck des Verkehrssektors erheblich zu verkleinern und den inklusiven und gleichen Zugang zu verbessern. Im Güterverkehr könnten autonome Lastkraftwagen den Wettbewerbsvorteil zwischen den verschiedenen Transportmodi deutlich zum Straßengüterverkehr hin verschieben. Politik und Planung müssen diesen Veränderungen Rechnung tragen, um zu vermeiden, dass teure Infrastrukturen gebaut werden, die bald veraltet sind, oder dass CO₂-intensive oder ungerechte Entwicklungspfade eingeschlagen werden.

Um die von der städtischen Mobilität ausgehenden CO₂-Emissionen zu verringern, braucht es mehr als eine bessere Fahrzeug- und Kraftstofftechnologien.

Der technische Fortschritt allein wird nicht zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen in Städten führen. Verhaltensverändernde Maßnahmen wie Kraftstoffsteuern, niedrige Fahrpreise im öffentlichen Personenverkehr oder Flächennutzungsmaßnahmen, die die Zersiedelung begrenzen, sind notwendig, um die erforderliche zusätzliche Senkung der CO₂-Emissionen herbeizuführen. Eine Reduktion der durch die städtische Mobilität verursachten CO₂-Emissionen kann auch ein positiver Nebeneffekt von Politikmaßnahmen sein, die auf lokale Luftschadstoffe und Verkehrsüberlastungen ausgerichtet sind, die in vielen Städten die dringendsten Herausforderungen im Verkehrssektor darstellen.

Eine gezielte Flächennutzungspolitik kann die Verkehrsinfrastruktur reduzieren, die erforderlich ist, um in Städten einen gerechteren Zugang zu gewährleisten.

Die Gewährleistung von gleichem Zugang zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen ist eine der Zielsetzungen der VN-Ziele für nachhaltige Entwicklung. In vielen Städten bedeutet die durch private Kraftfahrzeuge gebotene Flexibilität, dass sie eine bessere Erreichbarkeit (gemessen an der Zahl der Fahrtziele, die in einer bestimmten Zeitdauer erreichbar sind) bieten als öffentliche Verkehrsmittel, selbst unter Berücksichtigung von Verkehrsüberlastungen. Dennoch verfügen öffentliche Verkehrsmittel über die Kapazität, inklusiven Zugang zu Fahrtzielen zu bieten, wenn sie für alle Fahrgäste zugänglich sind und ihre Flächendeckung sinnvoll geplant ist. Da öffentliche Verkehrssysteme in dicht besiedelten Städten effizienter sind, kann eine gezielte Flächennutzungspolitik zu einer Verbesserung des Zugangs beitragen.

Die staatlichen Stellen müssen Planungsinstrumente entwickeln, um Anpassungen an Unwägbarkeiten vorzunehmen, die durch sich verändernde Konsum-, Produktions- und Verteilungsstrukturen entstehen.

Flexible Planungsverfahren, die sich auf eine langfristige, strategische Vision stützen, tragen zur Anpassung an Unwägbarkeiten bei, die mit sich verändernden Strukturen bei Nachfrage, Produktion und Versandwegen weltweit verbunden sind. Der richtige Zeitpunkt ist für eine gute Infrastrukturplanung und die schrittweise Kapazitätserhöhung von entscheidender Bedeutung, um den schubweisen Charakter von Infrastrukturinvestitionen, z.B. in Häfen, auszugleichen. Derartige Pläne sollten die Richtung für die künftige Entwicklung vorgeben, Investitionen priorisieren und potenzielle künftige Engpässe identifizieren. Sie können darüber hinaus die Grundlage für die Bereitstellung von Flächen, z.B. für die künftige Entwicklung von Häfen und Straßen, bilden.

© OECD

Übersetzung durch den Deutschen Übersetzungsdienst der OECD.

Die Wiedergabe dieser Zusammenfassung ist unter Angabe der Urheberrechte der OECD sowie des Titels der Originalausgabe gestattet.

Zusammenfassungen in Drittsprachen enthalten auszugsweise Übersetzungen von OECD-Publikationen, deren Originalfassungen in englischer und französischer Sprache veröffentlicht wurden.



Die komplette englische Fassung erhalten Sie bei OECD iLibrary!

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en