

Auswirkungen der Öl-Kluft auf den Verkehr

Chancen für sinkende Treibhausgasemissionen

Wie der Verkehr in Zukunft abgewickelt wird, ist sicher von der Klimapolitik abhängig, aber möglicherweise noch stärker von der Preisentwicklung des Rohöls. Öl liefert gegenwärtig weltweit über 95 % der im motorisierten Verkehr verwendeten Energie. Die Diskussion um ‚Peak Oil‘ währt schon viele Jahre – vernachlässigt wird allerdings die Öl-Kluft.

Angesichts der Endlichkeit fossiler Energieträger stellt sich die Frage, ob in absehbarer Zeit, und – falls ja, – wann die Welt-Erdölförderung ihr Maximum erreicht (und ab dann zurückgeht)¹. Dieser Wendepunkt wäre mit starken Turbulenzen auf den Energiemärkten verbunden, welche vermutlich mit großen Preissteigerungen beim Rohöl einhergehen würden. Doch bisher kreist diese Diskussion lediglich um Peak Oil und nicht um die eigentlich in diesem Zusammenhang relevantere Größe: Die Öl-Kluft.

Die Öl-Kluft ('Oil Gap') wird noch vor ‚Peak Oil‘ erreicht. Sie benennt

den Sachverhalt, wenn das globale Rohölangebot die (wachsende) Nachfrage nicht mehr sättigen kann. Diese Situation kann laut jüngsten Aussagen der Internationalen Energieagentur (IEA) schon vor dem Jahr 2012 erreicht werden, auch wenn die IEA hofft, dass sich das Rohölangebot langfristig nach oben anpassen kann. Die Öl-Kluft tritt jedoch bereits ein, während das globale Ölangebot noch zunimmt. Denn auf der Verbraucherseite werden Fakten geschaffen, die dazu führen, dass die Nachfrage potentiell steigt. Werden etwa mehr Fahrzeuge produziert und zugelassen als verschrottet, wächst die Nachfrage nach Öl immanent.

Wie reagiert der Ölpreis auf die eingetretene Öl-Kluft?

Diese Frage wäre mit Hilfe von Nachfrage- und Preiselastizitäten zu beantworten. Der neue IPCC-Bericht der Arbeitsgruppe 3 gibt hierzu in der Abbildung SPM 6 Hinweise: Die Auswirkungen von drei verschiedenen CO₂-Preisen (20, 50 und 100 US \$/t; also etwa 5 bis 25 US-cents Preiserhöhung pro Liter Benzin) werden im Jahr 2030 untersucht. Das Ergebnis zeigt, dass für den Verkehr im Gegensatz zu den anderen Sektoren die Auswirkung des hohen CO₂-Preises (mit der Folge einer Preiserhöhung der Ölprodukte) auf die Emissionsminderung sehr gering ausfällt. So verwundert es nicht, dass sogar der Bush-Berater Simmons darauf gewettet hat, dass der Ölpreis in den nächsten Jahren 200 bis 250 \$/barrel erreichen werde, was ohne Dollar-

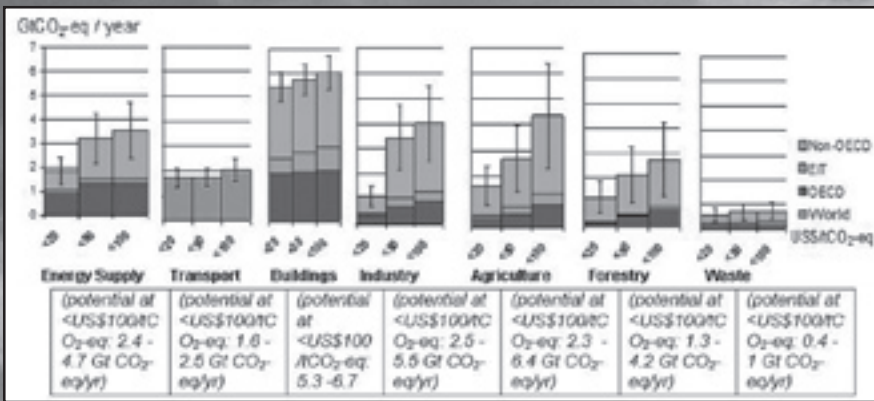


Abbildung SPM 6: Die Auswirkungen verschiedener CO₂-Preise auf die weltweiten CO₂-Emissionen in sieben Sektoren im Jahr 2030. Im Verkehrsbereich nehmen die CO₂-Emissionen auch bei einer Verhundertfachung des CO₂-Preises kaum mehr ab.

verfall bei uns zu einem Benzinpreis von 2,5 bis 3 Euro/Liter führen könnte.

Was hieße das für den Verkehr in Deutschland?

Auf Kurzstrecken bewirkt ein steigender Benzinpreis keine große Änderung bei der Pkw-Nutzung (sofern dieser vorhanden ist). Auch auf mittleren Strecken unter 30 oder 50 km Entfernung wird der Pkw weiterhin, wenn auch etwas weniger, genutzt. Der gestiegene Benzinpreis hat für Strecken unter 50 km Entfernung wegen der damit verbundenen recht niedrigen Ausgaben für den verbrauchten Kraftstoff vermutlich noch keinen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

Da in Deutschland jedoch 40 Prozent der Personenkilometer auf Wegen über 50 km Entfernung abgewickelt werden², dürfte ein spürbar höherer Benzinpreis mittelfristig Veränderungen bei der Pkw-Größe, bei der Verkehrsmittelwahl und langfristig bei der Siedlungsstruktur bewirken. Vielleicht wird der Pkw auf längeren Strecken nicht mehr der 'günstigste Verkehrsträger' sein – vorausgesetzt, dass Alternativen bereitstehen. Bei einem Ausbau des Schienenverkehrs (und auch eines Systems von Fernbus-

sen) könnte sich die Pkw-Nutzung für lange Strecken dann auf die Zufahrt zu den Stationen des Öffentlichen Personen(fern)verkehrs beschränken.

Einstieg in die Verkehrswende in Meseberg verpasst

Dies ist keine Zukunftsprognose, sondern nur die Projektion einer Entwicklung, die im Fall hoher Rohölpreise eintreten könnte. Für den Verkehr wäre sie in Deutschland mit stark sinkenden Treibhausgasemissionen verbunden.

Investitionen in den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs und in dessen Attraktivitätssteigerung erhöhen demnach die Robustheit des Verkehrssystems gegenüber starken Ölpreissteigerungen und tragen ohnehin zur Minderung der Emissionen bei. Umso bedauerlicher ist, dass die Kabinettsklausur in Meseberg in ihren Beschlüssen zur Umsetzung des -40%-Klima-Reduktionsziels keine Maßnahmen aufführt, die zu einer Verkehrsverlagerung in die klimaverträglicheren Verkehrsträger führen. Der Einstieg in die Verkehrswende wurde verpasst. Dafür wären allerdings beträchtliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur notwendig, welche sicherlich im BMF auf

einen Finanzierungsvorbehalt gestoßen wären.

Die gegenwärtig zu beobachtende weltweite, mit der US-Immobilienkrise verbundene Delle auf den Weltfinanzmärkten zieht im Kontext mit der Öl-Kluft den Blick auf die Situation in den USA. Dort ist die durchschnittliche jährliche Fahrleistung pro Pkw doppelt so hoch, der Benzinpreis aufgrund vernachlässigbarer Besteuerung jedoch weniger als halb so hoch wie in Deutschland. Ein starker Anstieg des Rohölpreises würde deshalb zu einem prozentual viel größeren Preisanstieg des Benzins führen. Dies legt die Vermutung nahe, dass es bei hohen Ölpreisen zu teuer würde, wie heute noch üblich weite Entfernungen regelmäßig mit dem Auto zurückzulegen. Langfristig könnte somit die Zersiedlung im bisherigen Ausmaß nicht aufrechterhalten werden. Mit einer weiteren Immobilienkrise als Folge.

Manfred Treber

Der Autor ist Klima- und Verkehrsreferent bei Germanwatch.

¹ Vgl. etwa Campbell, Liesenborghs, Schindler, Zittel (2002): Ölwechsel! Das Ende des Erdölzeitalters und die Weichenstellung für die Zukunft
² Berschin & Blome (2004): Bahn 21. Eine Strategie für die Bahn von morgen. VCD Materialien; S. 7