



Dr. Uwe Kunert, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin

SECHS FRAGEN AN UWE KUNERT

»Alternative Kraftstoffe haben die in sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt«

1. Herr Kunert, wie groß ist der Anteil des weltweiten Ölverbrauchs, der für Kraftstoffe verwendet wird? Bereits derzeit werden weltweit über die Hälfte des Öls für Verkehrszwecke eingesetzt, davon etwa vier Fünftel für den Straßenverkehr, der in unserem Bericht im Fokus steht. Mit steigender Tendenz wird etwa ein Zehntel für den Luftverkehr verbraucht, und der Rest entfällt auf den Schienen- und Schiffsverkehr.
2. In welchen Ländern wird am meisten verbraucht? Bislang sind die maßgebenden Verbraucher von Kraftstoffen die großen und entwickelten Industrieländer in der OECD. Allen voran die USA, auf die allein ein Drittel des Straßenverkehrskraftstoffes entfällt. Das größte Wachstum ist in den sich entwickelnden Ländern, insbesondere den BRIC-Staaten und allen voran in China zu verzeichnen. Hierzu trägt vor allem die höhere Anzahl und Nutzung von Kraftfahrzeugen bei sowie der wachsende Güterverkehr, der in diesen Ländern vornehmlich auf der Straße abgewickelt wird.
3. Wie sind die regionalen Unterschiede beim Kraftstoffverbrauch zu erklären? Interessant ist zum Beispiel, dass die Mobilität in der Bevölkerung in zahlreichen OECD-Staaten stagniert oder sogar zurückgeht. Das gilt insbesondere für die Länder, die ein hohes Mobilitätsniveau haben, wie die USA, Großbritannien oder auch Deutschland. Zusammen mit effizienteren Fahrzeugen, führt das zu einer zurückgehenden Kraftstoffnachfrage. Im Unterschied zum Personenverkehr werden wir für den Güterverkehr in fast allen Regionen langfristig weiterhin ein Wachstum beobachten. Das ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die internationale Arbeitsteilung zunimmt und die Güterbahnen gegenüber dem Straßenverkehr das Nachsehen haben. Zudem sind die Effizienzfortschritte von Motoren bei schweren Fahrzeugen weitaus geringer als bei normalen Pkw, die in dieser Hinsicht stärker reguliert sind.

4. Welche Rolle spielen alternative Kraftstoffe, wie zum Beispiel Flüssiggas (LPG), Erdgas (CNG) oder Biokraftstoffe? Diese alternativen Kraftstoffe und Antriebe haben die in sie gesetzten Hoffnungen seit Jahrzehnten leider nicht erfüllt. In einigen europäischen Ländern gibt es zwar nennenswerte Anteile an LPG und CNG, aber insgesamt ist die Entwicklung doch relativ schwach. Auch in Deutschland geht es mit der Nutzung von alternativen Kraftstoffen nur sehr langsam aufwärts. Hierzu muss man sagen, dass natürlich Flüssiggas und Erdgas auch nur fossile Alternativen zu den konventionellen Kraftstoffarten sind. Auch sie bieten nur geringe Umweltvorteile, aber sie bieten welche.
5. Muss die Förderung alternativer Kraftstoffe neu geregelt werden? In den Niederlanden oder Norwegen zum Beispiel werden konventionelle Fahrzeuge extrem hoch besteuert. Das aber ermöglicht es, andere Antriebe geringer zu besteuern. In Deutschland muss man berücksichtigen, dass die unmittelbar zur Verfügung stehenden Alternativen, also Erdgas und Flüssiggas, bereits jetzt massiv gefördert werden. Der Steuersatz ist hier nur ein Fünftel so hoch wie bei Benzin. Trotzdem tut sich relativ wenig bei der Nachfrage. Also muss man wohl andere Maßnahmen ergreifen. Dazu gehören ein dichteres Tankstellennetz für LPG und CNG, eine bessere Aufklärung der Bevölkerung über die Umweltvorteile dieser Antriebsarten und eine attraktivere Angebotspalette der Hersteller mit solchen Fahrzeugen.
6. Die Ölpreise sinken weiter. Welche Folgen hat das? In absehbarer Zeit ist nicht mit anhaltend hohen Ölpreisen zu rechnen. Der Ölpreis wird also nicht so bald das Ende des Kraftfahrzeuges mit Verbrennungsmotor herbeiführen. Die Politik sollte darüber nachdenken, möglichst in europäischer Koordination die Energiesteuern dieser Entwicklung anzugleichen und insbesondere die Dieselsteuern zu erhöhen. Die Energiesteuern zum Beispiel in Deutschland sind seit zwölf Jahren unverändert. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Preisentwicklung bedeutet das praktisch eine reale Entwertung um ein Fünftel.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.



Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf www.diw.de/interview



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
82. Jahrgang

Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Prof. Dr. Tomaso Duso
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Dr. Kati Krähnert
Prof. Dr. Lukas Menkhoff
Prof. Karsten Neuhoﬀ, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Sylvie Ahrens-UrbaneK
Dr. Kurt Geppert

Redaktion

Renate Bogdanovic
Sebastian Kollmann
Marie Kristin Marten
Dr. Wolf-Peter Schill
Dr. Vanessa von Schlippenbach

Lektorat

Dr. Johannes Geyer
Dr. Alexander Schiersch

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49-30-89789-249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 74
77649 Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. (01806) 14 00 50 25
20 Cent pro Anruf
ISSN 0012-1304

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Serviceabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.