

? Welche wirtschaftliche und politische Bedeutung hat der Autoverkehr?

Welche Belastung verursacht es?

M 3.3 Entwicklung Autoverkehr

Die Autoflotte wächst derzeit doppelt so schnell wie die Weltbevölkerung. Nach einer Trendanalyse des Umwelt- und Prognoseinstituts (UPI) in Heidelberg wird die Zahl der PKWs weltweit von derzeit 500 Millionen bis zum Jahr 2030 auf 2,3 Milliarden ansteigen, das sind 4,5 mal so viel wie heute. Dies basiert hauptsächlich auf den rapiden Zuwächsen in Asien. Im gleichen Zeitraum werden Autos im Durchschnitt zwar immer weniger Sprit verbrauchen, doch selbst unter dieser Annahme verdoppelt sich der weltweite Spritkonsum im Jahr 2030 auf 1,3 Milliarden Tonnen. Entsprechend verdoppeln sich bis dahin die verkehrsbedingten Kohlenstoffdioxid-Emissionen auf 7,5 Milliarden Tonnen. In Deutschland erreicht der Kraftstoffverbrauch Jahr für Jahr neue Rekordhöhen. Mittlerweile liegt er bei über 60 Milliarden Liter (Otto- plus Diesel-Kraftstoff). Der Straßenverkehr trägt, trotz des hohen Steueranteils an den Benzinpreisen (ca. 75 %), die von ihm verursachten externen Kosten wie Unfallopfer, Straßenbau, Umweltbelastungen nicht vollständig. Die negativen externen Effekte des Straßenverkehrs wurden vom Institut für Wirtschaftspublizistik/Infras für das Jahr 2005 auf 80 Milliarden Euro geschätzt. Der Anteil des Straßenverkehrs an den Gesamtkosten beträgt ca. 96 %, der Anteil des Schienenverkehrs ca. 3,1 %. Das jährliche Aufkommen der Mineralölsteuer wird vom Bundesfinanzministerium für 2005 mit rund 41 Mrd. € angegeben. Zwischen 1970 und 2007 ist der Durchschnittsverbrauch der Pkw-Flotte von 9,6 auf 7,7 l Benzin/100 km zurückgegangen. Der Durchschnittsverbrauch von Gefriertruhen sank im gleichen Zeitraum um 60 %. Nach dem Stand der Technik könnte das 3- bis 4-Liter-Auto schon Standard sein.

Quellen: nach www.greenpeace.org, 2003, aktualisiert 2007, <http://www.infras.ch/d/>, <http://www.bundesfinanzministerium.de>

M 3.4 Alternative Energien bei PKW

Alternative Kraftstoffe im deutschen Klimaschutzprogramm 2005

| | 2005 | 2010 | 2020 |
|----------------|------|--------|------|
| Biokraftstoffe | 2 % | 5,75 % | 8 % |
| Erdgas | | 2 % | 10 % |
| Wasserstoff | | 2 % | 5 % |

Quelle: Fortschrittsbericht zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2004 in: Nationales Klimaschutzprogramm 2005 Langfassung

M 3.5 Ist Biodiesel eine Alternative?

Wollte beispielsweise Deutschland nur vier Prozent der Treibhausgas-Emissionen herkömmlicher Diesel tatsächlich einsparen, müsste die Hälfte des nationalen Ackerlandes mit Raps bepflanzt werden, wie das Umweltbundesamt errechnet hat. Bereits die Herstellung des Biotreibstoffes benötigt fossile Energie und beim notwendigen intensiven Düngen entweicht Lachgas: Es ist als Treibhausgas 300 mal so wirksam wie CO₂ – die gewünschten Schadstoffeinsparungen lösen sich angesichts des großen Ausstoßes während der Produktion gleich wieder im Nichts auf. Eine Studie der Universität von Minnesota kommt zu einem ebenso ernüchternden Ergebnis, nach dem die gesamte Getreide- und Sojajahresernte der Vereinigten Staaten gerade einmal fünf Prozent des US-amerikanischen Benzinverbrauchs ersetzen könnte. Die Anbaukapazitäten der Industrieländer für Energiepflanzen sind somit äußerst beschränkt. Findige Unternehmer kamen deshalb mit Rückendeckung der Politik auf die Idee, die nötigen Ressourcen in tropischen Ländern einzukaufen: Soja- oder Palmöl sowie Ethanol aus Zuckerrohr. Doch in Ländern wie Brasilien, Indonesien und Malaysia, Ecuador oder Myanmar heizt diese Nachfrage die Brandrodung für Soja- oder Ölpalmenmonokulturen an. Vor allem die Feuer der Spekulanten hievten Brasilien im Jahr 2005 auf Platz sechs der größten CO₂-Produzenten und führten den erhofften Klimaschutz der Europäer völlig ad absurdum – von den negativen Folgen für die Artenvielfalt ganz abgesehen.

(Quelle: http://www.spektrumdirekt.de/sixcms/media.php/924/Sonderausgabe_Klima_2007.pdf 27.4.07)

M 3.6 Beschäftigung deutscher Industriebranchen

