



Die komplette Publikation finden Sie unter: [10.1787/9789282107782-en](https://doi.org/10.1787/9789282107782-en)

## **ITF Transportausblick 2015**

*Zusammenfassung in Deutsch*

### **Personen-Landbeförderung**

**Das Wachstum des Personenverkehrs auf Straße und Schiene beträgt bis 2050 zwischen 120 und 230 %**, je nach den künftigen Treibstoffpreisen und der städtischen Verkehrspolitik. Für dieses Wachstum sind Nicht-OECD-Länder verantwortlich, in denen das Passagieraufkommen voraussichtlich zwischen 240 und 450 % steigen wird.

**Die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die weltweite Personen-Landbeförderung werden zwischen 30 und 110 % steigen.** Beim niedrigsten Wachstumsszenario geht man von hohen Treibstoffpreisen und einer städtischen Verkehrsentwicklung aus, bei der bei geringem Ausbau der Straßeninfrastrukturen der Nahverkehr/öffentliche Verkehr gefördert wird. Mit dem höchsten Wachstum wird gerechnet, wenn bei einer starken Entwicklung der Straßeninfrastrukturen die Treibstoffpreise niedrig sind und die städtische Verkehrsentwicklung Privatfahrzeuge fördert.

### **Städtischer Verkehr**

**Die steigende Bevölkerung und wirtschaftliche Konzentration in städtischen Gebieten erfordert besonderes Augenmerk auf die städtische Verkehrspolitik in Schwellenländern.** Bis 2050 werden von den 2,7 Milliarden zusätzlichen Stadtbewohnern mehr als 90 % in Entwicklungsländern leben. Die langfristige städtische Verkehrsplanung und eine Stadtpolitik, die den privaten oder öffentlichen Verkehrs fördert, wird sich in den städtischen Verkehrssystemen in Südamerika, China und Indien unterschiedlich äußern.

**Eine Stadtpolitik zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel kann die Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Basisszenario in südamerikanischen und chinesischen Städten um 30 %, und in indischen Städten um fast 40 % reduzieren.** Eine Politik, die die städtische Ausbreitung einschränkt, Treibstoffpreise heraufsetzt und eher den Ausbau von öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen als von Straßeninfrastrukturen fördert, kann den derzeitigen Anteil am öffentlichen Verkehr in südamerikanischen und indischen Städten aufrechterhalten und die Reduzierung in China erheblich beschränken (wobei der Anteil am öffentlichen Verkehr 2050 doppelt so hoch wäre wie in einem Basisszenario in den drei Fällen).

**Dieselben politischen Maßnahmen erzielen nicht zwangsläufig dieselbe Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und schädlichen Auswirkungen auf die Gesundheit.** Am besten greift eine integrierte Politik mit Klima- und Umweltschutzziele. Durch die Begrenzung der städtischen Ausbreitung und der Entwicklung von Straßen bei gleichzeitiger Förderung des öffentlichen Verkehrs können Klimaschutz und weniger schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit erzielt werden, sofern dies mit strengeren Kontrollen der Fahrzeugemissionen einhergeht (insbesondere bei Bussen). Bei einer relevanten Nutzung von Zweirädern können CO<sub>2</sub>-Emissionen und Staus zwar eingeschränkt und eine erschwingliche Mobilität erzielt werden, doch müssen schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit durch angemessene Vorschriften für Motorrad-Emissionen verhindert werden.

## Straßen- und Schienengüterverkehr

**Das Wachstum des weltweiten Straßen- und Schienengüterverkehrs beträgt bis 2050 zwischen 230 und 420 %** und hängt von der Frachtintensität des künftigen BIP-Wachstums ab. Die Senkung der Transportintensität des BIP resultiert teilweise aus der Dematerialisierung der Produktion, die hauptsächlich durch den steigenden Dienstleistungsanteil am BIP gefördert wird. Der steigende Dienstleistungsanteil in Industrieländern bzw. die Zunahme von Produktion und Handel von/mit leichteren Waren wie beispielsweise elektronischen Geräten führt zu einer Senkung der heutigen Ladegewichte. Die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden im gleichen Zeitraum voraussichtlich zwischen 140 und 350 % steigen, was auf eine veränderte Frachtintensität und den künftigen Anteil der Schiene an der Lieferung von Frachten zurückzuführen ist.

**Für das weltweite Wachstum des Frachtaufkommens am Boden und die damit zusammenhängenden CO<sub>2</sub>-Emissionen sind Nicht-OECD-Länder verantwortlich.** Asien, einschließlich China und Indien, werden bis 2050 für mehr als 50 % des weltweiten Landtransports verantwortlich sein (verglichen mit 35 % heute). Beim Frachtaufkommen liegt das Wachstum zwischen 330 und 630 %, und bei CO<sub>2</sub>-Emissionen bei 240 und 600 %. Die Differenz zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Szenario für Nicht-OECD-Länder reflektiert Ungewissheiten aufgrund der Entscheidungen, die diese Volkswirtschaften bei der Zusammensetzung der Produktion und dem Anteil an den verschiedenen Frachttransporten treffen.

**Bis 2050 wird das mit dem internationalen Handel zusammenhängende Frachtaufkommen voraussichtlich um den Faktor 4,3 wachsen.** Das künftige Wachstum wird durch die veränderte Zusammensetzung von Produkten am Handel und die Zunahme der durchschnittlichen Transportwege gefördert, die durch die veränderte Handelsgeografie verursacht werden. Ungefähr 85 % des gesamten internationalen Frachtaufkommens erfolgt auf dem Meer. Der Anteil am Straßentransport steigt bis 2050 von 6 auf 10 % und ist auf den steigenden innerregionalen Handel insbesondere in Asien und Afrika zurückzuführen, wo effiziente Eisenbahnnetze unterentwickelt sind.

**Von 2010 bis 2050 werden die aus dem internationalen Handel entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen um den Faktor 3,9 wachsen.** Der Straßengüterverkehr ist für 50 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich, die aus dem mit dem internationalem Handel zusammenhängenden Güterverkehr entstehen, und soll bis 2050 auf 56 % steigen. Internationaler Güterverkehr erfordert den multimodalen Verkehr und erfolgt häufig per Lkw. Dieser nationale Güterverkehr, der mit dem internationalen Handel zusammenhängt, macht rund 10 % des weltweiten handelsbezogenen Frachtaufkommens und 30 % der gesamten handelsbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus.

## Handelsbezogener internationaler Güterverkehr

**Die multilaterale Handelsliberalisierung wird den auf das Nicht-OECD-Gebiet ausgerichteten Handel zunehmend beeinflussen,** was ein stärkeres Wachstum in diesem Gebiet und vergleichsweise umfassendere Tarifiereduzierungen reflektiert. Geht man von einer multilateralen Handelsliberalisierung aus, wird das weltweite Frachtaufkommen um 380 % steigen (gemessen an einer Basis von 330 %). Das würde gegenüber einem Basisszenario 15 % mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen ergeben.

**Das Wachstum des internationalen Handels stellt das Transportsystem vor beispiellose Herausforderungen,** besonders in Hafengebieten. Das Hafenaufkommen soll sich bis 2050 bei gleichem Wachstum der meisten schifffahrtsbezogenen Emissionen in Häfen nahezu vervierfachen. Schon heute sind schifffahrtsbezogene Feinstaub-Emissionen in Hafenstädten für ungefähr 60.000 Todesfälle durch Herzlungenerkrankungen und Lungenkrebs verantwortlich. Das wirkt sich auf Investitionen in den Straßentransport und das Verkehrsmanagement sowie die Politik zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung aus.

Zu den Möglichkeiten einer solchen Politik gehört die Verbesserung der Emissionsintensität bestehender Flotten, die Entwicklung alternativer Transportmittel, die Verbesserung der Lieferketten und die Einführung neuer Technologien. Neben dem Nutzen für Umwelt und Gesellschaft bietet ein effizientes, gut organisiertes Transportsystem auch operative Nutzen einschließlich der Senkung von Wartezeiten und Kosten. Insgesamt erfordert der internationale Güterverkehr eine gezielte Politik, um negative Auswirkungen einzuschränken und einen maximalen wirtschaftlichen Nutzen aus dem Handel zu erzielen.

© OECD

**Diese Zusammenfassung ist keine offizielle OECD-Übersetzung.**

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.**

**Sie sind unentgeltlich beim Online-Bookshop der OECD erhältlich unter Bookshop [www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop)**

Wegen zusätzlicher Informationen wenden Sie sich bitte direkt an die OECD Rights and Translation Unit, Public Affairs and Communications Directorate unter: [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org) oder per Fax: +33 (0)1 45 24 99 30.

OECD Rights and Translation unit (PAC)

2 rue André-Pascal, 75116

Paris, France

Besuchen Sie unsere Website [www.oecd.org/rights](http://www.oecd.org/rights)



**Die komplette englische Fassung erhalten Sie bei OECD iLibrary!**

© OECD/ITF (2014), *ITF Transport Outlook 2015*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282107782-en