

PRESSEMITTEILUNG

Sperrfrist 24. Mai 2023 09:00 MESZ

Leipzig/Paris, 24. Mai 2023

Schnelle Reduktion von Verkehrs-CO₂ senkt Investitionsbedarf für Infrastruktur

Ein beschleunigter Übergang zu nachhaltigem Verkehr könnte mit Blick auf Investitionen in die Kernverkehrsinfrastruktur kostengünstiger sein als ein „Weiter so“ - wenn jetzt gehandelt wird.

Dies ist die Hauptaussage des *ITF-Verkehrsausblicks 2023* des International Transport Forum bei der OECD. Die Studie wird am 24. Mai auf dem Weltgipfel der Verkehrsminister in Leipzig vorgestellt.

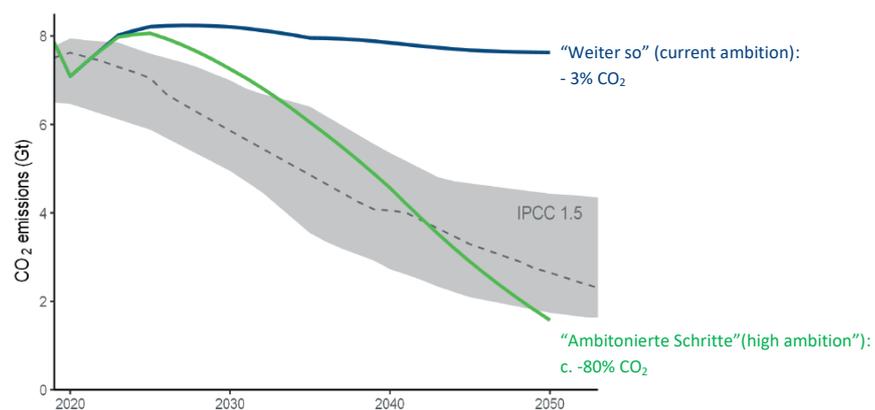
Sämtliche bereits umgesetzten oder fest eingeplanten Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs werden die weltweiten CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2050 lediglich um 3 % senken.

Damit würde der Verkehrssektor die zur Eindämmung des Klimawandels nötige Reduzierung weit verfehlen.

Durch erheblich verstärkte Maßnahmen zur Dekarbonisierung wäre der Verkehrssektor jedoch in der Lage, klimaschädliche Verkehrsemissionen bis 2050 um etwa 80 % gegenüber 2019 zu senken.

Mit dieser Verringerung käme der Verkehr in den Bereich, mit dem der globale Temperaturanstieg auf "deutlich unter" 2 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden könnte, dem Ziel des Pariser Klima-Abkommens (siehe Grafik).

Entwicklung der Verkehrsemissionen bis 2050: Zwei Szenarien



"Um dieses ehrgeizige Szenario zu erreichen, braucht es eine Kombination von Maßnahmen, die sich gegenseitig ergänzen – nämlich dabei, unnötigen Verkehr zu vermeiden, mehr Fahrten auf CO₂-freie Mobilität zu verlagern und die Effizienz des Verkehrs generell zu verbessern", sagte ITF-Generalsekretär Young Tae Kim bei der Vorstellung des Berichts.

"Zudem ist es zwingend notwendig, schnell wettbewerbsfähige Technologien und Kraftstoffe einzuführen, um Menschen und Güter mit deutlich weniger Emissionen zu befördern. Alles dies können wir erreichen, wenn wir jetzt noch entschlossener handeln."

Ein solcher beschleunigter Übergang zu einem kohlenstoffarmen oder -freien Verkehr erfordert erhebliche Investitionen.

Allerdings würde die Bereitstellung der Kerninfrastruktur für das ehrgeizige Szenario laut den ITF-Projektionen etwa 5 % weniger Investitionen benötigen, als unter einem „Weiter so“-Szenario.

"Auf dem derzeitigen Entwicklungspfad verdoppelt sich der Güterverkehr in den nächsten 25 Jahren etwa und der Personenverkehr nimmt um 79 % zu. Wir werden auch unter den bisherigen Umständen stark investieren müssen, um die zusätzliche Mobilitätsnachfrage zu befriedigen - und nach dem, was wir wissen, wahrscheinlich mehr, als wenn wir die Mittel in eine kohlenstoffarme Zukunft des Verkehrs stecken würden", sagte **Orla McCarthy, Projektleiterin** des *ITF-Verkehrsausblicks 2023*.

Diese Berechnungen berücksichtigen den Investitionsbedarf für die zur Deckung der wachsenden Nachfrage nötige Kernverkehrsinfrastruktur, etwa Schienen, Straßen oder Häfen. Die Studie enthält ebenfalls Schätzungen für den weiteren Investitionsbedarf für elektrische Ladenetze. Dies ist die erste Ausgabe des ITF-Verkehrsausblicks, die Schätzungen für den Investitionsbedarf in beiden Szenarien enthält, um so politische Entscheidungen zu unterstützen.

Der Bericht enthält fünf Empfehlungen für politische Entscheidungsträger:

1. Umfassende Strategien für die zukünftige Mobilität und Infrastruktur entwickeln

Anstatt Infrastruktur als eine Reaktion auf die prognostizierte Nachfrage zu planen, sollten Regierungen nach dem Prinzip "Entscheiden und Bereitstellen" mit Blick auf die Umsetzung klarer politischer Ziele investieren.

2. Den Übergang zu sauberen Fahrzeugflotten beschleunigen

Ein schneller Übergang zu sauberen Fahrzeugen und Kraftstoffen erfordert gezielte politische Unterstützung mit ehrgeizigen Vorgaben und Fördermaßnahmen. Die notwendige unterstützende Infrastruktur, etwa Ladenetze, erfordert zusätzliche Investitionen.

3. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Nachfragesteuerung umsetzen, wo sie am wirksamsten sind

Maßnahmen zur Förderung der Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger funktionieren gut in Städten. Für Langstrecken, etwa Interkontinentalflüge, wirken sie kaum; hier ist die Einführung nicht- oder geringemittelter Fahrzeuge und Kraftstoffe vorrangig.

4. Die Zusatzvorteile für städtische Gebiete bei der Erwägung von Maßnahmen einbeziehen

Viele Maßnahmen zur Dekarbonisierung der städtischen Verkehre können ausserdem Mobilität erschwinglicher machen, den Zugang zu Chancen verbessern, Staus reduzieren, Platz schaffen, Unfallrisiken verringern und Luftschadstoffe begrenzen.

5. Die Kfz-Besteuerung reformieren, um die externen Kosten neuer Fahrzeugflotten zu erfassen.

Sinkende Einnahmen aus Kraftstoffsteuern werden sich auf öffentliche Haushalte auswirken. Je weniger Emissionen die Fahrzeugflotten ausstoßen, desto mehr verlieren Kraftstoffsteuern ihre Hebelwirkung, mit der Anreize für nachhaltiges Verhalten gesetzt werden können. Straßenbenutzungsgebühren und Staugebühren können beidem entgegenwirken.

Materialien für die Beichterstattung:

- [Deutsche Kurzfassung](#) des *ITF-Verkehrsausblicks 2023* (.pdf);
- [Presse-Exemplar](#) des *ITF Transport Outlook 2023* (213 Seiten, Englisch; .pdf);
- [Grafiken mit dazugehörigen Daten](#) aus der Kurzfassung (Zip-Datei, .xls);
- Hochauflösende [Bild-Datei des Covers](#) (.png).

Kontakt für Medien:

Michael KLOTH

Leiter Kommunikation

M +33 (0)6 15 95 03 27

E michael.kloth@itf-oecd.org

ÜBER DAS INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM

Wer wir sind

Das International Transport Forum ist eine zwischenstaatliche Organisation mit 64 Mitgliedsländern. Es dient als Thinktank für Verkehrspolitik und organisiert den jährlichen Gipfel der Verkehrsminister. Das ITF ist die einzige internationale Körperschaft mit einem Mandat für sämtliche Verkehrsträger. Das ITF ist administrativ Teil der OECD, aber politisch selbständig.

Was wir tun

Das ITF arbeitet für verkehrspolitische Lösungen, welche die Lebensqualität der Bürger verbessern. Unser Mission ist es, das Verständnis für die Rolle des Verkehrs mit Blick auf wirtschaftliche Entwicklung, ökologische Nachhaltigkeit sowie soziale Inklusion zu stärken und das öffentliche Profil der Verkehrspolitik zu schärfen.

Wie wir es tun

Das ITF organisiert globalen Dialog für bessere Verkehrslösungen. Wir agieren als Plattform für Diskussionen und Vorverhandlung zu verkehrspolitischen Fragen für sämtliche Verkehrsträger. Wir analysieren Trends, vermitteln Wissen und fördern den Austausch zwischen Entscheidungsträgern und Zivilgesellschaft. Das jährliche Gipfeltreffen des ITF ist die weltgrößte verkehrspolitische Tagung und die weltweit führende Plattform für den verkehrspolitischen Dialog.

www.itf-oecd.org