



Keine Trendumkehr: Benzin und Diesel dominieren weiterhin im Straßenverkehr

Keine Trendumkehr: Benzin und Diesel dominieren weiterhin im Straßenverkehr - Alternative Antriebe wie Elektro- und Hybridautos und alternative Kraftstoffe wie Flüssig- oder Erdgas spielen noch immer eine geringe Rolle - Politik sollte bei konventionellen Kraftstoffen auf Effizienzverbesserungen drängen, um die CO₂-Emissionen zu verringern und den Straßenverkehr umweltverträglicher zu machen - Steuerliche Vorteile für Diesel sollten abgeschafft werden - Benzin und Diesel dominieren auch weiterhin die Kraftstoffnachfrage im deutschen Straßenverkehr. Elektro-, Hybrid- oder Brennstoffzellenautos spielen hingegen eine untergeordnete Rolle. Das geht aus einer aktuellen Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) hervor. Auch weltweit bleiben konventionelle Kraftstoffe vorherrschend und die Nachfrage steigt - in erster Linie, weil der Straßengüterverkehr zunimmt und immer mehr Menschen auch in Entwicklungs- und Schwellenländern Kraftfahrzeuge nutzen. "Alternative Antriebe und Kraftstoffe haben die in sie gesetzten Hoffnungen trotz einer teilweise massiven staatlichen Förderung bisher leider kaum erfüllen können", sagt Uwe Kunert, wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin, der die Studie gemeinsam mit seiner Kollegin Hella Engerer erstellt hat. "Deshalb muss die Politik gegensteuern, um die Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs insgesamt weiter zu erhöhen. Dazu gehört, die konventionellen Kraftstoffe wieder stärker in den Blick zu nehmen und auf ihre effizientere und emissionsärmere Nutzung hinzuwirken." Auch die unverhältnismäßige steuerliche Bevorteilung von Diesel sollte die Politik beenden, denn Deselemissionen seien besonders gesundheitsschädlich, so die beiden Autoren. - Kraftstoffnachfrage steigt in Entwicklungs- und Schwellenländern am stärksten - Weltweit wurden im Straßenverkehr im Jahr 2012 rund 1,8 Milliarden Tonnen Kraftstoffe verbraucht - dazu zählen Benzin und Diesel einschließlich der Biokraftstoffe sowie Flüssiggas (LPG). Die Nachfrage lag um insgesamt fast 30 Prozent höher als Anfang des Jahrtausends, lediglich im weltweiten Rezessionsjahr 2009 gab es einen kleinen Dämpfer. Während in den USA und einigen weiteren OECD-Ländern die Nachfrage nach 2007 gefallen ist und damit heute wieder auf dem Niveau des Jahres 2000 liegt, hat sie in den Nicht-OECD-Staaten um 80 Prozent zugenommen und sich in den BRIC-Ländern (Brasilien, Russland, Indien, China) sogar mehr als verdoppelt. Insgesamt beträgt der Anteil der Nicht-OECD-Länder am weltweiten Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr 45 Prozent. Zum Vergleich: Europa hat einen Anteil von 15 Prozent - Tendenz fallend. - Flüssiggas beispielsweise wird als alternativer Kraftstoff zwar in steigenden Mengen eingesetzt, dennoch ist sein Weltmarktanteil mit kaum mehr als einem Prozent vergleichsweise gering. Besonders ins Auge fällt die boomende Nachfrage nach Diesel: Weltweit ist der Jahresbedarf seit Beginn des Jahrtausends um fast 300 Millionen Tonnen gestiegen, der Weltmarktanteil liegt bei mittlerweile 45 Prozent. In Europa beträgt der Diesel-Anteil sogar 70 Prozent - vor allem deshalb, weil immer mehr Güter auf der Straße transportiert werden und die Lkw in der Regel mit Dieselmotoren fahren. Auch in Deutschland gewinnt Diesel noch an Bedeutung: Während immer weniger Benziner (2013: etwa 30 Millionen) auf den Straßen unterwegs sind, hat sich sowohl die Zahl der Diesel-Pkw (2013: rund 13 Millionen) als auch deren Fahrleistung und Kraftstoffbedarf seit dem Jahr 2000 mehr als verdoppelt. - Förderung alternativer Kraftstoffe wirkt sich kaum aus - Insgesamt ist der Kraftstoffbedarf in Deutschland seit Beginn des Jahrtausends um vier Prozent gesunken - obwohl die Zahl der Kraftfahrzeuge um 16 Prozent und die Fahrleistung um neun Prozent gestiegen ist. Verantwortlich dafür waren effizientere Verbrennungsmotoren. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind hingegen noch immer kaum verbreitet: Sie machen nur 1,5 Prozent des Fahrzeugbestands in Deutschland aus. Trotz erheblicher steuerlicher Vorteile decken beispielsweise Erd- und Flüssiggas nur 1,5 Prozent des Energiebedarfs im Straßenverkehr. Deutschland steht dabei jedoch nicht alleine: Auch in Europa hat sich trotz steuerlicher Vorteile für alternative Kraftstoffe nur wenig am Kraftstoffmix geändert. - Für die fortdauernde Dominanz von Benzin und Diesel sehen Engerer und Kunert gleich mehrere Ursachen: Neben technologischen Vorteilen wie der höheren Energiedichte sei das Tankstellennetz für alternative Antriebe bisher zu lückig und die Angebotspalette der Autobauer zu unattraktiv. "Die Politik sollte außerdem darüber nachdenken, insbesondere die Dieselsteuern zu erhöhen, am besten koordiniert auf europäischer Ebene", so Kunert. "In Deutschland sind die Energiesteuern seit zwölf Jahren unverändert - angesichts der Preisentwicklung in diesem Zeitraum bedeutet das, dass die Steuersätze real um fast ein Fünftel gesunken sind." - DIW Wochenbericht 36/2015 - DIW Wochenbericht 36/2015 als E-Book - Interview mit Uwe Kunert (Print und Audio) - Folgen Sie dem DIW Berlin auf Twitter - Pressestelle - Sylvie Ahrens-Urbaneck - Renate Bogdanovic - Sebastian Kollmann - Mohrenstraße 58 - 10117 Berlin - Telefon: +49-30-897 89-252, -249 oder -250 - Telefax: +49-30-897 89-200 - Mobil +49-174-319-3131 - Mobil +49-162-105-2159 - presse@diw.de - www.diw.de - facebook.com/diw.de - twitter.com/DIW_Berlin - 

Pressekontakt

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW Berlin

10117 Berlin

Firmenkontakt

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW Berlin

10117 Berlin

Das DIW Berlin ist das größte Wirtschaftsforschungsinstitut in Deutschland. Es ist als unabhängiges Institut ausschließlich gemeinnützigen Zwecken verpflichtet und betreibt Grundlagenforschung und wirtschaftspolitische Beratung. 1925 wurde das DIW Berlin als Institut für Konjunkturforschung gegründet und erhielt einige Jahre später seinen heutigen Namen. Den Sitz hat es seit seiner Gründung in Berlin.