

Pressemitteilung

Umweltbundesamt (UBA)

Jana Schmidt

31.01.2001

<http://idw-online.de/de/news29644>

Buntes aus der Wissenschaft, Wissenschaftliche Tagungen
Biologie, Meer / Klima, Umwelt / Ökologie, Verkehr / Transport, Wirtschaft
überregional

Schadet nachhaltige Verkehrspolitik der Wirtschaft

Führt eine Abkehr von der am Pkw und Straßengüterverkehr orientierten Verkehrspolitik zu einem wirtschaftlichen Zusammenbruch? Kann die Abkehr vielleicht sogar die Wirtschaft stärken und die Beschäftigungslage verbessern? Diese und andere Fragen wollen Vertreter führender Wirtschaftsinstitute sowie Verkehrsexperten des Umweltbundesamtes in einem Kolloquium zum Thema "Nachhaltige Verkehrspolitik: Auswirkungen auf die Wirtschaft" diskutieren. Das Kolloquium findet am 1. Februar 2001 im Umweltbundesamt statt.

Anlass zu diesem Fachgespräch ist der Abschluss einer Studie, die im Auftrag des Umweltbundesamts erarbeitet wurde. Die Ergebnisse der Studie sind für die Nachhaltigkeitsdiskussion von großem Wert. Sie zeigen: Auch eine deutliche Abkehr von der am Pkw und Straßengüterverkehr orientierten Verkehrspolitik wird nicht zu einem wirtschaftlichen Zusammenbruch führen. Im Gegenteil: Eine nachhaltige Verkehrspolitik kann sogar zur Stärkung der Wirtschaftsentwicklung und Verbesserung der Beschäftigungslage führen. Die Voraussetzung ist eine Strategie, in der restriktive Maßnahmen einerseits und Anreize zur technologischen Entwicklung andererseits in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen.

In der Studie wurde für das Zieljahr 2030 untersucht, wie Maßnahmen, die zu einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrsentwicklung führen sollen, wichtige Wirtschaftsindikatoren beeinflussen. Analysen zu dynamischen Wechselbeziehungen zwischen Verkehr und Wirtschaft wurden dabei berücksichtigt, Veränderungen ausgewählter ökonomischer Kenngrößen über den gesamten betrachteten Zeitraum hinweg modellhaft abgebildet. Es hat sich herausgestellt, dass das klimaschädliche Kohlendioxid (CO₂) aus dem Verkehr eines der wichtigsten Hindernisse auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit ist. Daher orientierte sich die Studie am CO₂-Ausstoß und untersuchte die Möglichkeiten einer 80%igen und einer 50%igen Verminderung. Beide Minderungsziele wurden einer Entwicklung unter unveränderten Bedingungen gegenübergestellt.

Trotz angenommener einschneidender Maßnahmen, sind die Effekte auf die bezogenen Wirtschaftsindikatoren eher gering. Sektoral zeigen sich jedoch größere Unterschiede. Die Endnachfrage in der Mineralölindustrie und in der Fahrzeugproduktion ist im Fall einer 80%igen Minderung der CO₂-Emissionen des Verkehrs deutlich schwächer als ohne dieses ehrgeizige Minderungsziel. Dagegen profitieren Bauindustrie und Dienstleistungssektor: Die Bauindustrie aufgrund der notwendigen Investitionen in die Infrastruktur der Bahn; der Dienstleistungssektor durch eine Verlagerung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und die Umverteilung privater Ausgaben aus dem Verkehrsbereich hin zu anderen Bereichen.

Die Entwicklung bei den übrigen Sektoren steigt ebenfalls leicht an. Zunächst lassen sich auf der Nachfrageseite dämpfende Auswirkungen durch höhere Transportkosten auf der Straße feststellen. Nach einigen Jahren zeigen sich positive Effekte durch die Beschleunigung des technischen Fortschritts. Insgesamt reicht jedoch offensichtlich die Forcierung des technischen Fortschritts nicht aus, um die preispolitischen Maßnahmen im Hinblick auf das Bruttosozialprodukt und die Beschäftigung zu kompensieren. Denn die Ergebnisse im Fall einer 80%igen Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen weisen sowohl im Jahr 2030 als auch - in etwas größerem Ausmaß - im Anpassungszeitraum von 2000 bis 2020 preispolitische Maßnahmen geringerer Intensität einsetzen. Die technisch

orientierten betrachtet, in der Summe leicht negative wirtschaftliche Effekte aus. Wird jedoch nur eine Minderung des CO₂-Ausstoßes um die Hälfte angestrebt, ließen sich Maßnahmen entsprechen dem Niveau der 80%igen Minderung. Das mindert die negativen Auswirkungen, weil Verluste für die Fahrzeugproduktion und die Mineralölindustrie geringer ausfallen und durch Gewinne in anderen Sektoren überkompensiert werden können. Daher liegen die Werte der betrachteten Wirtschaftsindikatoren im Fall einer 50%igen CO₂-Minderung auch bei kritischen Größen, zum Beispiel der Beschäftigung, über den Vergleichswerten des Trends. Auch sind während des betrachteten Zeitraums keine Einbrüche zu beobachten.

Berlin, den 31.01.2001

! Die Studie wird in den nächsten Wochen in der Reihe TEXTE des Umweltbundesamtes erscheinen. Anfragen von Journalisten an folgende E-mail-Adresse: jana.schmidt@uba.de
Journalisten, die an der Veranstaltung teilnehmen möchten, wenden sich bitte an die Pressestelle.

Umwelt Bundes Amt
Kolloquium Umwelt und Verkehr

Nachhaltige Verkehrspolitik: Auswirkungen auf die Wirtschaft

Donnerstag, den 01.02.2001

Bismarckplatz 1, 14193 Berlin, Raum 1134

13.30 bis 18.00 Uhr

13.30

Prof. Dr. Werner Rothengatter, IWW, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung, Universität Karlsruhe
Beurteilung von Strategien und Maßnahmen für eine dauerhaft umweltgerechte Verkehrsentwicklung mit dem System-Dynamischen Modell ESCOT

14.15

Prof. Dr. Herbert Baum, Institut für Verkehrswissenschaft, Universität Köln
Volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs: Methodische Ansätze und Ergebnisse

15.00

Bernhard Hillebrand, RWI, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, Essen
Beeinflussung des Modal Split im Personen- und Güterverkehr und deren ökonomische, ökologische und soziale Implikationen

15.45

Dr. Rainer Walz, FhG ISI, Fraunhofer Institut für Systemtechnik und Innovationsforschung, Karlsruhe
Lebensdauerverlängerung, Nutzungsintensivierung und technische Innovationen bei Pkw und ihre Wirkung auf Wirtschaft und Arbeitsstrukturen

16.30

Klaus Kiemer, IFO Institut für Wirtschaftsforschung, München
Wechselwirkungen zwischen regionaler Wirtschaftsentwicklung und Verkehr

17.15

Dr. Dietmar Edler, DIW Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin
Nachhaltige Entwicklung und Arbeit

D