

Abgesang auf Erdöl deutlich verfrüht

Wien – 25 Fass pro Kopf und Nase. Das sind fast 4000 Liter Rohöl, die jeder Einwohner der USA pro Jahr verprasst. Länder wie Singapur (66 Fass; je 159 Liter), Kuwait (50) und die Vereinigten Arabischen Emirate (45) kommen auf einen noch höheren Verbrauch. Österreich liegt gleichauf mit Deutschland bei zwölf Fass pro Kopf und Nase.

Für die Entwicklung der Öl-nachfrage sind künftig aber ganz andere Länder ausschlaggebend, allen voran China und Indien. Dort liegt der Pro-Kopf-Ölkonsument bei einem Bruchteil: Etwas mehr als zwei Fass sind es in China, nicht ganz ein Fass in Indien. Mit zunehmendem Wohlstand und einer breiter werdenden Mittelschicht wird trotz Effizienzverbesserung bei neuen Motoren der Ölverbrauch stark steigen.

„Auch wenn Autos der neuesten Generation deutlich weniger Sprit verbrauchen – die Masse macht es aus“, sagt Jonathan Waghorn dem STANDARD. „Es macht einen Unterschied, ob eine Familie kein Auto hat und mit dem Fahrrad fährt oder ob ein oder mehrere Autos zur Verfügung stehen.“

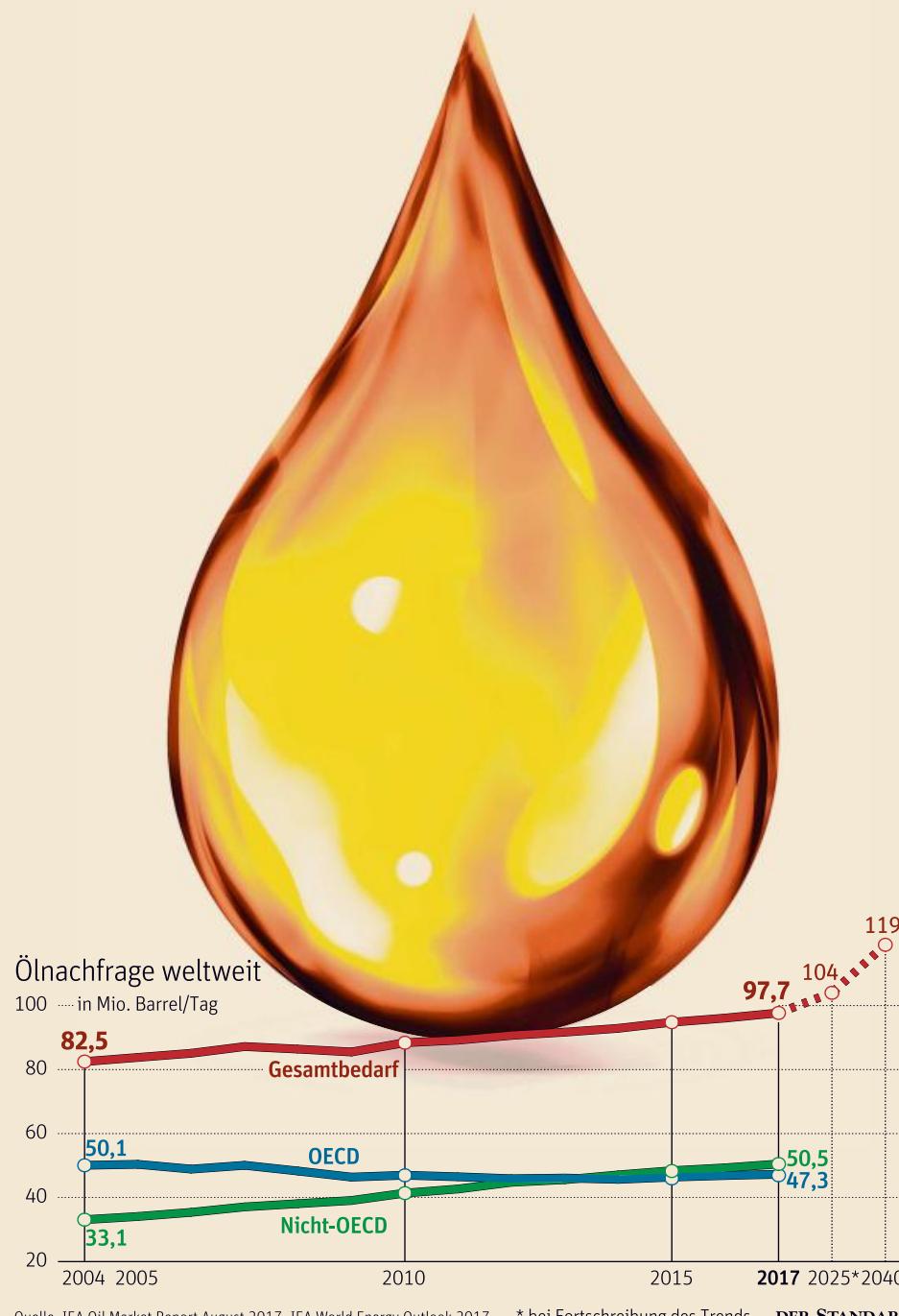
Waghorn managt mit Kollegen den Guinness Global Energy Fund, einen auf Energiewerte spezialisierten Fonds in Großbritannien. Was seine Einschätzung des Ölverbrauchs betrifft, ist fast deckungsgleich mit den Prognosen der Internationalen Energieagentur (IEA) in Paris.

119 Millionen Fass am Tag

Die IEA, die im Auftrag der Industriestaaten eine strategische Ölreserve verwaltet, die im Bedarfsfall eine kurzfristige Ölknappheit überbrücken helfen soll, rechnet in ihrem jüngsten World Energy Outlook mit einer Zunahme der globalen Ölnachfrage auf knapp 119 Millionen Fass am Tag bis 2040 (siehe Grafik). Diese Zahlen seien unter der Prämisse zu lesen, dass sich die derzeitige Entwicklung fortsetzt, präzisieren Mitarbeiter der IEA. Bei Umsetzung einer nachhaltigen,

Die Hoffnung vieler, mit zunehmender Elektrifizierung der Antriebe werde der Ölverbrauch rasch sinken, ist unrealistisch. Der Öldurst verlagert sich von den Industrie- in Schwellenländer. Dort ist der Nachholbedarf enorm.

ANALYSE: Günther Strobl



auf Ressourcenschonung abzielenden Politik könnte die Nachfrage auch niedriger ausfallen. Fix ist jedenfalls, dass im Vorjahr pro Tag global im Schnitt fast 98 Millionen Fass Rohöl verbraucht wurden. Ins Auge sticht, dass die Nachfragekurve mit Ausnahme von 2008 und 2009, als im Gefolge der Finanzkrise eine weltweite Rezession den Öldurst minderte, kontinuierlich nach oben zeigt.

Energiewende ändert wenig

Selbst die in Europa vorangebrachte Energiewende, die einen Ersatz fossiler Energieträger durch erneuerbare wie Sonne, Wind und Biomasse vorsieht, hatte bisher keinen durchschlagenden Erfolg. Wegen der guten Konjunktur nimmt sogar der Verbrauch von Selbstzünderkraftstoff zu, trotz VW-Dieselskandals.

Sollten Elektroautos tatsächlich zum Verkaufsschlager werden, wie von vielen Regierungen gewünscht, würde das den Ölverbrauch nicht schlagartig drücken, vor allem nicht global. Dazu seien die Investitionen in die für E-Autos nötige Infrastruktur zu hoch, sagt Waghorn von Guinness Global Energy. Er geht davon aus, dass die 2025 auf der Straße verkehrenden Elektroautos die Weltölnachfrage um eine Million Fass am Tag drücken wird. „Bei vielleicht 105 Millionen Fass Gesamtnachfrage fällt das kaum ins Gewicht,“ sagte Waghorn.

Dass die Verkehrswende noch eine lange Fahrtstrecke vor sich hat, zeigen Berechnungen des australisch-britischen Minenkonzerns BHP Billiton, der in das Resourcengeschäft für E-Autos einsteigen will: Demnach soll sich der Elektroautoanteil am weltweiten Pkw-Bestand von derzeit etwas mehr als einem Prozent (von insgesamt 1,1 Milliarden Fahrzeugen) auf acht Prozent oder 140 Millionen E-Autos im Jahr 2035 erhöhen. Zu der Zeit könnten die Berechnungen zufolge der weltweite Autobestand auf 1,8 Milliarden Fahrzeuge angewachsen sein.

Deutsche Metaller wollen Warnstreiks ausweiten

Düsseldorf – Die IG Metall erhöht im festgefahrenen Tarifstreit den Druck: Am Montag rollte eine erste große Warnstreikwelle in mehreren Bundesländern an. In Sachsen, Berlin, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg traten laut Gewerkschaft mindestens 9000 Mitarbeiter in den Ausstand. Allein bei Porsche in Zuffenhausen rückten mehr als 3000 Beschäftigte und Gewerkschafter zu Protesten und Kundgebungen an.

Seit Anfang Jänner sind bereits 15.000 Beschäftigte dem Streikaufruf gefolgt, die Friedenspflicht war zum Jahresende ausgelaufen.

Die IG Metall will damit ihrer Forderung nach sechs Prozent mehr Lohn und befristeten Arbeitszeitverkürzungen in der Metall- und Elektroindustrie Nachdruck verleihen. In den kommenden Tagen soll der Ausstand auf Bayern ausgeweitet werden, am Donnerstag beginnt in Böblingen die dritte Verhandlungsronde.

Die Fronten sind verhärtet. Die Arbeitgeber warnten die Gewerkschaft, nicht zu überziehen. Besonders umstritten ist die Forderung nach einem Zuschuss für kürzere Arbeitszeiten (auf 28 Stunden im Fall von Pflegebedarf in der Familie), Gesamtmetall-Geschäftsführer Oliver Zander nannte sie einen „Sprengsatz“, der die Produktion beeinträchtigen werde. Die Arbeitgeber boten zwei Prozent Lohnerhöhung. (Reuters)

Steffen Arora

Innsbruck – Mehr als 2,25 Millionen Lkws haben gemäß Angaben der Autobahngesellschaft Asfinag 2017 die Brennerroute bei der Zählstelle Schönberg passiert. Das entspricht einer Steigerung von rund acht Prozent im Vergleich zum Vorjahr und ist zugleich ein neuer Rekordwert. Angesichts der Zunahme des Schwerverkehrs fordert die Tiroler Landesregierung rasche Maßnahmen zur Eindämmung des Transitverkehrs, um die Belastung für die Bevölkerung zu reduzieren. „Die derzeitige Entwicklung geht eindeutig auf Kosten der Tiroler, der Umwelt,

aber auch der Infrastruktur. Die Grenze der Belastbarkeit ist definitiv erreicht“, sagt Landeshauptmann Günther Platter (VP).

Wie viel vom Schwerverkehr tatsächlich auf Transit entfällt, sagen die Zahlen der Asfinag nicht aus. Dennoch will Platter hier den Hebel ansetzen. Eine kurzfristige Maßnahme ist die Lkw-Blockabfertigung, die Tirol seit vergangenem Herbst einsetzt, um Verkehrsspitzen abzufedern. So wurden am Montag ab dem Grenzübergang Kiefersfelden nur mehr 300 Schwerverzeuge pro Stunde durchgewunken. Sehr zum Ärger der deutschen Nachbarn. Denn das verursachte in Bayern Staus

von mehr als 20 Kilometern Länge. Zudem sieht man darin einen Verstoß gegen EU-Richtlinien.

Korridormaut gefordert

Als langfristige Lösung setzt Tirol auf eine Korridormaut auf der Strecke zwischen München und Verona, die zusammen mit den Nachbarstaaten Deutschland und Italien durchzusetzen wäre. Von der Anhebung des Mauttarifs auf Tiroler Niveau verspricht sich Platter einen Lenkungseffekt. Einseitig soll Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden, andererseits soll damit der Brenner nicht mehr wie bisher als günstigste Nord-Süd-Verbindung Lkw-

Transit anlocken. Platters erkärtetes Ziel: „Bis zum Jahr 2021 müssen wir den Umwegtransit von aktuell 800.000 auf 400.000 Lkws halbieren.“

Während Italien Bereitschaft signalisiert hat, bei der Mauterhöhung für Lkws mitzuziehen, zeigt sich Deutschland weniger gesprächsbereit. Der für Montag geplante Transitgipfel in München wurde vergangene Woche durch den deutschen Verkehrsminister Christian Schmidt (CSU) kurzfristig abgesagt. Das sorgte in Tirol für Verwunderung. Denn neben der Zustimmung zur Korridormaut sieht man die nördlichen Nachbarn auch bei der Verlagerung des Transits auf die Schiene sowie beim Ausbau der Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel säumig.

Während man nun nach einem Ersatztermin für den geplatzten Transitgipfel mit Deutschland sucht, will die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino beim gemeinsamen Verkehrsgipfel am 15. Jänner eigene Positionen zum Schwerverkehr formulieren.

Der Obmann des Transitforums, Fritz Gurgiser, unterstellt der Politik indes Ablenkungsmanöver: „Im Februar stehen Landtagswahlen an.“ Gurgiser verweist darauf, dass der rechtliche Rahmen für Maßnahmen wie die Korridormaut längst gegeben sei: „Die Politiker sind zum Umsetzen bestellt, nicht zum Fordern.“



An der Mautstelle Schönberg auf der Brennerautobahn A13 zählte die Asfinag im Vorjahr einen neuen Rekordwert an Lkws. Tirol will daher den Transitverkehr durch höhere Gebühren eindämmen.

Foto: APA