

*ADAC NRW Verkehrsforum „Klimawandel und Mobilität“*

# **Klimagerechte Mobilität - Minderungsverpflichtungen, Strategien und Maßnahmen**

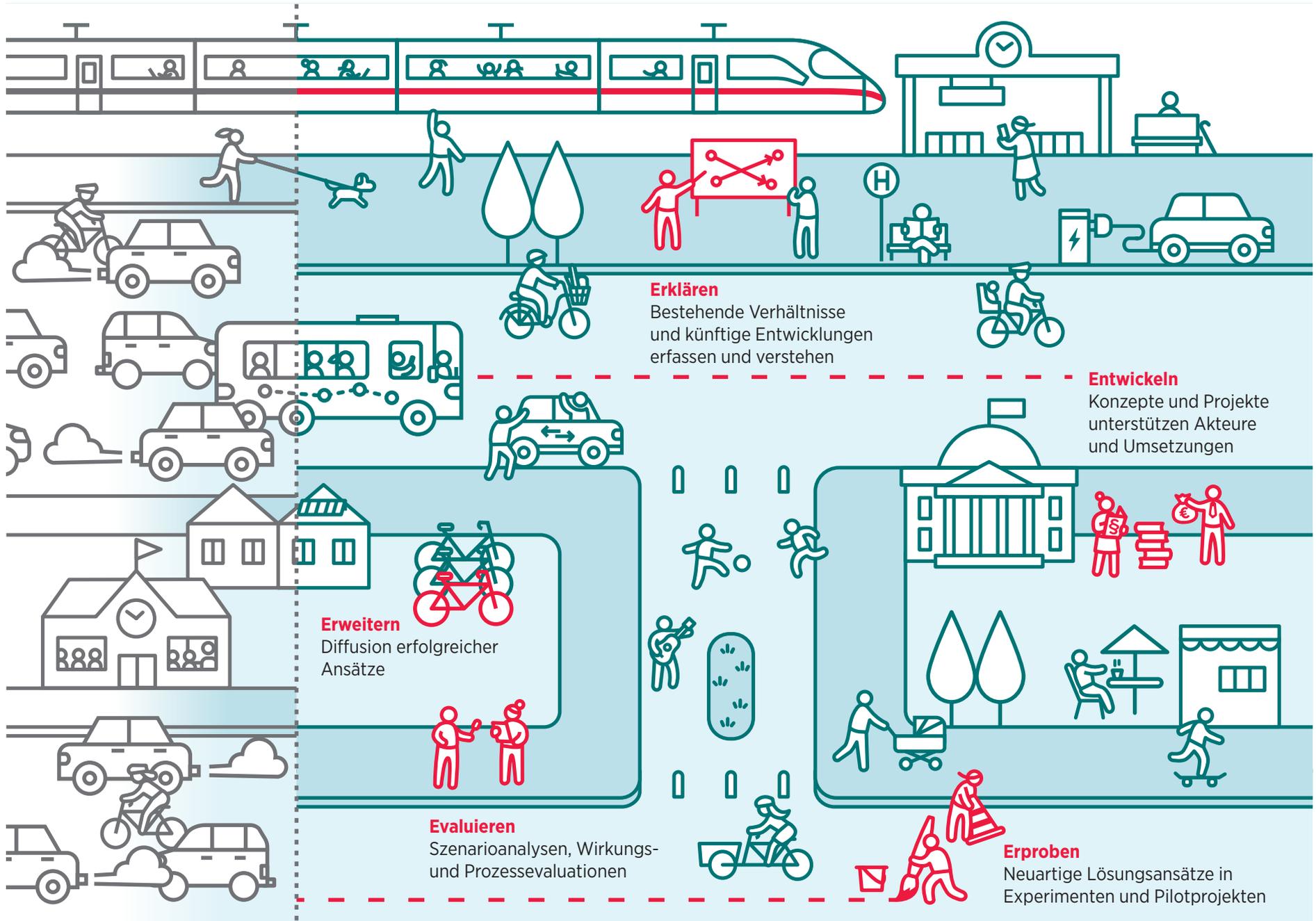
---

06. September 2022

Dipl.-Geograph Ulrich Jansen

Forschungsbereich Mobilität und Verkehrspolitik

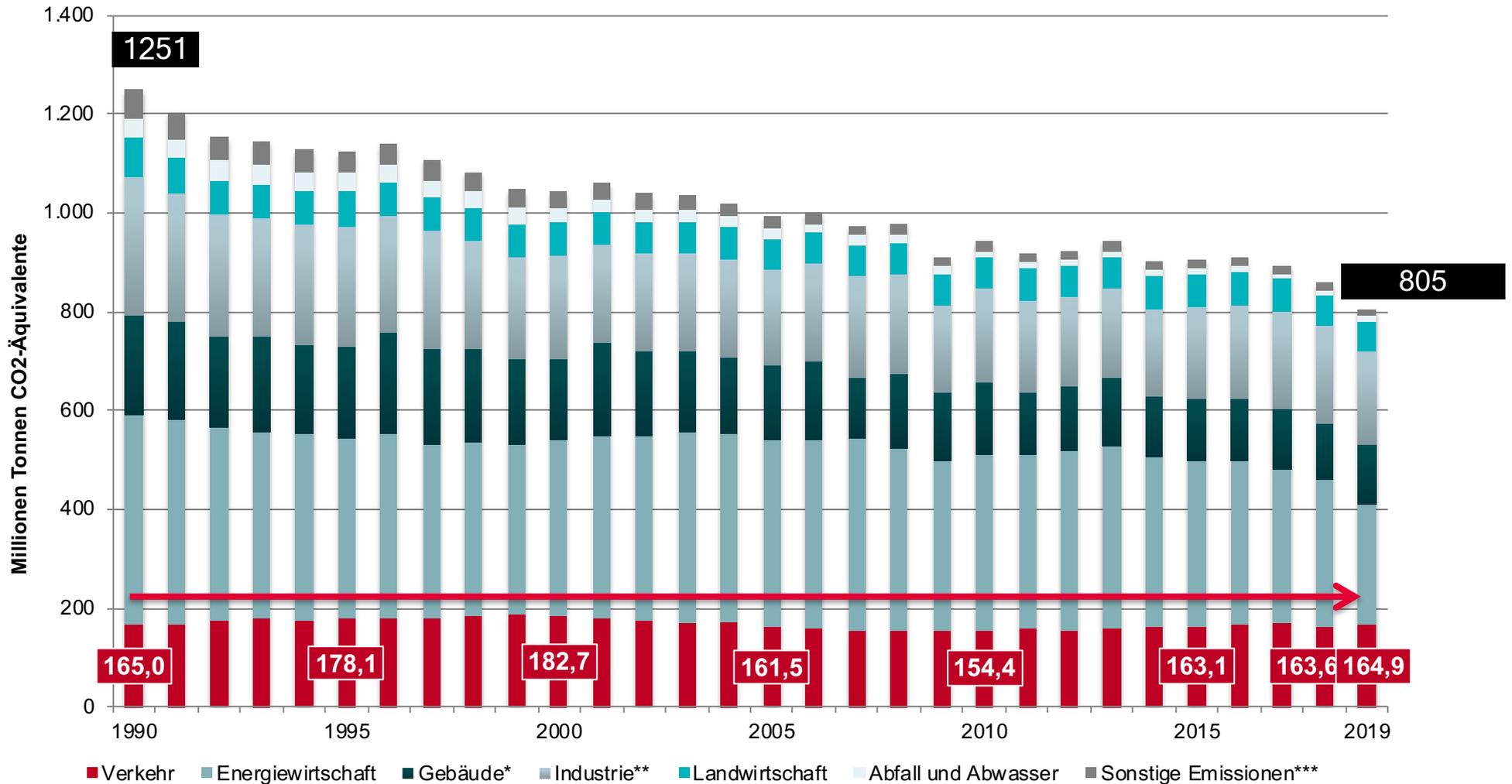
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie



# Die Herausforderung: Klimagerechte Mobilität

---

# Die Emissionen des Verkehrssektors stagnieren auf hohem Niveau

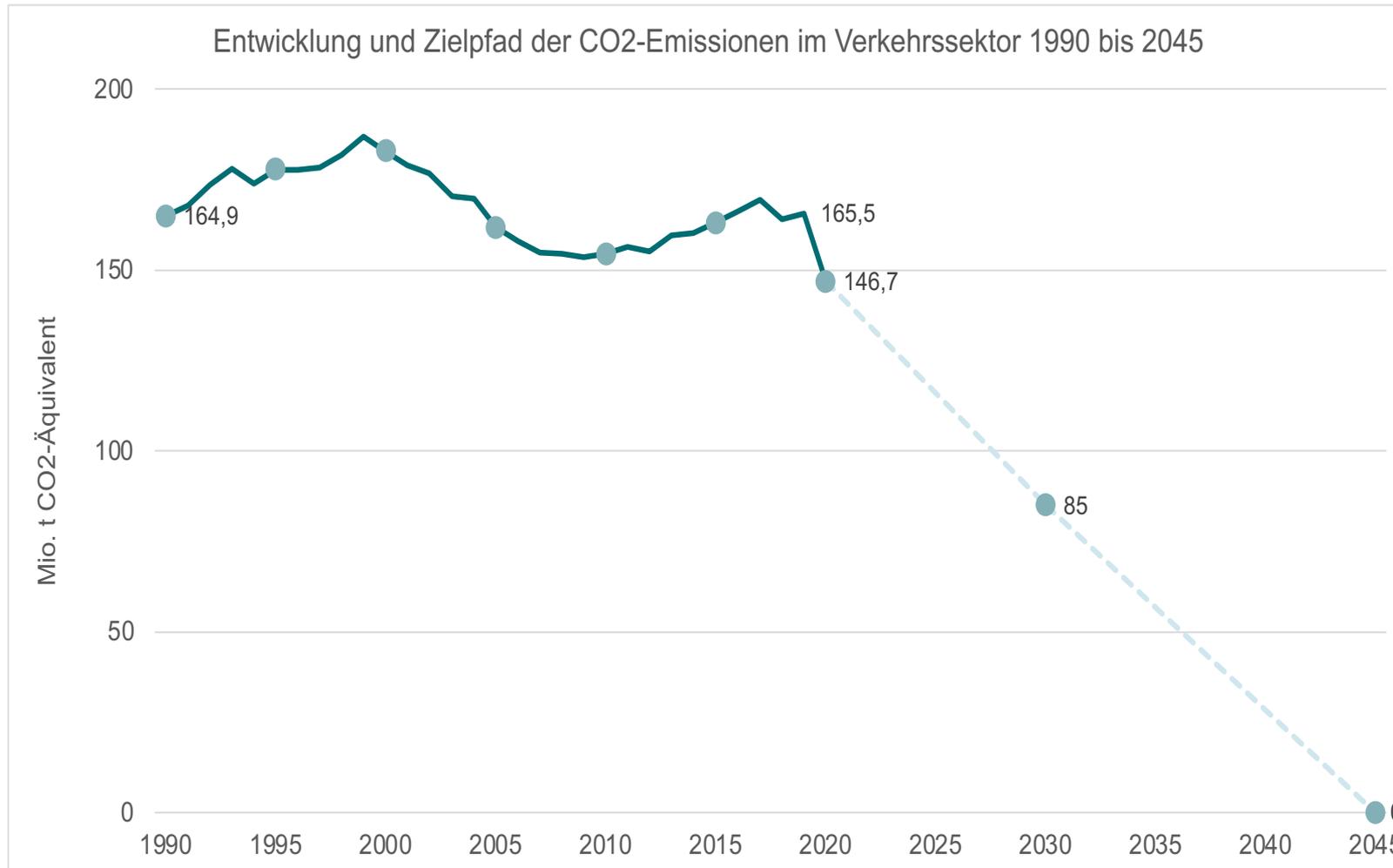


Quelle: Eigene Darstellung nach UBA

## Jahresemissionsmengen nach Sektoren bis 2030

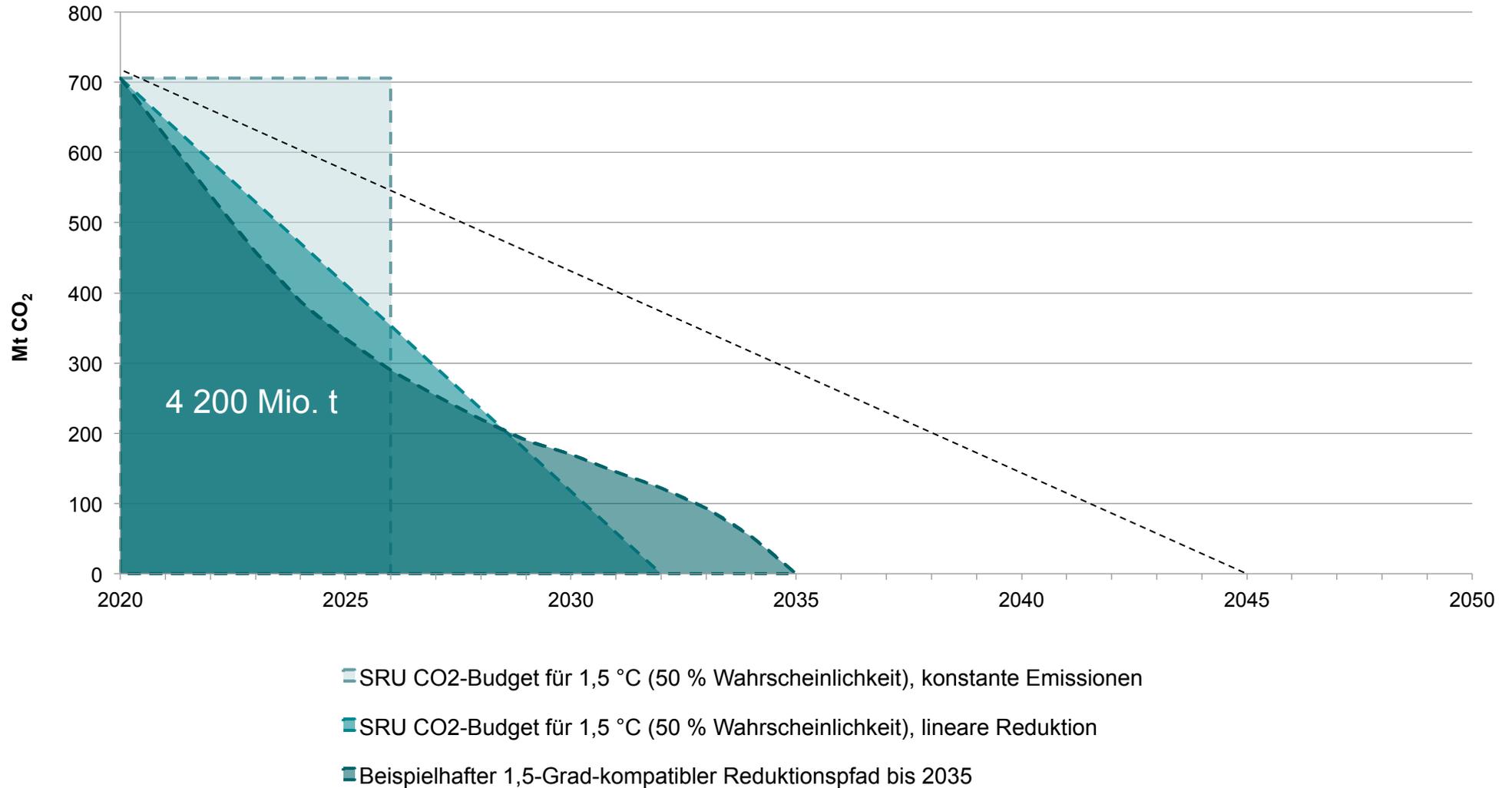


Quelle: BMU



Quelle: Eigene Darstellung nach UBA

# Emissionspfade zur Einhaltung des dt. 1,5-°C-Budgets



Quelle: Eigene Darstellung nach SRU

# Auf den Minderungspfad einschwenken: Der aktuelle Rahmen

---

## Mobilität und Verkehr im Koalitionsvertrag

- › Erhöhung des Anteils batterie-elektrischer Pkws an der Gesamtflotte auf 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030
- › ab 2035 Neuzulassung nur noch von CO<sub>2</sub>-neutralen Fahrzeugen, in Deutschland früher
- › stärkere Orientierung der steuerlichen Besserstellung von dienstlich genutzten Plug-in-Hybridfahrzeugen an ihrer rein elektrischen Fahrleistung
- › Erhöhung der Investitionen ins Schienennetz in dem Umfang, dass diese höher liegen als die Investitionen ins Straßennetz
- › neue Prioritätensetzung bei der Bundesverkehrswegeplanung
- › Ausbau des Schienenpersonen- und des Schienengüterverkehrs
- › ...

## Was sieht das Sofortprogramm vor?

- Verkehr hat 2021 seine Minderungsverpflichtungen um drei Millionen Tonnen verfehlt
- Bundesverkehrsministerium schlägt sechs Maßnahmen vor
  - Ausbau Tank- und Ladeinfrastruktur
  - Ausbauinitiative Radverkehr
  - Ausbau digitalen Arbeitens
  - ...
- Einschätzung des Expertenrates für Klimafragen: Die Maßnahmen seien ohne hinreichenden Anspruch, um das Klimaziel Verkehr bis 2030 zu erreichen
- Der Expertenrat schätzt, dass das Sofortprogramm *zwar eine emissionsmindernde Wirkung entfaltet, aber nicht die Anforderung an ein Sofortprogramm gemäß Bundesklimaschutzgesetz erfüllt*

**SPIEGEL-Klimabericht**

# ***Ist das noch schlechter Klimaschutz – oder schon Arbeitsverweigerung?***

Von Kurt Stukenberg, Ressortleiter Wissenschaft

Der Klima-Expertenrat der Ampel hat dem Verkehrsministerium ein vernichtendes Zeugnis ausgestellt: Die Pläne zur Emissionsminderung seien »schon im Ansatz ohne hinreichenden Anspruch«. Was ist da los?

26.08.2022, 10.57 Uhr

Klimapolitik

## Ungenügend

25. August 2022, 17:49 Uhr | Lesezeit: 3 min



Der Verkehr ist seit Jahren das Sorgenkind in der deutschen Klimapolitik. (Foto: Florian Gaertner/Imago)

**Der Verkehr muss mehr Treibhausgase einsparen, doch das FDP-Ministerium legt einen völlig unzureichenden Plan vor. Die prüfenden Experten wirken ratlos, Umweltverbände sind entsetzt.**

# Auf den Minderungspfad einschwenken: Strategien und Maßnahmen

---

## Die kombinierte Umsetzung verschiedener Strategien ist erforderlich

- die Reduzierung des bisher wachsenden Verkehrsaufwands durch kürzere und weniger Wege
  - die Verlagerung von klimaschädlichen Verkehrsmitteln wie Pkw, Flugzeug und Lkw auf die Schiene, den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Mobilität
  - die Verbesserung der technischen Effizienz sowie eine effizientere Nutzung und Organisation des Verkehrs
  - die Antriebswende hin zu erneuerbar angetriebenen Fahrzeugen, insbesondere batterie-elektrischer Mobilität
- Das Wuppertal Institut hat 2021 und 2022 für Greenpeace Deutschland zwei Studien zu möglichen Instrumenten zur Zielerreichung im Pkw-Verkehr erstellt

## Untersuchte Instrumente (Fokus Pkw)

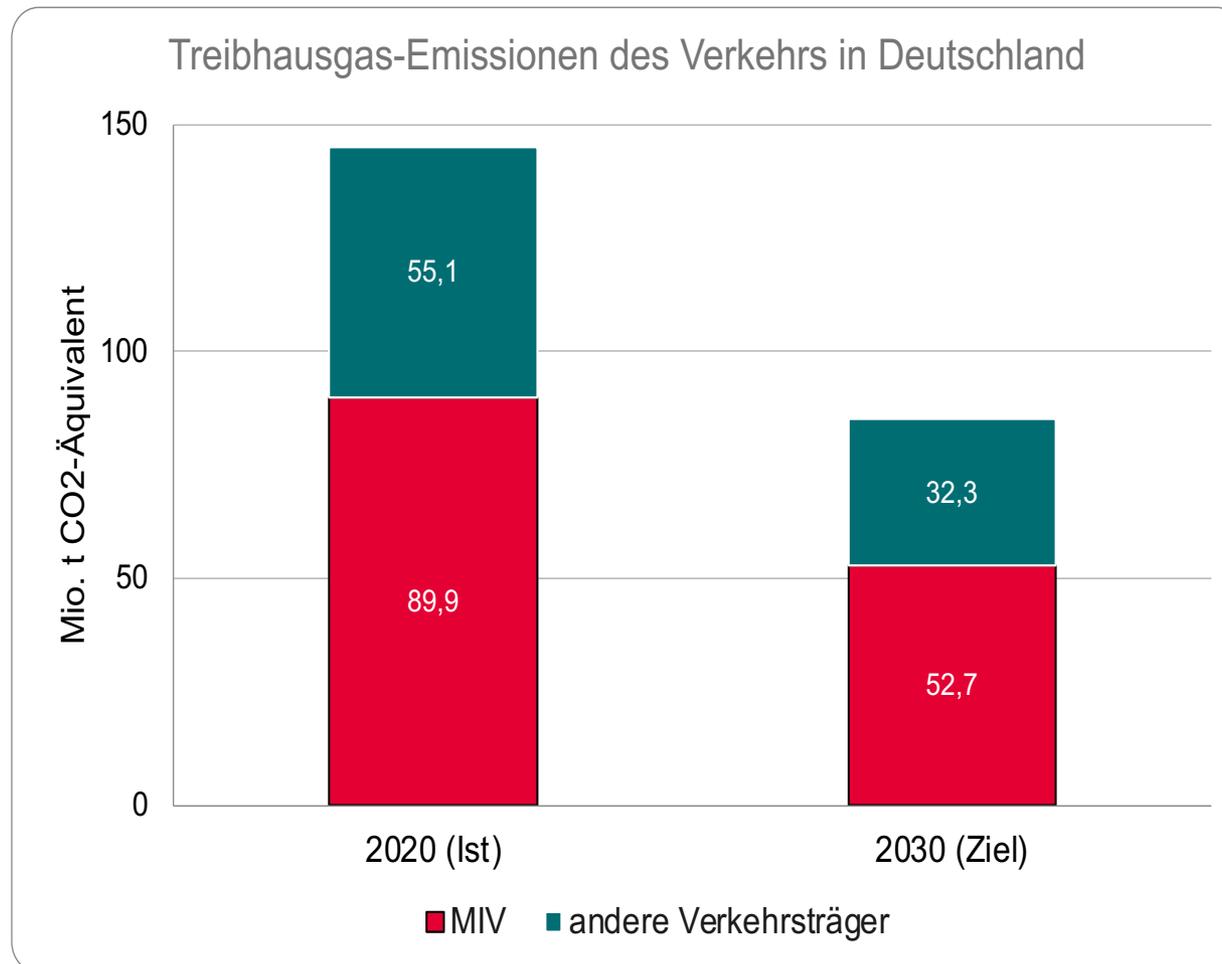
- › Reform der Kraftfahrzeugsteuer und Einführung einer Neuzulassungssteuer
- › Förderung von Elektrofahrzeugen
- › Reform der Dienstwagenbesteuerung
- › Abbau der klimaschädlichen Subventionen Dieselprivileg und Pendlerpauschale
- › Autoabschaffprämie
- › Moratorium zum Neu- und Ausbau des Straßennetzes des Bundes
- › Neuzulassungs-Verbot für Verbrennungsfahrzeuge
- › Anhebung CO<sub>2</sub>-Preis

## Wirkungsrichtung der untersuchten Instrumente

- Die Instrumente adressieren unterschiedliche Wirkungsrichtungen
  - Das Halten von Autos wird insgesamt deattraktiviert (Autoabschaffprämie, Kfz-Steuer)
  - Bei der Neuanschaffung von Pkw werden Anreize bzw. Vorgaben für CO<sub>2</sub>-ärmere Fahrzeuge gesetzt (Förderung Elektrofahrzeuge, Kfz- und Neuzulassungssteuer, CO<sub>2</sub>-Preis, Verbrennerverbot, Dienstwagenregelung)
  - Die Nutzung des Pkw wird gegenüber anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes weniger attraktiv gestaltet (Straßen-Ausbau-Moratorium, CO<sub>2</sub>-Preis, Pendlerpauschale, Dieselprivileg, Dienstwagenregelung)

## Antriebswende forcieren und Verkehr reduzieren

- Das E-Autoziel der Bundesregierung allein würde bis 2030 bei unveränderter anteiliger Verteilung der Emissionen von Personen- und Güterverkehr nicht reichen, um die Minderungsziele im Verkehr zu erreichen



## Antriebswende forcieren und Verkehr reduzieren

- 15 Millionen batterie-elektrische Pkws in 2030: Emissionen des MIV von 64 Millionen Tonnen
- Notwendig für das Minderungsziel wären rund 20 Millionen Pkws
- Wie schließen wir die Minderungslücke und schwenken auf den erforderlichen Pfad ein?
  - Wir brauchen neue und zusätzliche Ansätze im Verkehr, die Antriebswende zu beschleunigen und motorisierte Verkehre ganz erheblich zu reduzieren

## Neuzulassungsverbot für Verbrennerfahrzeuge auf 2025 vorziehen

- Zulassungsverbot für nicht CO<sub>2</sub>-neutrale Autos ab 2035 käme zu spät
- Die Maßnahme wirkt auf Kaufverhalten der Pkw-Halter\*innen und Fahrzeugentwicklung durch die Hersteller – nicht erst ab dem Datum des Neuzulassungsverbots, sondern auf das verfügbare Fahrzeugangebot bereits vorher
- Auf EU-Ebene könnte ein Verbrennerverbot z.B. über eine neue Euro-Abgasnorm mit deutlich strengeren Emissionsgrenzwerten umgesetzt werden, so dass Pkw mit Verbrennungsmotor keine Typengenehmigung erhalten
- Ein Verbot für Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist in Norwegen ab 2025, in Großbritannien, Irland, Slowenien, Schweden und den Niederlanden ab 2030, in Schottland ab 2032 geplant
- Mögliche Wirkung: 19.500.000 zugelassene BEV in 2030, Anteil BEV an Pkw-Flotte in 2030 40 Prozent
- gegenüber der Baseline-Entwicklung bis zum Jahr 2030 insgesamt 43,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> Einsparung möglich

## Moratorium zum Neu- und Ausbau des Straßennetzes des Bundes

- Zwei Varianten
  - keine weiteren Neu- und Ausbaumaßnahmen im Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen mehr und
  - Umsetzung von geplanten Aus- und Neubauvorhaben nur noch in belastbar und transparent begründeten Ausnahmefällen
- Wirkungsweise
  - Ausbaumoratorium bremst weiteres Wachstum des Personen- und Güterverkehrs
  - nachhaltige Alternativen zum Infrastrukturausbau im Bereich Straße rücken wieder verstärkt in den Fokus der Bundesverkehrswegeplanung
- gegenüber der Baseline-Entwicklung bis zum Jahr 2030 insgesamt 20,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> Einsparung möglich (Variante 1)

## Autoabschaffungsprämie

- mit der Autoabschaffungsprämie wird die Abschaffung privater Pkw vom Bund finanziell gefördert
- Förderung entweder als direkter Geldbetrag, Zuschuss zu einem Jahresabo im öffentlichen Personenverkehr oder Zuschuss für den Kauf eines Fahrrads oder Lastenrads
- Praxisbeispiele auf kommunaler Ebene
- Wirkungsweise
  - Substitution privater Pkw-Kilometer
- gegenüber der Baseline-Entwicklung bis zum Jahr 2030 insgesamt 9,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> Einsparung möglich

## Berliner Energie- und Klimaprogramm: Nullemissionszone vorbereiten und ankündigen

- Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf fossiler Basis werden aus bestimmten Teilräumen der Stadt ausgeschlossen
- bisher fehlt noch die rechtliche Grundlage für die Einrichtung solch einer Zone
- das Land Berlin setzt sich für eine klarstellende Bundesregelung ein
- parallel dazu prüft die Senatsverwaltung die Optionen einer Einführung auf dem Gebiet der derzeitigen Umweltzone
- der Senat kommuniziert seine Pläne frühzeitig und öffentlichkeitswirksam und gibt klare Signale für Kaufentscheidungen
- Wirkungsweise
  - Nullemissionszonen verstärken die Wirkung der EU- und Bundespolitik zur Beschleunigung der Antriebswende

# Auf den Minderungspfad einschwenken: Fazit

---

- Der Autoverkehr als wesentlicher Verursacher von Treibhausgasemissionen im Verkehr muss dringend durch wirksame Maßnahmen adressiert werden
- Zum Erreichung der Klimaziele im Verkehr sind größere Anstrengungen notwendig als sie im Koalitionsvertrag angelegt sind
- Die Antriebswende allein reicht kaum aus, um die Emissionen des Pkw-Verkehrs in Deutschland in dem Ausmaße zu mindern, dass die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele für den Pkw-Verkehr bis 2030 erreicht werden könnten

