



# Panel

## „Final Call to Action – Klimaschutz im Verkehr“

**Dr. Heike van Hoorn, Geschäftsführerin  
Deutsches Verkehrsforum (DVF)**

ADFC-Symposium, Berlin 15.11.2019



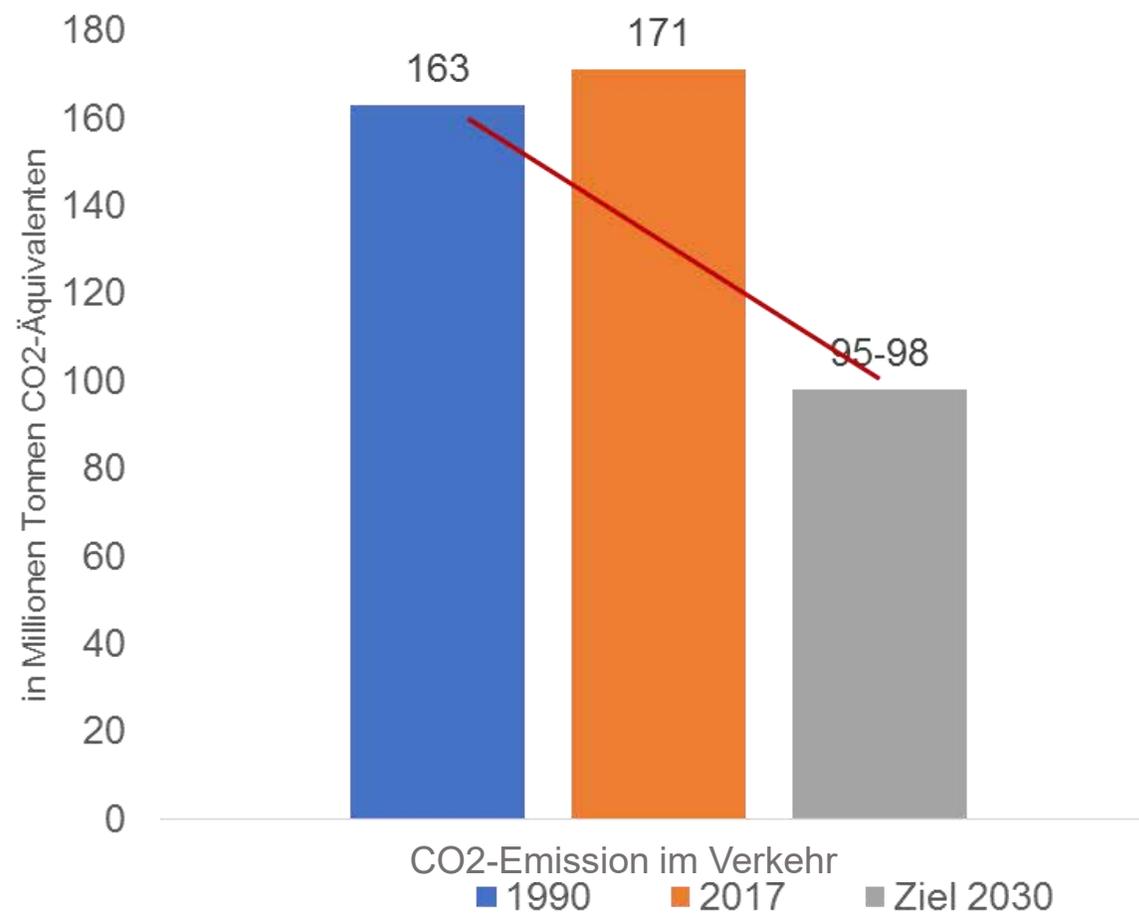
## ENTWICKLUNG VON VERKEHRSLEISTUNG, ABSOLUTEM UND SPEZIFISCHEM ENERGIEVERBRAUCH 1995 - 2019

**Ausgangslage:** Emissionen sinken spezifisch, aber nicht absolut.



Quelle: NPM Zwischenbericht 3/2019; Öko-Institut basierend auf TREMOD 5.82 vom 19.09.2018 (Basis für NIR 2019)

**Ziel:** Minus 42 Prozent CO<sub>2</sub> bis 2030  
erfordert qualitativ neue Maßnahmen.



Größter Hebel ist der Antriebswechsel, vor allem die direkte und indirekte Elektrifizierung.

	Ist-Zustand (2015) nach KBA	Zielkorridor	CO <sub>2</sub> ggü. 2015	CO <sub>2</sub> ggü. Ref. 2030
Pkw	19 Tsd. E-Pkw 494 Tsd. LPG-Pkw 81 Tsd. CNG-Pkw	7-10,5 Mio. <sup>19 20</sup> E-Pkw (BEV & Plug-in-Hybride) 0,4-3 Mio. Gas-Pkw 0-1,8 Mio. H <sub>2</sub>	<b>E-Pkw: 15-23 Mio. t</b> CNG: 0,2-1,4 Mio. t H <sub>2</sub> : 0-4 Mio. t	E-Pkw: 6-13 Mio. t CNG: 0,1-1,3 Mio. t H <sub>2</sub> : 0-4 Mio. t
LNF	25 Tsd. Gas-LNF 3 Tsd. E-LNF	0,35-0,8 E-LNF, 0,1 Gas	1,5-3,5 Mio. t	0,7-2,3 Mio. t
Lkw	keine E-Lkw 16 Tsd. Gas-Lkw	90-170 Tsd. xEV <sup>21</sup> (<20 t) 20-130 Tsd. xEV (>20 t)  70-130 Tsd. Gas (<20 t) 12-125 Tsd. Gas (>20 t)	<b>xEV-Lkw: 4-19 Mio. t</b> Gas-Lkw: 0,2-2 Mio. t	xEV-Lkw: 2-16 Mio. t Gas-Lkw: 0,2-2 Mio. t
Busse	1 Tsd. Gas-Busse 0,1 Tsd. E-Busse	Busse (ÖPNV): 5-16 Tsd. E/H <sub>2</sub> -Busse	Busse: 0,5-1,8 Mio. t	Busse: 0-1,3 Mio. t <sup>22</sup>
			Gesamt: 21-56 Mio. t	Gesamt: 9-41 Mio. t

Quelle: NPM. Zwischenbericht 03/2019

Stärkung Schiene, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sind anspruchsvoll und teuer, aber zur Zielerreichung zwingend.

Radverkehr hat Potenzial.

Ist-Zustand (2015)	Zielkorridor	CO <sub>2</sub> ggü. 2015	CO <sub>2</sub> ggü. Ref-2030
Schiene: 91,7 Mrd. pkm (7,6 %) <sup>56</sup>  Bus mit U- und Straßenbahnen: 81,8 Mrd. pkm (6,8 %) <sup>56</sup>	Schiene: 126-140 (bzw. rund 180 Mrd. pkm laut Koalitions- vertrag) Mrd. pkm (10,5-12 %)  Bus mit U- und Straßenbahn: 89-96 Mrd. pkm (7,5-8 %)	<b>6,7 – 10,3 Mio. t</b>	7 – 9,9 Mio. t
Rad/Fuß: 70,8 Mrd. <sup>57</sup> pkm (5,9 %)	Rad/Fuß: 113 Mrd. pkm (9 %)		
Davon  Rad: 35,8 (3,0 %) Mrd. pkm  Fuß: 35 (2,9 %) Mrd. pkm	Davon  Rad: 75,4 Mrd. pkm (6 %)  Fuß: 37,7 Mrd. pkm (3 %)		

**Sicher ist:** Digitalisierung und „Mobility as a Service“ leisten Klimaschutzbeitrag.

**Unsicher ist:** in welcher Höhe.

Ist-Zustand (2015)	Zielkorridor	CO <sub>2</sub> ggü. 2015	CO <sub>2</sub> ggü. Ref-2030
12 % aller Erwerbstätigen nutzen mindestens 1 Tag Homeoffice <sup>81</sup>	18 % zusätzlich nutzen 1 Tag Homeoffice  18 % zusätzlich nutzen 2 Tage Homeoffice	0,8-1,7 Mio. t CO <sub>2</sub>	0,6-1,3 Mio. t CO <sub>2</sub>
Smart Parking, keine Ausstattung der öfftl. Parkplätze mit digitalen Lösungen	Ausstattung aller kommunalen öffentlichen Parkplätze mit Intelligenz und 100 % Park-App-Nutzung mit 100 % Vermeidung Parksuchverkehre <sup>82</sup>	0,4-0,9 Mio. t CO <sub>2</sub>	0,3-0,7 Mio. t CO <sub>2</sub>
Automatisiertes Fahren, geringe Ausstattung mit Assistenzsystemen <sup>83</sup>	Bis zu 350 Tsd. vollautomatisierte Lkw und 640 Tsd. vollautomatisierte Pkw in Flotte in 2030	Pkw: 1 Mio. t CO <sub>2</sub>  Lkw: 4,2 Mio. t CO <sub>2</sub>  Gesamt: 5,2-7,5 Mio. t CO <sub>2</sub> <sup>84</sup>	Pkw: 0,8 Mio. t CO <sub>2</sub>  Lkw: 3,4 Mio. t CO <sub>2</sub>  Gesamt: 4,2-6 Mio. t CO <sub>2</sub> <sup>85</sup>



## Vorsichtiger Einstieg in die CO<sub>2</sub>-Bepreisung, ...

- Streitpunkte in NPM AG 1: Quoten, Verbrenner-Aus, Bonus/ Malus, Biokraftstoffe
- Konsens: Bundesregierung soll CO<sub>2</sub>-Bepreisung prüfen.
- Brennstoffemissionshandelsgesetz: nationale Emissionshandelssysteme für Verkehr/Gebäude
- Inverkehrbringer oder Lieferanten der Brenn- und Kraftstoffe geben Zertifikatekosten weiter.

## ... aber die Zielverfehlung wird schon bald teuer.

- Klimaschutzgesetz setzt EU-Lastenteilungsverordnung um.
- Kosten der Zielverfehlung werden nicht auf Einzelpläne umgelegt,
- aber es gibt jährlich sinkende CO<sub>2</sub>-Budgets für die Sektoren
- und die Einhaltung wird jährlich überprüft.
- Reaktionsmöglichkeiten bei Zielverfehlung: Sofortprogramm; Verschiebung Sektorziele.
- EU-Zielvorgabe ist festgeschrieben: jährlich erfüllen oder zahlen.
- Mittelabfluss durch Zielverfehlung wird Maßnahmendruck weiter erhöhen.

## Welche Maßnahmen müssen JETZT erfolgen:

- Nationalen CO<sub>2</sub>-Preis möglichst bald in EU-Recht überführen
- CO<sub>2</sub>-Preis muss wirklich einheitlich sein (nicht Maut 10x teurer)
- Einnahmen in Klimaschutz/Verkehr zurückführen
- Investitionen in Schiene, Wasserstraße, ÖPNV, Ladeinfrastruktur
- besonderer Ansatzpunkt: Umbau Flotten, auch öffentliche
- Anschub von E-Fuels, Wasserstoff
- Digitalisierung
- MaaS fördern (PBefG, digitale Infrastruktur, digitale Plattformen, Bezahlen..)
- Attraktivitätssteigerung Radverkehr, Mikromobilität
- Voraussetzung: Planungs- und Baubeschleunigung, Bürokratieabbau

Forderungen DVF

## Potenzial Fahrrad heben!

Fahrrad hat auch  
verkehrliche und  
gesundheitliche  
**Bedeutung**

- abgestimmte Strategie Bund, Länder, Kommunen erforderlich
- Ausbau und Verbesserung Infrastruktur (separierte Spuren, Radschnellwege, Parkhäuser)
- Schnittstellen zu Bus/Bahn verbessern (abstellen, mitnehmen)
- Sicherheit für Radverkehr erhöhen (StVG/StVO)
- Einbeziehung Radverkehr in Förderung (Sonderabschreibungen, Kaufprämien u. ä. für Lastenräder; betriebliches Mobilitätsmanagement)



**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**