

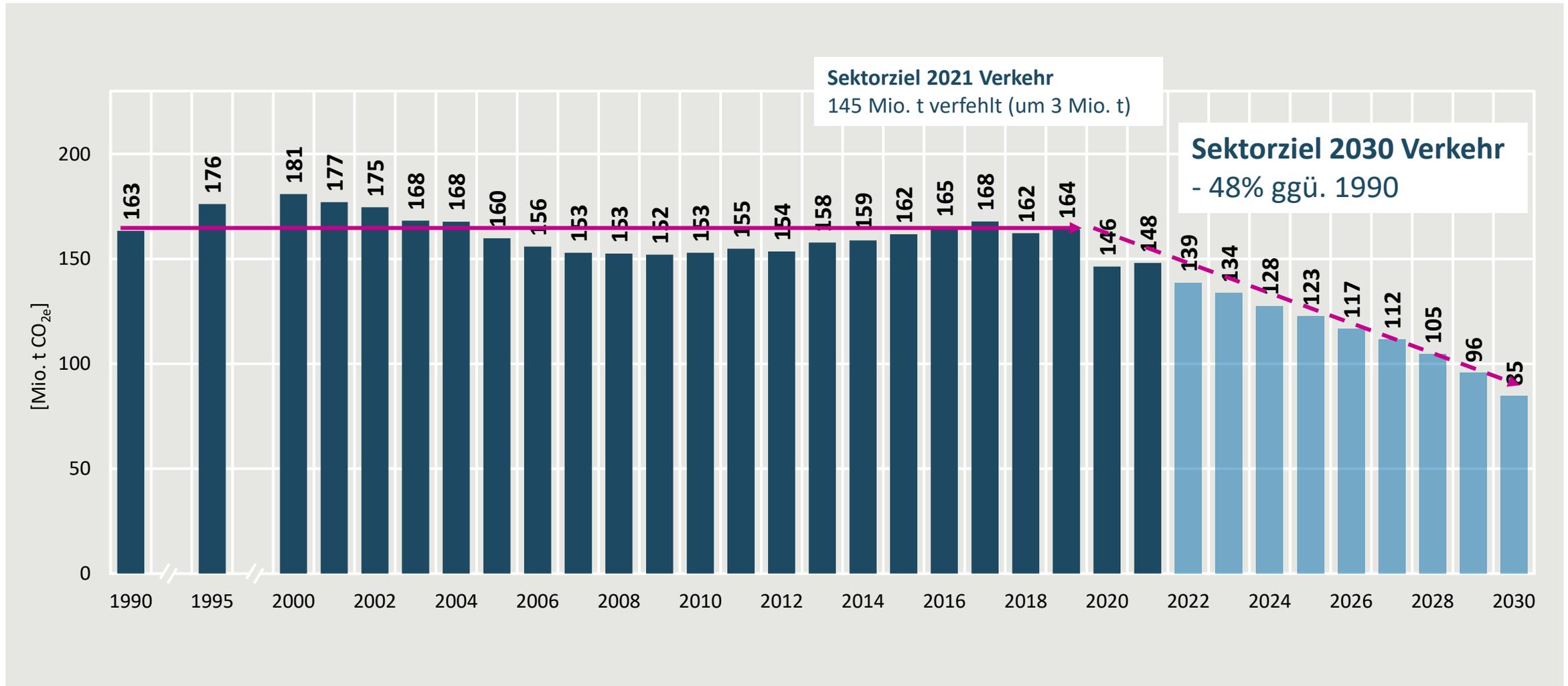


Klimaschutz sucht Mobilitätswende

Welche Instrumente hat die Bundesregierung?

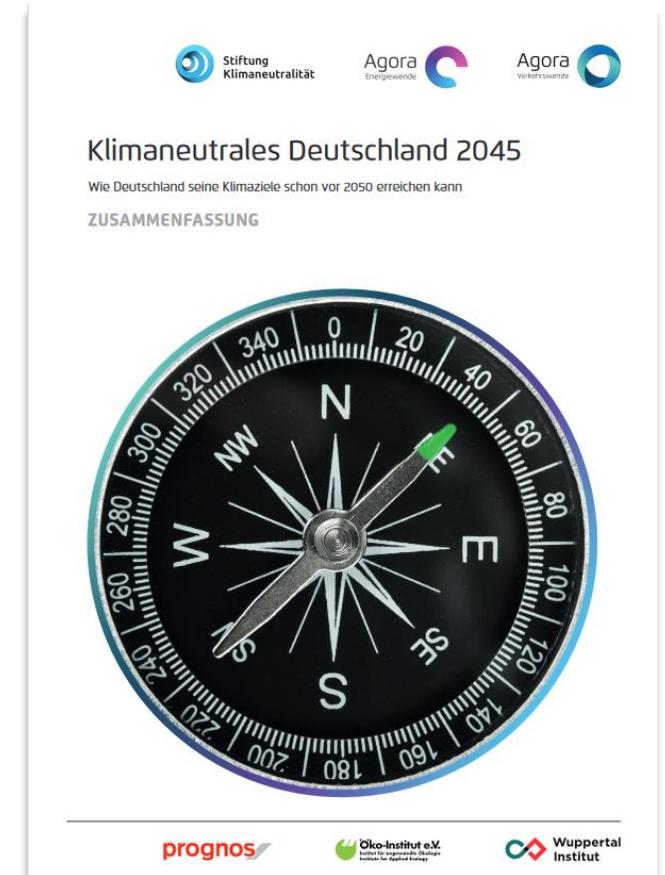
Philipp Kosok

Klimaschutzgesetz in Deutschland: Halbierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2030



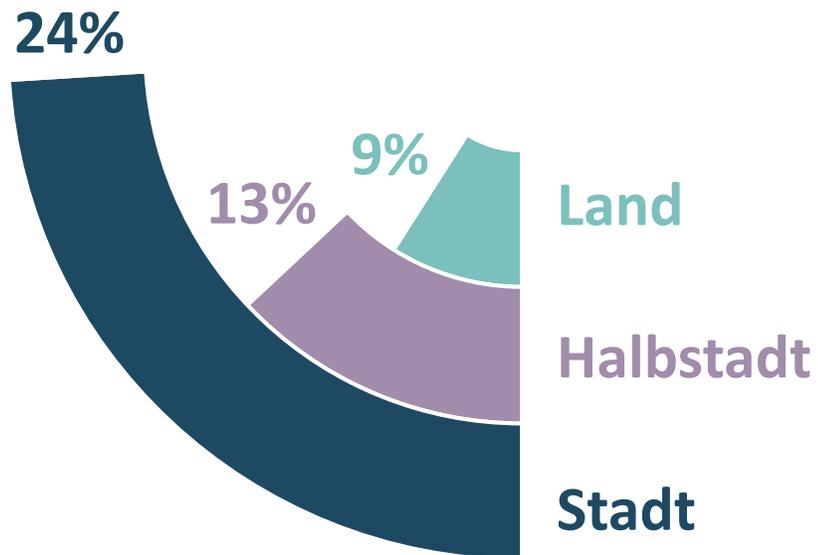
Schritte zur Klimaneutralität

- Verkehrsnachfrage bleibt ab heute konstant
- Landverkehr wird weitestgehend elektrifiziert
- Strom aus erneuerbaren Energien
- Auslastung von Pkws +10 % durch Pooling-Konzepte
- Verkehrsleistung Pkws mindestens -30 %
durch Verlagerung hin zu Fuß, Fahrrad und ÖV



Wie viel ÖV braucht es für ein klimaneutrales Deutschland?

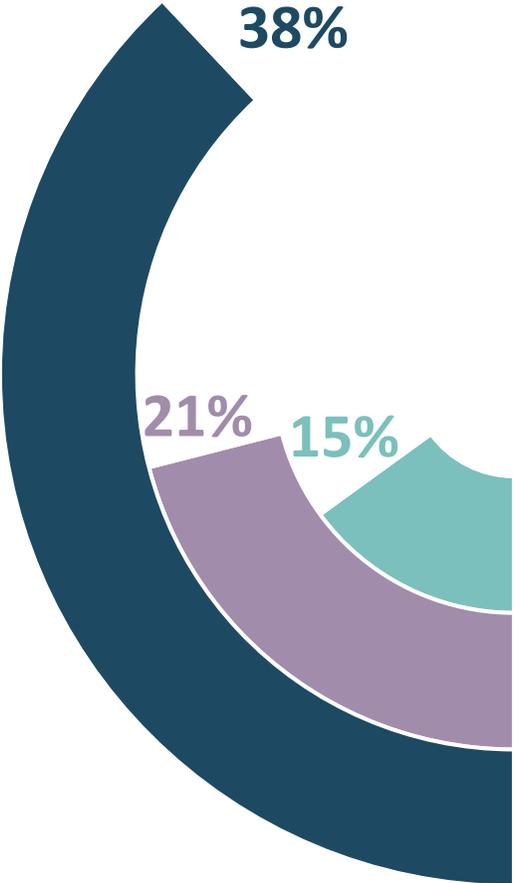
Anteil von Bus & Bahn an der Personenverkehrsleistung **2017**



Wie viel ÖV braucht es für ein klimaneutrales Deutschland?

Anteil von Bus & Bahn an der Personenverkehrsleistung **2030**, im Szenario „Klimaneutrales Deutschland 2045“

Verkehrssektor
85
Mio. t CO₂-Äq. / Jahr



Land

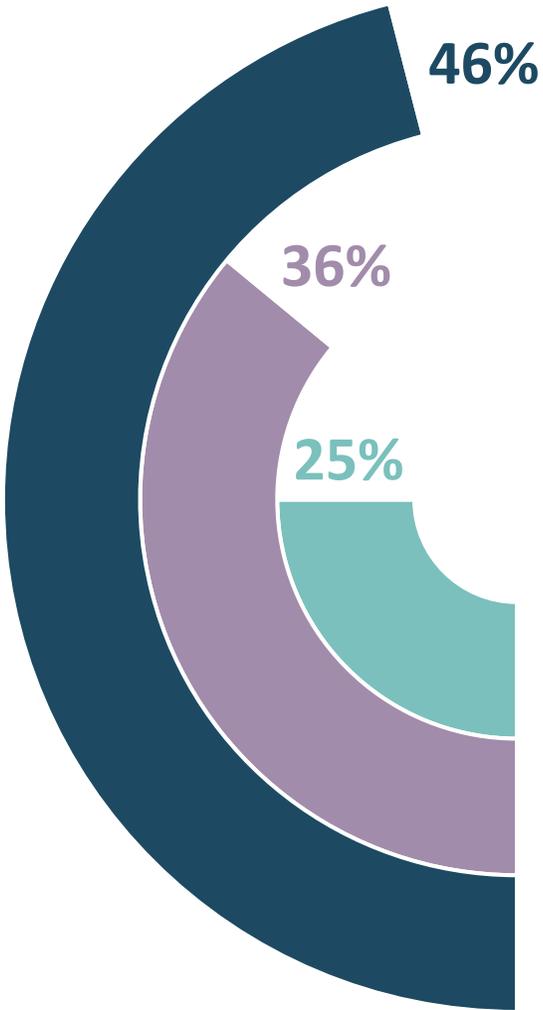
Halbstadt

Stadt



Quelle: Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut: Klimaneutrales Deutschland 2045 (2021) im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität

Doppelte Verkehrsleistung mit Bus & Bahn



Anteil von Bus & Bahn an der Personenverkehrsleistung **2050**, im Szenario „Klimaneutrales Deutschland 2045“

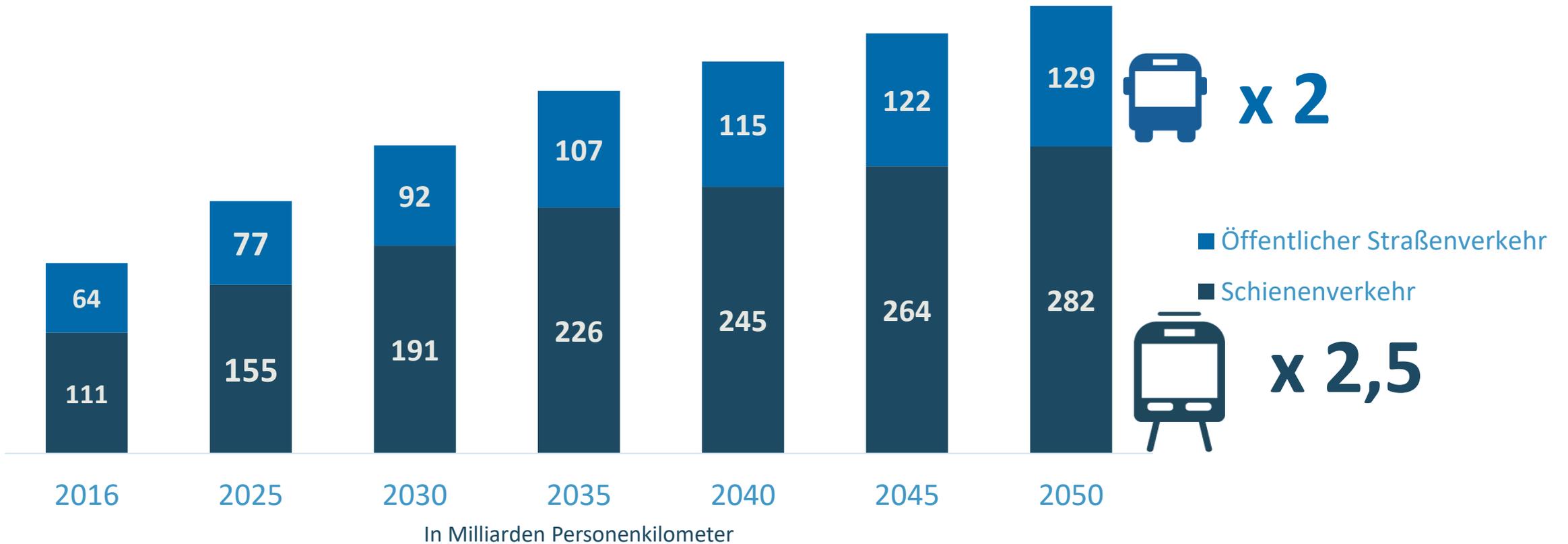
Verkehrssektor
0
Mio. t CO₂-Äq. / Jahr



Quelle: Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut: Klimaneutrales Deutschland 2045 (2021) im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität

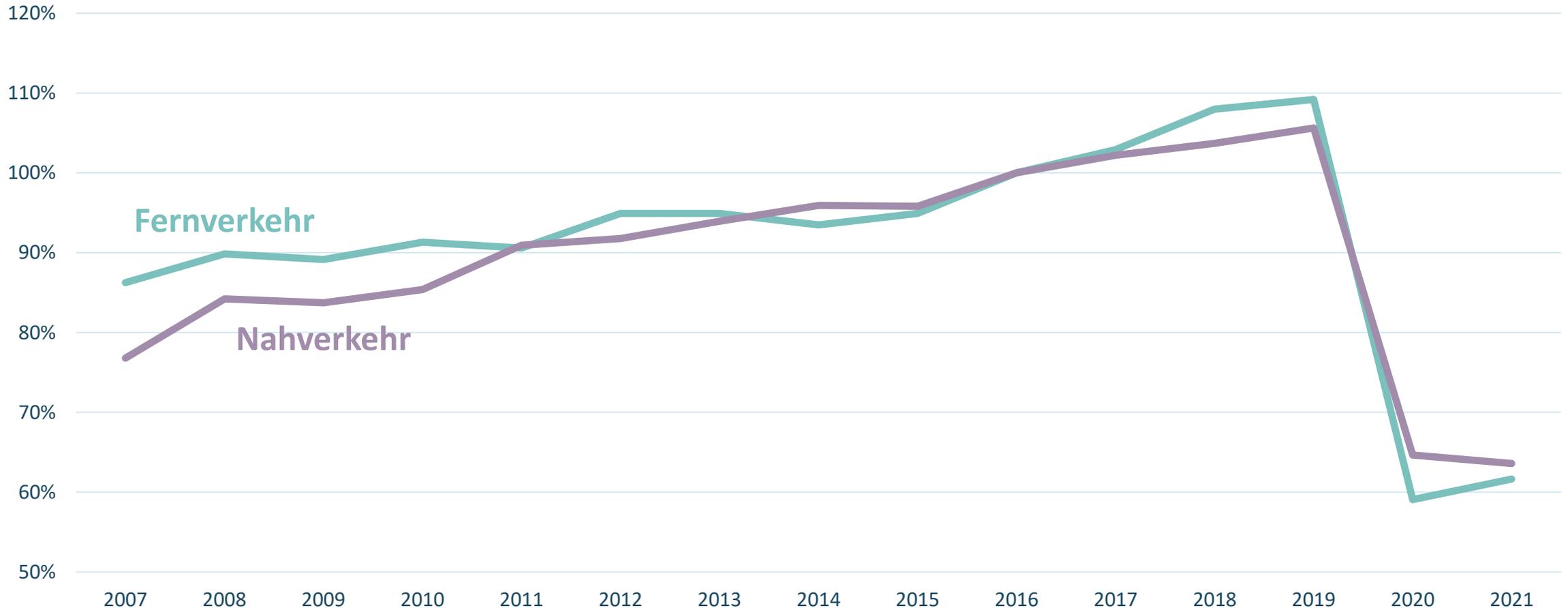
ÖV soll für „klimaneutrales Deutschland“ wachsen

Verkehrsleistung mit Bus & Bahn im Szenario “Klimaneutrales Deutschland 2045”



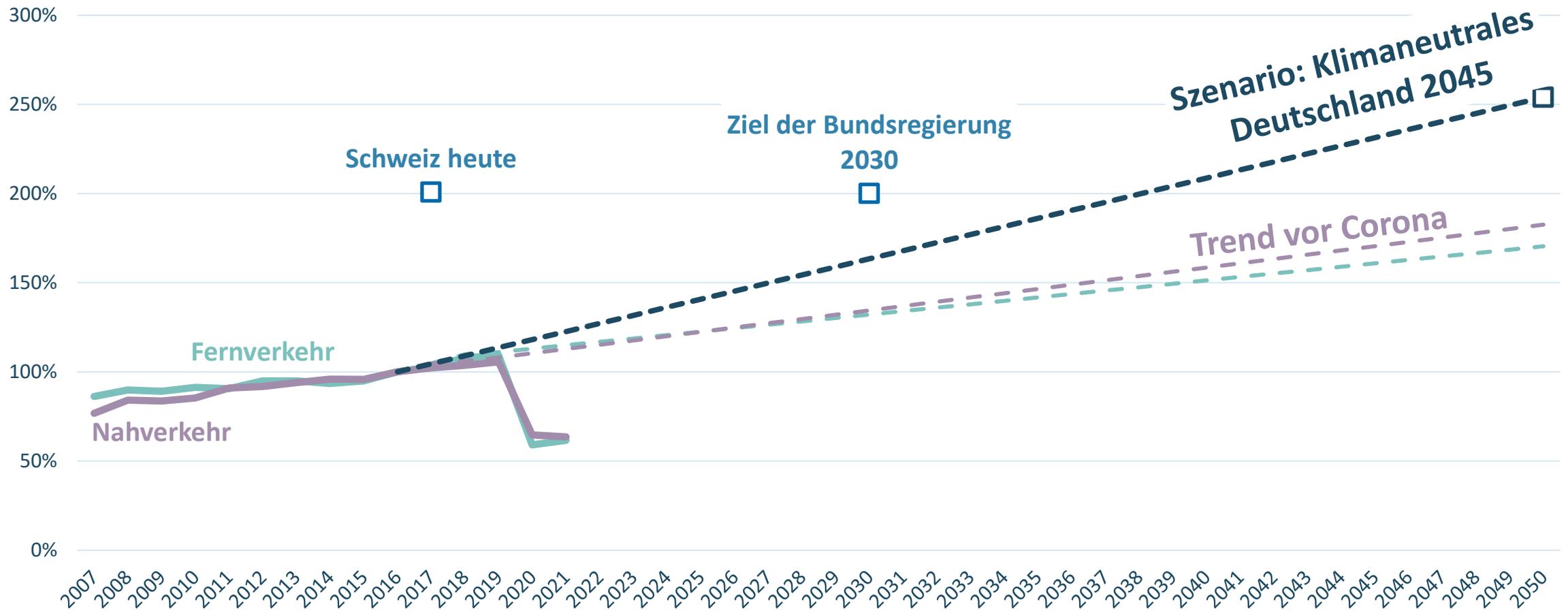
Fahrgastzahlen im Nah- und Fernverkehr stiegen bis Corona-Krise

Fahrgastzahlen im Eisenbahnverkehr (2016 = 100 %)

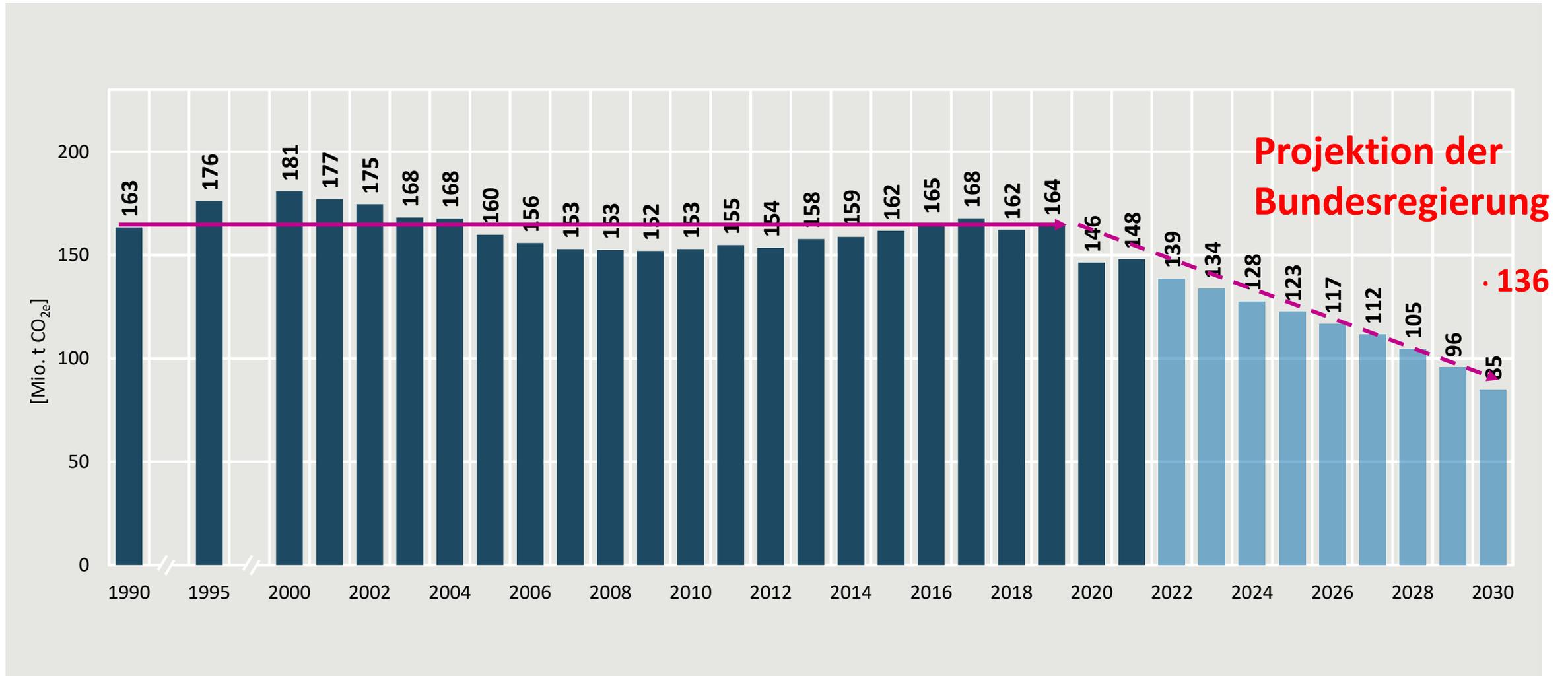


Wachstumstempo bereits vor Corona-Krise zu gering

Fahrgastzahlen im Eisenbahnverkehr und Zielstellungen (2016 = 100 %)



Klimaschutzgesetz in Deutschland: Halbierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2030



Finanzmittel für Betrieb von Bus und Bahn

- Regionalisierungsmittel steigen
- Ausgleich Corona-bedingter Fahrgeldeinnahmen
- Drei Monate 9€-Ticket
- Keine Mittel für einen signifikanten Ausbau des Angebots



Bahninfrastruktur für Fahrgastverdopplung

- Mit dem Deutschlandtakt gibt es einen Plan für die Bahn
- Alterung und Rückbau des Netz sind vom Tisch
- Langsame Modernisierung des Schienennetz
- BVWP ohne Klimacheck

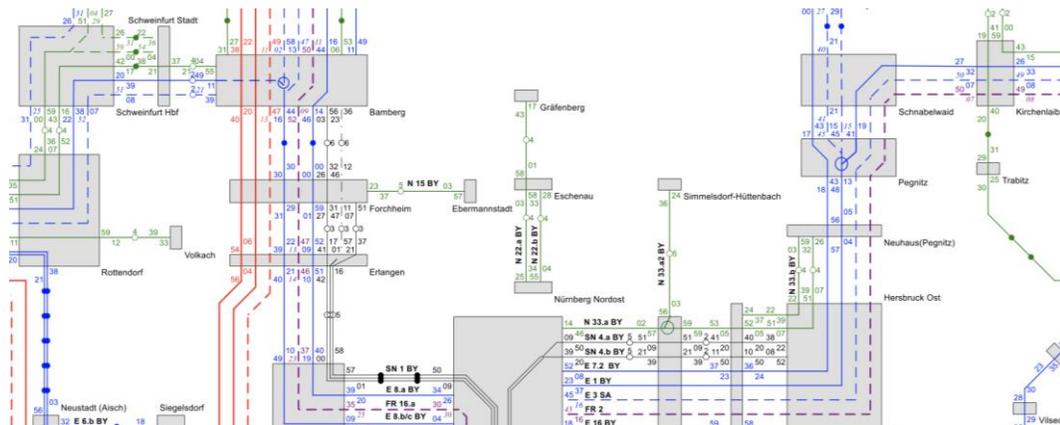


Abb.: Zielfahrplan Fernverkehr, 3. Entwurf (SMA; BMVI)

Foto von Daniel Abadia bei Unsplash

Bedienungsstandards für den ÖV in Stadt und Land

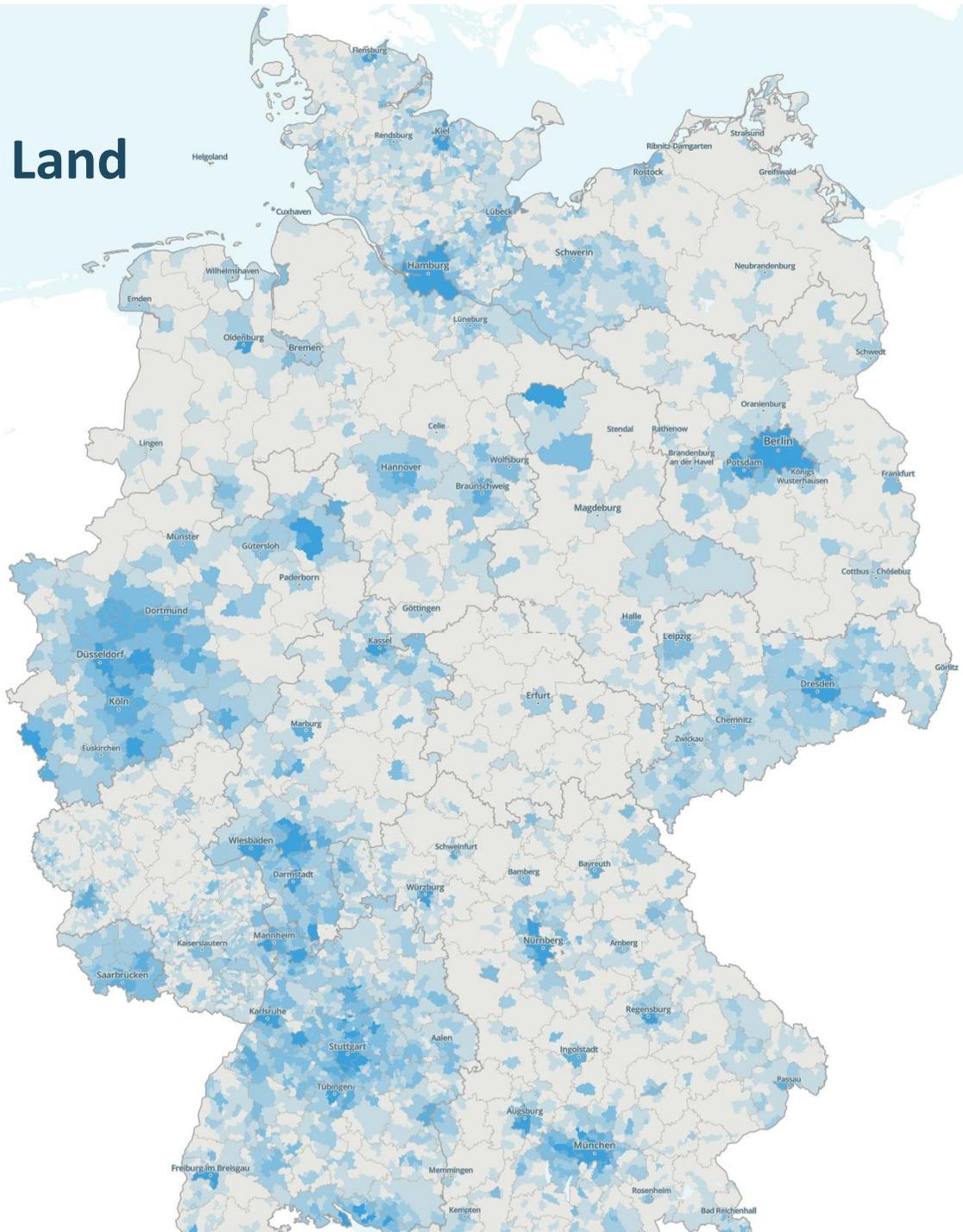
ÖV-Atlas | Deutschland

Abfahrten von Bus und Bahn je bebauter Fläche

- ≥ 0
- ≥ 125
- ≥ 250
- ≥ 500
- ≥ 1.000
- Daten unvollständig



www.agora-verkehrswende.de/oev-atlas



ÖPNV auf Bestellung - Ohne Linie und Fahrplan

- PBefG-Reform seit 2021
- Ergänzt ÖPNV in Gebieten mit sehr niedriger Siedlungsdichte oder zu Nebenzeiten
- Zubringer zu schnellem leistungsstarken ÖPNV
- Qualitätssprung für Fahrgäste durch Verzicht auf Linien und Fahrplan



Verkehrspolitik funktioniert im Bündel. Ohne Push- & Pull-Maßnahmen wird es nicht gehen!

Die Politik muss Anreize schaffen, damit die Mobilitätswende in den Städten real wird.

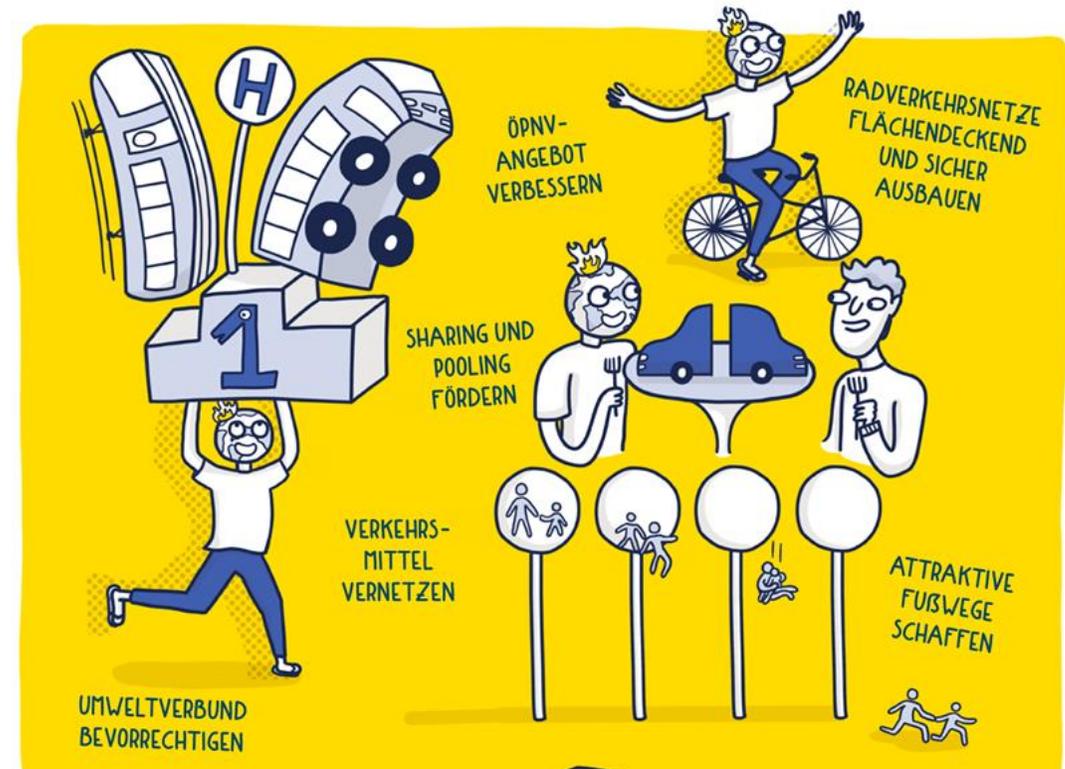
PUSH

Push-Maßnahmen sollen das private Auto weniger attraktiv machen.



PULL

Pull-Maßnahmen sollen andere Verkehrsmittel attraktiver machen.



Straßenverkehrsrecht gibt wenig Spielraum für Maßnahmen

Maßnahme

- Temporeduktion
- Parkplatznachfrage
- Busspuren

Einschränkung

Unfallschwerpunkt oder
schützenswerte Einrichtung

Parkdruck nachweisen

Mindestens 20 Busse pro
Stunde



Straßenverkehrsrecht bremst Mobilitätswende

- **Autoprivilegien abbauen:** Stärkung des zu Fußgehen, Radverkehr und ÖPNV geht oft nur über Flächenumverteilung, was im Widerspruch zur Flüssigkeit des (Auto)Verkehrs steht
- **Konzepte statt Einzelmaßnahmen:** Großräumige Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte kaum möglich
- **Subsidiarität stärken:** Eigenverantwortung der Kommunen ist unnötig eingeschränkt
- **Entbürokratisierung:** Das sehr knappe Verwaltungspersonal muss aufwendige Prozesse für kleinteilige Maßnahmen durchlaufen



Quelle: Marc Eich

Initiative für Lebenswerte Städte

- Die Initiative bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
- 7 Initiativstädte treffen damit im Juli 2021 den Nerf in **191 Städten**.

Städte und Gemeinden, die sich bis 14.04.2022 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben

- 7 Initiativstädte
- 93 beigetreten bis 15.03.2022
- 34 neu bis 14.04.2022

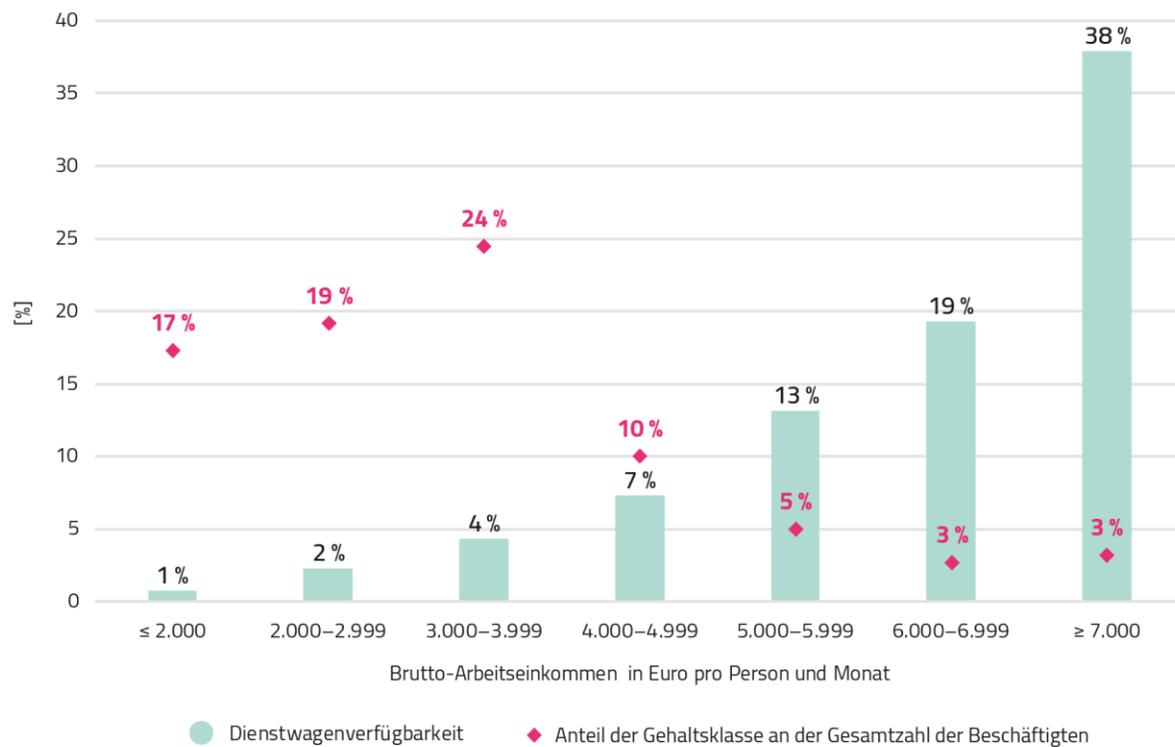


Steuersystem setzt falsche Anreize und ist sozial ungerecht

Beispiel: Dienstwagenbesteuerung

Dienstwagenverfügbarkeit bei Beschäftigten nach Bruttoeinkommen

Abbildung 7



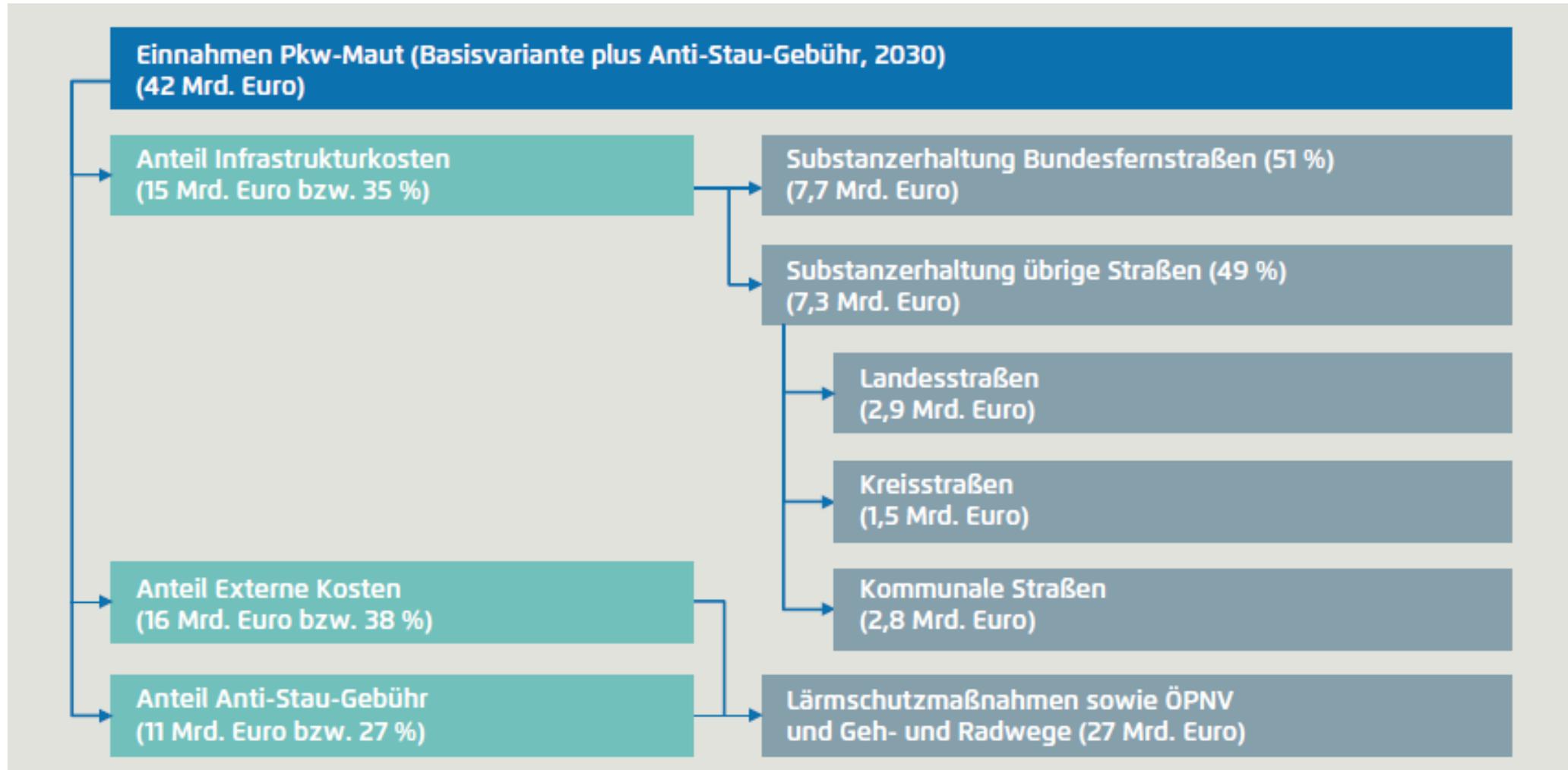
Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021), eigene Berechnungen auf Basis des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP)

- **Klimapolitische Effizienz:** Setzt falsche Anreize zum Autofahren
- **Staatshaushalt:** Hohe Steuermindereinnahmen (~4,4 Mrd. Euro/a)
- **Soziale Ausgewogenheit:** Es profitieren vor allem hohe Einkommensgruppen

Reformvorschlag:

- Steuerneutralität zwischen Nutzung Dienstwagen/privaten Pkw, d.h. deutliche Anhebung der Bemessung des Nutzwerts
- PHEV: Steuerlicher Vorteil sollte an el. Fahrleistungsanteil geknüpft werden, sonst abschaffen

Eine Pkw-Maut für die Mobilitätswende: Mögliche Einnahmenverteilung Basisvariante plus



Das Klimaschutzgesetz und der Koalitionsvertrag setzen die richtigen Ziele für den Verkehrssektor.

Der Ausbau von Bus und Bahn geht deutlich zu langsam voran.

***Ohne den Abbau der Privilegien die das Auto heute genießt,
werden wir die notwendige Dynamik nicht erreichen.***

Eine Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrs fehlt.

***Eine Politik die seit Jahren alles fördert,
zementiert den Status quo.***

Newsletter abonnieren und keine Publikation verpassen

   **Stiftung Klimaneutralität**

Klimaneutrales Deutschland

In drei Schritten zu null Treibhausgasen bis 2050 über ein Zwischenziel von -65% im Jahr 2030 als Teil des EU-Green-Deals

STUDIE



prognos



Fotobeweis am Straßenrand

Wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Sicherheit erhöhen kann und sich mit dem Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt

POLITIKPAPIER





Pkw-Maut für die Mobilitätswende

Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem

STUDIE





Pendlerverkehr in Deutschland

Zahlen und Fakten zu den Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort

FAKTENBLATT





Vier Jahre für die Fairkehrswende

Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025)

POLITIKPAPIER



Vielen Dank!

Philipp Kosok
Projektleiter Öffentlicher Verkehr
Agora Verkehrswende
Mail: philipp.kosok@agora-verkehrswende.de
Tel.: +49 151 / 72 51 41 09
 @PhilippKosok

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

T +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129

M info@agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.