

# JEDE EINGESPARTE TONNE CO<sub>2</sub> ZÄHLT: SCHNELL HANDELN IN DER MOBILITÄT FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) erreicht der Verkehrssektor bis 2030 voraussichtlich nicht. Denn die Instrumente, die bislang beschlossen wurden, sind unzureichend. Im Jahr 2021 wurde das Sektorziel verfehlt, es wurden 147 Millionen Tonnen Treibhausgase (THG) ausgestoßen, das entspricht 19 Prozent aller THG-Emissionen in Deutschland. Im Jahr 2030 darf der Sektor noch maximal 85 Millionen Tonnen Treibhausgase emittieren, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Die Politik muss also nachjustieren und zeitnah neue Instrumente einführen. Nur so gelangen wir auf den Zielpfad bis zum Jahr 2030 und erreichen die Klimaneutralität im Jahr 2045.

Der Expertenbeirat für Klimaschutz in der Mobilität (EKM) sieht in der Antriebswende hin zur Elektromobilität ein großes Potenzial, den Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor kurz- und mittelfristig zu verringern. Gleichzeitig muss die Bestandsflotte durch Instrumente zur Defossilisierung und weitere Instrumente adressiert werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Daneben sind Instrumente zur Erhöhung des Anteils des Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn- und Binnenschiffsverkehrs notwendig. Dafür müssen die entsprechenden Infrastrukturen verbessert werden. Sie müssen robuster und leistungsfähiger werden und dafür müssen insbesondere auch die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt werden. Die Wirksamkeit aller Instrumente hängt in hohem Maße davon ab, dass die beteiligten Akteursgruppen sie akzeptieren. Die Akzeptanz stellt sich erst dann ein, wenn die Akteure ihr tatsächliches Verhalten anpassen.

Grundlage der Arbeit des EKM ist das Bundes-Klimaschutzgesetz und die darin enthaltenen Minderungsziele. Der Expertenbeirat baut für seine Arbeit unter anderem auf den Ergebnissen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) auf. Er bewertet und ergänzt sie im Lichte der veränderten gesellschaftlichen, politischen, ökonomischen und technologischen Rahmenbedingungen.

Für seine Bewertung hat der Expertenbeirat drei Schwerpunktthemen definiert: das Abschätzen der THG-Minderungswirkung von bereits empfohlenen, eingeführten, beschlossenen und neuen Instrumenten vor dem Hintergrund geänderter Rahmenbedingungen, das Aufzeigen von Potenzialen der Digitalisierung für die Minderung der THG-Emissionen im Verkehr sowie die Analyse und Förderung der Akzeptanz von Instrumenten. Der EKM blickt besonders auf die Zeit bis zum Zieljahr 2030, lässt dabei aber auch die langfristige Klimaneutralität bis 2045 nicht außer Acht.

Der vorliegende Policy Brief des Expertenbeirats unterstreicht die Notwendigkeit eines schnellen Handelns für den Klimaschutz im Verkehrssektor. Der Beirat zeigt Optionen zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor auf und formuliert Handlungsempfehlungen, basierend auf empirischen Analysen und Experteneinschätzungen.

## Es braucht eine schnelle Elektrifizierung von Pkw und Nutzfahrzeugen

In Deutschland entfielen im Jahr 2021 rund 19 Prozent der THG-Emissionen auf den Verkehr. Der Straßenverkehr hatte dabei einen Anteil von etwa 98 Prozent. Innerhalb des Straßenverkehrs entfallen wiederum rund 60 Prozent der THG-Emissionen auf die Pkw und knapp 40 Prozent auf die Nutzfahrzeuge. Der Großteil der Verkehrsleistung wird auch bei einer sehr ambitionierten, aber notwendigen

Verkehrsverlagerung weiterhin von Pkw und Nutzfahrzeugen erbracht. Die Antriebswende ist deshalb kurz- und mittelfristig sehr bedeutend, um die THG-Emissionen zu reduzieren. Wichtige Voraussetzungen dafür sind die Verfügbarkeit bezahlbarer vollelektrischer Fahrzeuge, der Aufbau einer entsprechenden Lade- und Tankinfrastruktur sowie Effizienzsteigerungen bei Fahrzeugen und Technologien.

Im Koalitionsvertrag ist das Ziel von 15 Millionen vollelektrischen Pkw im Bestand bis 2030 festgeschrieben. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen reichen die zu erwartenden Neuzulassungen vollelektrischer Pkw nicht aus, dieses Ziel zu erreichen. Geänderte Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Lieferkrise bei Halbleitern, unerwartet hohe Strompreise oder Änderungen in der Förderkulisse kommen erschwerend hinzu. Für einen beschleunigten Markthochlauf vollelektrischer Pkw braucht es einen ausgewogenen Politikmix aus Bepreisung, Förderung und Ordnungsrecht.

### **Den Anteil von Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr erhöhen**

Neben der Antriebswende braucht es eine starke Verlagerung vom Pkw- und Lkw-Verkehr hin zu mehr Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr. Dafür muss möglichst zügig die entsprechende Infrastruktur robuster und leistungsfähiger gemacht und Angebote müssen ausgebaut werden. Ein besonderes Augenmerk sollte auf der kurz- und mittelfristigen Wirksamkeit liegen, ohne den langfristigen Ausbau aus den Augen zu verlieren.

### **Die Digitalisierung ermöglicht eine Veränderung von Transportprozessen und Mobilitätsverhalten**

Digitalisierung ist ein Schlüssel für eine Vielzahl an Maßnahmen, um die Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Digitalisierungsmaßnahmen wirken häufig indirekt und können die Klimaschutzwirkung anderer Maßnahmen verbessern und beschleunigen. Sie zielen darauf ab, Verkehre zu vermeiden, zu verlagern und effizienter zu gestalten. Sie tragen mittelbar zur Optimierung von Transportprozessen und zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten im Personen- und im Güterverkehr bei.

### **Der Staat hat eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von Digitalisierungsinstrumenten**

Der Staat hat bei der Umsetzung digitaler Lösungen eine zentrale Rolle. Zu seinen Aufgaben gehört, die Bürokratie abzubauen und einen fairen und harmonisierten Rechtsrahmen zu schaffen, um beispielsweise Daten zu teilen. Die Öffentliche Hand sollte die eigenen Standards und Technologien anwenden sowie die Daten verfügbar machen, um mit gutem Beispiel voranzugehen. Damit bisherige Investitionen ihre Wirkung entfalten, sollte der Staat die notwendigen Rahmenbedingungen setzen, um die Konnektivität und Interoperabilität zu verbessern. Gleichzeitig sollte er sich auf Skalierungs- und Roll-Out-Maßnahmen fokussieren.

Die bisherigen Aktivitäten werden jedoch meist ohne die notwendigen Kontextbedingungen umgesetzt, sodass ihre positiven Wirkungen begrenzt bleiben. Insbesondere sollten negative Rückkopplungseffekte minimiert werden. Die Wirksamkeit von Digitalisierungsinstrumenten hängt vor allem davon ab, dass die entsprechenden Leistungen angeboten und nachgefragt werden.

### **Die Akzeptanz verkehrspolitischer Instrumente erhöhen**

Die Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen und Instrumente zur THG-Minderung hängt vom tatsächlichen Verhalten aller beteiligten Akteursgruppen ab: der Bevölkerung, den Unternehmen und insbesondere auch allen staatlichen Ebenen. Es ist besonders wichtig, die Instrumente so zu gestalten, dass

sie akzeptiert werden können. Die Auswirkungen sollten kontinuierlich beobachtet und die Instrumente angepasst werden. Dazu gehört, die Akteursgruppen systematisch zu beteiligen – vor allem Bürgerinnen und Bürger. Bewertungen von Instrumenten und entsprechende Verhaltensweisen können sich im Laufe der Zeit verändern. Deshalb ist die breite positive Bewertung eines Instruments vor seiner Einführung nicht in jedem Fall notwendig, aber langfristig wichtig. Auch Instrumente, die bei ihrer Einführung keine breite Akzeptanz gefunden haben, werden später oft akzeptiert.

### **Ein ausgewogener Instrumentenmix für mehr Akzeptanz**

Wechselwirkungen von Instrumenten müssen berücksichtigt werden und sollten positiv für die Einführung von Instrumentenmixen genutzt werden. Zum Beispiel durch die gleichzeitige Einführung von Maßnahmen, die die Menschen motivieren, klimafreundlicher unterwegs zu sein, und von Maßnahmen, die sie davon abbringen, klimaschädigend unterwegs zu sein. Die Anstrengungen für mehr Klimaschutz in der Mobilität können für bestimmte Akteure herausfordernd sein. Deshalb muss bei der Ausgestaltung eines Instrumentenmixes besonders darauf geachtet werden, dass dieser effektiv, gerecht und sozial sowie wirtschaftlich verträglich ist. So kann eine positive Aufbruchstimmung erzeugt werden, selbst wenn sich Rahmenbedingungen ändern (wie geopolitische Entwicklung oder Inflation). Dabei sollten passende Kommunikationsmaßnahmen die Einführung eines Instrumentenmixes unterstützen.

### **Fazit: Jede eingesparte Tonne CO<sub>2</sub> zählt**

Die Grundlage der Arbeiten des Expertenbeirats ist das bestehende Bundes-Klimaschutzgesetz mit seinen sektoralen Zielvorgaben. Diese können eingehalten werden, wenn konsequent und zeitnah gehandelt wird. Für einen wirksamen Klimaschutz im Verkehrssektor müssen die zentralen Instrumente identifiziert werden. Sie müssen so umgesetzt und verknüpft werden, dass sie akzeptiert und ihre Wechselwirkungen berücksichtigt werden. Zudem muss ihre Wirksamkeit regelmäßig überprüft werden.

Die nationale und die europäische Klimaschutzpolitik müssen sich ergänzen. Es ist deshalb wichtig, dass sich Deutschland auch in den EU-Gremien weiter für ambitionierte Regelungen einsetzt.

Die Zeit drängt. Es gilt deshalb, Sofortmaßnahmen umzusetzen, die kurz- und mittelfristig die größte Klimawirkung haben. Zusätzlich braucht es weitere Instrumente mit langfristiger Wirkung, damit der Verkehrssektor bis 2045 klimaneutral ist. Wir haben also keine Zeit zu verlieren: Jede eingesparte Tonne CO<sub>2</sub> zählt und hilft uns, unsere Ziele zu erreichen.

---

## **DER EXPERTENBEIRAT KLIMASCHUTZ IN DER MOBILITÄT**

Der Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität (EKM) ist ein unabhängiges Gremium mit insgesamt 19 Mitgliedern aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft. Er wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die 20. Legislaturperiode berufen. Der Beirat begleitet die Umsetzung eines verkehrsträgerübergreifenden Klimaschutzes und fungiert als klimapolitisches Radar für den Verkehrssektor. Aufgabe des EKM ist es, ziel- und adressatenorientierte Handlungsempfehlungen für die Politik zu entwickeln, und so einen Beitrag zur Schließung der bestehenden Emissionsminderungslücke im Verkehr bis 2030 zu leisten. Dazu nutzt der Beirat die Heterogenität seiner Mitglieder. Die Mitglieder erhalten keine Vergütung oder Aufwandsentschädigung für die Mitwirkung im EKM. Der EKM wird durch eine vom BMDV beauftragte Prozessbegleitung und wissenschaftliche Begleitung unterstützt. Weitere Informationen finden Sie unter [www.expertenbeirat-klimamobilität.de](http://www.expertenbeirat-klimamobilität.de).

Für den Inhalt ist der Expertenbeirat für Klimaschutz in der Mobilität verantwortlich. Seine Stellungnahmen, Positionspapiere und Berichte entwickelt er in seinen Arbeitsgruppen, berät und beschließt sie anschließend im Plenum und veröffentlicht sie dann in eigener Verantwortung.

#### IMPRESSUM

VERFASSER: Expertenbeirat für Klimaschutz in der Mobilität (EKM), Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin |  
HERAUSGEBER: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) | März 2023 | [www.expertenbeirat-klimamobilitaet.de](http://www.expertenbeirat-klimamobilitaet.de)