

# Standpunkt der DVWG zur Erreichung der Klimaschutzziele 2050



**Die DVWG sieht sich als neutrales, verkehrsträgerübergreifendes Kompetenzzentrum für regional-, bundes- sowie europapolitische verkehrswissenschaftliche Fragen und hat sich zum Ziel gesetzt, die Umsetzung der Klimaschutzziele zu begleiten und die bisher ergriffenen Maßnahmenkonzepte vor allem im Verkehrsbereich hinsichtlich der Zielsetzungen kritisch zu beurteilen.**

Grundlage des Klimaschutzplans der Pariser UN-Klimaschutzkonferenz von 2015 ist eine weltweite Treibhausgasneutralität, indem ein vollständiger Umstieg auf ein Wirtschaften ohne Treibhausgasemissionen erreicht wird. Das kann nur erfolgreich sein, wenn die Energiesysteme dazu weltweit bis spätestens 2050 vollständig dekarbonisiert sind (BMUB 2016). Dies erfordert, dass alle Volkswirtschaften ihre Klimaschutzbemühungen verstärken. Es besteht ein im überwiegenden Teil der veröffentlichten Studien begründeter Konsens unter den Klimaforschern, dass der Klimaschutz zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen auf der Erde von den Ländern dringend und mit Nachdruck angegangen werden muss.

Es ist das Ziel der Bundesregierung, die Treibhausgasemissionen über alle Sektoren bis 2050 um 95 % gegenüber 1990 zu senken (BMUB 2016). Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, muss auch der Mobilitätsbereich einen ambitionierten Beitrag leisten (UBA 2017). Ziel ist es, dass Deutschland im Jahr 2050 nahezu unabhängig von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff und somit weitgehend treibhausgasneutral ist. Außerdem soll eine deutliche Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen erreicht sowie die für den Verkehr nötige Flächenbeanspruchung vermindert werden (BMUB 2016). Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung bildet die Grundlage für die weitere Ausgestaltung der Klimaschutzstrategien und Klimamaßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern.

In Deutschland entfallen rund 20 % der Treibhausgasemissionen auf den Verkehrssektor (UBA 2016). Wie die Klimaschutzziele bis 2050 im Detail erreicht werden sollen, steht jedoch noch nicht fest, doch es müssen dringend strategische Maßnahmen auf den Weg gebracht werden.

Die Emissionsverringerung soll durch die Einführung und Verbreitung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebstechniken nicht nur im Straßen-, sondern auch im Luft- und Seeverkehr, erreicht werden. Neben der Elektrifizierung des Antriebstranges kommen auch die Brennstoffzelle und biogene Kraftstoffe als Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in Frage (BMUB 2016). Während der Schienenverkehr auf dem Weg zu Elektrifizierung schon weit ist, ist der Personen- und Güterverkehr auf der Straße, in der Luft und auf dem Wasser fast vollständig von fossilen Brennstoffen abhängig. Der Energieverbrauch des Verkehrs in Deutschland hat sich seit 1960 mehr als verdreifacht (Ifeu 2016). 30 % des nationalen Energieverbrauchs entfallen auf den Verkehr, wovon über 90 % auf Erdöl basieren (BMVBS 2013). Die Verkehrsleistung in Deutschland ist in den letzten Jahren gestiegen, der Anteil des Schienenverkehrs daran hat sich jedoch verringert. Bei den Neuzulassungen im Jahr 2016 weist nach der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes der Anteil der SUV, die weitaus mehr Energie verbrauchen als vergleichbare Limousinen, einen Zuwachs von 25,2 % gegenüber dem Vorjahr auf (KBA 2016). Dies sind nur einige Beispiele, die zeigen, dass der Trend nicht durchgehend in die richtige Richtung zeigt.

Das Erreichen der Klimaschutzziele im Bereich Verkehr erfordert das Zusammenspiel eines komplexen Systems aus Vermeidungs-, Verlagerungs- und Verbesserungsmaßnahmen in verschiedensten Bereichen der Wirtschaft und der Industrie. Dazu sind Forschungsanstrengungen nicht nur für den Verkehr auf der Straße, sondern auch zu Wasser und in der Luft erforderlich. Um die klimaneutrale Mobilitätswende zu schaffen, müssen die Voraussetzungen dafür auf den Weg gebracht werden, also Optimierungen der Infrastruktur, Verbesserungen im Service, Komfort und Pünktlichkeit der Alternativen. Hauptkriterien dafür sind der politische Wille und vor allem das Bewusstsein für die Dringlichkeit in der Gesellschaft. Dabei ist das Zusammendenken all dieser Aspekte von zentraler Bedeutung. Das Erreichen der Klimaschutzziele wird nicht nur mit „weichen“ Maßnahmen möglich sein, es muss in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft auch die Akzeptanz für harte, regulatorische Maßnahmen vorhanden sein, um das Klima zu retten.

Es ist ein Umdenken von ausnahmslos allen Seiten erforderlich. Die DVWG wird hierzu durch engagierte Öffentlichkeitsarbeit mit Kongressen und speziellen Fachveranstaltungen sowohl auf Bundesebene wie auch in den Ländern vor Ort ihren Beitrag leisten.

## Literatur:

*BMUB 2016:* Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung.

*BMVBS 2013:* Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS). Energie auf neuen Wegen.

*Ifeu 2016:* Ifeu-Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH. „Aktualisierung „Daten- und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1960-2035“ (TREMOM) für die Emissionsberichterstattung 2016 (Berichtsperiode 1990-2014). Endbericht 31.01.2016.

*KBA 2016:* Kraftfahrtbundesamt. Jahresbilanz der Neuzulassungen 2016. Online verfügbar unter:  
[https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n\\_jahresbilanz.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html)

*UBA 2017:* Umweltbundesamt. Emissionen des Verkehrs. Online verfügbar unter:  
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#textpart-1>

*UBA 2016:* Umweltbundesamt. Emissionsquellen. Online verfügbar unter:  
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen>



Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V., Hauptgeschäftsstelle, Weißenburger Str. 16, 13595 Berlin  
Tel.: +49 30 293606-0 • Fax: +49 30 293606-29 • Internet: [www.dvvg.de](http://www.dvvg.de) • E-Mail: [hgs@dvvg.de](mailto:hgs@dvvg.de)  
Steuernummer 27/640/56126 • VR 23784 B Amtsgericht Berlin-Charlottenburg • USt.-IdNr. DE227525122  
Präsidium: Prof. Dr. Jan Ninnemann • Carsten Hilgenfeld • Roland Schmidt • Stefan Tritschler • Nils-Friso Weber  
Bankverbindung: Deutsche Bank Köln, Konto-Nr. 334125200 (BLZ 370 700 24) • IBAN DE56370700240334125200 • BIC DEUTDE33KOE  
Berliner Volksbank, Konto-Nr. 2080258006 (BLZ 100 900 00) • IBAN DE73100900002080258006 • BIC BEVODE33