



Was ist und wozu brauchen wir eine Verkehrswende?

Anne Klein-Hitpaß

*Projektleiterin Städtische Mobilität, Agora
Verkehrswende*

ÖPNV-Tagung: ÖPNV als Bestandteil und
Gegenstand der Verkehrswende
Jena, 8.11.19

Was wir sind.



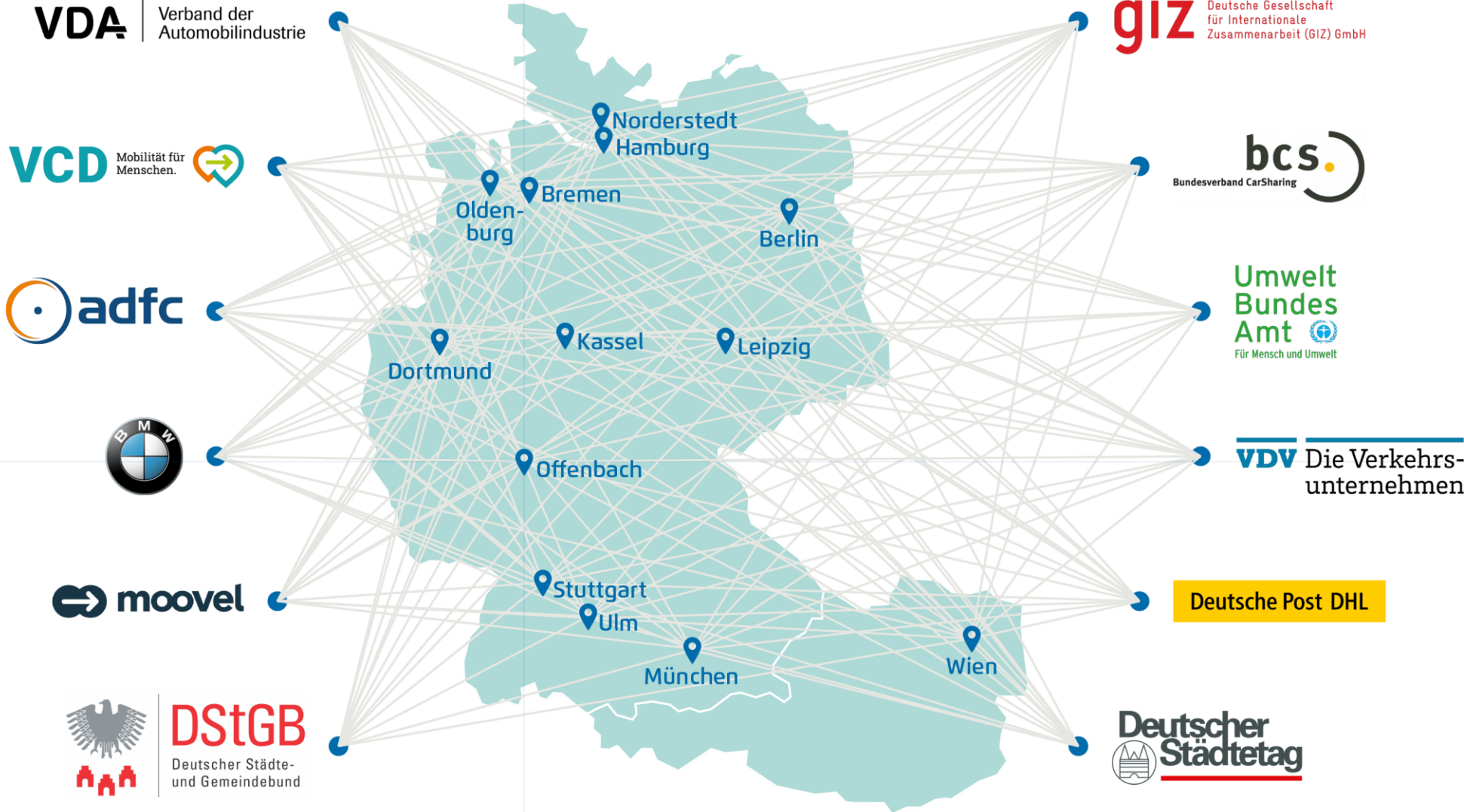
- Initiative der **Stiftung Mercator** und der **European Climate Foundation** seit 2016 zunächst bis 2023
- **Mission:** Szenarien, Diskurse und Strategien für die **Dekarbonisierung des Verkehrssektors** bis 2050
- **Schwerpunkt:** zunächst nationale zumeist **bodengebundene Verkehre in Deutschland** im europäischen Kontext
- Unabhängiger **Think Tank** und hochrangiger **Rat der Agora** sowie Agora **Städtenetzwerk Urbane Verkehrswende**

Der Rat der Agora Verkehrswende

Die Verkehrswende wird uns nur als Gemeinschaftswerk gelingen!



Agora Netzwerk Urbane Verkehrswende



Die Verkehrswende muss kommen, denn der Klimawandel ist schon da



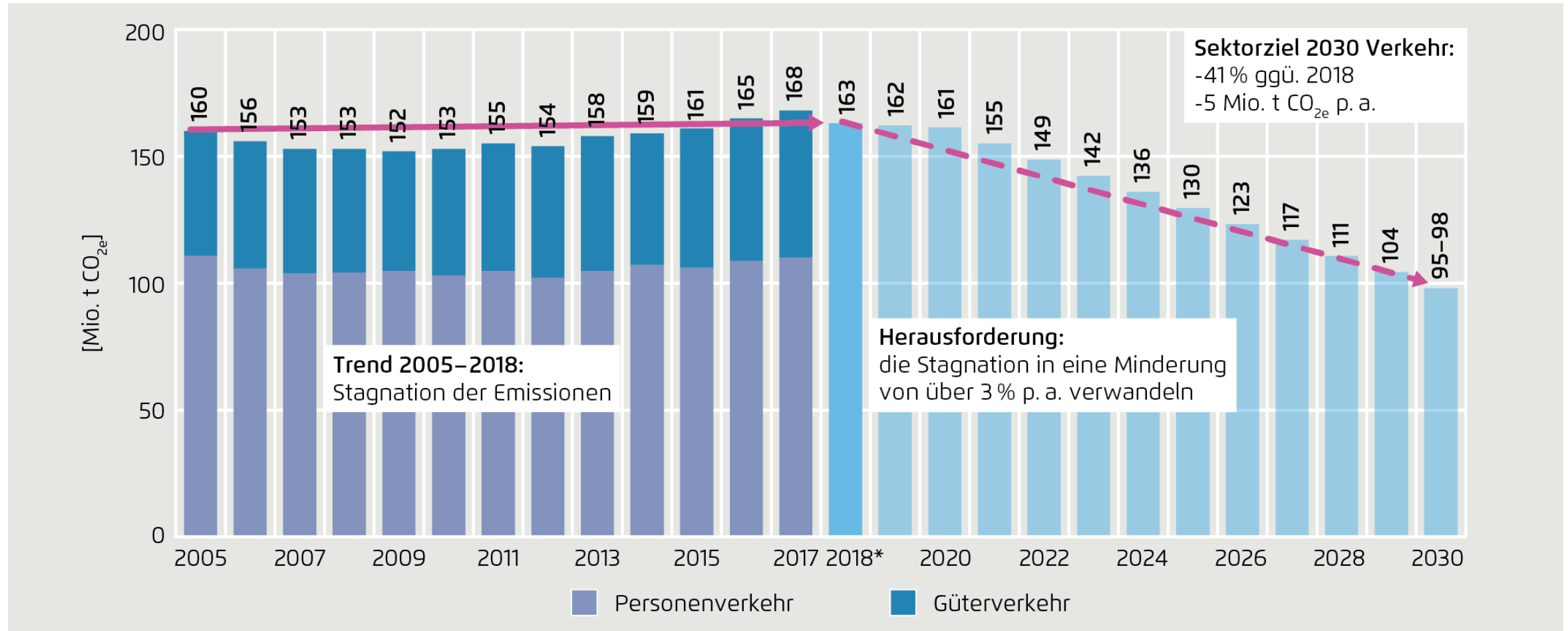


Was passiert,
wenn nichts passiert.



Der Verkehrssektor konnte in den letzten 25 Jahren nicht zur absoluten Minderung von Treibhausgasemissionen beitragen.

CO₂-Minderungsziele für den Verkehr in Deutschland bis 2030 entsprechend des Klimaschutzplans der BR.





Nur mit der Verkehrswende werden wir das
Klimaabkommen von Paris umsetzen können.



Die Verkehrswende gelingt mit der Mobilitätswende und der Energiewende im Verkehr.

VERKEHRSWENDE

Die Verkehrswende stellt die Klimaneutralität des Verkehrs bis zum Jahr 2050 sicher.

MOBILITÄTSWENDE

Die Mobilitätswende sorgt für die Senkung des Endenergieverbrauchs ohne Einschränkung der Mobilität.



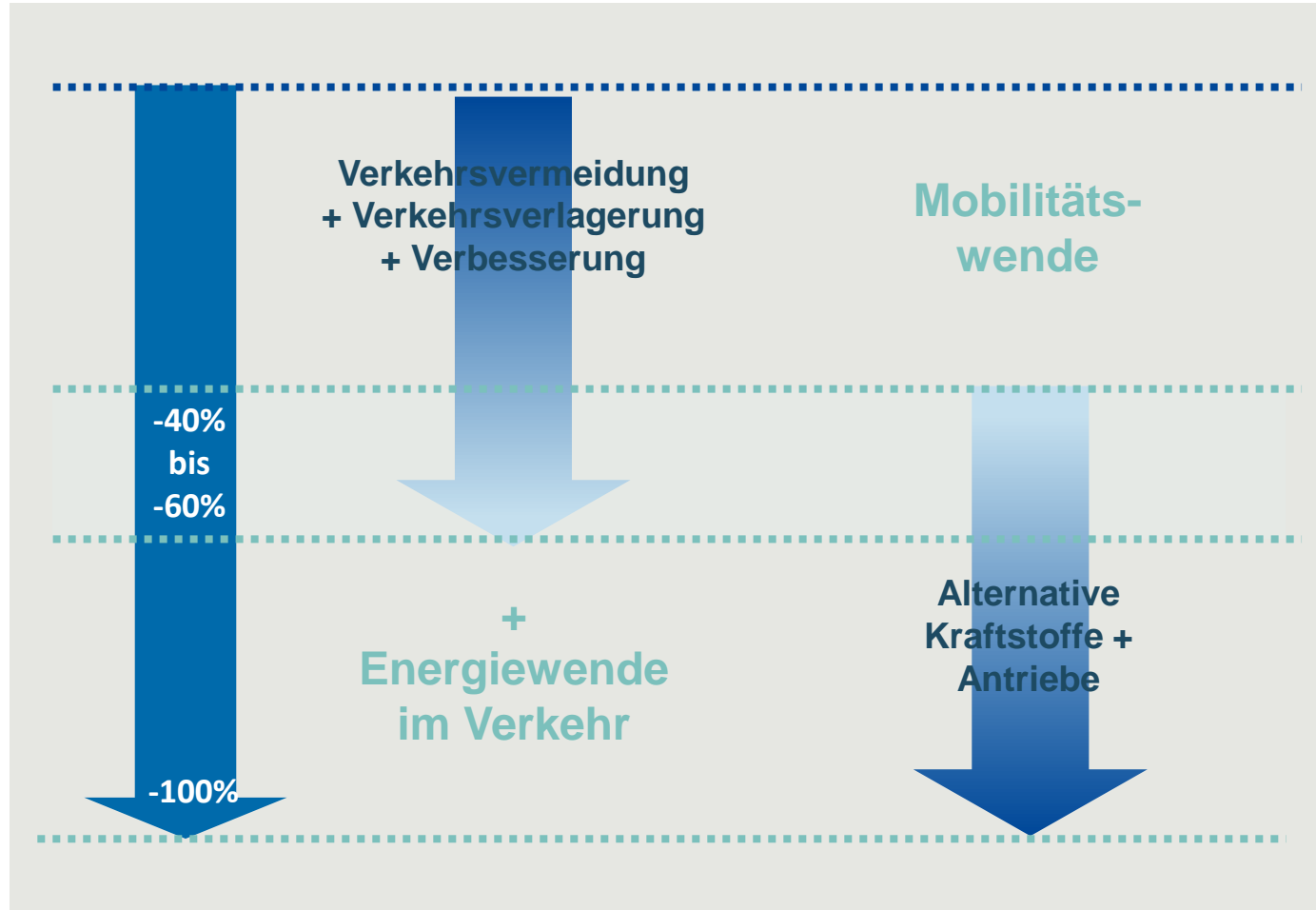
+

ENERGIEWENDE IM VERKEHR

Die Energiewende im Verkehr sorgt für die Deckung des verbleibenden Endenergiebedarfs mit klimaneutraler Antriebsenergie.

Die Verkehrswende ist mehr als „nur“ die Energiewende im Verkehrssektor

Dekarbonisierung braucht Mobilitätswende und Energiewende im Verkehr.



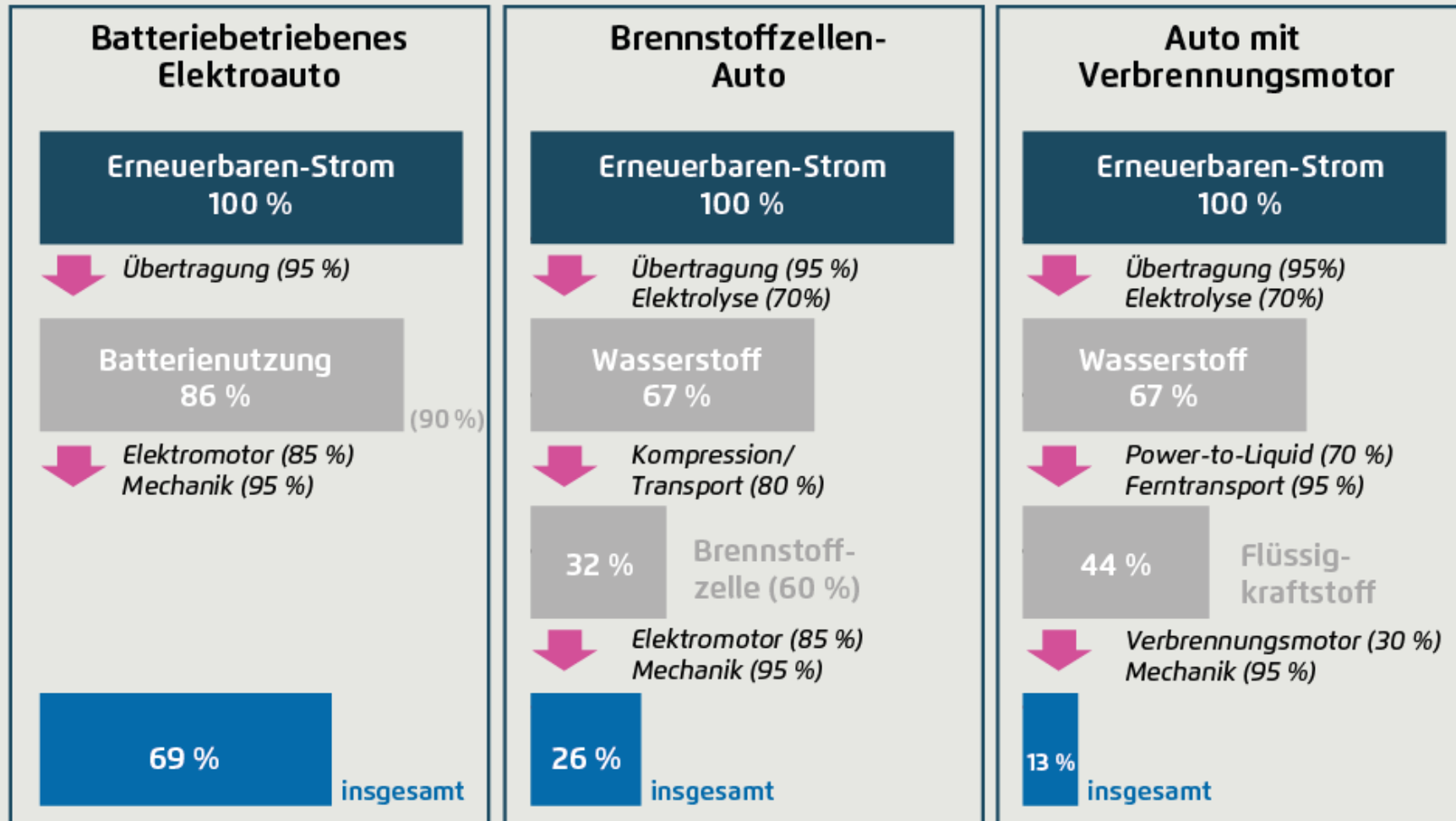
- Zur Erreichung anspruchsvoller Klimaschutzziele im Verkehr müssen Mobilitäts- und Energiewende Hand in Hand gehen.
- Die Mobilitätswende senkt den Endenergiebedarf des Verkehrs so weit, dass er vollständig über Erneuerbare abgedeckt werden kann.
- THG-Minderungen über 60% hinaus sind nur über die Energiewende im Verkehr möglich.



Elektromobilität ist der Schlüssel der
Energiewende im Verkehr



Einzel- und Gesamtwirkungsgrade für Pkw-Antriebe auf Basis von Erneuerbare-Energien-Strom



Energiewende im Verkehr: Das Neue kommt nur in die Welt, wenn das Alte verdrängt wird.



Große und wachsende Automobilmärkte haben sich konsequent für die Elektromobilität entschieden.



India to sell only electric cars by 2030

CNN, 03. JUNI 2016



Österreich will ab 2030 keine Diesel- und Benzinautos mehr neu zulassen

FOCUS MONEY ONLINE, 07. AUGUST 2017

manager magazin

Auch Briten wollen Diesel und Benziner ab 2040 verbieten - und was macht Deutschland?

MANAGER MAGAZIN, 26. JULI 2017

SPIEGEL ONLINE

Norwegen will Benzin- und Dieselautos verbieten

SPIEGEL ONLINE, 16. AUGUST 2016

 **INDEPENDENT**

Scotland to 'phase out' new petrol and diesel cars by 2032

THE INDEPENDENT, 05. SEPTEMBER 2017



China schickt Benziner und Diesel auf den Schrott - offen ist nur noch der Zeitpunkt

STERN, 11. SEPTEMBER 2017



Ab 2025 nur noch Elektroautos

Niederlande wollen Verkauf von Diesel- und Benzinautos verbieten

FOCUS ONLINE, 15. APRIL 2016

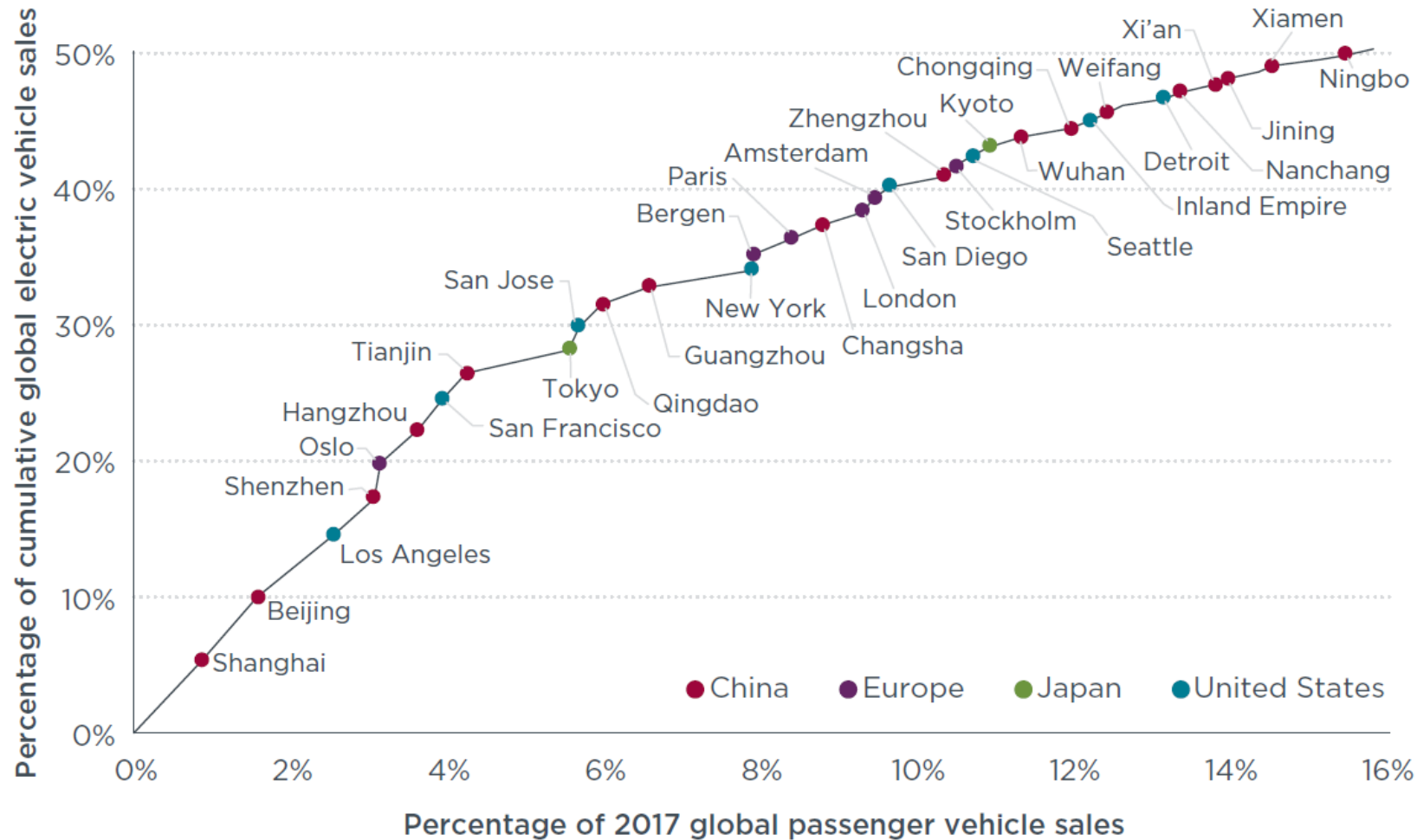
ZEIT  ONLINE

Frankreich will bis 2040 weg vom Verbrennungsmotor

ZEIT ONLINE, 06. JULI 2017

“Hauptstädte” der Elektromobilität

Die Hälfte der weltweit zugelassenen Elektrofahrzeuge ist in nur 25 Städten auf der Straße.





Die Mobilitätswende hat in den
Städten bereits begonnen.

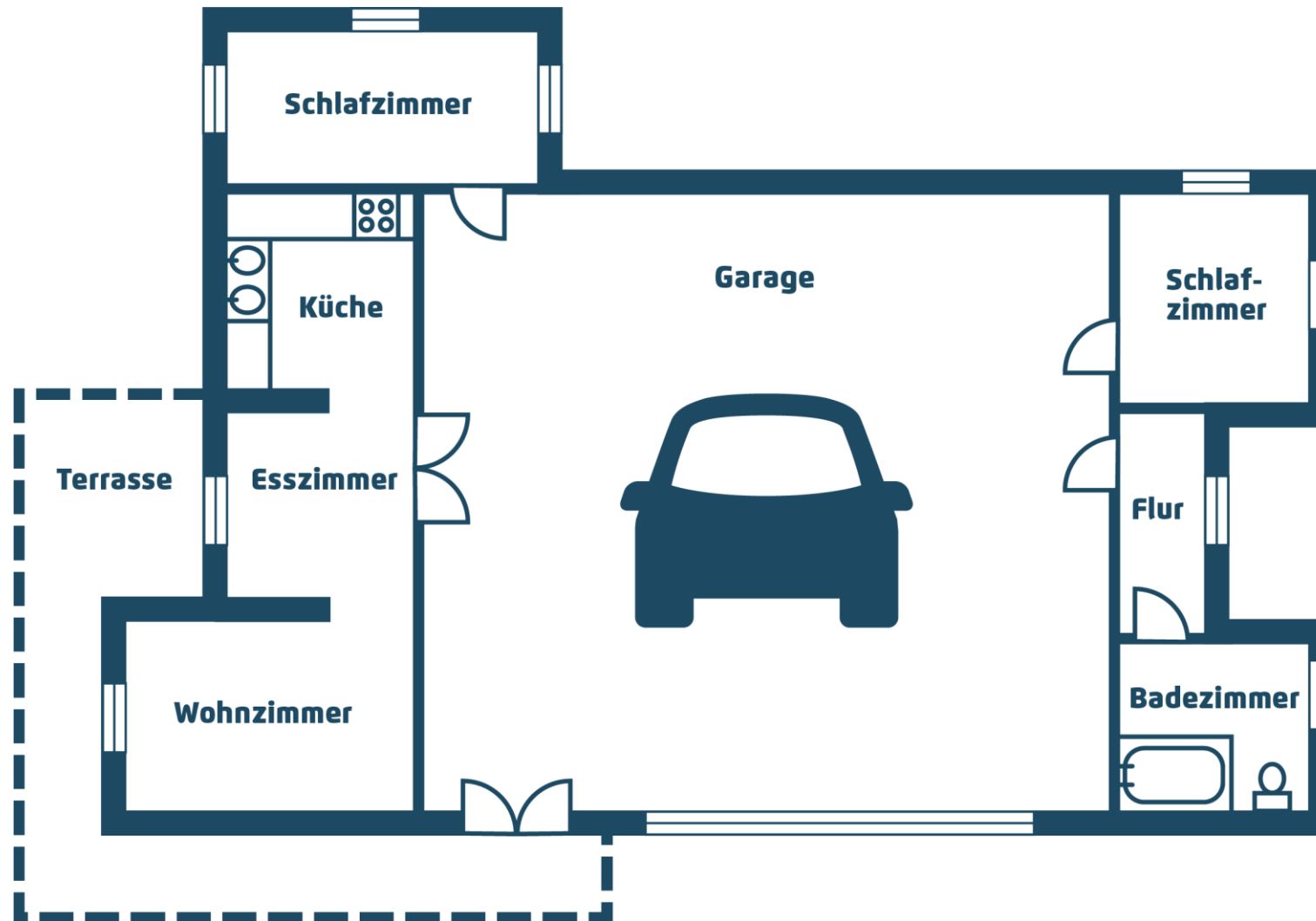
Die Motivation zum nachhaltigen Stadtverkehr geht weit über den Klimaschutz hinaus.

Nachhaltige Mobilität für mehr Lebensqualität in den Städten.



- **Lebensqualität** erhöhen.
- **Flächenverbrauch** verringern.
- **Luftqualität** verbessern.
- **Verkehrssicherheit** verbessern
- **Lärm** mindern.
- **Staus** verringern.

Wenn wir unsere Wohnungen so planen würden wie unsere Städte...



Das Auto beansprucht öffentliche Flächen im Übermaß. Und muss dafür kaum was zahlen.

PARKPLÄTZE KOSTEN GELD

für einen bewirtschafteten Stellplatz am Straßenrand in Berlin ca. 220 Euro/Jahr.

Anteile nach Kostengruppen

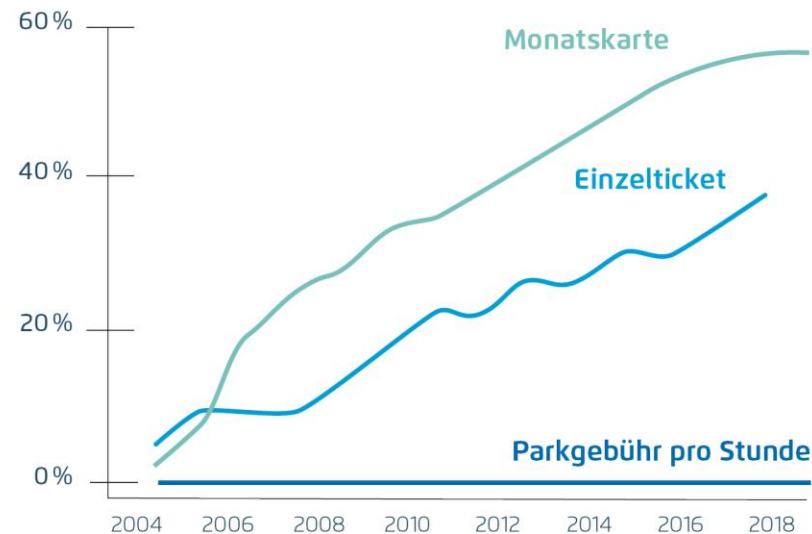
 **45 %**
für öffentliche Sicherheit und Ordnung

 **27 %**
für allgemeine Verwaltung

 **28 %**
für die tatsächliche bauliche Herstellung, Entwässerung, Reinigung und Beleuchtung

VERZERRTER WETTBEWERB

Preisentwicklung ÖPNV-Tickets und Parkgebühren in München



PARKEN BESITZT SONDERSTELLUNG

Ein Bewohnerparkausweis kostet in **München 30 Euro pro Jahr (8 Cent pro Tag)**.
Ein Marktstand von der Größe eines Parkplatzes auf dem **Wochenmarkt 18 Euro pro Tag**.
Eine vergleichbare Freischrankfläche vor einer **Gaststätte 1,50 Euro**.



0,08 €
pro Tag

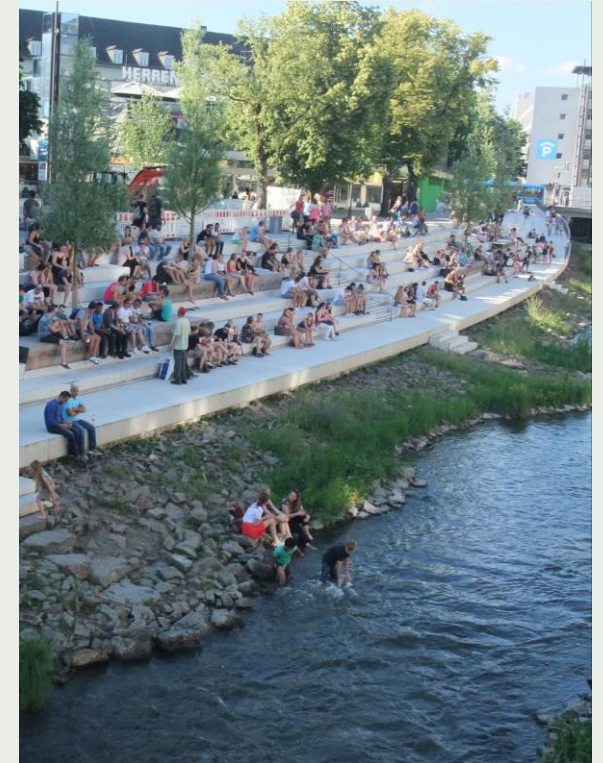


1,50 €
pro Tag



18,00 €
pro Tag

Öffentlicher Raum ist mehr wert – das Beispiel Siegen

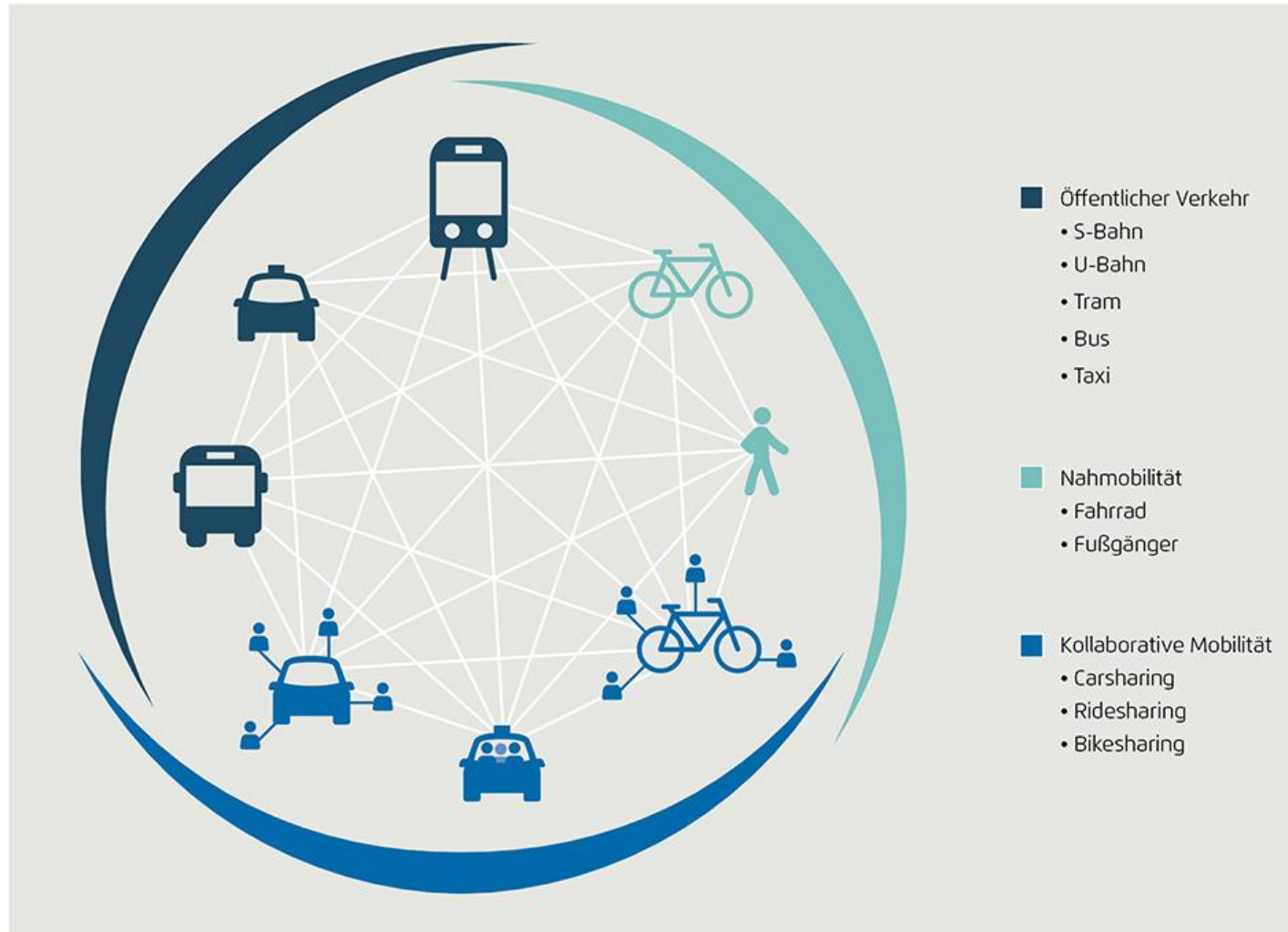




„Justitia Urbana“ - In vielen Städten herrscht Ungleichheit.

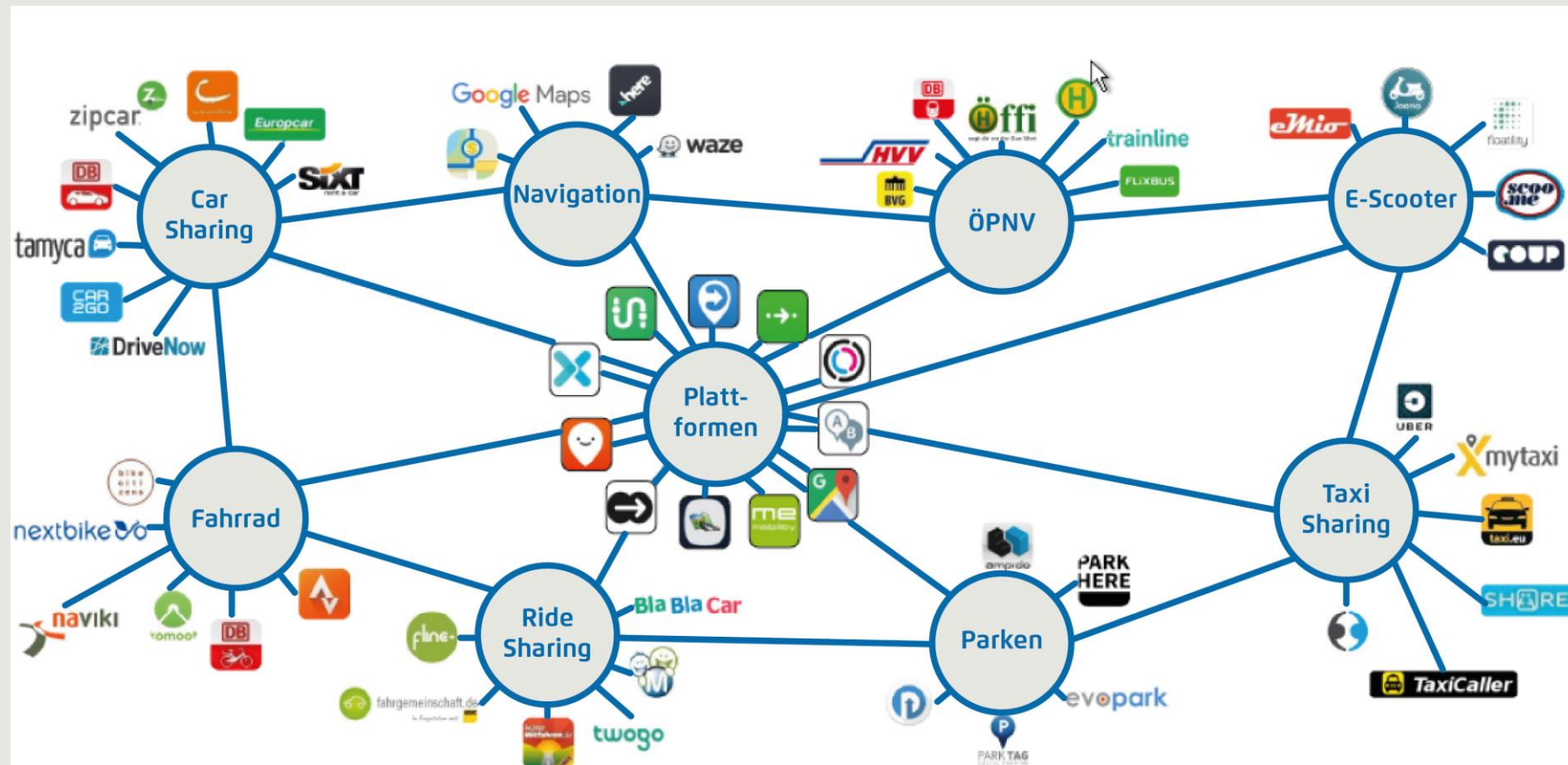


Mit dem geteilten Auto wird der Umweltverbund zum Mobilitätsverbund.



- Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV ist und bleibt das Rückgrat einer klimagerechten Stadtentwicklung – er wird ergänzt durch kollaborative Mobilitätsangebote.
- Elektromobilität bietet das Potenzial die Attraktivität des ÖPNV noch zu verbessern.
- Der individuelle Verkehr wird öffentlich und der öffentliche Verkehr individuell.
- Für eine Verkehrswende braucht es Lösungen auch im Stadtumland und auf dem Land.

Der ÖPNV wird sich verändern (müssen)



Auch das Land wird von der Mobilitätswende profitieren.



Auf dem Land bleibt das private Auto wichtig.

Elektrifizierung und Verlagerung gehen Hand in Hand.

Innovationen im öffentlichen Verkehr bringen Alternativen auf das Land.

Pendlerverkehre als „blinder Fleck“ der Verkehrswende?



„Wagen, hol schon mal den Harry!“

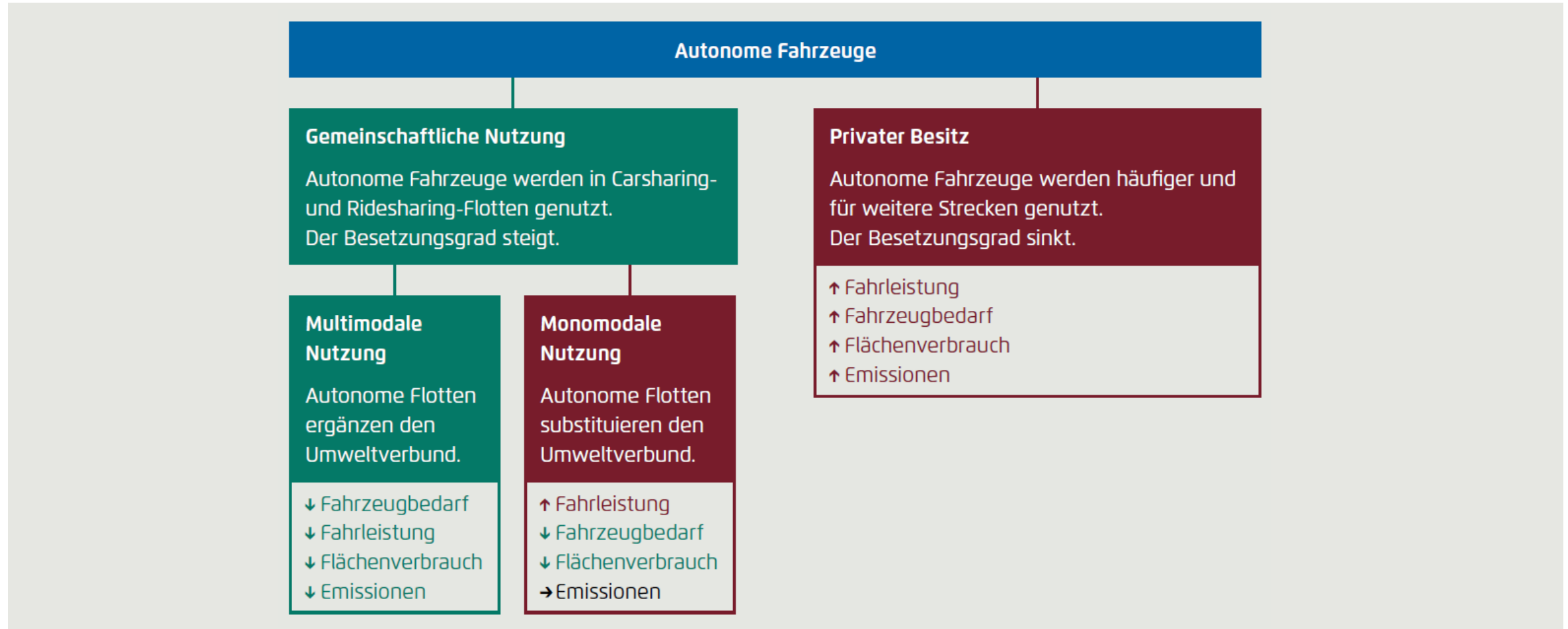
Automatisierte und autonome Fahrzeuge bergen sowohl Chancen als auch Risiken.



Foto: auto-motor-sport.de; Überschrift SZ vom 18.11.2016, S. 3 Thomas Fromm

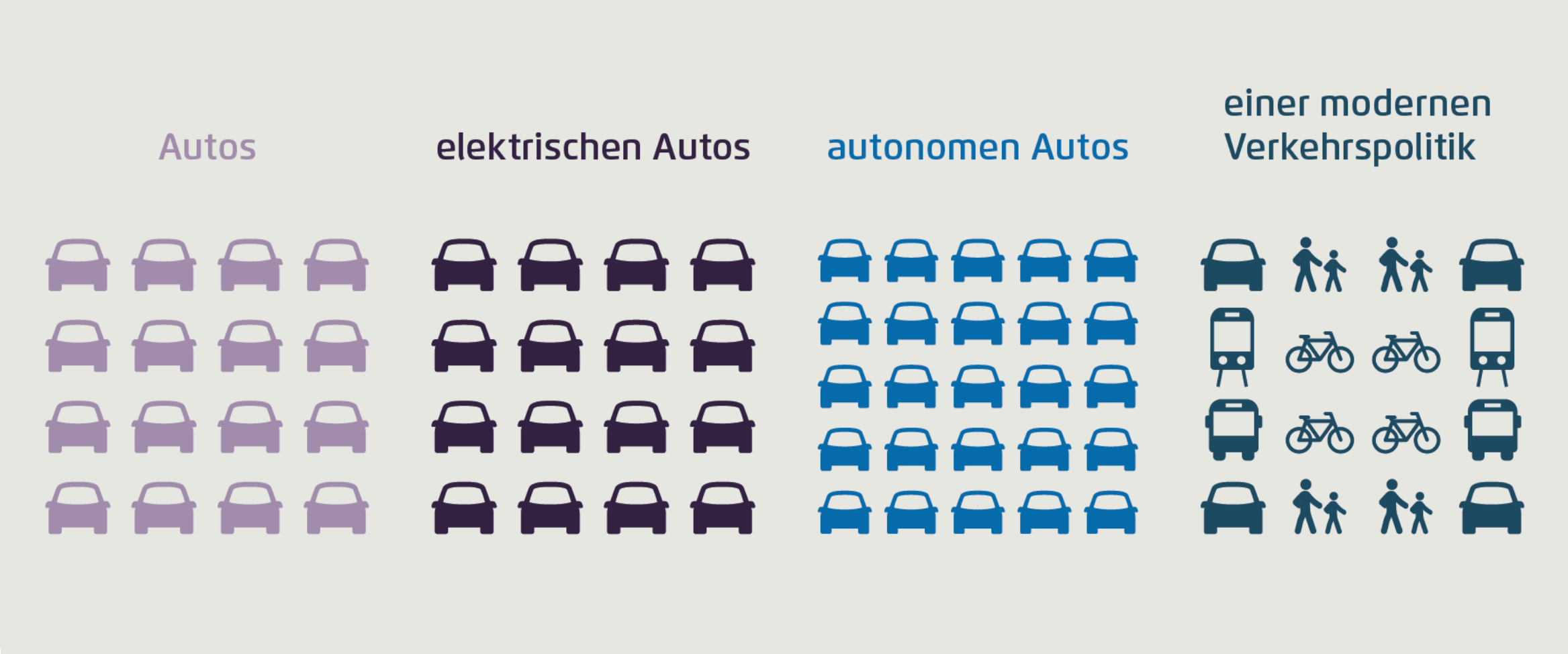
Selbst wenige autonome Fahrzeuge können zu mehr Verkehr führen.

Nutzungsformen und mögliche Auswirkungen der Fahrzeugautomatisierung



Wie soll die Mobilität in Zukunft aussehen?

Unsere Städte mit...



Der gesellschaftliche Nutzen der Verkehrswende wird zu ihrem Treiber.



Die Verkehrswende geht über den Klimaschutz weit hinaus – es geht um eine gesamtgesellschaftliche Modernisierungsstrategie.

Ohne Verkehrswende und eine aktive Gestaltung des Wandels ist der Industriestandort Deutschland gefährdet.

Der Transformationsprozess braucht einen verlässlichen Rahmen.

Akzeptanz ist der Schlüssel für die Verkehrswende und Diskurs schafft Akzeptanz.

Dauerbaustelle
Verkehrswende





**Sektorenkopplung
forcieren**

**Kommunen Mobilitätswende
ermöglichen**

**Elektromobilität
zum Erfolg führen**

**Bepreisung & Finanzierung
reformieren**

**Ausbau ÖPNV, Schiene &
Rad
ernst nehmen**

**Verhaltensveränderungen
unterstützen**

Die Verkehrswende gelingt nur als
Gemeinschaftswerk!



D E P A R T M E N T O F P L A N N I N G



Agora
Verkehrswende



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie Anregungen oder Fragen? – Dann kontaktieren Sie mich gerne unter:

anne.klein-hitpass@agora-verkehrswende.de

Twitter: @AgoraVerkehr @anne_agora

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

T +49 (0)30 700 1435 300 | **F** +49 (0)30 700 1435 129

M info@agora-verkehrswende.de

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