

Wie festgeklebt!

Wege aus dem stagnierenden Klimaschutz im Verkehr

**Veranstaltung
am 10. Oktober 2023, 16–19 Uhr
im Hotel Aquino, Berlin
(+ Livestream)**



AGENTUR FÜR
ERNEUERBARE
ENERGIEN



16:00 Uhr	<i>Begrüßung</i> Dr. Robert Brandt , Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien e.V. (AEE)
16:10 Uhr	<i>Keynote</i> Stefan Gerwens , Leiter des Ressorts Verkehr, ADAC e.V.
16:30 Uhr	<i>Impulsvorträge</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>Ein Klimaschutz-Sofortprogramm für den Verkehrssektor</i> Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• <i>Die Rolle des Zertifikatehandels im Verkehrssektor</i> Dr. Michael Pahle, Arbeitsgruppenleiter „Klima- und Energiepolitik“ am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK)
17:30 Uhr	Pause
18:00 Uhr	<i>Podiumsdiskussion</i> <ul style="list-style-type: none">• Valentin Abel, Mitglied der FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag• Christian Hirte, Mitglied der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag• Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)• Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• Stefan Schreiber, Präsident des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) <p>Moderation: Anja Krüger, Wirtschaftsredakteurin, taz</p>
19:00 Uhr	Ende der Veranstaltung & Get-together mit Imbiss und Getränken

Keynote

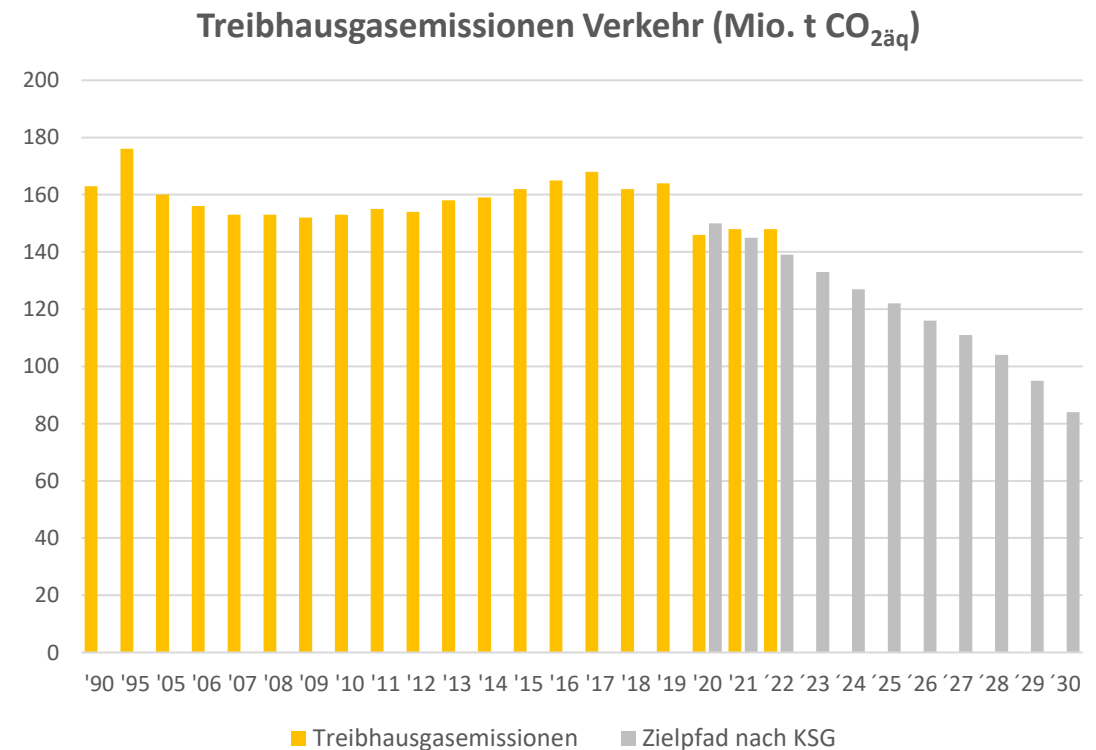
Veranstaltung „Wie festgeklebt: Wege aus dem stagnierenden Klimaschutz im Verkehr“

10.10.2023 in Berlin

**Stefan Gerwens
Leiter Ressort Verkehr, ADAC e.V.**

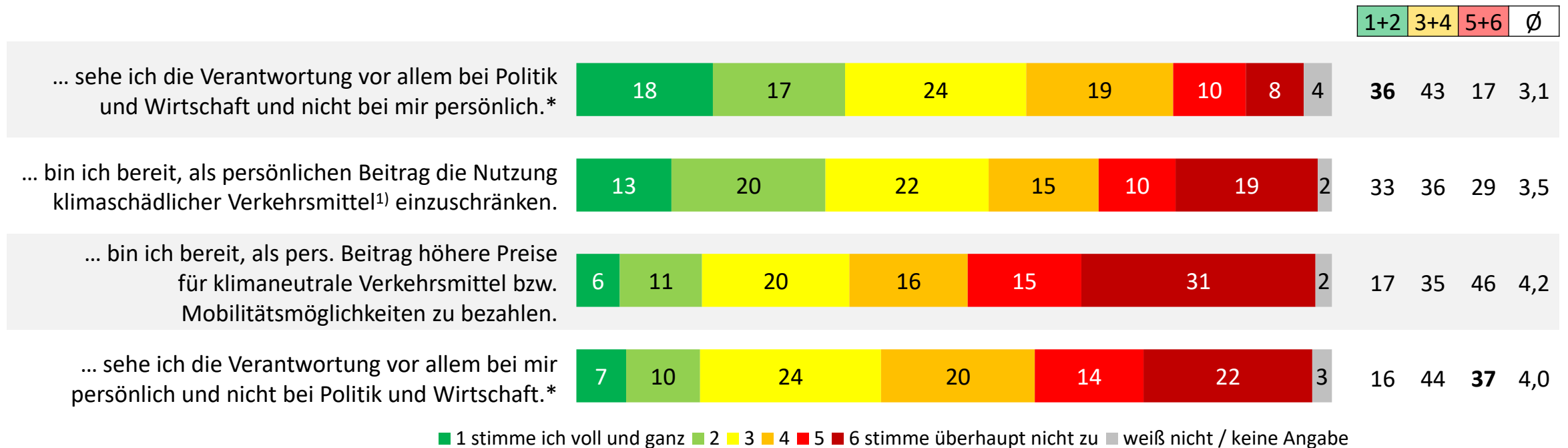
Der Klimaschutz erfordert eine rasche Transformation des Verkehrs.

- Deutschland strebt **Klimaneutralität bis 2045** an.
 - Auf den **Pkw** entfallen heute rund **60% dieser Emissionen**, auf **Nutzfahrzeuge** rund ein **Drittel**.
 - **2030** darf der Verkehrssektor gemäß Klimaschutzgesetz (KSG) nur noch **85 Mio. t CO₂äq** pro Jahr emittieren.
 - **2022** waren es **148 Mio. t CO₂äq**, somit 9 Mio. t über der KSG-Vorgabe für den Verkehr.
 - Die **Novelle des KSG** schafft mehr Flexibilität zwischen Sektoren, der Handlungsdruck im Verkehr bleibt aber.
- Die **Transformation muss schneller erfolgen**.
- **Klimaschutz und bezahlbare Mobilität** müssen gemeinsam möglich sein.



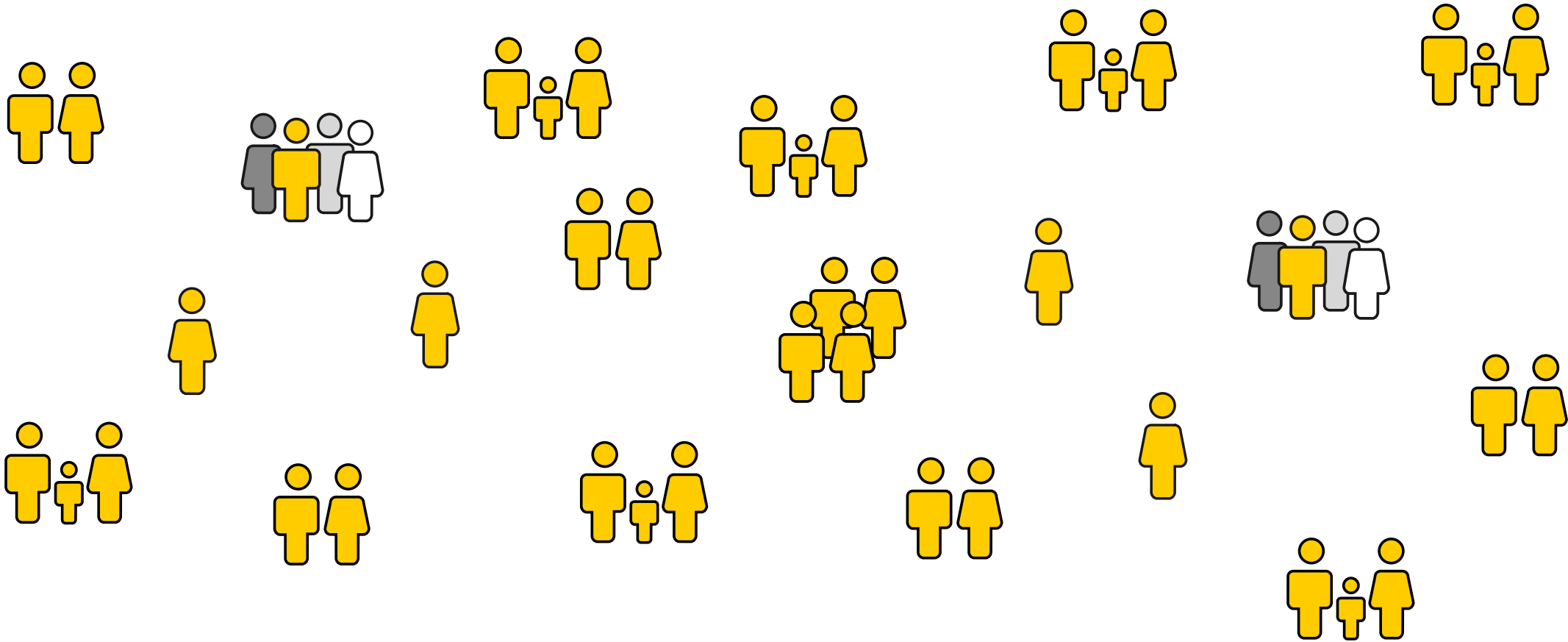
Die Verantwortung für Klimaziele im Verkehr wird eher bei Politik und Wirtschaft als persönlich gesehen.

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? **Damit die Klimaziele im Verkehr erreicht werden ...**



Basis: ADAC Mitglieder n=1.010; *Zufällig wurde eines der beiden Items jeweils der Hälfte der Befragten gestellt, n=488/490; 1) (z.B. Pkw mit Benzin- oder Dieselantrieb, Flüge); Angaben in % bzw. Mittelwerten (1-6), Sortierung absteigend nach Top2-Werten, ggf. rundungsbedingte Differenzen

Menschen aktivieren – Handlungsoptionen schaffen, Anreize setzen, Planungssicherheit geben.



Klimaschutz gesamthaft anlegen.



klimaneutral und umweltverträglich



verkehrssicher



verfügbar

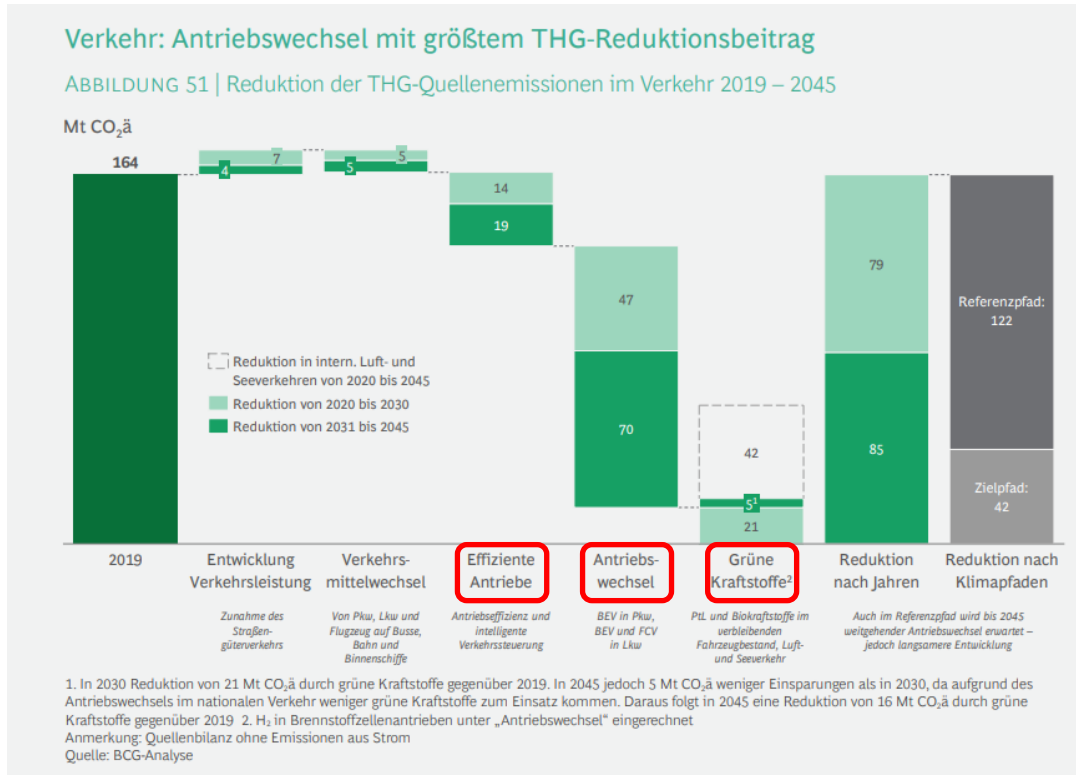


zuverlässig

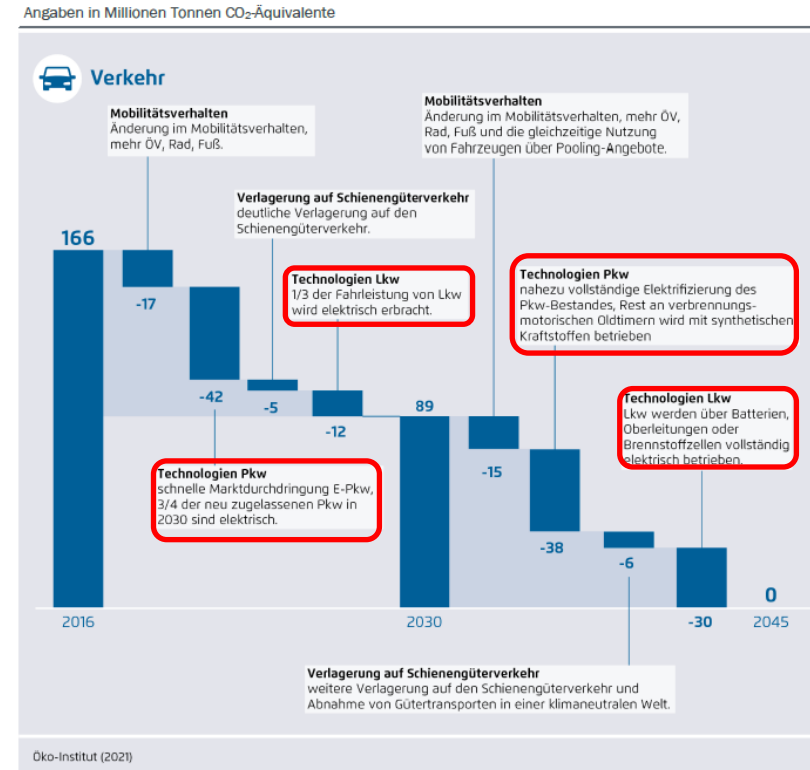


bezahlbar

THG-Minderungspotenziale im Blick behalten: Antriebswechsel und alternativen Energien!



Quelle: BDI – Klimapfade 2.0 (2022)



Quelle: Umweltbundesamt 2021 Klimaneutrales Deutschland 2045

Unterschiedliche Gutachten eine Gemeinsamkeit: Klimaziele vor allem durch Minderungen bei Fahrzeugen erreichbar!

Aus fossilen Energien im Verkehr aussteigen.

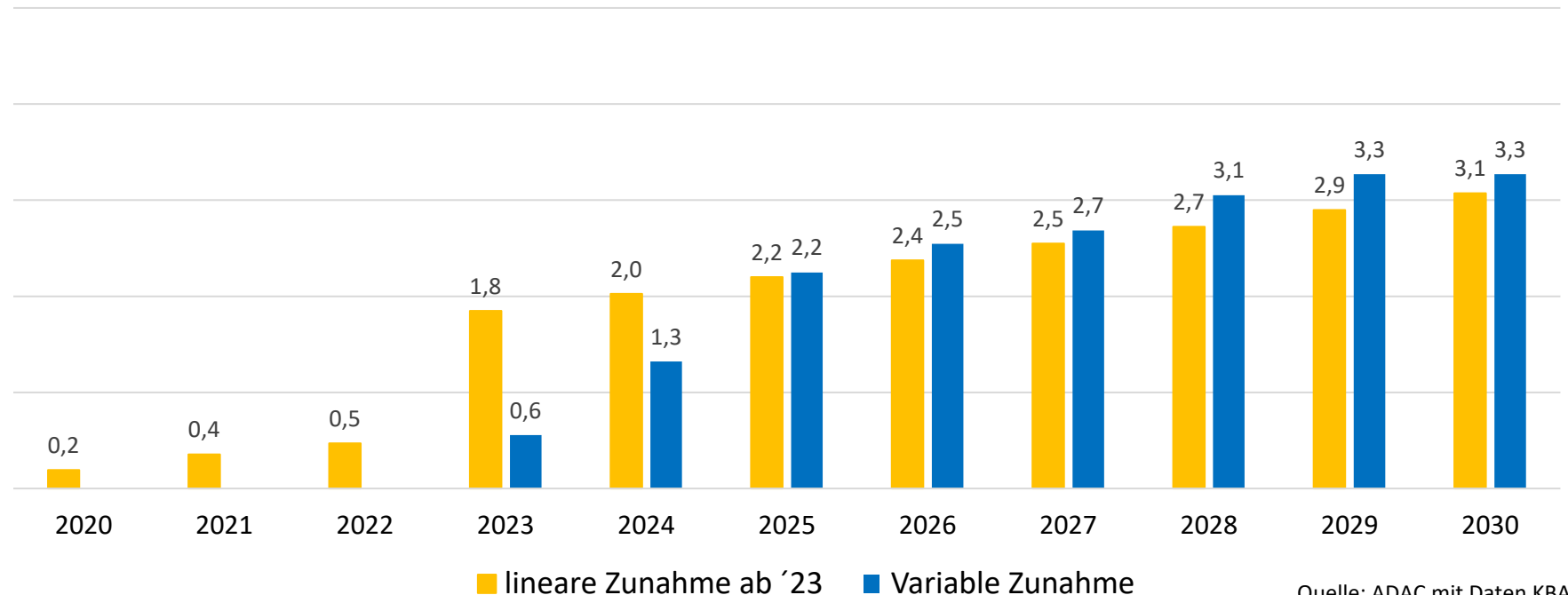


- Die Bundesregierung strebt **15 Mio.** batterieelektrische Fahrzeuge und **1 Mio.** Ladepunkte an.
 - Ziele noch erreichbar?
 - Konsistenz politischen Handelns?
 - Förderung Elektromobilität vs. Belastung Verbrenner?
 - Welche Antriebe und Energien setzen sich beim Nutzfahrzeug durch?
 - Wie entwickelt sich der E-Gebrauchtwagenmarkt?
- Die Rolle von **Biokraftstoffen** und **E-Fuels** (strombasierten Kraftstoffen) für Klimaschutz im Straßenverkehr wird politisch kontrovers diskutiert.
 - Klimaschutz am Auspuff oder in der Wertschöpfungskette (Neufahrzeuge)?
 - Klimaschutz im Fahrzeugbestand mit Diesel- oder Benzinmotor?

E-Fahrzeughochlauf braucht mehr Dynamik.

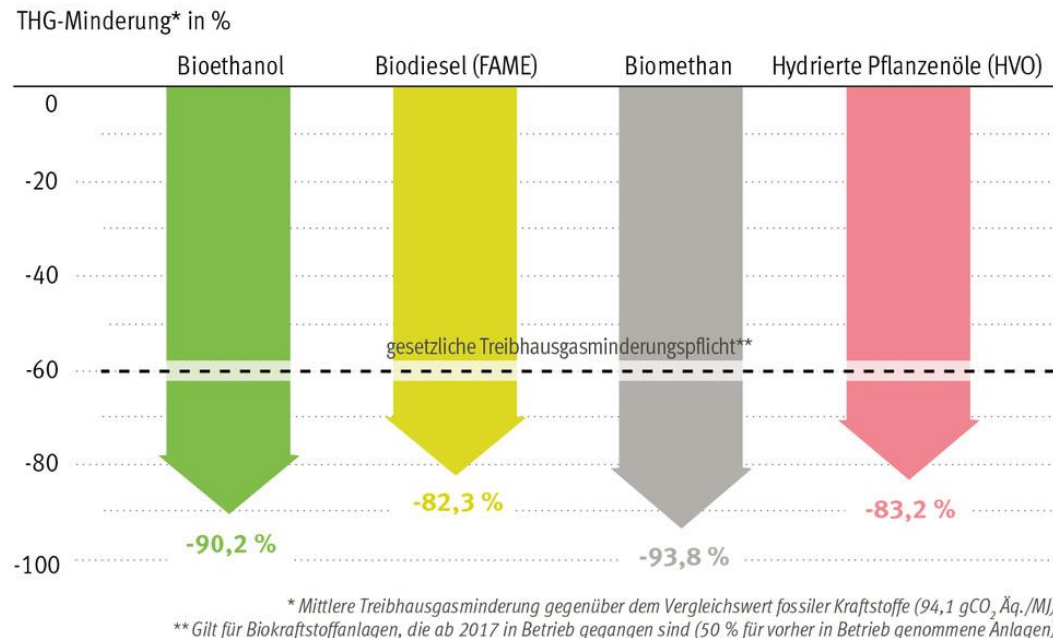
- **E-Neufahrzeug-Förderung** für Pkw bis 45 T€ netto auch **über das Jahr 2024 hinaus** notwendig
- **Verlässliche Anreizstrukturen** (THG-Bonus)
- OEM müssen **Modellverfügbarkeiten und -vielfalt** erhöhen
- **Ausbau der Ladeinfrastruktur** fortsetzen (Mehrfamilienhäuser, Betriebe, ...)

Zielpfad 15 Mio. BEV bis 2030 – Jährlich nötige Neuzulassungen in Mio.
(mit Flottenerneuerung -10% vom Bestand)



Alternative Kraftstoffe für CO₂-Minderung im Bestand.

Treibhausgas-Einsparung von Biokraftstoffen 2021



Quelle: BLE (2022)
© FNR 2023



Klares Bekenntnis zu alternativen Kraftstoffen für Pkw-Bestand mit Verbrennermotor erforderlich.

- E10+ stärken, **konventionelle Biokraftstoffe** (ohne Palmöl; = 1. Generation) weiter nutzen.
- **Fortschrittliche Biokraftstoffe** (= 2. Generation) weiter fördern und ausbauen, als Beimischung und Reinkraftstoff (z. B. HVO100).
- Verwendung von **strombasierten Kraftstoffen** auch für Pkw (Beimischung).
- Ambitionierterer Hochlauf der **Erneuerbaren-Energien-Richtlinie** bis 2030 und darüber hinaus.
- **Energiesteuer**: CO₂-Komponente stärken/ermäßigter Satz bzw. Freistellung.

Mehr Vielfalt im Verkehrsangebot dauerhaft erlebbar machen.

- Der öffentliche Verkehr hat Wachstumspotenzial - Verbraucher wünschen sich zugleich niedrige Preise, engere Takte und auf Hauptstrecken mehr Kapazität.
 - Der Radverkehr wächst, auch durch die Elektrifizierung.
 - Sharing bleibt hinter den Erwartungen zurück.
 - Der Pkw-Bestand nimmt auch in den Großstädten weiter zu, viele Menschen sind heute auf den Pkw angewiesen.
-
- Den **Sanierungsstau in den Verkehrsnetzen** abbauen.
 - **Bus, Bahn und neue Mobilitätsdienste** (Stadt und Land) **ausbauen**.
 - Das **Deutschlandticket** verlässlich finanzieren!
 - **Durchgängige Radnetze und Fußwege** schaffen.
 - Eine tragende Säule des **Pkw** für die Alltagsmobilität insbesondere im ländlichen Raum anerkennen.



© NASA/Andreas Lander

CO₂-Preis mit Klimageld kombinieren.

- Der **CO₂-Preis** ist ein Schlüsselement für effizienten Klimaschutz.
 - Die **Kompatibilität von ETS II und nationalem CO₂-Preis** ist offen und führt zu Unklarheit über die Relevanz des nationalen Preispfades.
 - Der **Klima- und Transformationsfond** ist überzeichnet.
 - Die **Einführung des Klimageldes** als Ausschüttung von Einnahmen aus dem CO₂-Preis und Instrument des sozialen Ausgleichs ist offen.
- Mobilität ermöglicht Teilhabe, sie muss **bezahlbar** bleiben.
 - Das **Abgabensystem** muss stärker an den Anforderungen des Klimaschutzes und der Verursachergerechtigkeit ausgerichtet werden (Bsp. Kfz-Steuer).
 - Die **Veränderung von Mobilitätsabgaben** muss planbar und verlässlich erfolgen, damit Verbraucher Zeit haben, ihr Verhalten anzupassen.
 - Steigende Mobilitätskosten sind **sozial abzufedern**, das Klimageld einzuführen.



ADAC Empfehlungen

- Die **Klimaziele sind zu erreichen**, der (Straßen)Verkehr muss klimaneutral werden.
- Klimaschutz und **bezahlbare Mobilität** müssen gemeinsam möglich sein.
- Maßnahmen haben unterschiedliche **Umsetzungs- und Wirkungszeiträume** - sie sind auch über 2030 hinaus in Richtung Klimaneutralität voranzutreiben.
- Die **Transformation** muss schneller erfolgen, um erhebliche Einschränkungen und Verteuerungen zu vermeiden.
- Der **Ausstieg aus fossilen Energien** ist der stärkste Hebel für Klimaschutz im Verkehr.
- Verbraucher benötigen **attraktive Alternativen** zum fossil betriebenen Pkw und dabei Planbarkeit und Verlässlichkeit – dazu können Staat und Wirtschaft zu mehr Vielfalt des Angebotes wesentlich beitragen.
- Push- und Pull-Maßnahmen sind erforderlich - das **Abgabensystem** muss stärker an Anforderungen des Klimaschutzes ausgerichtet werden.
- Für **Haushalte mit niedrigem Einkommen** sind Belastungen abzufedern.

Menschen müssen bereit sein, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern – positives Erleben trägt wesentlich dazu bei!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Stefan Gerwens

Leiter Ressort Verkehr

ADAC e.V.

E-Mail: stefan.gerwens@adac.de



16:00 Uhr	<p>Begrüßung</p> <p>Dr. Robert Brandt, Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien e.V. (AEE)</p>
16:10 Uhr	<p>Keynote</p> <p>Stefan Gerwens, Leiter des Ressorts Verkehr, ADAC e.V.</p>
16:30 Uhr	<p>Impulsvorträge</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Ein Klimaschutz-Sofortprogramm für den Verkehrssektor</i> Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• <i>Die Rolle des Zertifikatehandels im Verkehrssektor</i> Dr. Michael Pahle, Arbeitsgruppenleiter „Klima- und Energiepolitik“ am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK)
17:30 Uhr	Pause
18:00 Uhr	<p>Podiumsdiskussion</p> <ul style="list-style-type: none">• Valentin Abel, Mitglied der FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag• Christian Hirte, Mitglied der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag• Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)• Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• Stefan Schreiber, Präsident des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) <p>Moderation: Anja Krüger, Wirtschaftsredakteurin, taz</p>
19:00 Uhr	Ende der Veranstaltung & Get-together mit Imbiss und Getränken

Fridays for Future über die Verkehrswende



Die Geburt der
funktionalen Stadt

Charta von
Athen



Verkehrspolitische Bestandsaufnahme

- Verkehrsminister Wissing plant **144** neue Autobahnprojekte
- Erfolgreiches 9-Euro-Ticket abgesetzt
- Deutschland blockiert das EU-weite **Verbrenner-Aus** bis 2035
- Verkehrsminister **verfehlt Klimaziele** das zweite Jahr in Folge
- Widersetzt sich gegen die **gesetzliche Verpflichtung**, ein Sofortprogramm vorzulegen

Fridays for Future legt Sofortprogramm vor

- **Tempolimit** 120km/h
- **Verdopplung** der ÖPNV-Kapazität bis 2030
- **Autofreie** Innenstädte
- Motorisierten **Individualverkehr** abschaffen
- **Ausbaustopp** für Autobahnen und Bundesstraßen



Fridays for Future legt Sofortprogramm vor

- **Radverkehr fördern,**
Infrastruktur ausbauen
- **Fossile Subventionen abschaffen**
- **Einbaustopp** für
Verbrennungsmotoren ab 2025
- Ausbau der **Schiene**
- Volker Wissing als
Verkehrsminister ersetzen



#Wirfahrenzusammen

3. März 2023
Globaler Klimastreik in Köln



—

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

16:00 Uhr	<i>Begrüßung</i> Dr. Robert Brandt , Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien e.V. (AEE)
16:10 Uhr	<i>Keynote</i> Stefan Gerwens , Leiter des Ressorts Verkehr, ADAC e.V.
16:30 Uhr	<i>Impulsvorträge</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>Ein Klimaschutz-Sofortprogramm für den Verkehrssektor</i> Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• <i>Die Rolle des Zertifikatehandels im Verkehrssektor</i> Dr. Michael Pahle, Arbeitsgruppenleiter „Klima- und Energiepolitik“ am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK)
17:30 Uhr	Pause
18:00 Uhr	<i>Podiumsdiskussion</i> <ul style="list-style-type: none">• Valentin Abel, Mitglied der FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag• Christian Hirte, Mitglied der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag• Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)• Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• Stefan Schreiber, Präsident des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) <p>Moderation: Anja Krüger, Wirtschaftsredakteurin, taz</p>
19:00 Uhr	Ende der Veranstaltung & Get-together mit Imbiss und Getränken



POTSDAM INSTITUTE FOR
CLIMATE IMPACT RESEARCH

Die Rolle des Zertifikatehandels im Verkehrssektor

Michael Pahle

Diskussionsveranstaltung „Wege aus dem stagnierenden Klimaschutz im Verkehr“

30. August 2023

Zwei Thesen

1. Ohne den Emissionshandel wird die Dekarbonisierung des Verkehrssektors nicht funktionieren
2. Man braucht auch andere Instrumente, aber die deutsche Politik „versagt“ bei der Rollenverteilung

1. These

Ohne den Emissionshandel wird die Dekarbonisierung des Verkehrssektors nicht funktionieren

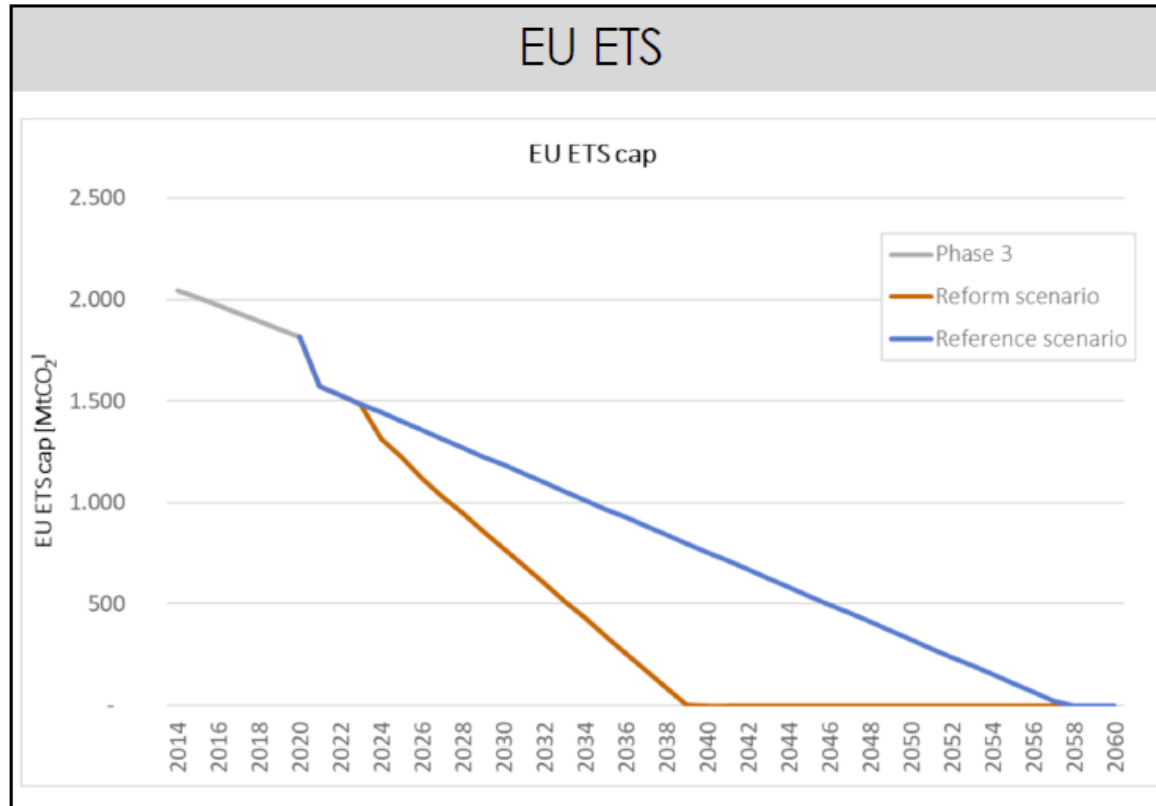
Emissionshandel *in a nutshell*



- › Der Emissionshandel ist die **Bodumkanne** der klimapolitischen Instrumente
 - › Fester Deckel verhindert Entweichen nach oben
 - › Im Verlauf der Zeit wird der Deckel bis nach ganz unten gedrückt
- › Es kann nur so viel emittiert werden, wie **unter den Deckel** (=Anzahl der Zertifikate) passt
- › Die Zahl der ausgegebenen Zertifikate über die Zeit beschreibt einen **klaren Pfad** zu Null-Emissionen...

Reform 2023: Klare Pfade im europäischen Emissionshandel

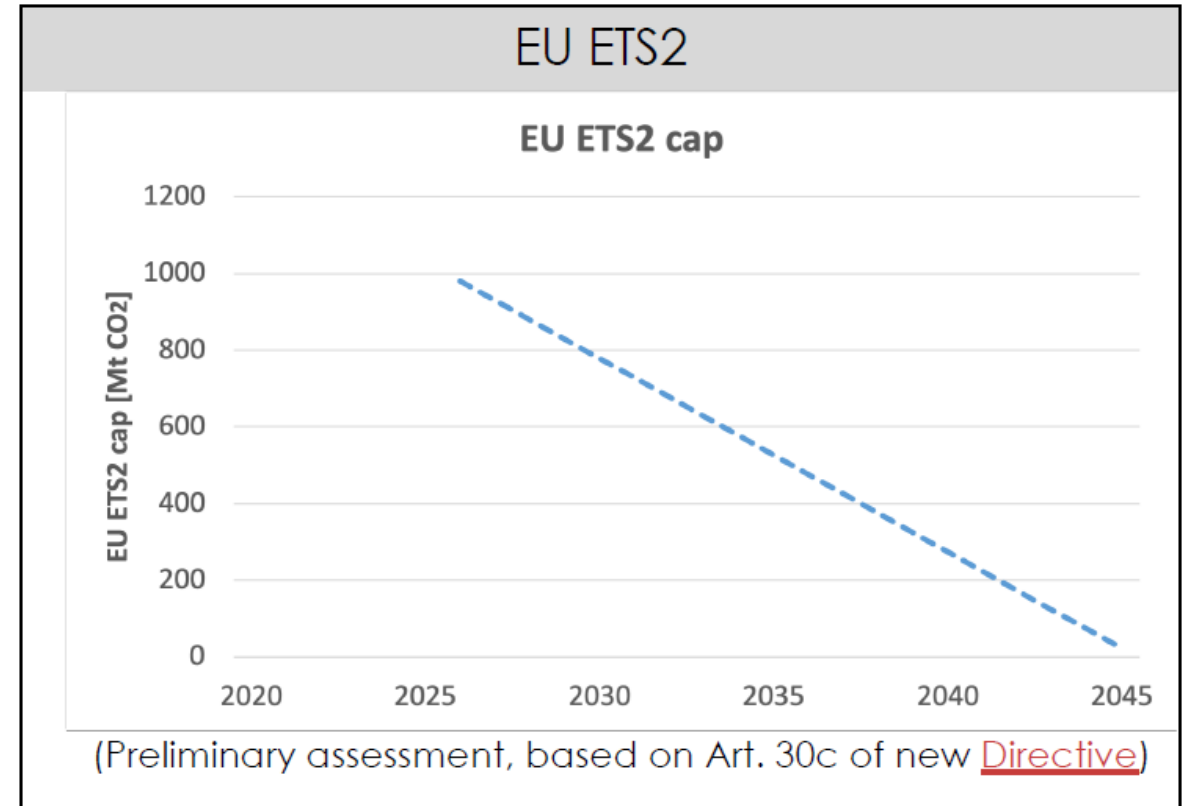
Bestehender ETS



2039
(Reform)

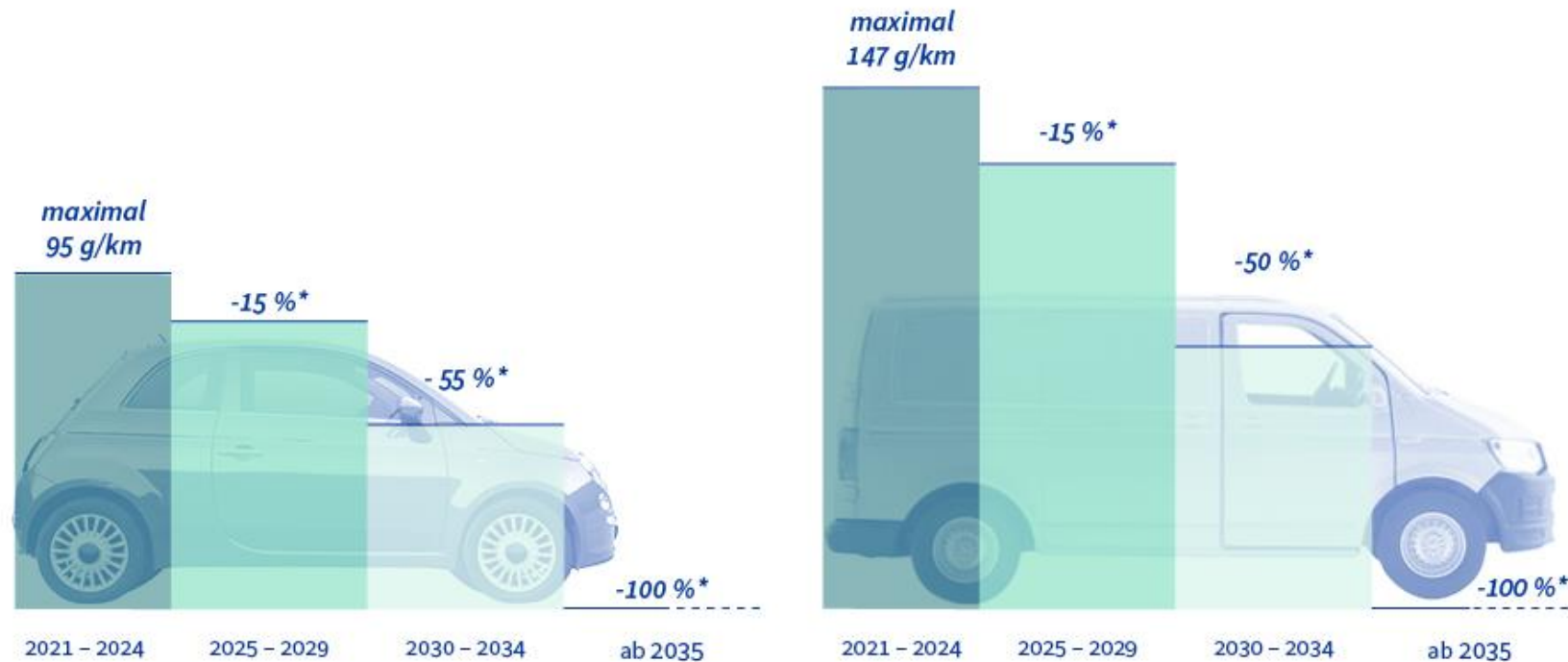
2057
(vor der Reform)

Neuer ETS u.a. für Verkehr (ab 2027)



Auch ein klarer Pfad bei den EU Emissionsstandards...

Geschätzte CO₂-Emissionsreduktionen für neue PKW und leichte Nutzfahrzeuge



Quelle: Europäischer Rat

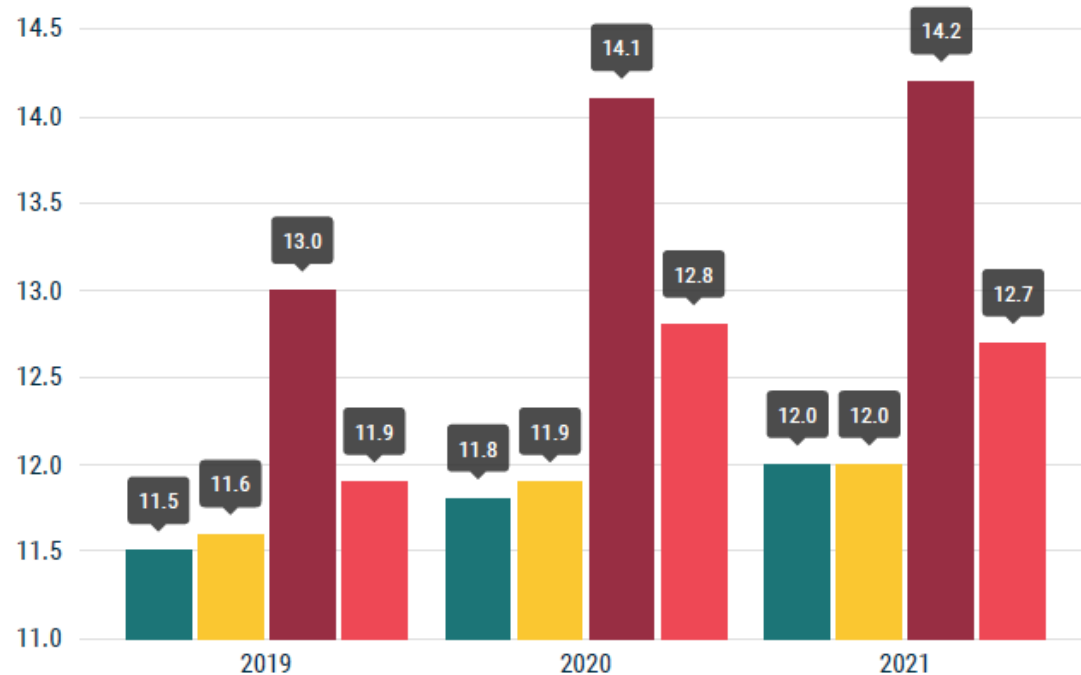
*im Vergleich zu den Zielvorgaben für 2021

..aber nicht für den Bestand (und andere Fahrzeugklassen)!

AVERAGE AGE OF EU FLEET

By vehicle type, in years / 2019–2021

Cars Vans Trucks Buses



Created with LocalFocus

Source: [ACEA VEHICLES IN USE REPORT 2023](#)

- › Bestand an konventionellen Fahrzeugen muss **aus dem Markt** gehen
 - › **Durchschnittsalter** der Flotten **steigend** (DE PKW: 10 Jahre)
 - › Je mehr alte Fahrzeuge, desto knapper die Zertifikate, desto **höher der CO2-Preis**, desto **teurer das Benzin**
- **Umstieg auf alternatives Fahrzeug** lohnt immer mehr

2. These

Man braucht auch andere Instrumente, aber die deutsche Politik „versagt“ bei der Rollenverteilung

Der CO2-Preis ist NICHT alles!

≡
MENU

TAGESSPIEGEL
BACKGROUND

Energie & Klima

STANDPUNKTE

Warum die EU sowohl Emissionsstandards als auch CO2-Bepreisung braucht



Michael Pahle, Leiter Arbeitsgruppe Klima- und Energiepolitik, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung

Ein Emissionshandel und gleichzeitig Emissionsstandards im Verkehr? Michael Pahle vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung kann dem Ansatz der Europäischen Kommission viel abgewinnen: Er bringe die zur Erreichung der Ziele notwendige Härte, ohne die Grenzen der politischen Durchsetzbarkeit zu sprengen.

- › Wenn CO2-Preise zu stark ansteigen, sind sie **politisch kaum haltbar**
- › Umstieg muss **befördert und ermöglicht werden**
 - › Emissionsstandards EU
 - › Ausbau Infrastruktur (Ladesäulen, Wasserstoff, Schiene, etc.)
 - › Förderung alternativer Brennstoffe
- › Gigantischer **Finanzierungsbedarf**, der über **CO2-Preis Einnahmen** (2022: 13 Mrd. EUR) mitgedeckt werden kann
- › **Stoßrichtung** eigentlich klar, aber...

Bundesregierung verwehrt sich der Anhebung...

Bloomberg

Green | Climate Politics

German Coalition Split on Magnitude of Increase in Carbon Price

- Finance chief pushing for smaller rise due to sticky inflation
- Greens Economy Minister Habeck under pressure to go further



By [Michael Nienaber](#)

August 2, 2023 at 12:54 PM GMT+2

[Copy Link](#)

Der Preis soll zum 1. Januar auf 40 Euro/t steigen. [+ca. 12 ct/Liter Benzin] In der Bundesregierung war zunächst über eine Erhöhung des CO₂-Preises 2024 auf 45 Euro debattiert worden. 2025 soll der Preis bei 50 liegen, im Jahr darauf bei 65 Euro. (Quelle: [Tagesschau](#))

Anpassung gem. BEHG-Novelle 2022



› Verschleppung der Reform: Vorschlag zur **Anpassung des nationalen ETS (BEHG)** erst Ende 2024 gemäß Klimaschutzgesetz §4 (6)

Einschub: Nicht nur das Problem einer Partei

Startseite > Politik

Ampel-Check: Klima-Rückzieher mit fadenscheiniger Begründung? Experte mahnt – Grüne findet Lösung „okay“

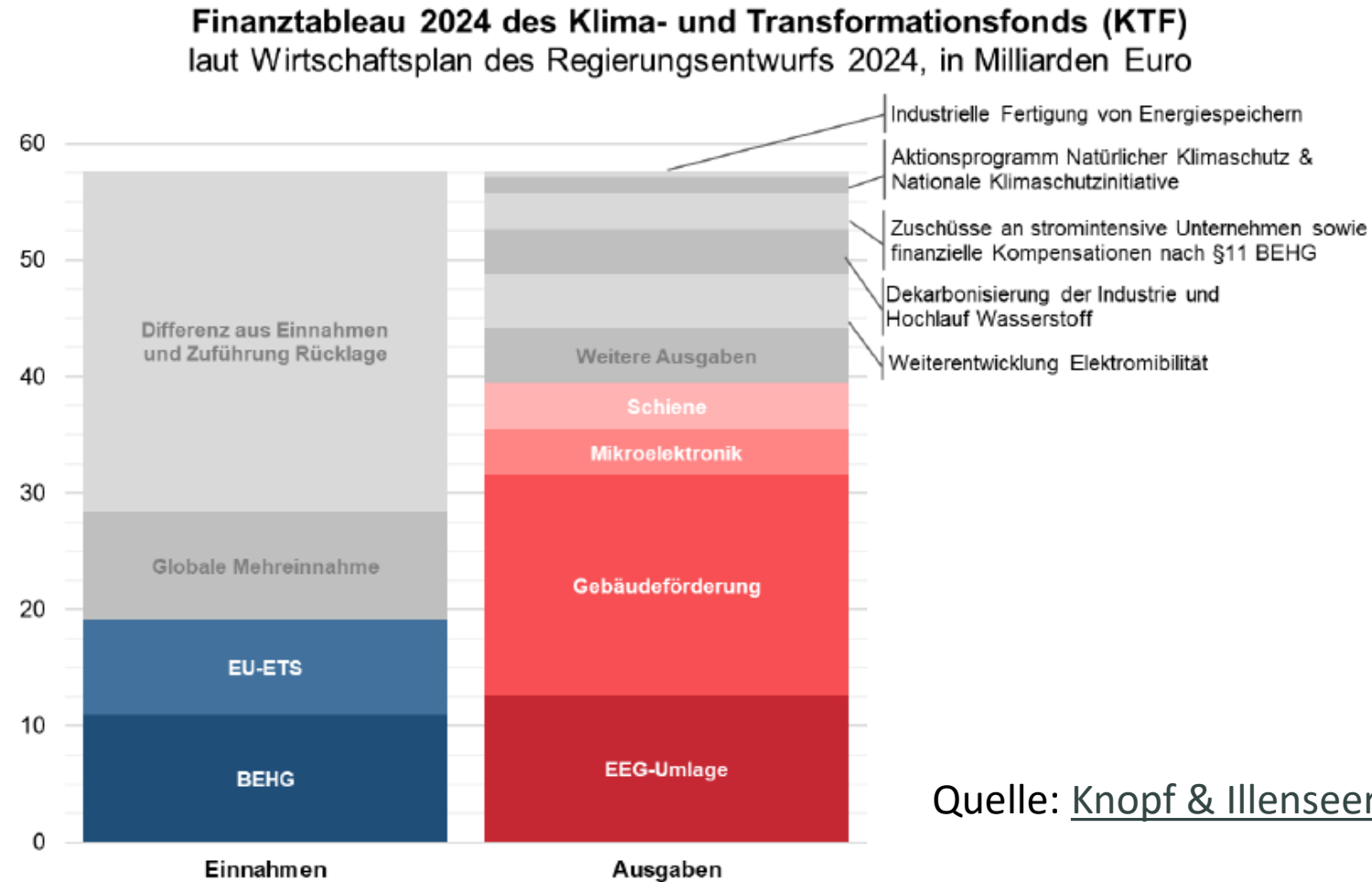
30.12.2021, 22:44 Uhr

Von: [Florian Naumann](#)

 Kommentare



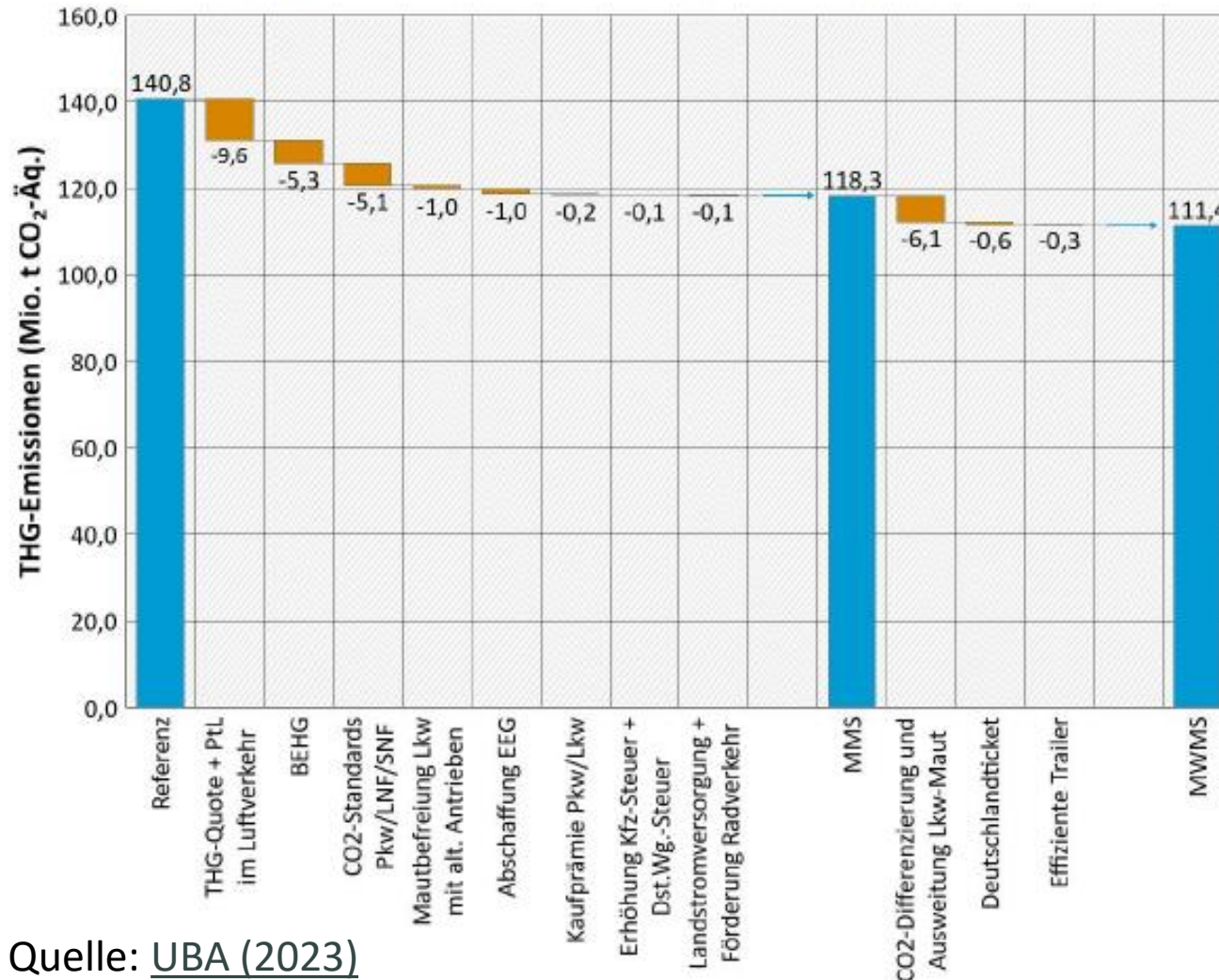
...und gibt die Einnahmen kaum für den Verkehr aus



Quelle: Knopf & Illenseer (2023)

Preis ausreichend? (Kritischer) Blick in den Projektionsbericht

Abbildung 59: Beiträge der Instrumente zur Treibhausgasmindeung 2030 in MMS und MWMS



Quelle: [UBA \(2023\)](#)

- › Höherer CO₂-Preis: mehr Einnahmen, aber auch **hohe Steuerungswirkung?**
- › Laut Projektionsbericht 2023 **nur 5,3 Mt** im Jahr 2030 (CO₂-Preis: 125 EUR/t?)
- › Effekt wirklich so gering, wenn man einen Preis von **275 EUR/t im Jahr 2040** erwartet?
 - › Höhere **Salienz** von Steuern

Schlussfolgerung & Empfehlungen

- › Die **sichere Erreichung** der Klimaschutzziele (im Verkehrssektor) kann nur durch einen **festen Deckel (=Emissionshandel)** garantiert
- › Den festen Deckel wird es **auf EU-Ebene geben, national ist die Reform verschoben worden** (Vorschlag 2024, Umsetzung 2026?)
- › Die Bundesregierung sollte die **Reform vorziehen**, und **auch für nationale Ziele** eine solchen Deckel einführen
- › Damit würde der **CO₂-Preis** faktisch zum **Leitinstrument**
 - › **Kosteneffektive** finanzielle Anreize zur Vermeidung
 - › **Höhere Einnahmen** zur Finanzierung von grünen Investitionen
- › Wesentliche Vorbedingung: Klärung der **sozialen Frage** → **Abwägung zwischen Investition und Kompensation** (z.B. durch Klimageld)

16:00 Uhr	Begrüßung Dr. Robert Brandt , Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien e.V. (AEE)
16:10 Uhr	Keynote Stefan Gerwens , Leiter des Ressorts Verkehr, ADAC e.V.
16:30 Uhr	Impulsvorträge <ul style="list-style-type: none">• <i>Ein Klimaschutz-Sofortprogramm für den Verkehrssektor</i> Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• <i>Die Rolle des Zertifikatehandels im Verkehrssektor</i> Dr. Michael Pahle, Arbeitsgruppenleiter „Klima- und Energiepolitik“ am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK)
17:30 Uhr	Pause
18:00 Uhr	Podiumsdiskussion <ul style="list-style-type: none">• Valentin Abel, Mitglied der FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag• Christian Hirte, Mitglied der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag• Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)• Pit Terjung, Sprecher von Fridays for Future• Stefan Schreiber, Präsident des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) <p>Moderation: Anja Krüger, Wirtschaftsredakteurin, taz</p>
19:00 Uhr	Ende der Veranstaltung & Get-together mit Imbiss und Getränken

UMFRAGE

**Nehmen Sie jetzt an unserer Online-Umfrage teil
und bewerten Sie die Veranstaltung:**

<https://forms.gle/gWJH8ysR6jjHeYhq8>



Wie festgeklebt!

Wege aus dem stagnierenden Klimaschutz im Verkehr

**Veranstaltung
am 10. Oktober 2023, 16–19 Uhr
im Hotel Aquino, Berlin
(+ Livestream)**



AGENTUR FÜR
ERNEUERBARE
ENERGIEN

