



## Klimaschutz im Verkehr: Potenziale bis 2030

Klimaschutz im Verkehr: Potenziale bis 2030  
Wie kann der Personen- und Güterverkehr in Zukunft klimaschonender gestaltet werden? Welchen Beitrag kann der Verkehr leisten, um Treibhausgasemissionen zu vermindern? Welche Auswirkungen hat der Klimaschutz im Verkehr auf die Volkswirtschaft? Antworten auf diese Fragen zu finden und mögliche Entwicklungspfade für nachhaltige Mobilität bis zum Jahr 2030 aufzuzeigen, war erklärtes Ziel des Forschungsprojektes Renewability II, dessen Ergebnisse heute in Berlin vorgestellt werden. Wesentliche Erkenntnisse des Forscherteams aus Öko-Institut, Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR-IVF) sowie Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (Fraunhofer-ISI): Der Verkehrssektor kann seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um 37 Prozent im Vergleich zu 2005 reduzieren, werden alle im Klimaschutzszenario enthaltenen Maßnahmen umgesetzt. Das entspricht etwa 84 Millionen Tonnen Treibhausgas-Äquivalenten.  
Effizienz, ÖPNV, alternative Kraftstoffe - Klimaschutz rechnet sich  
Die wichtigsten Minderungen werden erreicht durch den Einsatz effizienter Fahrzeuge, die Verlagerung auf energieeffiziente Verkehrsmittel, die Optimierung von Transportketten und den zunehmenden Einsatz von alternativen Kraftstoffen. Und: Klimaschutz im Verkehr hat positive volkswirtschaftliche Effekte. "Die Hersteller effizienter Fahrzeuge erhöhen ihre Wertschöpfung und die Importe fossiler Energieträger sinken", sagt Wolfgang Schade, Projektverantwortlicher am Fraunhofer-ISI.  
"Die Szenarioanalysen zeigen, dass auch der Verkehrssektor bis 2030 eine deutliche Verringerung der Treibhausgasemissionen erzielen und somit zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung beitragen kann", erläutert Florian Hacker, Projektleiter am Öko-Institut, die Erkenntnisse des Forschungsteams. "Eine entsprechende Entwicklung setzt allerdings eine ambitionierte Maßnahmenausgestaltung voraus, die sich nicht auf technische Effizienzsteigerung beschränkt, sondern auch die Verkehrsverlagerung im Güter- und Personenverkehr fördert."  
Personen- und Güterverkehr: Die Potenziale sind verschieden  
Die Klimaschutzpotenziale von Personen- und Güterverkehr weisen große Unterschiede auf. Während im Personenverkehr die Treibhausgasemissionen bis 2030 nahezu halbiert werden können, erreicht der Güterverkehr im selben Zeitraum lediglich eine Minderung um knapp 17 Prozent. Und das, obwohl die spezifischen Emissionen pro transportierter Tonne um mehr als die Hälfte reduziert werden.  
Rita Cyganski, Projektleiterin am DLR-IVF, weist auf die Hauptursache für diese Diskrepanz hin: "Die Verkehrsleistung beider Teilspektoren entwickelt sich sehr unterschiedlich. Während sie im Personenverkehr bis 2030 wieder nahezu auf das Niveau von 2005 sinkt, steigt das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr auch im Klimaschutzszenario bis 2030 noch weiter drastisch an." Dennoch kann auch der Güterverkehr mit Transporten über die Schiene, effizienteren Fahrzeugen und dem Einsatz alternativer Kraftstoffe den Treibhausgasausstoß reduzieren.  
Zum Forschungsprojekt Renewability II  
Das Projekt, das vom Umweltbundesamt sowie dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gefördert wurde, ist eine Weiterentwicklung des Verbundvorhabens Renewability-Stoffstromanalyse nachhaltige Mobilität im Kontext erneuerbarer Energien bis 2030 (Renewability I). Darauf aufbauend wurde im Zeitraum von 2010 bis 2012 ein integratives Analyseinstrumentarium entwickelt, das Maßnahmen und Wirkungen einer zukünftigen nachhaltigen Verkehrspolitik abbildet und auf Grundlage unterschiedlicher Entwicklungen den möglichen Klimaschutzbeitrag des Verkehrs quantifiziert.  
In Renewability II wurden ebenfalls Vertreterinnen und Vertreter der Automobil-, Bahn-, Energie- und Logistikbranche sowie von Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden in den Prozess der Modellweiterentwicklung und die Szenariogestaltung eingebunden.  
Florian Hacker  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Institutsbereich Infrastruktur  
Unternehmen  
Öko-Institut e.V., Büro Berlin  
Telefon: +49 30 405085-373  
E-Mail: f.hacker@oeko.de  
de/new/pmcounter.cfm?n\_pinr\_513462" width="1" height="1">

### Pressekontakt

Öko-Institut e.V. - Institut für angewandte Ökologie

10115 Berlin

f.hacker@oeko.de

### Firmenkontakt

Öko-Institut e.V. - Institut für angewandte Ökologie

10115 Berlin

f.hacker@oeko.de

Das Öko-Institut e.V. - Institut für angewandte Ökologie - wurde 1977 gegründet. Die Gründung stand in engem Zusammenhang mit den Auseinandersetzungen um den Bau des Atomkraftwerks Wyhl in Baden-Württemberg. Ziel des Öko-Instituts und seiner WissenschaftlerInnen war und ist eine von Regierungen und Industrie unabhängige Umweltforschung zum Nutzen der Gesellschaft. Unsere Forschungsergebnisse werden der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt