

Übersicht

Minderungspfad für den Verkehrssektor im Fachbericht zum BEK

24.08.2022

Stefan Werland

Ulrich Jansen

- Auftrag SenUMVK an Berliner Energieagentur, Wuppertal Institut und DIWEcon
- Ziel der Studie:
 - Minderungspfade für Sektoren Energie, Gebäude, Wirtschaft, Verkehr, Konsum
 - Maßnahmen für den Umsetzungszeitraum 2022-2026 im Land Berlin
- Bezugsgrundlage: Ziele aus EWG (Novelle 2021)
 - CO₂-Emissionen: -70% bis 2030; -90% bis 2040 gegenüber 1990.
 - Klimaneutralität 2045
- Basis:
 - BEK 2017-2021
 - Potentialstudie Berlin Paris-konform machen (Hirschl et. al 2021)



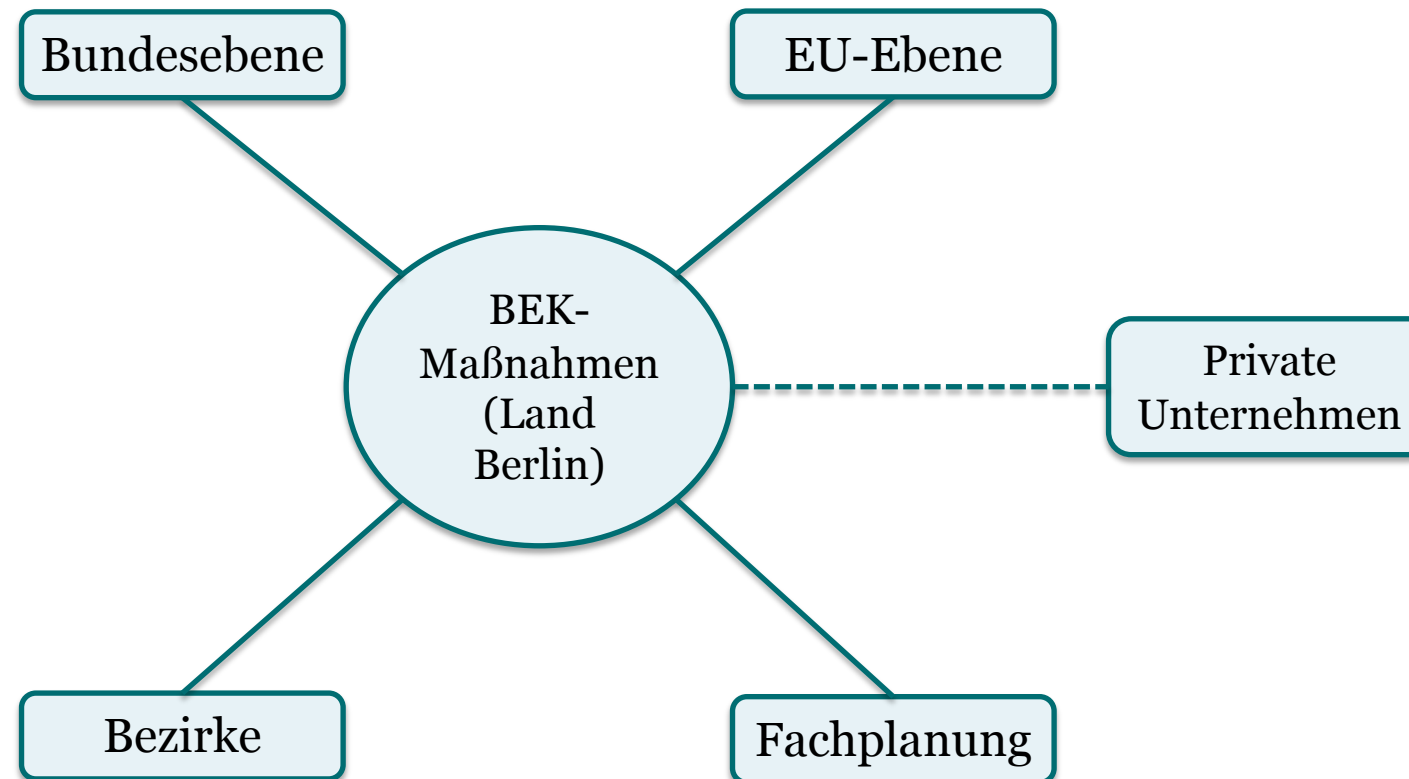
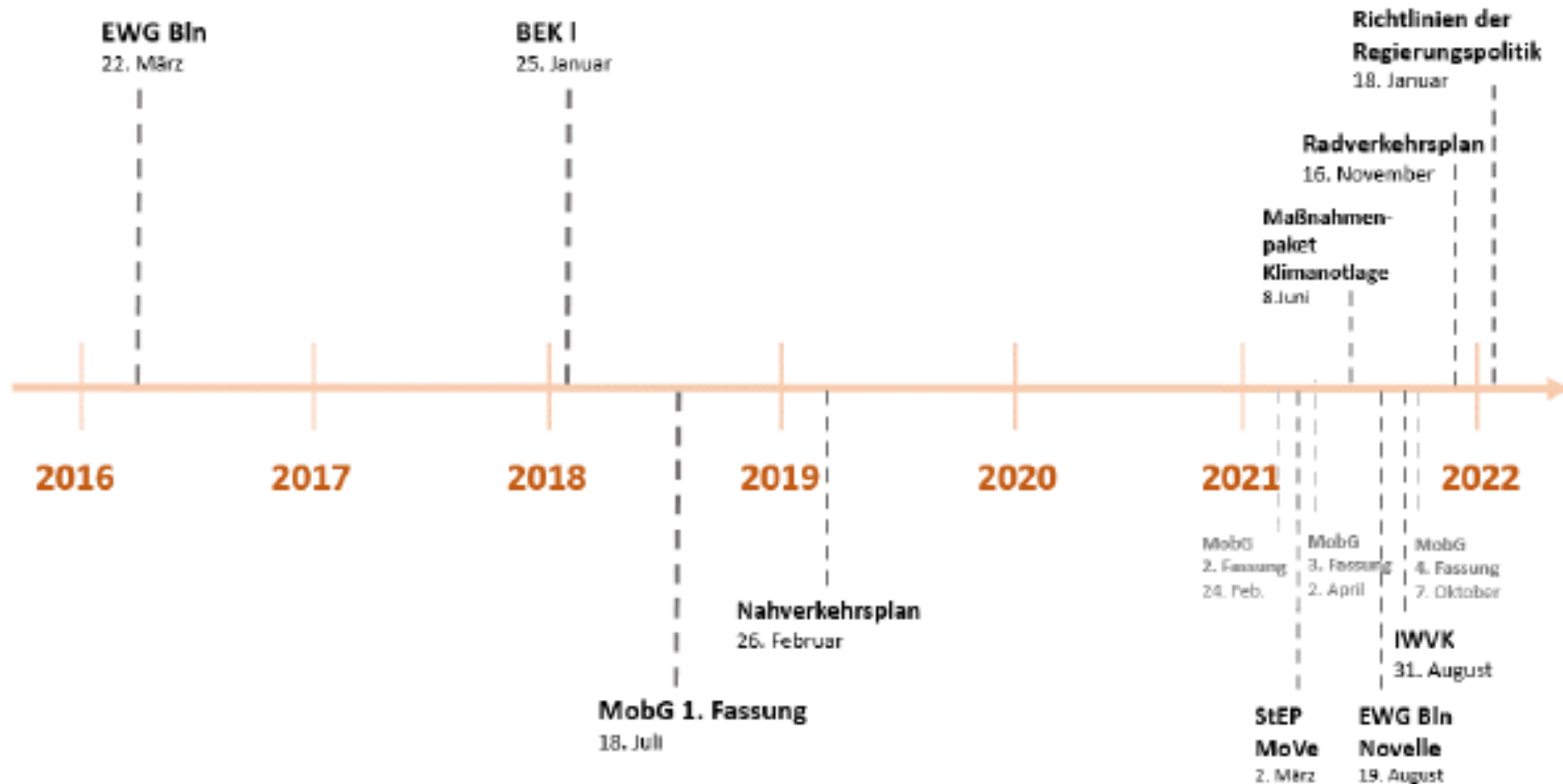
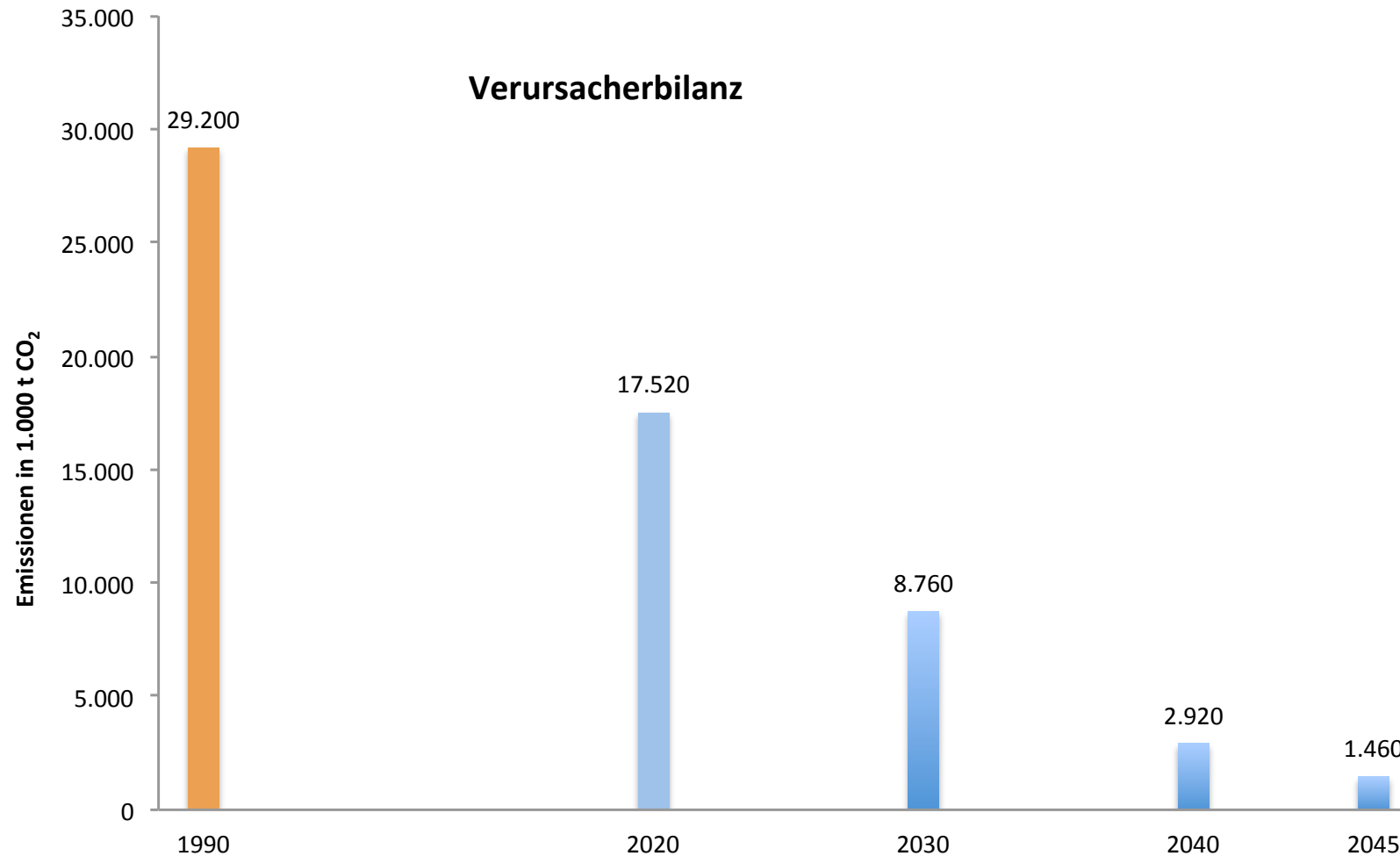


Abbildung 28: Übersicht über Gesetze und Planwerke in Berlin im Verkehrsbereich



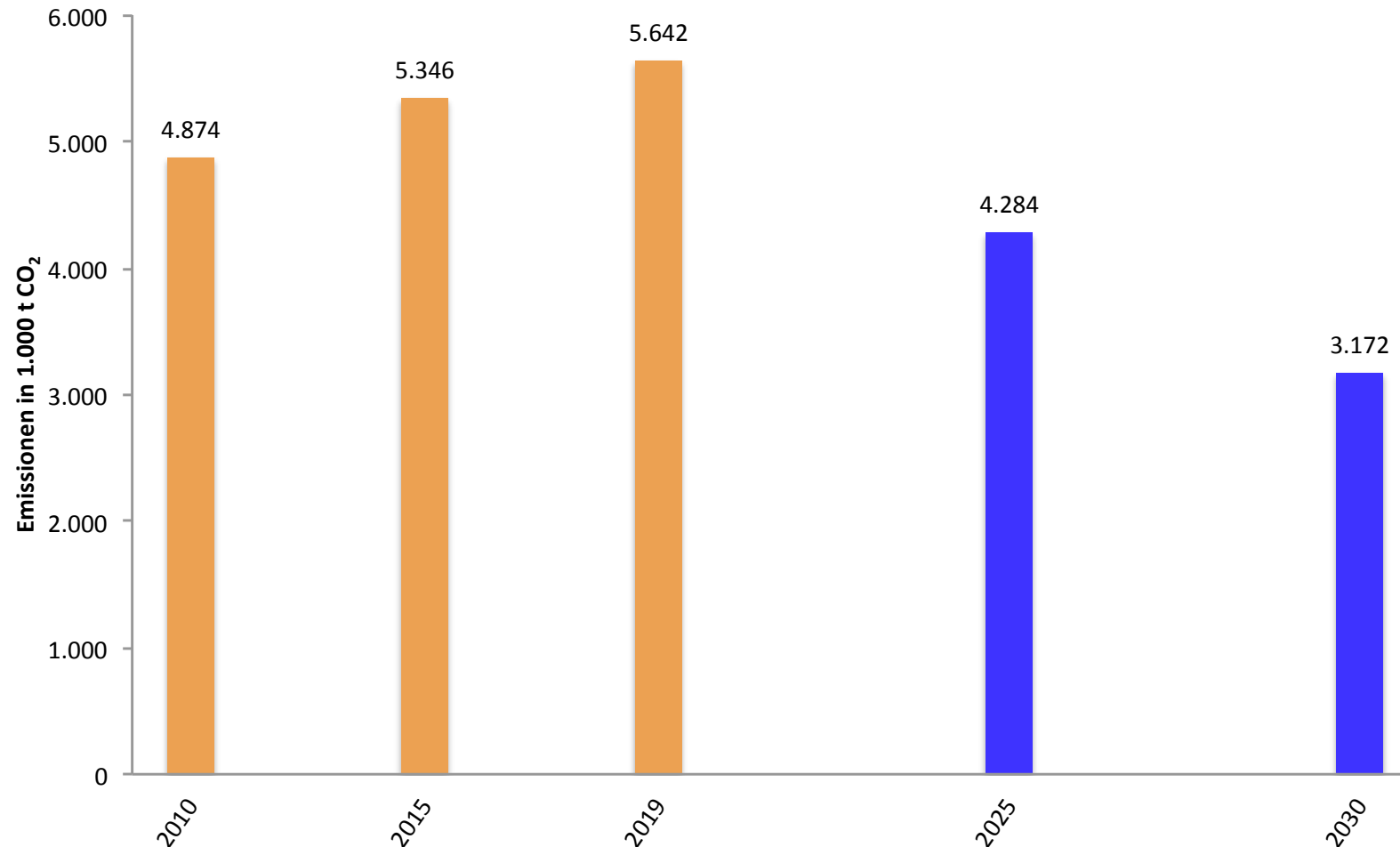
- Minderung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent gegenüber 1990



Quelle: SenUMVK, eigene Berechnung

- Entwicklung von Minderungszielen für die Sektoren Wirtschaft, Verkehr, Energie und Gebäude unter Berücksichtigung der Minderungsziele des Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetzes 2021 (EWG Bln)
 - Anteile der CO₂-Emissionen je Sektor analog zur aktuellen Studie Berlin Paris-konform machen (BPKM)* für die Zieljahre (top Down)
 - Ableitung der Minderungsverpflichtungen angepasst an die verschärften Zielwerte des EWG Bln
 - Identifizierung zusätzlicher sektoraler Stellschrauben, um die verschärften Minderungsziele zu erreichen
 - Abgleich der quantitativen Wirkungsabschätzung der BEK-Maßnahmen mit den Zielpfade (bottom up)
- **welchen Beitrag können die sektoralen BEK-Maßnahmen jeweils zum Erreichen der Zielpfade beitragen?**

Sektorziel Verkehr (Verursacherbilanz) nach EWG BIn 2021

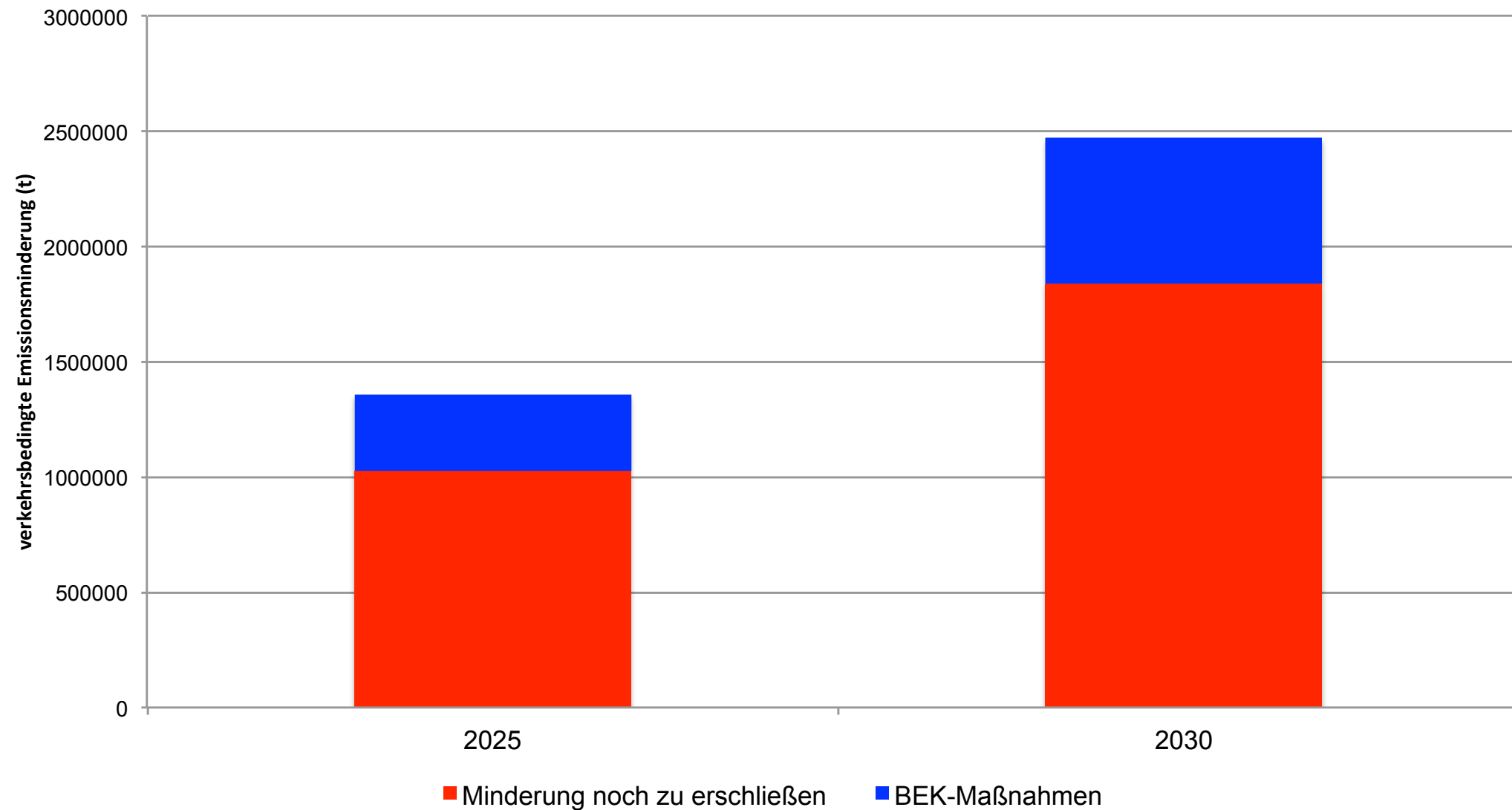


- noch keine-Trendwende im Verkehr
- etwa 70 Prozent der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr
- 22 Prozent aus dem Flug-, acht Prozent aus dem Schienenverkehr

Quelle: SenUMVK, eigene Berechnung

- **Fokus auf Berliner Handlungsmöglichkeiten und Zuständigkeiten**
 - Vermeidung von Pkw-Verkehren
 - Verlagerung von Pkw-Verkehren auf den Rad- und Fußverkehr
 - Verlagerung von Pkw-Verkehren auf den ÖPNV
 - Verstärkung der Elektrifizierung von Pkw
 - Verstärkung der Antriebswende leichter Nutzfahrzeuge
 - Elektrifizierung der Busflotte der BVG
 - Reduzierung von Kurier-, Express- und Paket-Verkehren

HF Verkehr - Minderungsziele gegenüber 2019 und Beitrag BEK



Wo liegen die Handlungsspielräume für Berlin?

- Ansatzpunkt 1: Mobilitätswende
- Ansatzpunkt 2: Antriebswende

Ansatzpunkt 1: Mobilitätswende

- Verringerung der Verkehrsnachfrage
 - Mobilitätsmanagement; Planung
- Verlagerung von MIV zu aktiver Mobilität und ÖPNV
 - Ziele aus StEP MoVe

Tabelle 12: Modal Share 2018 und Zielwerte aus StEP MoVe

	2018	2030 (StEP MoVe / KnB 2030)
Modal Share MIV	26	18
Modal Share ÖPNV	27	29
Modal Share Fahrrad	18	23
Modal Share Fußgänger	30	30

(Quelle: SenUVK 2020c, 2021g)

Ansatzpunkt 1: Mobilitätswende

Maßnahmen in Berlin:

- Förderung Fuß- und Radverkehr (u.a. Radwegenetz)
- Neuaufteilung des öffentlichen Raums
- Parkraummanagement (Preis & Anzahl)
- Tempo 30 flächendeckend einführen
- Ausweitung ÖPNV-Angebot: Taktverdichtung und Netzausbau (v.a. Straßenbahn)
- Intermodalität fördern (Regulierung und Integration von Sharing Angeboten, digitale Bedarfsverkehre)
- Nachhaltige urbane Logistik
- Mobilitätsmanagement Verwaltung
- Luftverkehrsemissionen begrenzen (Ziel < Niveau 2019)

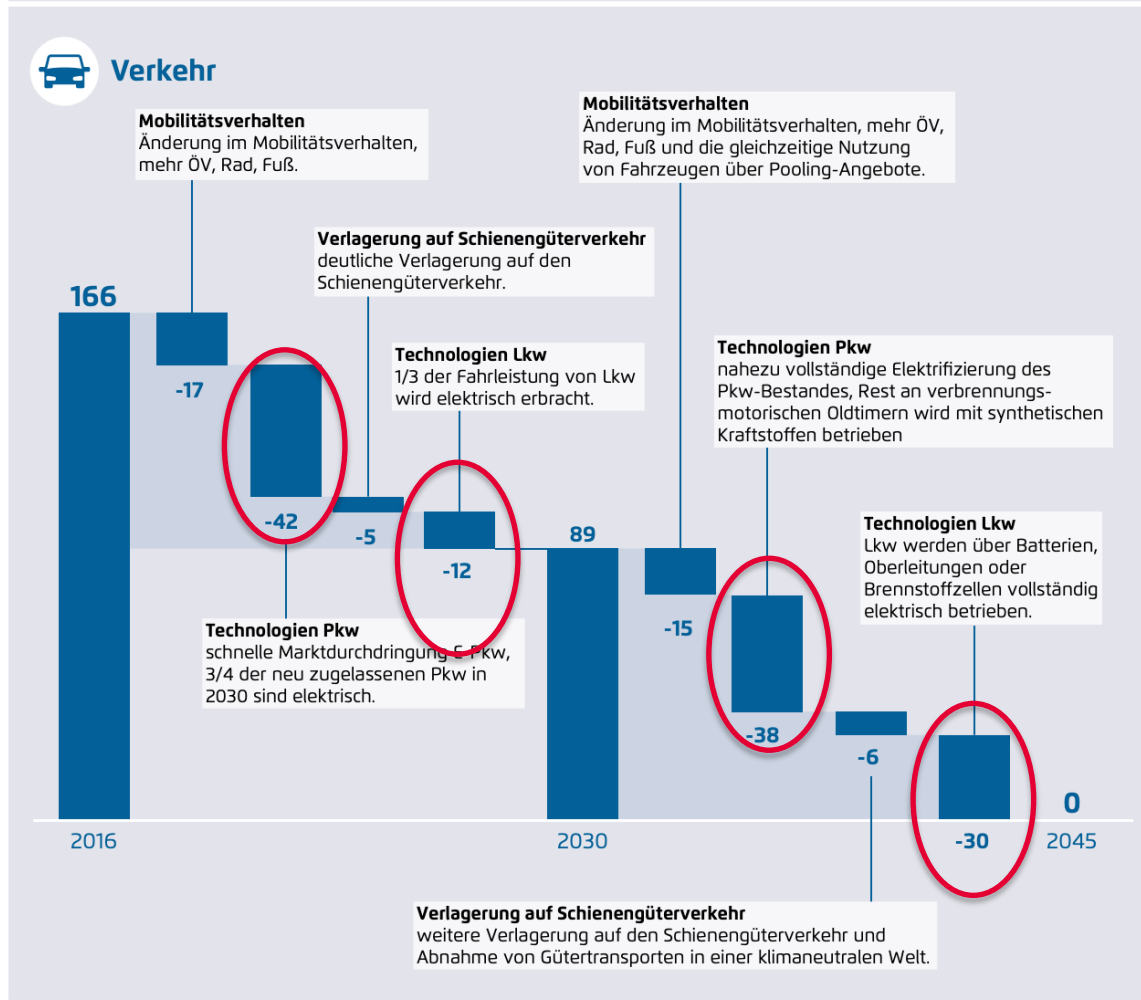
Ansatzpunkt 1: Mobilitätswende

Maßnahmen in Berlin:

- Förderung Fuß- und Radverkehr (u.a. Radwegenetz)
- Neuaufteilung des öffentlichen Raums
- Parkraummanagement (Preis & Anzahl)
- **Tempo 30 flächendeckend einführen**
- **Ausweitung ÖPNV-Angebot: Taktverdichtung und Netzausbau** (v.a. Straßenbahn)
- Intermodalität fördern (Regulierung und Integration von Sharing Angeboten, digitale Bedarfsverkehre)
- Nachhaltige urbane Logistik
- Mobilitätsmanagement Verwaltung
- **Luftverkehrsemissionen begrenzen (Ziel < Niveau 2019)**

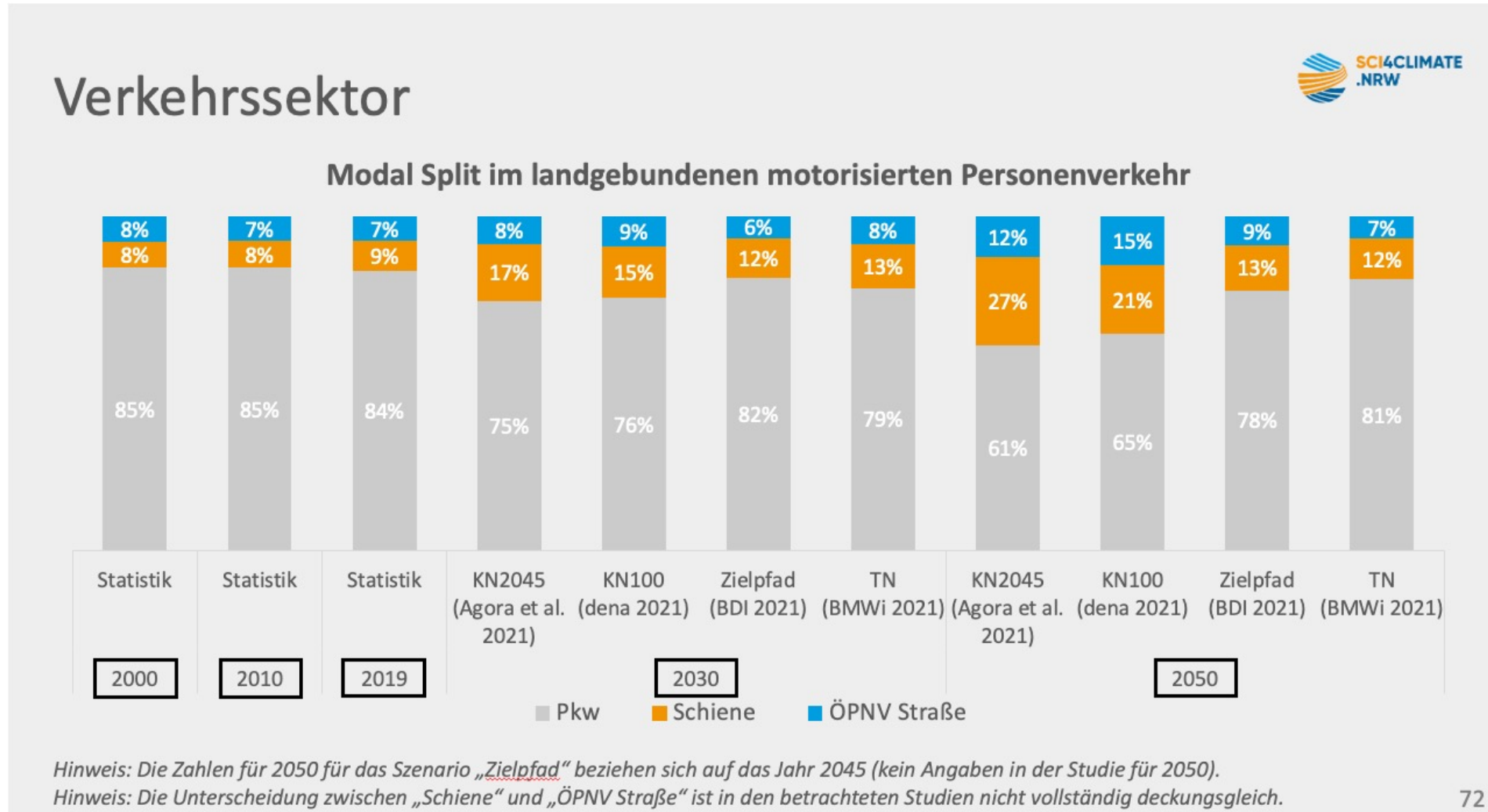
Ansatzpunkt 2: Antriebswende

Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr im Szenario KN2045 (Mio. t CO₂-Äq.) Abbildung 49



Quelle: Prognos, Öko-Institut, Wuppertal Institut (2021): Klimaneutrales Deutschland 2045

Ansatzpunkt 2: Antriebswende



SCI4climate.NRW 2022: Quantitativer Vergleich aktueller Klimaschutzszenarien für Deutschland, Wuppertal.
Autor: Sascha Samadi

Ansatzpunkt 2: Antriebswende

Maßnahmen in Berlin

- Nachhaltige urbane Logistik
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
- Emissionsfreie Flotten in Berlin (öffentlicher Fuhrpark + gezielte Förderprogramme)
- Nullemissionszone vorbereiten und ankündigen

Ansatzpunkt 2: Antriebswende

Maßnahmen in Berlin

- Nachhaltige urbane Logistik
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
- Emissionsfreie Flotten in Berlin (öffentlicher Fuhrpark + gezielte Förderprogramme)
- Nullemissionszone vorbereiten und ankündigen

Ansatzpunkt 2: Antriebswende

Maßnahmen in Berlin

- Nachhaltige urbane Logistik
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
- Emissionsfreie Flotten in Berlin (öffentlicher Fuhrpark + gezielte Förderprogramme)
- Nullemissionszone vorbereiten und ankündigen

Komplementäre Maßnahmen Bundes- / EU-Ebene

- Subventionsabbau (Dienstwagen, Entfernungspauschale, etc.)
- Kraftstoffbesteuerung / CO₂-Preis / ETS-Integration
- Frühzeitiges Verbrennerverbot
- Moratorium Autobahnbau

(1) Das Land Berlin alleine kann nicht die gesamten notwendigen Minderungen erschließen um die Ziele des BEK im Verkehrsbereich zu erreichen.

- Das Land Berlin ist auf ambitionierte Politiken auf Bundes- und EU-Ebene sowie in den Bezirken angewiesen
- Subventionsabbau, Verbrennerverbot, Flug- und Fernverkehr
- Ausweitung der städtischen Handlungskompetenzen
- BER: weiterer Ausbaupfad

(2) Fokus auf Umsetzung

- Weitreichende Ankündigungen im MobG, StEP MoVe, Nahverkehrsplan, etc.
- Umsetzungslücke (Ausbau Radwege, Tram)
- dibek: Nutzung von Umsetzungsindikatoren