

## **NPM stellt erste Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft vor**

**Berlin, 29. März 2019.**

*Wie können wir Mobilität zukünftig zugleich klimafreundlich gestalten und die Bezahlbarkeit der Mobilität ebenso wie die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Arbeitsplätzen in Deutschland erhalten? Und welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit wir mehr Elektrofahrzeuge in unser Verkehrs- und Energiesystem integrieren können? In seiner dritten Sitzung beschloss der Lenkungskreis der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität heute erste Empfehlungen für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft.*

Klimaschutz ist eine der prägenden Herausforderungen unserer Zeit: Die Treibhausgasemissionen sollen in Deutschland bis 2030 um mindestens 55% gegenüber 1990 sinken. Für den Verkehrssektor bedeutet das eine Reduktion um 40-42 % bis 2030. Angesichts der in den vergangenen Jahren sogar gestiegenen CO<sub>2</sub>-Emissionen bedarf es jetzt einer Trendwende. Klimafreundliche Mobilität ist dabei eine Chance für nachhaltigen Wohlstand, denn Investitionen in den Klimaschutz sind Investitionen in Wachstum, Beschäftigung und Zukunftsmärkte.

Seit der Einsetzung der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität im September 2018 haben die Mitglieder der Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ intensiv und umfassend miteinander darüber diskutiert, wie die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden können. In der heutigen Sitzung stellte die AG dem Lenkungskreis der Plattform ihren Zwischenbericht vor. Sie hat darin sechs zentrale Handlungsfelder zur Treibhausgasminderung identifiziert und mit einer systematischen Abschätzung der CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale und der Berechnungen von Zielszenarien aufgezeigt, dass das Sektorziel von 95 bis 98 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor im Jahr 2030 im Grundsatz erreichbar ist. Hierzu müssen Maßnahmen aus allen Handlungsfeldern kombiniert und aufeinander abgestimmt werden – es werden alle Technologien und Verkehrsträger und entsprechende Investitionen z.B. in Produktionskapazitäten und Infrastrukturen benötigt.

Es gilt daher, diese Investitionen voranzubringen, damit der Klimaschutz in der Praxis umgesetzt werden kann. Die AG hat gemeinsam ein Bündel von konkreten Instrumenten mit dem Schwerpunkt „Innovationen, Infrastruktur und Digitalisierung“ erarbeitet. Durch dieses – vorwiegend auf Infrastrukturverbesserung, direkte Förderung und Angebotserweiterung ausgerichtete – Instrumentenbündel kann zusammen mit den bereits beschlossenen EU-Standards ein signifikantes CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial von 29 bis 39 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten erschlossen werden.

In ein ausgewogenes Gesamtkonzept, das auch entsprechende Wechselwirkungen berücksichtigt, lassen sich weitere Instrumente einbeziehen, mit denen die notwendigen Einsparungen möglich werden, um das Klimaziel zu erreichen. „Mit ihrem Zwischenbericht hat die AG 1 gezeigt, dass es möglich ist, die Klimaschutzziele zu erreichen und wichtige erste Schritte empfohlen, die bereits auf das Ziel einzahlen können. Diese Schritte müssen wir nun zügig umsetzen und daran anknüpfend gemeinsam um weitere Optionen ringen, um das Sektorziel zu erreichen“, betonte Henning Kagermann, Vorsitzender des Lenkungskreises der NPM. „Wir tragen dabei eine große Verantwortung, denn die Transformation des Mobilitätssektors ist nicht nur eine Frage des Klimaschutzes, sondern ebenso eine wirtschaftliche und soziale Frage. Sie ist mit Kosten für



Wirtschaft und Gesellschaft verbunden“, so Kagermann weiter. „Nicht alle Effekte und Entwicklungen sind heute bereits vollständig und transparent abschätzbar. Deshalb ist es entscheidend, dass wir die nachhaltige Gestaltung der Mobilität mit einem iterativen Ansatz über einen langen Zeitraum gemeinsam vorantreiben, die Umsetzung empfohlener Maßnahmen begleiten und falls erforderlich nachsteuern können.“

Der Bundesregierung empfiehlt die NPM schließlich, zur Erreichung der Klimaschutzziele auch den Ansatz einer sozialverträglichen CO<sub>2</sub>-Bepreisung über alle Sektoren zu prüfen, die nicht dem europäischen Emissionshandelssystem unterliegen. Dieses Instrument sollte in allen Handlungsfeldern eine Lenkungswirkung entfalten: also den Antriebswechsel zu beschleunigen, weitere Effizienzsteigerungen zu heben, den Markteintritt für regenerative Kraftstoffe zu erleichtern, den Umstieg auf energieeffizientere Verkehrsträger zu befördern sowie den Beitrag der Digitalisierung zum Klimaschutz zu unterstützen. An ihren vorgelegten Zwischenbericht soll die Arbeitsgruppe „Klimaschutz im Verkehr“ nun anknüpfen. Sie ist auf ausdrücklichem Wunsch und Beschluss des Lenkungskreises auch weiterhin ein integraler Bestandteil der Plattform.

Wie Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr faktisch umgesetzt werden können, zeigen zwei Papiere der AG 5 „Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze, Sektorkopplung“, die heute ebenso im Lenkungskreis vorgelegt wurden. Durch den Wechsel auf Antriebstechnologien, die Erneuerbare Energien besonders effizient nutzen, wird die Treibhausgaswirkung von Pkw, Lkw und Bussen reduziert. Welche technischen, organisatorischen und regulatorischen Handlungsbedarfe ein Anteil von 10% E-Fahrzeugen an den Neuzulassungen in naher Zukunft mit sich bringt und welche Maßnahmen jetzt erforderlich sind, damit die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht mit der Anzahl der Elektrofahrzeuge wachsen kann, hat nun die AG 5 geprüft.

Aktuell, so die Experten, laufe der Ausbau der Ladeinfrastruktur (LIS) dem Zuwachs des Bestandes an Elektrofahrzeugen voraus. Damit jedoch auch bei steigenden Neuzulassungszahlen für Elektrofahrzeuge eine bedarfsgerechte LIS zur Verfügung steht, müssten bereits in diesem Jahr Maßnahmen getroffen werden, die den Ausbau beschleunigen. Unter anderem sollte der Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur zuhause und am Arbeitsplatz finanziell gefördert und durch zeitnahe Anpassungen im Wohn- und Eigentumsrecht erleichtert werden, da hier 85% der Ladevorgänge stattfinden. Genehmigungsverfahren bei Kommunen und Anmeldeprozesse für Netzanschlüsse bei Netzbetreibern gelte es zu harmonisieren und zu beschleunigen, da der weitere Infrastrukturausbau dadurch erheblich gebremst würde. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit wären auch Alternativen zu den aktuellen Ladestationen erforderlich, deren Attraktivität nicht durch einen zu engen Regulierungsrahmen für Hardware und energiewirtschaftliche Produkte gemindert werden dürfe. Zum weiteren Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden außerdem Feinjustierungen der bisherigen Förderung, wie etwa der Einbezug halböffentlicher LIS in die bisherigen Förderprogramme, empfohlen.

Bezogen auf die Netzintegration wird berichtet, dass die Erzeugung von Strom aus Erneuerbaren Energien auch mit dynamischeren Zuwachsraten keinen Engpass darstellen wird, im Stromnetz in Ballungsgebieten bei konzentrierten Zuwächsen jedoch lokale Netzengpässe möglich sind. Um vorhandene Netze optimal nutzen zu können, sollten deshalb die aktuelle Netzauslastung perspektivisch überwacht und Möglichkeiten zum Lastmanagement genutzt werden. Zudem ist die Ausrüstung der Ladeinfrastruktur mit Steuerungs- und Kommunikationseinrichtungen perspektivisch zwingend erforderlich. Es wird dringend empfohlen, die Steuerungsfähigkeit schnellstmögliche durch verbindliche Vorgaben zu sichern.

Auch die übrigen Arbeitsgruppen „Alternative Antriebe und Kraftstoffe für nachhaltige Mobilität“, „Digitalisierung für den Verkehrssektor“, „Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung“ sowie



„Standardisierung, Normung, Zertifizierung und Zulassung“ stellen ihre Arbeitsstände dem Lenkungskreis vor. Eine intensive Kooperation aller AG ermöglicht es, die Transformation des Mobilitätssektors umfassend zu adressieren um die Mobilität ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig zu gestalten.

### **Über NPM – Nationale Plattform Zukunft der Mobilität**

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität bringt Experten aus Politik, privatem Sektor, Verbänden, Forschungseinrichtungen und NGO's zusammen, um Konzepte für eine nachhaltige, umwelt- und klimagerechte, bezahlbare und wettbewerbsfähige Mobilität in Deutschland zu entwickeln. Unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Henning Kagermann erarbeiten sechs Arbeitsgruppen technologieneutral verkehrsträgerübergreifende Handlungsempfehlungen an Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

### **Ansprechpartnerin:**

#### **Elisa Reker**

Referentin Kommunikation

Büro des Vorsitzenden der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität

[reker@acatech.de](mailto:reker@acatech.de)

+49 (0)89/ 52 03 09-805

+49 (0)175/ 44 36 80 8