

# 1. DER ACE UND DIE VERKEHRSWENDE

Auch wenn der Begriff „Verkehrswende“ und die damit verbundenen Konzepte in den vergangenen Jahren bekannter geworden sind, ist es nach wie vor ein eher kleiner Kreis, der sich ernsthaft mit dem Thema beschäftigt. Der ACE Auto Club Europa gehört dazu.

Wir möchten diesen Prozess für unsere Mitglieder mitgestalten. Dabei geht es nicht mehr um die Frage, ob es eine Verkehrswende geben sollte oder nicht. Bedingt durch die steigenden Anforderungen an Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität sowie den international geführten Wettbewerb um die effizientesten und innovativsten Mobilitätslösungen (s.u.) ist die Wende im Verkehr längst im Gange. Verkehr und Mobilität werden sich zugunsten von mehr Klima-, Umwelt- und Gesundheitsverträglichkeit verändern. Langfristig wird dies den Umstieg vom Auto mit Benzin- oder Dieselmotor auf das Auto mit emissionsfreien Antrieben bedeuten. Einige Menschen werden auch gänzlich auf Fahrrad, Bus und Bahn umsteigen.

Ziel muss es sein, dass am Ende alle Menschen von der Verkehrswende profitieren. Auch Autofahren muss durch die Verkehrswende komfortabler und sicherer werden. Wie dies möglich ist, wird in den folgenden Kapiteln aufgezeigt. Es gilt, die Menschen zu überzeugen und niemanden zurückzulassen.

**Für den ACE steht es völlig außer Frage, dass es eine Vielzahl an Situationen gibt, in denen die Nutzung des eigenen Autos aus den unterschiedlichsten Gründen sinnvoll ist. Wozu wir allerdings ermutigen wollen, ist der bewusstere Umgang mit dem Auto sowie der Blick auf mögliche Alternativen. Wir verstehen uns als Mobilitätsbegleiter, der seine Mitglieder in dieser Wende-Zeit informiert, berät und an ihrer Seite steht. Wir gestalten, wir fordern, wir kritisieren und wir verfolgen Ziele.**

Keine der Maßnahmen, deren Umsetzung wir in diesem Papier fordern, kann für sich allein stehend jene Probleme lösen, derentwegen die Verkehrswende notwendig ist (s.u.). Jede Forderung ist Teil eines Maßnahmenbündels. Bei deren Umsetzung

sollten immer zuerst Alternativen („pull“) geschaffen werden, bevor Maßnahmen („push“) zur Veränderung der bisherigen Verhaltensmuster wirksam werden. Üblicherweise wird diese Strategie „push and pull“ genannt.

## 1.1 Warum braucht es eine Verkehrswende in Deutschland?

Folgende Notwendigkeiten machen eine Verkehrswende erforderlich: Klimaschutz, Leitmärkte<sup>1</sup>, Verkehrssicherheit und Lebensqualität.

### 1.1.1 Klimaschutz

Das Übereinkommen von Paris, welches am 12. Dezember 2015 von über 150 Staats- und Regierungschefs beschlossen worden ist, hat das Ziel, die Erderwärmung unter 1,5 °C zu halten.<sup>2</sup> Mit dem Inkrafttreten des Abkommens verpflichten sich die Staaten, die Wirtschaft klimafreundlich zu verändern und so den Ausstoß von CO<sub>2</sub> bis 2030 verbindlich zu senken.<sup>1</sup> Im Dezember 2020 erhöhte dann die Europäische Union gegenüber den Vereinten Nationen ihr Klimaszutziel für das Jahr 2030 von 40 auf mindestens 55 Prozent.<sup>1,3</sup>

Für Deutschland bedeutet das Pariser Klimaschutzabkommen, dass 55 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden müssen. Aus diesem Grund wurde im November 2019 das Bundes-Klimaschutzgesetz erlassen.<sup>4</sup> In diesem werden konkrete CO<sub>2</sub>-Sparziele für alle Bereiche definiert, die nun, nachdem die EU ein neues Klimaziel festgelegt hat, angepasst werden müssen. Für den Bereich Verkehr bedeutete dies bisher, dass 40 bis 42 % der Emissionen eingespart werden müssen. Dies wird nicht ohne gravierende Veränderungen gelingen.<sup>1,11</sup>

### 1.1.2 Leitmärkte

Die deutsche Automobilindustrie befindet sich mitten in einem Innovationswettbewerb, der von neuen internationalen Wettbewerbern gestaltet wird, deren Schnelligkeit und Innovationskraft deutlich höher ist.

So sind chinesische Hersteller schon seit 2015 zum Leitmarkt für die Elektromobilität geworden.<sup>1,14</sup> Mittlerweile ist China bei der Batterietechnologie – zusammen mit Südkorea – weltweit führend. Wollen die deutschen Automobilhersteller mit

1 Unter Leitmärkten versteht man Regionen bzw. Märkte, die durch einen Vorsprung in Entwicklung, Forschung und Produktion prägend für den Weltmarkt sind.

2 Gegenüber dem vorindustriellen Niveau.

3 Die EU-Kommission wird im Juni 2021 ein umfassendes Legislativpaket zum Erreichen des erhöhten EU-Klimaziels vorlegen.

4 In Kraft getreten ist das Gesetz im Dezember 2019.

ihren Produkten am Markt mithalten, müssen sie mit asiatischen Batterieherstellern zusammenarbeiten.

Hinzu kommt, dass, wer in China Autos verkaufen will, bis 2022 mindestens ein chinesisches Unternehmen an der Produktion beteiligen muss. Chinesische Hersteller stellen inzwischen rund ein Viertel aller weltweit produzierten Fahrzeuge her – und sogar 60 Prozent aller E-Autos weltweit. Damit ist das Land mit großem Abstand der größte E-Automarkt der Welt.

Zudem verpflichtet die chinesische Regierung die Hersteller, die in China produzieren, chinesische Batterien zu benutzen. Der globalen Autoindustrie – auch der deutschen – bleibt nichts anderes übrig, als diese Regel zu befolgen. Denn ohne den chinesischen Markt lohnt sich das E-Autogeschäft nicht.<sup>v</sup>

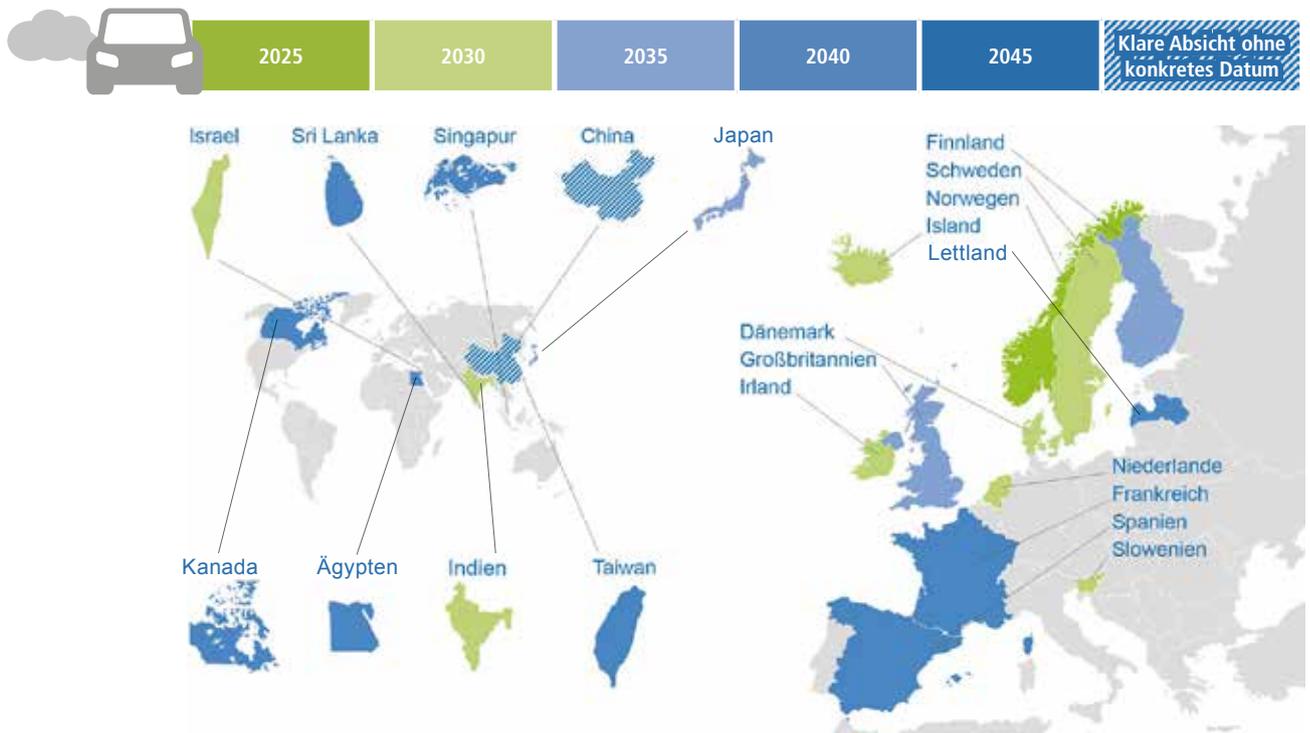
Zu alledem verkünden Regierungen weltweit konkrete Termine, ab denen Autos mit fossilen Antriebstechnologien nicht mehr zugelassen werden sollen. Damit werden der deutschen Automobilindustrie Absatzmärkte für ihr derzeit wichtigstes

Produkt verloren gehen. Angesichts der Tatsache, dass deutsche Hersteller im Jahr 2019 weltweit mehr als 16 Millionen Pkw produzierten und nur 2,5 Millionen Pkw auf dem deutschen Markt verkauften, wird deutlich: Es ist auch ohne die notwendige Dekarbonisierung<sup>5</sup> des Verkehrssektors eine zeitnahe Transformation der deutschen Automobilindustrie notwendig, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.<sup>vi</sup>

Die Verkehrswende zielt weltweit auf den Umbau des Mobilitätssystems. Das beinhaltet auch Verkehrsvermeidung und -verlagerung, was perspektivisch zu einem Rückgang des Pkw-Bestands und damit zu möglichen Umsatzeinbußen beim Pkw-Verkauf führen kann. Neue Wertschöpfungsketten und eine Diversifizierung der Geschäftsmodelle werden zwingend nötig sein, nicht zuletzt, um Arbeitsplätze zu sichern und neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen. Es bestehen Arbeitsplatzchancen beim Umbau des Mobilitätssystems im Hinblick auf die Infrastruktur, die Entwicklung treibhausgasneutraler Flugzeuge, Schiffe und Fahrzeuge beziehungsweise ihrer Kraftstoffe. Auch bei Verkehrsvermeidung sind große Innovationen für den verbleibenden Verkehr notwendig.

### DAS ENDE DES VERBRENNUNGSMOTORS

Zu wann Staaten weltweit das Auslaufen von Benzin- und Diesel-Pkw angekündigt haben



Grafik 1: Das Ende des Verbrennungsmotors

<sup>5</sup> Dekarbonisierung oder auch Entkarbonisierung bezeichnet die Umstellung des Verkehrssystems in Richtung eines niedrigeren Umsatzes von Kohlenstoff. Das theoretische Ziel ist auf Dauer die Schaffung eines kohlenstofffreien Verkehrssystems.



## 2. DAS AUTO UND SEIN STELLENWERT IN UNSERER GESELLSCHAFT

In Deutschland hat der Pkw einen hohen Stellenwert. In einem Land, in dem die Bedeutung der Automobilindustrie für dessen Wirtschaftskraft so groß ist, ist das nicht verwunderlich. Das Auto ist in Deutschland für viele Menschen nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern es hat etwas mit ihrer nationalen Identität zu tun. Das in Deutschland produzierte Auto steht sinnbildlich für Zuverlässigkeit und Qualität, für Ingenieurskunst und technische Perfektion, für Exportstärke und Wirtschaftsmacht. Pioniere wie Carl Benz und Ferdinand Porsche, die globale Ikone VW Käfer – sie alle prägen die Beziehung der Deutschen zum Auto.

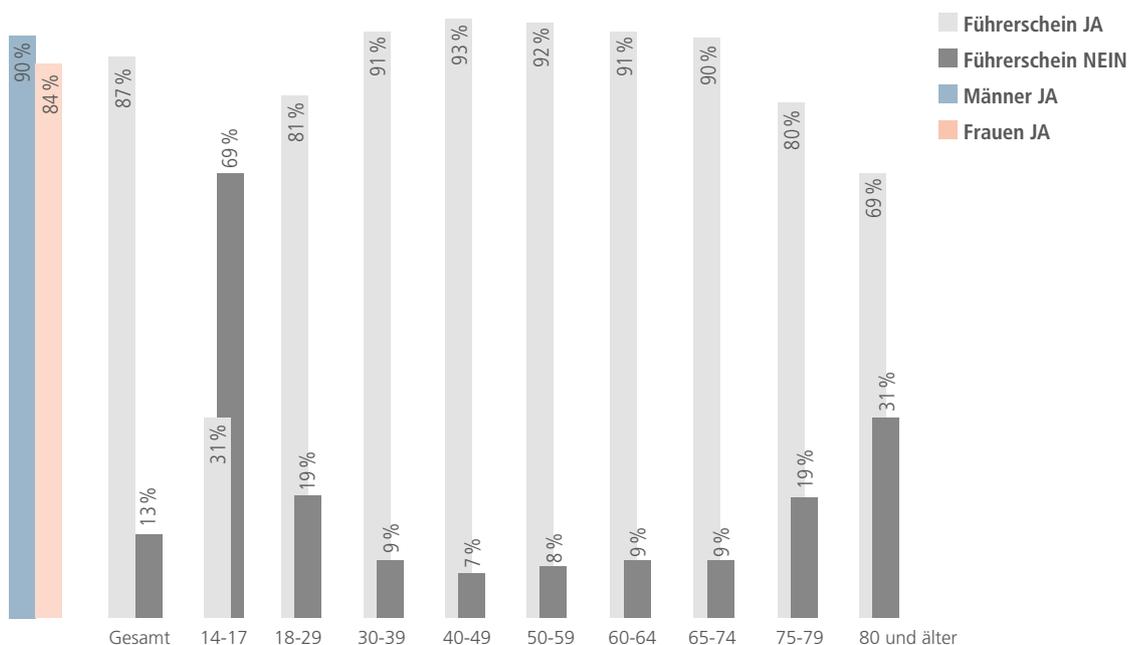
So hält trotz Klimakrise die Nachfrage nach verbrauchsstarken und immer höher motorisierten Pkw in Deutschland an, auch weil große Autos – gerade im beruflichen Zusammenhang – noch immer als Statussymbol gelten. Das Segment der oftmals spritschluckenden SUVs<sup>7</sup> und Geländewagen auf Deutschlands Straßen hat zum 1. Januar 2020 eine Steigerungsrate von plus 19,8 % (SUVs) bzw. plus 8,1 % (Geländewagen) verzeichnet.<sup>ix 8</sup>



Auch die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu zugelassenen Pkw in Deutschland steigen seit 2016 wieder an. Dazu trägt auch die Ausgestaltung der Kfz-Steuer bei, die auch nach ihrer Novellierung in 2020 eine viel zu schwache Lenkungswirkung hat.

Welchen Stellenwert das Auto für den Einzelnen hat, ist häufig abhängig davon, wo jemand lebt, wie seine Mobilitätsbedürfnisse aussehen, wie gut die Verkehrsinfrastruktur vor Ort ist, wie das Mo-

### PKW-FÜHRERSCHEINBESITZ NACH GESCHLECHT UND ALTER



Grafik 2: Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter

<sup>7</sup> Sport Utility Vehicles, werden auch als Geländelimosinen oder Stadtgeländewagen bezeichnet.

<sup>8</sup> Der Anteil an Elektro-Pkw stieg im Vergleich zum Vorjahresstichtag von 0,2 % (83.175) auf 0,3 % (136.617). Die Anzahl an Plug-in-Hybridfahrzeugen wuchs von 66.997 auf 102.175 (+52,5 %) an. Ihr Anteil verdoppelte sich auf 0,2 %.

bilitätsverhalten sozialisiert wurde<sup>9</sup>, ob es allein um das „Fortkommen“ oder aber um das „Auto-fahren“ (als Statussymbol und als Gefühl von Freiheit) geht. Bei Letzterem steht das unabhängige, selbstbestimmte Selbstbewegen eines (möglichst großen) Fahrzeugs im Vordergrund.

Laut MiD 2017<sup>10</sup> ist die Alltagsmobilität insbesondere in den jüngeren Generationen nicht mehr ganz so eindeutig vom Auto geprägt. So verringert sich der Anteil des Pkw-Führerscheinbesitzes vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen. In den weiteren Altersgruppen unter 50 Jahren geht der Führerscheinbesitz in geringem Umfang ebenfalls zurück. Unter den 50- bis 60-Jährigen bleibt er stabil. Bei den Seniorinnen und Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80 %-Marke. Vor allem außerhalb der Städte bleibt das Auto, insbesondere beim Blick auf die Kilometerleistung, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins.<sup>x</sup>

Nun verkehrt sich in den Großstädten, städtischen Räumen und Metropolregionen Deutschlands die Freude am Fahren in ihr Gegenteil – Freiheit, Flexibilität und Geborgenheit des eigenen Fahrzeugs gehen verloren, die „Selbst-Bewegung“ endet zunehmend im Stau und Stress. Angesichts fehlender Parkplätze, verstopfter Straßen und Zufahrtsbeschränkungen, Lärm- und Umweltbelastungen ist ein Umdenken im Mobilitätsverhalten eines jeden Einzelnen erforderlich und – wo es geht – der Umstieg hin zum ÖPNV<sup>11</sup> oder auf das Fahrrad wünschenswert.

Wir alle sind mobil unterwegs. Aber eben weil Mobilität viele verschiedene Facetten hat und wir alle unterschiedliche Bausteine von Mobilität nutzen, ist es für uns Anlass, Mobilität genauer zu betrachten, zu beurteilen und Optimierungen vorzuschlagen.

Dem ACE geht es selbstverständlich nicht darum, Pkw-Besitz und -Nutzung zu verurteilen. Es steht völlig außer Frage, dass es eine Vielzahl an Situationen gibt, in denen die Nutzung des Autos aus den unterschiedlichsten Gründen alternativlos ist. Vor allem in den ländlichen Regionen ist das Auto noch oft unverzichtbar.

Wozu wir ermutigen wollen, ist der bewusstere Umgang mit dem Auto, der Blick auf mögliche Alternativen. Denn von der gesteigerten Nutzung dieser Alternativen profitieren am Ende alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. Durch das geringere Verkehrsaufkommen können sie entspannter und sicherer mit weniger Staus und Behinderungen an ihr Ziel kommen.

### **Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)**

- ein gesamtgesellschaftlicher Mentalitätswandel stattgefunden haben, der bewirkt, dass das eigene Auto als Statussymbol ausgedient hat und die Menschen sich täglich und bewusster für bzw. gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden;
- es gelungen sein, dass Menschen ihren Pkw-Besitz an ihren tatsächlichen persönlichen Bedarf angepasst haben – dazu gehört die Anzahl der Autos im Haushalt und auch die Größe, Schwere und Leistung dieser;
- deutlich weniger Autos auf den Straßen unterwegs sein;
- bei den vorhandenen Pkw solche mit alternativen Antrieben die Straßen dominieren;
- Automobilhersteller das CO<sub>2</sub>-Flottenziel<sup>12</sup> einhalten;
- die Kfz-Steuer reformiert, umgesetzt und nur saubere Antriebe gefördert werden;
- das Problem der durch Verbrennungsmotoren verursachten zu hohen Stickstoffdioxid-Belastung (NOx) in Großstädten und die damit einhergehenden Konsequenzen von Fahrverboten, Gesundheits- und Umweltbelastungen beseitigt sein;
- der Platz insbesondere in der Stadt nicht mehr autogerecht, sondern zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und mehr Lebensqualität umverteilt worden sein;
- der Umstieg hin zum ÖPNV und zur Eisenbahn – auch auf längeren Strecken – eine attraktive Alternative zum eigenen Auto geworden sein;<sup>13</sup>
- die Nutzung des Fahrrades eine attraktive, sichere Alternative zum eigenen Auto geworden sein;<sup>14</sup>
- die strukturelle Verzahnung der Mobilitätsangebote zwischen dem ländlichen Raum und Städten erfolgt sein.

<sup>9</sup> Siehe dazu auch Kapitel 13.1 Mobilitäts- und Verkehrserziehung.

<sup>10</sup> Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Sie wurde bereits in den Jahren 2002 und 2008 erhoben. Die aktuelle Studie wurde 2017 durchgeführt. Ähnliche Umfragen fanden bereits 1976, 1982 und 1989 unter dem Namen „KONTIV“ (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) statt.

<sup>11</sup> ÖPNV steht für öffentlicher Personennahverkehr.

<sup>12</sup> Gemeint ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller von einem Hersteller produzierten Fahrzeuge.

<sup>13</sup> Siehe dazu auch Kapitel 11.1 Nahverkehr.

<sup>14</sup> Siehe dazu auch Kapitel 12.1 Radverkehr.

## FAZIT

Wir haben aufgezeigt, wie facettenreich die Verkehrswende ist. Was auf den ersten Blick wie ein überwältigend großes Vorhaben ohne Ausgangs- und Endpunkt aussieht, ist in Wirklichkeit ein zwar komplexes, aber zusammensetzbares Puzzle aus vielen einzelnen Teilen. Wie bei einem Puzzle gilt in Bezug auf die Verkehrswende, engagiert damit anzufangen – was an vielen Stellen bereits passiert. Es ist beinahe egal, welches Teil man sich zuerst herauspickt oder in welcher Reihenfolge man damit beginnt.

Die einzigen Regeln, die es nach Ansicht des ACE einzuhalten gilt, sind,

1. dass keine noch so klein erscheinende Maßnahme weggelassen wird, denn auch sie kann relevant für das große Ganze sein, und
2. dass man die Angebote für alle mobilen Menschen zuerst verbessert und vervielfacht, bevor man sie in Mobilitätsbereichen beschränkt, an die sie gewöhnt sind und die sie (zu) benötigen (glauben).

Wie bereits in diesem Arbeitspapier vielfach ausgeführt, steht es für den ACE völlig außer Frage, dass die Nutzung des eigenen Autos aus den unterschiedlichsten Gründen sinnvoll ist. Mit Blick auf unser Satzungsziel, für nachhaltige zukunfts-

fähige Verkehrssysteme zu werben, und im Sinne der Verkehrswende möchten wir jedoch zu einem bewussten Mobilitätsverhalten ermutigen. Dies tun wir auch mit Blick auf die Erfordernisse, die in den Bereichen Klimaschutz, Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und auf dem Land, Verkehrssicherheit und Festigung der Bedeutung der deutschen (Auto-)Mobilitätsindustrie unweigerlich zu erfüllen sein werden.

Die bedarfsgerechte Nutzung des Autos und der Blick auf mögliche Alternativen sind sehr relevante Teile des großen Verkehrswende-Puzzles. Als Autoclub ist uns selbstverständlich daran gelegen, dass auch Autofahren durch die Verkehrswende komfortabler, sicherer und preiswerter wird. Als Mobilitätsbegleiter ist es unser Ziel, dass alle Menschen von der Verkehrswende profitieren.

Die Anstrengungen, die Politik und Wirtschaft zum Vollenden des Verkehrswende-Puzzles unternehmen müssen, sind immens. Vieles ist bereits angestoßen und wird vorangetrieben. Doch allein werden diese Akteure die Ziele der Verkehrswende nicht erreichen. Notwendig ist das Umdenken jedes Einzelnen. Nur im Zusammenspiel aller Akteure kann der Mobilitätssektor in Deutschland wirtschaftlich sicher, klimagerecht und auf Verkehrssicherheit bedacht der Zukunft begegnen.

Berlin, Juni 2021

Autoren: Kerstin Hurek, Julia Collingro, Torben Brandt, Janine Rettig, Stefan Haendschke

Kontakt: [verkehrspolitik@ace.de](mailto:verkehrspolitik@ace.de)