

Stellungnahme AG Mobilität zum IKK Rendsburg von 8\_2022

Die vorgegebenen Ziele (S. 19) sind bei weitem nicht ausreichend.

Der dargestellte Ziel-Modal-Split ist nicht aussagekräftig und bewirkt ggf. auch keine CO<sub>2</sub>-Reduktion. Wie die Abb. 7-1 unten zeigt, betrug der Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen an den zurückgelegten Wegen 2017 22% bzw. 11%, an der Verkehrsleistung, die für die THG-Emissionen entscheidend ist, aber nur jeweils 3%. Die zu Fuß und mit Rad zurückgelegten Wege sind im Vergleich mit dem Auto sehr kurz.

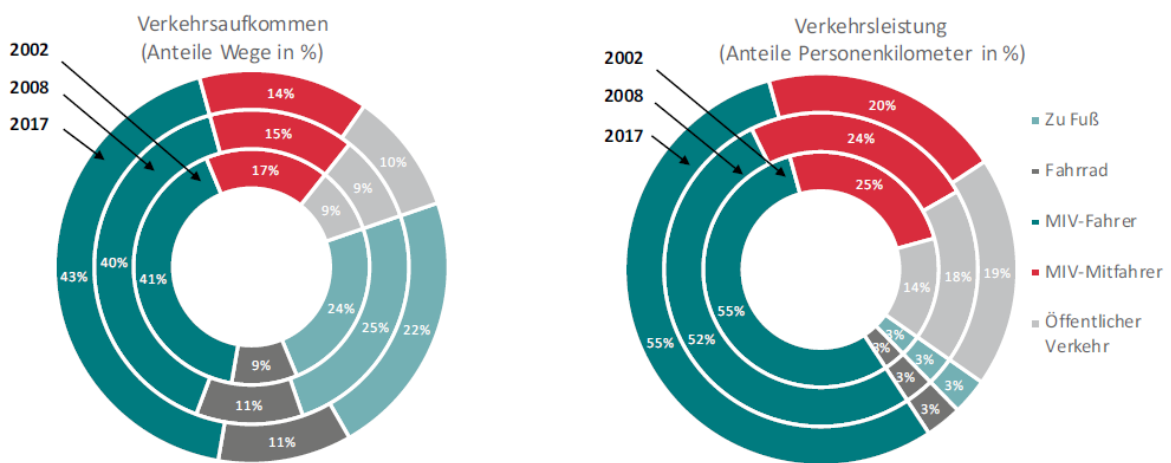
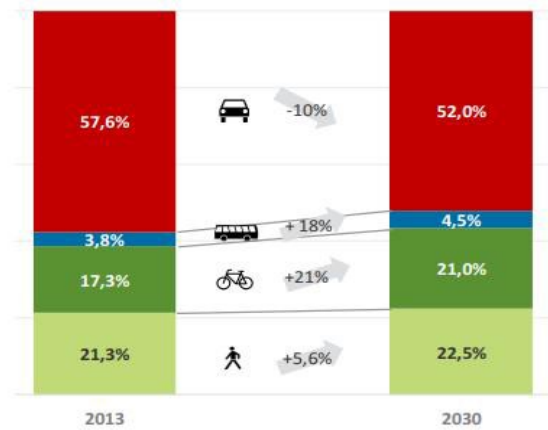


Abbildung 7-1 Modal Split des Personenverkehrs in Deutschland: Verkehrsaufkommen (Wege) und Verkehrsaufwand (Personenkilometer) im zeitlichen Vergleich

(aus: Wuppertal-Institut: CO<sub>2</sub>-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze, Wuppertal <sup>2</sup>2020, S. 75)

Daher muss eine Reduktion der Verkehrsleistung des MIV (in Pkm) gefordert werden.

Die im IKK weiter vorgesehenen Ziele wie Elektrifizierung des MIV und "Alternative Antriebe für Wirtschaftsverkehr" sind ebenfalls nicht ausreichend.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) macht in seinem Sondergutachten "Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor" von 2017 deutlich, dass die Elektrifizierung der

o Abbildung 4-13

Dekarbonisierungskaskade



(Abb. siehe S. 77)

Fahrzeuge nachrangig ist. Er schreibt: "Der Aufbau der "Dekarbonisierungskaskade" spiegelt dabei keine Maßnahmenpriorisierung wider, sondern folgt dem Verlauf der Emissionsentstehung im Verkehrssektor. Je eher Instrumente zur Dekarbonisierung in dieser Kaskade ansetzen, desto umfassender ist ihre Wirkung. Wegen der hohen Dringlichkeit der Dekarbonisierung des Verkehrssektors müssen Maßnahmen jedoch zeitgleich an allen Stufen der Kaskade ansetzen." (S.78)

Die "neuen Formen der Logistik" sind nach Aussage des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität (KTK MOB) selbst wenig wirksam (S. 113). (Falls dies damit gemeint ist)

Das IKK beruft sich im Weiteren für die angedachten Klimaschutzmaßnahmen auf das KTK MOB von 2016.

Aber die Zielvorstellung bzgl. der THG-Minderung sind (und waren) im KTK MOB viel zu gering und mit den Pariser Klimazielen von 2015 und dem CO<sub>2</sub>-Budget des SRU von 2020 (vgl. SRU: Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa, Berlin 2020) nicht (mehr) vereinbar. Hier muss massiv nachgebessert werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind alle sinnvoll und wurden teilweise ja auch schon verwirklicht. Eine der wichtigsten Maßnahmen, das Betriebliche Mobilitätsmanagement, wurde aber bisher kaum (oder gar nicht) umgesetzt.

Im KTK MOB wurde zwar eine Evaluierung vorgesehen (S. 136f), die aus unserer Sicht aber nicht erfolgt ist. Dies muss dringend nachgeholt werden.