



## **Wortprotokoll** der 6. Sitzung

### **Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung**

Berlin, den 22. Juni 2022, 18:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

E.700

Präsenzsitzung und Videokonferenz im  
Webex-Format

Vorsitz: Helmut Kleebank, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Gespräch

### **Tagesordnungspunkt**

**Seite 3**

Fachgespräch zum Thema „**Nachhaltigkeit im  
Verkehrssektor**“



### Mitglieder des Beirates

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Blankenburg, Jakob Echeverria, Axel Hagl-Kehl, Rita Kersten, Dr. Franziska Kleebank, Helmut Zorn, Armand	Abdi, Sanae Mascheck, Franziska Nasr, Rasha Plobner, Jan Rudolph, Tina Wagner, Dr. Carolin
CDU/CSU	Brinkhaus, Ralph Mayer-Lay, Volker Radomski, Kerstin Schreiner, Felix Stefinger, Dr. Wolfgang	Connemann, Gitta Grundmann, Oliver Heilmann, Thomas König, Anne Lenz, Dr. Andreas
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Aeffner, Stephanie Ganserer, Tessa Wagner, Johannes	Außendorf, Maik Beck, Katharina Michaelson, Swantje Henrike
FDP	Al-Halak, Muhanad Harzer, Ulrike Teutrine, Jens	Gerschau, Knut Skudelny, Judith Stockmeier, Konrad
AfD	Glaser, Albrecht Kraft, Dr. Rainer	Bleck, Andreas Brandner, Stephan
DIE LINKE.	Riexinger, Bernd	



## **Einzigster Tagesordnungspunkt**

### **Fachgespräch zum Thema „Nachhaltigkeit im Verkehrssektor“**

dazu Sachverständige:

#### **Daniel Mack**

Leiter Verkehrs-, Umwelt- und Digitalpolitik,  
Mercedes-Benz Group AG

#### **Martin Schmied**

Leiter Fachbereich I "Umweltplanung und  
Nachhaltigkeitsstrategien", Umweltbundesamt

#### **dazu verteilt:**

PowerPoint-Präsentation Ausschussdrucksache  
20(26)7

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Ich darf Sie alle sehr herzlich zum heutigen Fachgespräch begrüßen. Ich eröffne die 6. Sitzung des Parlamentarischen Beirates für nachhaltige Entwicklung (PBnE) mit dem einzigen Tagesordnungspunkt „Öffentliches Fachgespräch zum Thema ‚Nachhaltigkeit im Verkehrssektor‘“. Ich begrüße zunächst die anwesenden Mitglieder des Beirates sowie – falls anwesend – Mitglieder des ebenfalls geladenen Verkehrsausschusses und gegebenenfalls deren Vertretungen.

Haben wir Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die die Sitzung über Webex verfolgen? Ich begrüße daher auch die per Video zugeschalteten Mitglieder des Beirates. Gibt es irgendwelche technischen Probleme? Das ist offensichtlich nicht der Fall. Dann fahren wir fort.

Ich darf ganz herzlich unsere beiden geladenen Sachverständigen begrüßen: Zu meiner Rechten, Herrn Daniel Mack und Herrn Martin Schmied. Wir erhoffen uns von Ihnen einen wertvollen Input zu dem Thema. Herzlich Willkommen. Ebenso freue ich mich, die interessierte Öffentlichkeit begrüßen zu können.

Ich darf Ihnen zunächst die beiden Sachverständigen in alphabetischer Reihenfolge vorstellen. Zuerst Herrn Daniel Mack: Er ist Leiter der Verkehrs-, Umwelt- und Digitalpolitik der Mercedes-Benz Group AG. Zuvor beriet der ehemalige hessische Landtagsabgeordnete für Bündnis 90/DIE GRÜNEN Unternehmen, Verbände, Institutionen und Persönlichkeiten bei

ihrer politischen Positionierung, gesellschaftlichen Kommunikation und Umsetzung von Transformationsprozessen. Als Autor schreibt er für das „Handelsblatt“, „DIE WELT“ und die „taz“. Herzlich Willkommen.

Herr Manfred Schmied ist Diplom-Ingenieur für Technischen Umweltschutz. Zu seinen beruflichen Stationen: Von 1998 bis 1999 war er freier Mitarbeiter am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin in der Abteilung „Regional- und Verkehrsforschung“ mit den Arbeitsschwerpunkten „Analyse und Bewertung ökonomischer und ökologischer Instrumente im Verkehrsbereich“. Von 1999 bis 2006 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich „Infrastruktur und Unternehmen“ im Berliner Büro des Öko-Institutes und 2007 bis 2012 stellvertretender Leiter des Bereiches „Infrastruktur und Unternehmen“. Arbeitsschwerpunkte beim Öko-Institut waren Nachhaltige Mobilität und Tourismus, Green Logistics sowie Product und Corporate Carbon Footprinting. Von 2012 bis 2015 war er Bereichsleiter für „Verkehr und Umwelt“ im Berner Büro des Schweizer Umwelt- und Verkehrsforschungsinstituts INFRAS. Die jeweiligen Arbeitsfelder lese ich jetzt nicht vor. Von 2015 bis 2022 war er Leiter des Bereiches I 2 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ und seit dem 1. März diesen Jahres ist er Leiter des Fachbereiches I "Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien", jeweils im Umweltbundesamt (UBA) in Dessau. Zu dieser neuen Rolle noch herzlichen Glückwunsch und ein herzliches Willkommen.

Bevor wir nun inhaltlich in das Gespräch einsteigen, möchte ich noch einige kurze organisatorische Hinweise geben. Herr Schmied wird eine PowerPoint-Präsentation zeigen. Diese wird im Nachgang zur Sitzung als Ausschussdrucksache verteilt werden. Die Mitglieder des Beirates haben beschlossen, dass das heutige Gespräch im Parlamentsfernsehen übertragen wird. Die Sitzung wird morgen ab 16:00 Uhr im Parlamentsfernsehen auf Kanal 4 übertragen und ist später in der Mediathek abrufbar und wird dann auch auf der Website des Beirates eingestellt. Beide Sachverständige haben sich mit der Übertragung einverstanden erklärt. Von dem Fachgespräch wird zudem ein



Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Sitzung zur Erstellung des Protokolls mitgeschnitten.

Für das Eingangsstatement haben wir für die Sachverständigen jeweils ein Zeitfenster von zehn Minuten verabredet. Ich bitte Sie, dieses möglichst einzuhalten. Auf dem Bildschirm läuft eine Uhr für die Redezeit zur Orientierung mit. Daran werden sich eine, möglicherweise auch zwei Fragerunden anschließen. Das wird ein bisschen vom Zeitablauf abhängen. Es ist vorgesehen, dass ich die Fragen zunächst sammle und Sie dann um die Antworten beten werde, wobei Sie dann natürlich ein bisschen selber entscheiden und zuordnen müssen, was in Ihren Kompetenzbereich fällt.

Gegen 19:00 Uhr würde ich die öffentliche Sitzung dann gerne beenden. Für die Mitglieder des PBN E schließt sich dann eine nichtöffentliche Sitzung an, ebenfalls in diesem Sitzungsformat und mit den gleichen Zugangsdaten für Webex.

Dazu sehe keinen Widerspruch. Das haben wir in der Obleuterunde entsprechend vereinbart.

Nur kurz noch ein Hinweis zu § 49 Abgeordnetengesetz. Hier geht es um die Frage von Interessenverknüpfungen. Bei einer Wortmeldung müssen Abgeordnete eine gegebenenfalls vorliegende Interessenverknüpfung offenlegen. Das dürfte hier aber kaum der Fall sein.

Nun darf ich nach langer Vorrede endlich unserem ersten Sachverständigen das Wort geben. Ich freue mich sehr, dass Herr Mack „Nachhaltigkeit im Verkehrssektor“ für uns aus seiner Perspektive erläutern wird.

Sachverständiger **Daniel Mack** (Leiter Verkehrs-, Umwelt- und Digitalpolitik, Mercedes-Benz Group AG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete. Vielen Dank für die Einladung.

Ich will versuchen, das Thema an vier Punkten zu beschreiben. Sie haben ja danach noch die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Zunächst natürlich die Frage: „Was bedeutet Nachhaltigkeit für ein Unternehmen wie Mercedes-Benz, und welche Ziele haben wir uns eigentlich gesetzt?“ um dann darauf aufbauend auch die Frage zu beantworten, wie wir diese Transformation gestalten, und wo

stehen wir, und um welche Rahmenbedingungen geht es eigentlich, damit diese Transformation gelingen kann bzw. wie man sie vielleicht auch beschleunigen könnte.

„Nachhaltigkeit“ bedeutet für uns, in allen Geschäftsfeldern so zu handeln, dass Ressourcen bewusst und schonend eingesetzt werden. Ich glaube, das gilt insgesamt für die deutsche Wirtschaft, dass sie sich diese Ziele gesetzt hat und daran arbeitet. Für uns als Unternehmen bedeutet das, dass wir den Ressourcenverbrauch vom Wachstum unserer Produktionsleistung entkoppeln wollen. „Nachhaltigkeit“ ist für uns mehr als nur den Antrieb im Auto auszutauschen. Das heißt, es geht um die gesamte Wertschöpfungskette und diese in Bezug auf die Frage der Rohstoffe dabei komplett zu betrachten: Wo kommen die Rohstoffe her? Welcher CO<sub>2</sub>-Ausstoß entsteht dort über die Lieferketten, über die Produktion und über die Werke? Ich werde da auch noch auf ein paar Punkte eingehen. Ganz entscheidend ist natürlich die Frage bezüglich der Nutzung der Produkte und in Folge das Thema „Recycling“. „Nachhaltigkeit“ bedeutet, einen Kreislauf zu nutzen, um diesen am Ende auch schließen zu können.

Wir haben uns das Ziel für das Jahr 2039 gesetzt – also elf Jahre vor der Zielmarke des Pariser Klimaabkommens –, die Klimaneutralität sowohl für uns als Unternehmen als auch für die Nutzung der Produkte zu erreichen. Deswegen haben wir uns im Jahr 2019 als Zielmarke das Jahr 2039 vorgenommen. Heute stehen wir im Jahr 2022 an einem Punkt, wo alle unsere Werke CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden. Da, wo es möglich ist, bauen wir eigene Solaranlagen auf unsere Dächer. Wir prüfen im Umfeld der Werke, ob wir das noch erweitern können. Wir prüfen, wo wir das im Bereich der Windkraft tun können. Und unser Ziel ist es, im Vergleich zu 2020 die Emissionen pro Pkw, also über den gesamten Lebenszyklus hinweg, bis zum Ende des Jahrzehnts mindestens zu halbieren. Ein wichtiger Hebel, der dafür infrage kommt, der gestellt werden muss, ist auf der einen Seite natürlich die Elektrifizierung der gesamten Fahrzeugflotte. Es geht um das Laden der Fahrzeuge mit grünem Strom. Nur dann macht die gesamte Sache Sinn. Und es geht um die Verbesserung der Batterietechnologie. Also das, was wir jetzt in Fahrzeugen vorfinden, das wird



ganz sicher nicht das sein, was wir auch gegen Ende des Jahrzehnts nutzen. Auch da werden wir es mit Innovationsströmen zu tun haben. Vor allem mit Technologien, wo wir – glaube ich – alle ein Interesse daran haben, dass sie in Deutschland entwickelt und dass die Batteriezellen auch hier produziert werden. Und dann geht es am Ende eben um einen umfassenden Einsatz von Erneuerbaren Energien in der Produktion, also auch bezüglich der Produktion des Stahles, aber auch die Produktion des Autos bei uns in den Werken.

Wir haben nicht auf politische Entscheidungen gewartet, was unsere eigene Strategie als Unternehmen betrifft, sondern wir haben im vergangenen Sommer aus eigenem Antrieb unsere Strategie nachgeschärft. Das, was wir früher „Electric first“ im Hinblick auf das Jahr 2030 genannt haben, das haben wir zu „Electric only“ weiterentwickelt. „Electric only“ bedeutet, dass wir zwischen 2022 und 2026, also in den nächsten vier Jahren, insgesamt 60 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investieren werden – den allergrößten Teil davon in Deutschland.

Ab 2025 wollen wir alle neuen Fahrzeugarchitekturen vollelektrisch anbieten. „Fahrzeugarchitektur“ bedeutet – für diejenigen, denen das Wort nicht geläufig ist oder die nicht wissen, wie man das genau einzuordnen hat –, dass es sich bei einem Elektrofahrzeug nicht darum handelt, den Motor auszutauschen und zu schauen, wie man den Freiraum, den man dann vorfindet, mit Batteriezellen füllt, sondern das bedeutet im Prinzip, für jede einzelne Produktkategorie das Modell neu zu entwickeln, um das neue Fahrzeug dann entsprechend darauf aufzusetzen. Was heißt das? Das heißt auf der einen Seite, dass wir einen großen Raum für die Batterie brauchen, um die entsprechende Reichweite gewährleisten zu können, die die Kunden nachfragen, die natürlich auch die Politik, was den Ausbau der Ladeinfrastruktur angeht, zurecht beschäftigt. Es geht aber auch um die Frage wie beispielsweise die Optimierung der Aerodynamik.

Effizienz ist ein ganz entscheidender Punkt im Bereich der Elektromobilität. Auch das zahlt sich in Bezug auf die Reichweite aus. Und somit trifft sich an der Stelle nicht nur die „Grüne

Transformation“, wie ich sie mal nennen würde, sondern auch die „Digitale Transformation“; Datensensoren und die Rechenleistung. Die tragen am Ende dazu bei, das Auto effizient zu betreiben. Das ist in Bezug auf Routen so, aber auch vor allem, was die Energierückgewinnung betrifft, in dem Moment, wo man auf der Straße unterwegs ist und das Auto vorausschauend die Route kennt. Dort kann das System entsprechend reagieren.

Wir haben aktuell sechs vollelektrische Modelle. Beispielsweise den „EQA“ im Einstiegsbereich. Dann gibt es den „EQB“, mit bis zu sieben Sitzen, der nach dem „EQA“ folgt. Im oberen Segment haben wir mit dem „EQE“ und dem „EQS“ Autos, die eine Reichweite – was den „EQS“ betrifft – mit über 700 km nach dem WLTP-Standard garantieren. Der „EQE“ wird aus Stahl gebaut, der zu 100 Prozent recycelt wurde. Das reduziert die Emissionen der Stahlherstellung um mehr als 60 Prozent. Das Auto wird in Bremen produziert und ist aktuell erhältlich. Bis 2025 wollen wir, was diese Autos bzw. unsere Neuwagenflotte und auch die Plug-in-Hybride betrifft, auf einen Anteil von 50 Prozent kommen.

Was für Sie bestimmt noch interessant ist, ist folgende Frage: Wo wollen wir eigentlich 2030 stehen? Wir wollen überall dort vollelektrisch unterwegs sein, wo immer es die Marktbedingungen erlauben.

Ich habe jetzt viel über das gesprochen, was die Modelle von „EQA“ bis „EQS“ betrifft und was die Zukunft und auch einen Teil der Gegenwart angeht, aber es gibt natürlich auch noch die bestehende Flotte mit Verbrennungsmotoren. Das bedeutet, dass wir das bisherige Business und das neue Business miteinander im Unternehmen betreiben und dabei das bisherige Business natürlich benötigen, um das Neue finanzieren zu können. Aber im Sinne der ökologischen und dann auch der ökonomischen Nachhaltigkeit ist es natürlich unser Interesse, nicht beliebig lang diese beiden Stränge nebeneinander laufen zu lassen, sondern den Wechsel in Richtung „E-Mobilität“ zu beschleunigen.

Das bringt mich zu den Rahmenbedingungen. Diese müssen stimmen. Auf der einen Seite muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur dringend beschleunigt werden. Ich glaube, da hinken wir in Deutschland mit 60.000 Ladepunkten ziemlich



hinterher. Mit dem „Masterplan Ladeinfrastruktur“ hat die Bundesregierung – haben Sie als Parlamentarier – jetzt die Möglichkeit, verbindliche Ziele für die Länder und auch für Regionen zu schaffen, damit wir eine ausreichende Versorgung und möglichst viele Schnellladesäulen vorfinden. Wir sollten dann nicht über eine Ladeleistung im Hinblick auf die Schnellladeinfrastruktur von 22 Kilowattstunden sprechen, sondern wir sollten schon, nach derzeitiger Definition, über 100, 150 oder 200 Kilowattstunden sprechen. Nur dann ist „Schnellladen“ auch wirklich „Schnellladen“. Wenn sie eine Batterie – wie aktuell beispielsweise im „EQS“ – mit über 100 Kilowattstunden Speichermöglichkeit haben, dann stellt sich die Frage, ob das wirklich schnell ist.

Und der zweite Punkt, den man beim Thema „Ladeinfrastruktur“, finde ich, nicht ganz vernachlässigen darf, ist die Frage: Was passiert im privaten Bereich? Es gab ein Programm der Bundesregierung, das mittlerweile ausgelaufen ist. Dort haben wir einen guten Anstieg gesehen. Das Programm ist nicht mehr aufgelegt worden. Es war sehr erfolgreich. Vielleicht kann man darüber nachdenken, wie man das Programm fortsetzt – vielleicht mit einer noch ein bisschen mehr nachgeschärften Zielsetzung. Ich erinnere mich, dass man das so beantragen konnte und dass es in Bezug auf das Auto nicht eine Bedingung war. Ich glaube, da bieten sich auch Mittel an, die man einsetzen kann, um vor allem im ländlichen Raum auch das Ziel zu erreichen, die Elektromobilität zu fördern. Ich glaube, wir haben in Deutschland immer wieder die Diskussion, dass das Thema „Technologie“ etwas Großstädtisches bzw. Urbanes ist. Das muss im Bereich der Elektromobilität ganz und gar nicht der Fall sein. Im Gegenteil. Da gibt es ein enormes Potenzial auf dem Land und auch was die Reichweiten von verschiedenen Herstellern angeht. Da ist die sogenannte Wallbox, ein guter Punkt, um einen Mix aus beidem – also privat und öffentlich – zu schaffen. Öffentlich mit dem Fokus auf Schnelligkeit, aber auch, um dies für das Laden im Privatbereich zu ermöglichen. Wir als Unternehmen haben nicht das Problem, dass sie bei uns mit zig Ladekarten unterwegs sind. Das läuft über ein System. 300.000 Ladepunkte europaweit können Sie dort anwenderfreundlich

nutzen. Auf diese können sie zugreifen, wenn sie mit dem Fahrzeug unterwegs sind. Diese Anwenderfreundlichkeit sollte man auch im „Masterplan Ladeinfrastruktur“ in den Mittelpunkt stellen. Unsere Beteiligung bei der IONITY GmbH kennen Sie sicherlich. Wir sind dabei, gemeinsam im Verbund ein Schnellladenetz in Europa aufzubauen, das im Jahr 2025 dann mit ca. 7.000 Ladestationen, einen Standard erreicht hat. Dabei liegt der Fokus auf Autobahnen und Drehkreuzen, was ein guter Punkt ist.

Zuletzt will ich auf folgenden Punkt eingehen: Es wird aktuell das Thema der Kaufprämien kontrovers diskutiert. Diese sorgen natürlich bei Verbrauchern dafür, dass es auf der einen Seite einen gewissen Anreiz gibt. Auf der anderen Seite ist es für uns als Hersteller wichtig, dass wir Planungssicherheit haben. All das, was da diskutiert wird, wird natürlich genau registriert. Durch die Elektromobilität soll ein Vorsprung geschaffen werden. Dieser soll über die nächsten Jahre immer wieder genau begleitet werden, auch mit der Frage, ob die Mittel richtig eingesetzt wurden. Das ist ein wichtiger Punkt. Die Plug-in-Hybride sind dafür aus unserer Sicht weiterhin relevant. Wir würden sie als „Brückentechnologie“ beschreiben. Sie senken den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Flotte insgesamt, und sie haben einen nicht zu vernachlässigenden Vorteil, nämlich das Potenzial, Menschen näher an die Elektromobilität und überhaupt an das Thema „Laden“ heranzubringen. Das sollte man nutzen. Das ist hier vielleicht nicht ganz das Thema des Beirates, aber Sie haben natürlich – gerade was die Lieferketten und was die Zulieferer betrifft – eine arbeitsmarkt- und auch eine industriepolitische Komponente. Das darf man in der Debatte nicht vergessen.

**Vorsitzender Helmut Kleebank** (SPD): Vielen Dank. Das waren sehr viele Informationen. Jetzt sind wir auf die Sichtweise von Herrn Schmied ganz gespannt.

Sachverständiger **Martin Schmied** (Leiter Fachbereich I "Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien", Umweltbundesamt): Vielen Dank Herr Vorsitzender, liebe Mitglieder des Beirates. Mit geht es darum, die bisherigen Ausführungen abzurunden. Dabei geht es auch darum, was praktisch über die Unternehmen



hinausgeht. Bevor wir bezüglich der Frage einsteigen, was könnte eigentlich „Nachhaltige Mobilität“ sein, muss man natürlich gucken, wo stehen wir heute eigentlich? Wir haben ja viele Diskussionen bezüglich aller Maßnahmen, die wir diskutieren, beispielsweise um Prämien. Es stellt sich die Frage, ob die eigentlich sozial verträglich sind. Deshalb muss man sich auch ansehen, wie sich der Verkehr heute eigentlich darstellt. Das haben wir auch untersucht. Wir haben eine Publikation, die heißt „Verkehrswende für ALLE“, wo wir verschiedene Bereiche vom heutigen Verkehr durchgegangen sind und zu dem Ergebnis kommen, dass der heutige Verkehr gar nicht „sozial“ ist, und dass wir deshalb unbedingt auch aktiv werden müssen.

Sie sehen rechts auf meiner Folie eine Abbildung, wo man die Preisentwicklungen zwischen 2000 und 2018 sieht. Beim Pkw-Verkehr sind die Preise um unter 40 Prozent gestiegen. Wenn Sie in Richtung Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) gucken, sind es bei Bahntickets über 57 Prozent. Wenn Sie allgemein in Richtung von ÖPNV gehen, dann geht es fast in Richtung 80 Prozent. Daran sehen wir, dass das auch nicht sozial ist. Deshalb gibt es durchaus eine Diskussion mit der Frage: Was müssen wir eigentlich in dem Bereich machen? Wenn wir uns als Umweltbundesamt dem Thema nähern, stellen wir fest, dass wir jetzt sehr viele Diskussionen in Richtung „Klimaschutz“ haben. Auch die heutigen Ausführungen von Daimler gehen ja stark in Richtung „Klimaschutz“. Allerdings ist „Nachhaltige Mobilität“ ja viel mehr als „Klimaschutz“. Das ist ein guter, ein wichtiger Baustein, aber es geht eben auch um Normen, um Luftschadstoffe, es geht um Ressourcen. Das ist auch schon angesprochen worden. Es geht aber auch darum, wie können wir den Verkehr sichern und auch finanzieren? Wie können wir den Zugang sicherstellen? Deshalb ist es eben mehr als nur „Klimaschutz“. Das ist mir auch wichtig in der Kommunikation. Das wird dann auch gespiegelt, wenn wir unsere Analysen im Auftrag des Umweltministeriums durchführen. Da geht es auch darum, Konzepte zu haben, die auch die anderen Themen tangieren bzw. betreffen. Ich habe in meinen Folien vier verschiedene Studien zitiert. Das eine ist „Die Stadt für Morgen“. Darauf gehe ich gleich nochmal ein. Da zeigt sich aber schon, wenn man „Nachhaltige Mobilität“

diskutiert, dass es zum Thema „Stadt“ eine andere Diskussion gibt. Das sehen Sie an einer anderen Publikation mit Schwerpunkt „Umland“. Weil es im Umland schon wieder ganz anders ist. Dort haben sie weniger ÖPNV. Da müssen sie anders herangehen. Der Kollege von Daimler hatte es ja gerade auch nochmal gesagt. Wenn wir jetzt in Richtung „Land“ gehen, dann wird wahrscheinlich das Auto tatsächlich eine größere Rolle spielen. Und dann geht es eben auch um die Elektromobilität. Deshalb muss man wirklich die Konzepte auf die verschiedenen Bereiche abstimmen, wo wir auch tatsächlich aktiv werden wollen.

Wenn wir jetzt in Richtung größere Städte gehen, also vor allem in die Richtung von Städten über 100.000 Einwohner, die auch tatsächlich eine entsprechende ÖPNV-Infrastruktur haben, dann ist natürlich die Frage: Was könnte man da tun? Das ist, wie gesagt, eine andere Diskussion als auf dem Land, und es ist eine andere Diskussion als im Umland. Das ist mir auch nochmal wichtig zu sagen. Wenn man sich jetzt Städte ansieht, stellt sich die Frage: Was sind eigentlich dort die Wege? Das ist uns nochmal wichtig. Da brauchen wir tatsächlich eine andere Mobilität. Das bedeutet ein „weg vom Auto“. Und es bedeutet umgekehrt, wir brauchen tatsächlich einen Ausbau des ÖPNV, noch stärker als bisher. Das ist eigentlich das Rückgrat, gerade in den großen Städten. Das muss dann ergänzt werden um Rad- und Fußverkehr und auch um das Thema „Sharing“. Dazu gehört natürlich auch der Pkw-Verkehr. Das ist der Ausgangspunkt. Dann kann man tatsächlich die nächsten Schritte gehen. Wenn das Angebot gut ist, dann wird man auch weniger Autos brauchen. Das muss man nicht vorschreiben, sondern das würde dann auch automatisch entstehen. Damit haben wir auch weniger Autos und Parkplätze. Wir haben mehr Raum in den Städten. Das heißt, wir kommen auch in Richtung „mehr Platz für grünes und nachhaltiges Bauen“. Das brauchen wir auch. Wir haben ja einen Druck in Richtung der Städte, auch zum Bauen. Wenn wir bauen, brauchen wir ja trotzdem zur Klimaanpassung das Grün in den Städten. Das hängt also sehr eng auch tatsächlich mit der Mobilität zusammen. Wenn sie dann tatsächlich dort wieder stärker bauen können, ist es kompakter. Das heißt, die Wege werden kürzer. Sie können auch wieder mit dem Fahrrad z. B.



auch zum Einkaufen fahren. Das entlastet natürlich in Richtung „weniger Luftbelastung, weniger Lärm“ und kommt einer nachhaltigeren Stadt näher. Daran sieht man, dass das Thema „Mobilität“ eben auch ganz eng zusammenhängt mit den Themen „Wohnen“ und „Grün“ und „Klimaanpassung“, weshalb man das eben nicht allein diskutieren kann, sondern wirklich als Gesamtkonzept.

Ein anderes Beispiel, wo wir uns auch aktiv einbringen, sind Untersuchungen. Wir erarbeiten ja praktisch nur die Grundlagen für politische Entscheidungen. Das heißt nicht, dass wir Politik machen, sondern das ist ja praktisch nur die Grundlage dafür. Wenn wir in Richtung „nachhaltige Mobilität“ gehen wollen, stellt sich natürlich auch nochmal die Frage, was das eigentlich auch für die Finanzierung bedeutet. Das ist ja auch eine ganz wichtige Frage. Und deshalb haben wir auch gerade aktuell eine Studie durchgeführt, wo man sieht, wenn wir in Richtung „Klimaschutz“ gehen, und vereinbart ist ja, dass wir dann in Richtung „Elektromobilität“ gehen werden, dass die Einnahmen immer kleiner werden. Sie sehen das in der Abbildung. Da liegen wir gerade bei den Einnahmen durch den Verkehr bei etwa 45 Milliarden Euro. Das wird bis 2030 sogar nochmal leicht ansteigen. Und zwar deshalb, weil wir gerade den CO<sub>2</sub>-Preis über den Emissionshandel eingeführt haben. Aber dann schlägt es durch, dass wir immer mehr Elektroautos haben werden. Ein Elektroauto hat keine direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen. In Folge haben wir diese Einnahmen nicht mehr. Gleichzeitig haben wir auch keine Energiesteuer von den Fahrzeugen, weil wir ja auch immer weniger Benzin- und Dieselfahrzeuge haben. Deshalb sehen Sie anhand der Kurve, dass bis zum Jahr 2050 die Einnahmen immer kleiner werden. Das heißt, wir werden auch eine Diskussion haben, wie wir nachhaltige Mobilität auch tatsächlich finanzieren können. Auf meiner Folie steht ja, dass neue Finanzierungsinstrumente notwendig sind. Ich weiß, dass Diskussionen, wie beispielsweise eine Maut, ganz schwierig sind. Sie sehen natürlich an dieser Abbildung, dass sie zumindest ein anderes Instrument brauchen, um die Einnahmen für eine nachhaltige Mobilität und für eine Mobilität generell zu generieren.

Ich komme schon zum Schluss, damit ich auch in

meiner Zeit bleibe. Ich fasse es nochmal zusammen: Wir haben heute schon ein System, was zumindest ökologisch reformbedürftig ist. Wenn man aber auch in Richtung soziale Fragen schaut, ist es auch schon reformbedürftig. Also wir müssen tatsächlich da auch schon in Richtung „Nachhaltige Mobilität“ arbeiten. Und „Nachhaltige Mobilität“ ist aber auch eine große Chance. Es klingt immer sehr negativ. Es ist eine Chance in Richtung höhere Umwelt- und Lebensqualität. Und wenn man das gut macht und richtige Konzepte eben für die Stadt, fürs Umland, für das Land entwickelt, dann haben wir auch eine höhere Qualität bzw. Lebensqualität in Stadt und Land. Aber allerdings brauchen wir dort tatsächlich integrierte Konzepte. Man kann da praktisch nicht nur ein Thema adressieren, sondern muss die Themen auch zusammendenken. Ich hatte es ja auch schon ausgeführt, dass es uns wirklich wichtig ist zu sagen, dass „Nachhaltige Mobilität“ nicht nur Klimaschutz betrifft. Es hängt eben mit den anderen Themen zusammen, wie „Nachhaltiges Bauen“ oder Bauen generell, die Stadtentwicklung, auch die „Grün-Entwicklung“ und die Klimaanpassung, aber auch das Thema „Gesundheit“ und „Umweltgerechtigkeit“. Das heißt, bei „nachhaltige Mobilität“ ist es viel mehr als nur „Klimaschutz“, auch wenn das ein wichtiger Baustein ist.

Und ein letzte Punkt, um in der Zeit zu bleiben. Wir brauchen tatsächlich auch eine Diskussion über die Finanzierung der Mobilität. Da werden wir nicht drum herum kommen, eben aufgrund dessen, dass wir Klimaschutz betreiben, dass wir in Richtung von Elektromobilität gehen. Das heißt, wir brauchen dort zumindest eine Diskussion. Die Umsetzung muss nicht morgen sein, aber wir müssen jetzt anfangen zu diskutieren, dass wir die Konzepte bis 2030 auch haben. Vielen Dank.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Ein ganz herzliches Dankeschön Ihnen beiden. Ihre beiden Vorträge haben sich ja quasi nahezu genial ergänzt und auch viel Futter geliefert für eine Reihe von Nachfragen. Davon gehe ich mal fest aus. Ich habe jedenfalls schon Wortmeldungen: Frau Dr. Kersten, Herrn Schreiner und Herrn Riexinger. Dann habe ich noch gesehen Frau Michaelsen, Herrn Blankenburg und Herrn Glaser. Das ist es mal für den Moment. Ich würde sagen, wir gehen



in der Reihenfolge vor. Frau Dr. Kersten macht den Einstieg.

Abg. **Dr. Franziska Kersten** (SPD): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Schmied, lieber Herr Mack. Erstmal vielen Dank für Ihre Vorträge. Ich finde sie sehr inspirierend. Ich hätte an Herrn Schmied eine Frage: Im Positionspapier steht, wenn man die Einkommensgruppen in Deutschland in fünf Gruppen teilt, dann entspricht die „Fortbewegung“ der untersten Einkommensgruppe ungefähr der Hälfte im Vergleich zu der mit dem höchsten Einkommen. Das heißt also, es ist schon eine soziale Frage, wie man sich fortbewegen kann. Wie könnte man da vor allen Dingen im ländlichen Raum eine sozialverträgliche Mobilität gestalten? Sie haben ja auch die Finanzierung angesprochen. Haben Sie da schon gewisse Vorstellungen, wie man da eine Finanzierung aufstellen könnte? Danke.

**Vorsitzender Helmut Kleebank** (SPD): Dankeschön. Dann Herr Schreiner.

Abg. **Felix Schreiner** (CDU/CSU): Ich will mich da gleich anschließen an Frau Dr. Kersten, weil sie mir aus dem Herzen spricht, und möchte bei Herrn Schmied mit einer Nachfrage anfangen. Sie haben in Ihrem Konzept stark auf die Städte abgehoben. Wir wissen aber, 50 Prozent der Bevölkerung lebt auf 90 Prozent der Fläche im ländlichen Raum. Und ich glaube, es ist längst schon eine soziale Frage der Teilhabe, auf die wir zusteuern. Wie wäre da das Konzept des Umweltbundesamtes, wie wir diese Transformation in den ländlichen Raum eben so gestalten, dass es nicht zur sozialen Frage wird, wie man sich fortbewegen kann.

Die zweite Frage, wenn Sie gestatten, Herr Vorsitzender, wäre dann an Herrn Mack. Ich habe Ihre Ziele gehört. Es gab ja jetzt auch einen Beschluss im Europäischen Parlament und dass der Daimler-Konzern da auch schneller sein will. Und Sie sind natürlich auch Exportweltmeister. Wie geht man z. B. mit dem Exportschlager des deutschen Autos in anderen Bereichen dieser Erde um? China ist ein wichtiger Markt für die deutschen Hersteller, auch der arabische Raum. Und ich kann mir vorstellen, dass die Diskussion über unsere Form von Nachhaltigkeitszielen und Mobilitätswende dort möglicherweise eine andere Herausforderung ist.

**Vorsitzender Helmut Kleebank** (SPD): Vielen Dank. Als Nächstes Herr Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Ich finde ziemlich interessant, dass das Umweltbundesamt ein ähnliches Verkehrskonzept hat wie wir, was man ja mal ein bisschen betonen muss. Deswegen stelle ich da gar keine so kritischen Fragen. Aber ich wollte mich mit Herrn Mack noch ein bisschen herumstreiten.

Der Vorstandschef von Mercedes hat vor ca. zwei Wochen groß verkündet, dass Sie eigentlich nur noch große und teure Luxusautos bauen wollen und unter anderem eher auch die A- und B-Klasse „einstampfen“ wollen, weil bei Luxusautos natürlich die Gewinnraten am größten sind. Aber unter dem Blickwinkel „Nachhaltigkeit“ scheint mir das irgendwie doch ein bisschen die falsche Richtung zu sein. Also ich meine, wenn man nicht nur emissionsneutral sein will, sondern wirklich Ressourcen sparen möchte, kann man keine Zwei-Tonnen-Autos bauen mit eingebauten 700 kg-Batterien und das dann als „nachhaltig“ bezeichnen. Dazu kommt, dass Sie ja in den Städten extrem viel Fläche beanspruchen. Der öffentliche Raum wird von den Autos ungefähr zu 60 Prozent beansprucht. Das bezahlen die Leute dort auch mit ihrer Lebensqualität. Also, mir scheint es so ein bisschen eher „Green-Washing“ zu sein als ein wirklich nachhaltiges Verkehrskonzept.

Die zweite Frage bezieht sich auf die Arbeitsplätze, weil Sie das angesprochen haben. Ich meine, Sie bauen sowieso Arbeitsplätze ab, jetzt schon, massiv und überall. Durch die Elektromobilität werden dann noch mehr Arbeitsplätze abgebaut. Wenn man aber die Ausführungen des Umweltbundesamtes ernst nimmt, dann wird es zumindest bei uns darauf hinauslaufen, dass wir deutlich weniger Autos benötigen, da die Städte fußgängerfreundlicher, fahrradfreundlicher sein werden, mit einem gut ausgebauten ÖPNV. Zudem werden sie zum Teil immer mehr autofrei sein müssen, wenn wir die Klimaziele ohne nachhaltiges Verkehrskonzept erreichen wollen. Also, es wird weniger Autos geben müssen. Und die Mobilität wird trotzdem besser sein, wenn wir dieses Konzept verfolgen. Im Übrigen auch im ländlichen Raum. Wir müssen ein bisschen aufpassen. 77 Prozent der Leute wohnen in Städten über 5.000 Einwohner.



Also, der ländliche Raum ist inzwischen ziemlich urban. Und auch dort kann man fortschrittliche Verkehrsmittel anbieten. Meine Frage geht in diese Richtung. Anstatt jetzt das Entwicklungsmodell von heute immer mehr fortzusetzen und die Autos zu Luxusautos und Büros und ähnlichem zu machen und zu einer digitalen Umwelt, wäre es nicht sinnvoller, dass Daimler andere Verkehrssysteme baut? Dass man praktisch so einen Automobilkonzern umbaut in einen Mobilitätskonzern? Die Rosa-Luxemburg-Stiftung hat eine Studie vorgelegt, aus der hervorgeht, dass wir in diesem Bereich bis zu 400.000 neue Arbeitsplätze schaffen können. Also, Sie setzen irgendwie ein Entwicklungsmodell fort, das mich an ein Dinosaurier-Konzept erinnert und das eigentlich nicht zukunftsträchtig ist.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Vielen Dank. Wir haben jetzt Frau Michaelsen.

Abg. **Swantje Henrike Michaelsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank für die interessanten Ausführungen. Herr Schmied, Sie haben auch gesagt, das Wort „Klimaschutz und Verkehr“ sei sozusagen in aller Munde. Und trotzdem sehen wir an allen Ecken und Enden, dass es nicht reicht, was wir tun auf allen Ebenen. Gerade in den letzten Tagen wurde ja nochmal sehr deutlich, wie dramatisch die Ausmaße der Klimakrise auch hier schon zu spüren sind. In Brandenburg brennt der Wald, und es ist erst Juni. Das zeigt auch nochmal – glaube ich – sehr deutlich, dass wir auch gerade im Verkehr, der ja bisher wirklich in Klimaschutzfragen überhaupt nicht liefert, dringend auf allen Ebenen nachsteuern müssen.

Sie haben verschiedene Punkte angesprochen. Mich würde zum einen interessieren: Wir haben ja im Koalitionsvertrag vereinbart, dass wir eine nationale Fußverkehrsstrategie vorlegen wollen. Jetzt ist das ein Thema, was noch an Bedeutung sicher sehr viel Potenzial hat, was aber sicher auch nicht der ganz große Hebel ist, wenn es darum geht, CO<sub>2</sub> einzusparen. Nichtsdestotrotz ist es, glaube ich, gerade wenn wir darüber reden, wie wir überhaupt Mobilitätsgewohnheiten aufbrechen, ein total wichtiger Faktor. Deshalb wäre meine Frage: Gibt es dazu im UBA schon Arbeiten, was so eine Strategie enthalten muss?

Können Sie da vielleicht schon erste Punkte mit uns teilen?

Dann würde ich nochmal anknüpfen an das, was gerade der Kollege Riexinger auch gesagt hat. Wir sehen, dass sehr oft Themen der Verkehrswende mit bestimmten Beispielen ausgebremst werden. Dazu gehört aus meiner Sicht auch das Thema „Ländlicher Raum“. Sie haben in Bezug auf die Leute, die da leben, eine Zahl genannt. Jeder zweite Weg im ländlichen Raum ist kürzer als fünf Kilometer. Wir haben dort sehr viel Potenzial, Wege anders zurückzulegen, wenn die Infrastruktur stimmen würde. Deshalb meine Frage: Wie nehmen Sie die öffentliche Debatte wahr, und wie schaffen wir es, dass wir nicht das Potenzial der Verkehrswende auch gerade von Verlagerung oder Vermeidung von Verkehr immer wieder ausbremsen lassen mit den besonderen Fällen von sehr weiten Wegen, von sehr schwierigen klimatischen Bedingungen oder einem großem Gewicht, sondern dass wir sagen, was ist eigentlich der große Faktor, wie sich Menschen bewegen, und was wollen wir dafür ändern?

Und die dritte Frage ist nochmal: Sie, Herr Schmied, haben sehr deutlich auch gesagt, das teile ich auch, dass wir auf jeden Fall auch dahin kommen müssen, dass wir weniger Autos brauchen. Herr Mack, Sie haben viel von Transformation gesprochen. Wir sehen, dass in der Automobilindustrie mit Transformation, glaube ich, im Wesentlichen der Umstieg vom Verbrenner auf Elektro gemeint ist. Das ist sicher auch ein wichtiger Teil. Aber wie weit gibt es bei Ihnen oder überhaupt in der Automobilindustrie Debatten darüber, Teil einer größeren Transformation zu werden, die eben nicht hingeht zu „mehr Autos verkaufen in Form von Elektroautos“, sondern zu weniger Autos verkaufen und damit auch die Verschiebung z. B. von Personal in andere Bereiche. Wir sehen in allen Bereichen, was wir für einen extrem großen Fachkräftemangel im Verkehr haben, und da könnte sicher aus der Automobilindustrie auch eine Perspektive entstehen für viele Menschen, die dort arbeiten. Gibt es dazu Debatten, sozusagen Teil einer größeren Transformation zu sein und nicht nur in der eigenen Branche und damit auch dazu beizutragen, dass wir perspektivisch weniger Autos auf den Straßen



haben? Danke.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):**

Dankeschön Zwei Redner haben wir noch. Herrn Blankenburg und dann Herrn Glaser, und dann kommt die Antwortrunde.

Abg. **Jakob Blankenburg (SPD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen. Meine erste Frage wurde mir gerade schon von meinen Vorrednerinnen und Vorrednern vorweg genommen. Auch mich würde die Transformation der Automobilbranche von einem singulären Verkehrsträgeranbieter hin zu einem integrierten Mobilitätskonzept auch sehr interessieren gerade im städtischen Bereich, wo es dann auch darum geht, dass das Auto weniger Fläche bekommen soll, wie wir ja auch vom UBA eben gerade gehört haben.

Mich würde aber trotzdem nochmal von Herrn Schmied interessieren: Sie haben gesagt, gerade im ländlichen Raum wird das Auto immer noch eine Rolle spielen. Ich würde da aber trotzdem auch nochmal die Wortmeldung von Frau Michaelsen aufgreifen, dass wir es dort ja vor allem Dingen immer mit kürzeren Strecken zu tun haben und ob das nicht dort auch beispielsweise durch gezieltere ÖPNV-Angebote und intelligente Konzepte, seien es Angebote der MOIA GmbH oder auch von „Berlkönig“ (Angebot der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)), im ländlichen Raum funktionieren würde, um dort mehr Menschen vom konzepteigenen Auto hin zu einem Sharing-Angebot zu motivieren, und ob da nicht die Digitalisierung vielleicht eine Chance ist, um individuelle Verkehre weiter zu reduzieren.

Und noch eine Frage an Herrn Mack: Ist so ein digitales Angebot, sind solche Sharing Angebote dann auch etwas, was Sie in Ihre Unternehmensstrategie mit aufnehmen?

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):**

Dankeschön, und Herr Glaser macht den Abschluss. Bitte.

Abg. **Albrecht Glaser (AfD):** Ich möchte mich auf eine Frage beschränken. Das ist, glaube ich, alles myriadenhaft. Ich weiß nicht, wie die Befragten das alles erläutern sollen. Ich will nur mal die Energieerzeugungs- und Energieversorgungsfrage stellen. Sie haben gesagt, Ihr Ziel sei es, dass Sie die ganze Produktion auf

Elektroenergieversorgung umstellen und die Herstellung des Stromes dann im Zweifel auch ökologisch produzieren. Wie kann man sich das vorstellen? Wie funktioniert das? Ich habe ja eine ungefähre Vorstellung, wie Ihr Abnahmeprofil aussieht. Ergo müsste ja Ihr Versorgungsprofil darauf passen. Wie stellen Sie sich das vor?

Und die zweite Frage: Wenn wir also diese elektrifizierte Welt uns vorstellen – in welcher Form auch immer – bezogen auf alle Szenarien, die gerade angespielt worden sind: Was rechnen Sie dann allein aus diesem Segment Verkehr an erhöhtem Strombedarf, der dargestellt werden muss, und das natürlich in einem Profil der Nachfrage, die sich dann aus diesen Strukturen ergibt? Wo kriegen Sie den Strom her? Wie kann man sich diese Art der Energieerzeugung vorstellen? Vor allen Dingen: Um wieviel geht es überhaupt an Masse im Verhältnis etwa zu dem, was wir heute verbrauchen?

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Vielen Dank, Herr Glaser. Damit haben wir die erste Fragerunde durch und wir kommen zu Antworten. Wie sieht es bei Ihnen beiden aus? Wollen wir diesmal die Reihenfolge umdrehen und Herr Schmied beginnt?

Sachverständiger **Martin Schmied** (Leiter Fachbereich I "Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien", Umweltbundesamt): Das kann ich gerne machen.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Dann machen wir das so. Danke.

Sachverständiger **Martin Schmied** (Leiter Fachbereich I "Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien", Umweltbundesamt): Die erste Frage bezog sich auf die Broschüre „Verkehrswende für ALLE“. Dabei geht es nochmal darum, wie sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Ärmeren und für die Reicherer darstellen. Frau Dr. Kersten, Sie hatten gefragt, wie sich dies auf dem Land darstellt. Ich möchte mal zu der Abbildung kommen. Wichtig ist, da steht dahinter, dass die Ärmeren eigentlich gar nicht so viele Autos haben und deshalb weniger CO<sub>2</sub> emittieren. Das ist vielleicht gar nicht allen so klar. Diejenigen, die wenig Geld haben, fahren nämlich heute ÖPNV. Das muss man sich eben genau auch bei der Finanzierung angucken. Das ist mir an der Stelle wichtig. Und wenn Sie sich



die Abbildung genau nochmal angucken, dann sehen Sie ja, je reicher die Leute werden, desto mehr fliegen diese auch. Daher kommen auch sehr viele Emissionen. Also das ist nochmal eine wichtige Diskussion.

Es kamen ja mehrere Fragen in Richtung „Konzepte fürs Land“. Deshalb hatte ich ja gesagt, man muss wirklich unterscheiden zwischen Stadt, Umland und Land, da dort die Konzepte irgendwie immer ganz anders aussehen. Ich hatte gezeigt, dass wir auch für das Umland ein Konzept haben. Beim Umland ist es tatsächlich so, dass sie dann trotzdem ÖPNV in Richtung des Linienverkehrs haben und schauen müssen, dass sie die Person zum ÖPNV bringen. Das kann der Pkw sein, auch der Fahrradverkehr sein oder auch Car-Sharing. Das heißt, sie haben trotzdem Linienverkehr, ergänzt im Prinzip mit anderen Formen. Wenn sie dann in Richtung Land gehen, ist richtig: Wir müssen die Potenziale in Richtung „Verkehrsverlagerung“ nutzen. Aber trotzdem wird ihnen natürlich auch ein flexibles Konzept im ÖPNV nicht alles abdecken. Da möchte ich schon auch sagen, dass wir auch auf dem Land den Pkw-Verkehr brauchen werden. Dann brauchen wir auch elektrische Lösungen. Und das finde ich jetzt auch gar nicht so schlimm, weil ja auch immer die Frage kommt bzw. argumentiert wird, dass man auf dem Land nichts umsetzen kann. Ich möchte nochmal sagen, wir haben 48 Millionen Autos. Und das Ziel der Bundesregierung ist, 15 Millionen Elektroautos im Jahr 2030. Das heißt, wir haben dann noch über 30 Millionen normale „Verbrenner“ unterwegs. Die Mobilität auf dem Land wird sicher bis 2030 bzw. 2035 überhaupt kein Problem sein. Man muss dann eben die Zeit nutzen, um genau diese Systeme auszubauen, beispielsweise in Richtung Infrastruktur für Fahrradverkehr. Das ist ja angesprochen worden. Bis dorthin wird es auch mehr Digitalisierung geben auch in Richtung „flexiblere Konzepte für den ÖPNV“. Das muss man jetzt angehen. Ich glaube, das ist die entscheidende. Ich sehe überhaupt kein Problem für eine nachhaltige Mobilität auf dem Land. Man muss es jetzt richtig auf den Weg bringen. Aber umgekehrt dürfen wir nicht stoppen und sagen, „In der Stadt machen wir jetzt nichts.“ In der Stadt haben wir die Konzepte und müssen diese eigentlich sofort umsetzen. Und weil auch der Druck in Richtung „Bau von neuen Wohnungen“

und „Klimaanpassung“ besteht, kommen wir gar nicht drum herum. Das ist ja angesprochen worden. Wir hatten am Montag eine Konferenz zum Thema „Schwarmstadt“. Da geht es ja nämlich genau um die Anpassungsfrage der Städte. Und da geht es immer um die Frage: Wie kriegen wir eigentlich das Grün in die Städte, wenn wir auch eine nachhaltige Mobilität haben? Und deshalb sind es drei Bausteine: Die Stadt, das Umland und das eigentliche Land. Und für alles gibt es Wege, wie man das machen kann in Richtung „Nachhaltige Mobilität“

Dann ist noch angesprochen worden: „Klimaschutz und Verkehr“. Und da drüber kamen wir dann zum „Fußverkehr“. Das UBA hat hierzu tatsächlich eine Veröffentlichung mit dem Titel „Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ vorgelegt. Die kann man auf unserer Website herunterladen. Das ist im Prinzip genau das, was wir gesagt haben, was man machen müsste. Das ist die Grundlage von dem, was jetzt auch vielleicht für den Koalitionsvertrag gedacht worden ist. Wie gesagt, da finden Sie alles, was man grundsätzlich machen müsste. Aber auch an der Stelle ist mir nochmal wichtig: Der Fuß- und auch der Fahrradverkehr werden nicht große CO<sub>2</sub>-Minderungen bringen, aber zu einer hohen Lebens- und Umweltqualität in den Städten beitragen. Und deshalb muss man das dann unterscheiden. Deshalb würde ich an dieser Stelle weniger über „Klimaschutz“ argumentieren, sondern mehr in Richtung „Nachhaltigkeit“.

Eine Frage von Ihnen lautete: „Wie viel Strom brauchen wir?“ Wir berechnen das immer für Deutschland. Wenn Sie zehn Millionen Elektroautos nutzen oder einführen wollen, dann kommen wir immer auf einen Stromverbrauch von 20 bis 25 Terrawattstunden (TWh). Jetzt können Sie fragen, wie viel ist das? Die Deutsche Bahn braucht zwölf bis 13 TWh, nur damit Sie die Einordnung haben. Wir haben in Deutschland etwa 80 TWh über fünf Jahre ausgebaut. Daher würde ich sagen, das Ziel, bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektroautos hinzubekommen, ist bezüglich der Abdeckung des Strombedarfs für Deutschland kein Problem.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):**  
Danke schön. Und dann sind wir gespannt auf die Antworten von Herrn Mack.



Sachverständiger **Daniel Mack** (Leiter Verkehrs-, Umwelt- und Digitalpolitik, Mercedes-Benz Group AG): Vielen Dank. Da mache ich an der Stelle mal weiter. Vielen Dank, Herr Schreiner, für die Frage zu dem Beschluss des Europaparlaments in Bezug auf die Ziele für das Jahr 2035. Ich hatte es ja vorhin schon angedeutet und will es nochmal ausführen.

Unser Ziel ist, im Jahr 2030 überall da eine vollelektrische Neuwagenflotte anzubieten, wo es die Marktbedingungen erlauben. Marktbedingungen bedeuten Infrastruktur. Es liegt im Prinzip in den Händen der Politik, also der Europäischen Union, aber auch jedes Mitgliedslandes, da entsprechend die Entscheidungen zu treffen. Und ich glaube, wir sollten in Deutschland versuchen, wie wir an der Stelle gemeinsam vorangehen können. Was ich zum Beschluss aber allerdings auch sagen muss ist; Ich glaube, entscheidend für den Erfolg des Klimaschutzes im Verkehr ist am Ende die Akzeptanz des Neuen und nicht das Verbot des Alten. Ich glaube, wir sollten mehr darüber reden, wie wir das Neue im Fokus der Leute attraktiv machen. Wie kriegen wir Hemmnisse gelöst, die wir aktuell haben, beispielsweise die Reichweitenangst, die immer wieder genannt wird? Das ist eine Aufgabe, die die Hersteller mittlerweile gelöst haben, auch die deutschen Hersteller. Die 700 km Reichweite des EQS hatte ich angesprochen. Die Produkte, die unterhalb des EQS angesiedelt sind, haben auch Reichweiten von 450, 500, 600 km. Darüber müssen wir mehr sprechen! Auch die Frage: Was bedeutet das Thema „Ladeinfrastruktur“, sodass es für den Kunden möglichst einfach ist? Wenn ich zu Hause die Ladesäule habe, muss ich nicht zur Tankstelle. Und wenn ich schnell laden kann und der Ladevorgang beispielsweise für 300 km Reichweite an einem Schnellladesystem 15 Minuten dauert, dann reden wir über eine andere Elektromobilität, als es bei manch einem in den Köpfen ist.

Die Frage von Ihnen, Herr Riexinger, bezog sich auf unsere Strategie und unsere Ausrichtung. Als Baden-Württemberger kennen Sie das Unternehmen zumindest länger als ich und wissen auch, wie es sich entwickelt hat. Und nach dem, was wir heute S-Klasse und E-Klasse nennen, folgten irgendwann die C-Klasse und

dann die A-Klasse und die B-Klasse als Segment. Also, der „Stern“ kommt daher und hat da seine Tradition. Und uns geht es jetzt nicht darum, zu sagen, wir bauen nur noch S- und E-Klassen, sondern, das hat, am Ende auch mit Nachhaltigkeit zu tun, nämlich mit ökonomischer Nachhaltigkeit, dass wir unser Portfolio, also was die Anzahl der unterschiedlichen Modelle angeht, die wir anbieten, überprüfen. Und das natürlich auch im Einstiegsbereich. Ich könnte Ihnen jetzt die Namen dieser ganzen Produkte nennen. Aus Zeitgründen lasse ich das mal. Aber das ist eine ganze Menge. Und das zu fokussieren, finde ich eine richtige Sache auch im Sinne der Kosteneffizienz. Ich habe die 60 Milliarden angesprochen, die wir in den nächsten vier Jahren bis 2026 in Forschung und Entwicklung investieren. Also das Thema „Geld“ und die Frage, wie man das alles finanziert mit dem Alten und dem Neuen und dann den Übergang da hinzubekommen, das ist schon was ganz relevantes. Deshalb bleibt uns eigentlich nicht die Zeit, nebenbei noch – Sie hatten es ja angesprochen, ob man mit unserem Know how und unseren Fähigkeiten auch noch andere Dinge machen kann – beispielsweise nebenbei Fahrradhersteller zu werden. Sie können aber in den Mercedes-Benz Onlineshop gehen und werden feststellen, da kann man ein Fahrrad kaufen. Daher werden Sie am Ende da auch fündig werden. Aber Spaß beiseite. Sie haben ja auch das Thema „Mobilität in der Stadt“ angesprochen. Die anderen Kollegen haben es auch entsprechend adressiert. Auch da, glaube ich, sollte man eher darüber sprechen, was man erreichen will und den Menschen eine entsprechende Zielvorstellung zu geben und die konkreten Maßnahmen auf diesem Weg, statt darüber zu sprechen, was weg muss. Ich glaube, das führt am Ende nicht zum Ziel.

Jetzt hat hier zwar keiner über „SUVs“ im großen Sinne gesprochen, aber auch die haben ihren Zweck, weil Kindersitze heute anders sind als das, was wir von damals kennen, weil das Schalensitze sind, weil es um den Sicherheitsaspekt geht, weil das Raum und Platz braucht, und sich deswegen Familien, wenn sie ihren Alltag neben dem, was sie beruflich noch tun, irgendwie organisieren müssen und dann überlegen, auch wenn es um Urlaub geht, welche Autos sie benutzen. Und ich glaube, dass man



vernünftige Lösungen in Städten finden kann, wo das Auto und der Nahverkehr und auch das zu Fuß gehen gar nicht gegeneinander steht, sondern wo man das kombinieren kann, weil jeder Mensch geht auch ein paar Schritte bis zum Auto und jeder Mensch nutzt es nicht immer, wenn er vielleicht abends oder nachts unterwegs ist. Also von daher glaube ich, dass uns ein gegeneinander agieren an der Stelle nicht hilft.

Dann gab es die Frage, von Ihnen, Herr Blankenburg und Frau Michaelsen, ob wir eigentlich Teil einer größeren Transformation sind oder ob wir uns nur mit unserem Produkt beschäftigen? Dadurch, dass wir alles komplett umstellen, haben wir es natürlich auch mit anderen Lieferketten zu tun. Also, wenn ich über Materialien für Sitze spreche, dann geht es heute auch um Sitzbezüge aus PET (Polyethylenterephthalat)-Materialien, es geht um Bodenbeläge aus Garn. Nachwachsende Rohstoffe werden überall da eingesetzt, wo man sie einsetzen kann. Das wird alles überprüft. Und alleine an dem Punkt, was die Erneuerbaren Energien betrifft, also sowohl für unsere Werke als auch für die Nutzung, steigt die Nachfrage danach. Und somit sind wir diejenigen, die sich relativ intensiv mit dem Ausbau der Erneuerbaren Energie beschäftigen. Also die ganzen Fragen um das „Windenergie-auf-See-Gesetz“ oder das „Wind-an-Land-Gesetz“. Wie kann man an bestimmten Stellen Energie einsparen? Wie ist das mit der Planungsbeschleunigung? Das beschäftigt uns schon sehr auch direkt im Umfeld unserer Standorte. Wegen unserer Strategie, aber auch wegen unserer Mitarbeiter, weil auch die sich die Frage stellen: Was tut ihr da eigentlich und wie können wir das gemeinsam beschleunigen?

Die Frage nach der Energie im Gesamten hat der Kollege, glaube ich, angesprochen.

Bezüglich der Frage von Herrn Schreiner in Bezug auf den Export: Ja, anderswo beschäftigt man sich auch mit den Themen, mit denen wir uns beschäftigen. Ich glaube, wir sollten aufpassen, dass wir den Anschluss nicht verlieren, dass man anderswo auf der Welt, vor allem in Asien und in den USA im Bereich der Elektromobilität, was die Rahmenbedingungen angeht und auch was bestimmte Standards betrifft, uns voraus ist. Das betrifft uns vielleicht als Unternehmen dann noch mehr als andere, denn wir haben es erfunden, und

ehrllich gesagt, hier sollte es auch am besten gelingen, was die Produktion betrifft, und auch am Ende die Wertschöpfung. Jetzt hinzugehen und als Unternehmen zu sagen, wir machen einfach mal weniger, das wäre der komplett falsche Weg, weil dann machen es andere. Unser Interesse muss sein, dass nachhaltige Mobilität, und das betrifft nicht nur das Auto, das betrifft auch die Bahn, das betrifft auch andere Car-Sharing-Lösungen, die angesprochen worden sind, dass die in Deutschland entwickelt werden, dass die in Deutschland einen guten Markt finden, um sie anwenden zu können. Und dann können wir diese Technologien auch exportieren. Aber wir sollten uns als Unternehmen nicht die Frage stellen, wie werden wir eigentlich kleiner? Ich glaube, das wäre die komplett falsche Diskussion. Es muss bei dieser Transformation darum gehen, dass sie nicht nur gelingt, also dass alles dekarbonisiert werden kann, was man dekarbonisieren kann, sondern es muss auch darum gehen, Strukturen vor Ort zu erhalten. Und das bedeutet, sich jedes einzelne Werk anzuschauen, zu überprüfen und zu fragen, welche Rolle spielt es für dieses große Ziel. Und damit hängen Arbeitsplätze zusammen, damit hängen Strukturen, soziale Strukturen vor Ort zusammen. Das ist uns wichtig. Und da braucht man, glaube ich, ein partnerschaftliches Verständnis zwischen den Unternehmen und der Politik, auch den Landesregierungen, wo man gut zusammenarbeitet.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Vielen Dank für die ausführlichen und zahlreichen Antworten an Sie beide. Ich habe während der Diskussion immer mal so ein bisschen geschaut und ich bin mir sicher, wir könnten die Diskussion noch lange fortsetzen. Also die Antworten haben auch wieder zahlreiche Fragen aufgeworfen oder auch Kommentierungen herausgefordert sage ich jetzt mal. Aber in Anbetracht der Zeit, glaube ich, würden wir eher einen Schnitt machen an dieser Stelle. Jetzt habe ich noch eine Wortmeldung von Frau Aeffner gesehen. Sind Sie trotzdem damit einverstanden, dass wir hier den Schnitt machen? Sie hatte noch keine Chance. Wollen wir sie noch zulassen? Dann machen wir das vielleicht. Wir sind ja hier tatsächlich etwas anders unterwegs. Bitteschön, Frau Aeffner, Sie haben die Chance für die letzte Frage.



Abg. **Stephanie Aeffner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Ich hätte tatsächlich zwei Fragenkomplexe. Das eine ist das Thema „Verkehrsvermeidung“, und das betrifft tatsächlich sowohl städtische als auch ländliche Räume. Wir brauchen aber unterschiedliche Konzepte. Und die Frage an Herrn Schmied: Es gibt ja durchaus ein Spannungsfeld, wenn wir an Städte denken und an solche Konzepte wie die „15 Minuten Stadt“, bis wir das realisiert haben. Auch städteplanerisch vergeht eine ganze Menge an Zeit. Auf der anderen Seite drängt die Klimakrise dazu, dass wir schnell zu Lösungen kommen. Auf der anderen Seite können wir auch gerade im ländlichen Raum, finde ich, das gerät oft aus dem Blick, über Verkehrsvermeidung reden, nämlich wenn wir die Frage andersherum stellen. Nicht, wie kommen Menschen zu Daseinsvorsorgeangeboten, sondern wie kommt Daseinsvorsorge zu Menschen? Wenn es beispielsweise vor Ort nur noch eine Bibliothek gibt, stellt sich die Frage, wie dort einmal die Woche frische Lebensmittel angeboten werden können. Was haben Sie sich in diesem Bereich für Gedanken gemacht?

Und die zweite Frage, die an Herrn Mack und Herrn Schmied geht, bezieht sich auf den Verkehrsträgermix. Wenn wir Mobilität für alle sicherstellen wollen, müssen wir auch beim Verkehrsträgermix genau darauf schauen, dass wir nicht irgendwann Situationen haben, wo wir Teile des Weges oder die letzte Meile mit Verkehrsträgern ersetzen und dabei Menschen ausschließen, wenn wir an Seniorinnen und Senioren denken, wenn wir an Menschen mit Behinderungen denken, an Elektroroller, die heute überall eingesetzt werden. „Sharing“-Angebote sind für viele dann auch nicht nutzbar. Welche Antworten haben Sie da sowohl als Unternehmen bzw. welche Gedanken macht sich das UBA an dieser Stelle? Vielen Dank.

**Vorsitzender Helmut Kleebank** (SPD): Ja, Sie haben es richtig gesagt. Es sind eigentlich zwei Fragenkomplexe. Jetzt kommt die Herausforderung an unsere beiden Sachverständigen mit der Bitte um eine kurze Antwort. Wer möchte beginnen?

Sachverständiger **Martin Schmied** (Leiter Fachbereich I "Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien", Umweltbundesamt):

Die erste Frage war in Bezug auf das Thema „Verkehrsvermeidung“. Ich habe es ja zumindest bei dem Konzept aus Sicht der Stadt aufgezeigt. Im Prinzip ist es ja genauso mit dem ÖPNV usw. Da gibt es ja weniger Autos, es ist kompakter. Damit kommen wir ja genau in die Stadt der kurzen Wege. Und damit ist es ja genau das, was Sie eigentlich sagen. Wir kommen da in Richtung „Verkehrsvermeidung“. Das wird natürlich trotzdem dauern. Das ist eine Diskussion, die führen wir seit 20 oder 30 Jahren. Wir müssen jetzt starten und versuchen, das so schnell wie möglich umzusetzen.

Dann hatten Sie auch das Thema „Land“ angesprochen. Ich habe eine Zeit lang in der Schweiz auf dem Land ohne Auto in einem Ort mit 1.400 Einwohnern gelebt. Als ich da hingezogen bin, dachte ich, „Okay, die Schweizer denken da vermutlich wie die Deutschen“. Es war aber überhaupt kein Problem, weil ich überhaupt kein Auto gebraucht habe. Da kommt man dann in Richtung der Raumplanung. Das Prinzip der Raumplanung in der Schweiz ist natürlich anders. Da wird nämlich die Siedlung genau dort entwickelt, wo die Verkehrsachsen auch für den ÖPNV sind. Und das ist ein Punkt, wo wir, glaube ich, auch nochmal stärker hingehen müssen. Und umgekehrt ist es genau das, was Sie angesprochen haben. In dem gleichen kleinen Ort gibt es Läden. Da gibt es sogar eine Handelskette in der Schweiz, die nur auf dem Land ist. Man kennt ja immer die Großen, aber es gibt diese Handelsketten, die nur auf dem Land sind und genau dort die Läden haben. Und das sehen wir zumindest als Vorbild auch tatsächlich auf dem Land. Und es gibt dort übrigens auch Car-Sharing. In der Schweiz ist es genau umgekehrt: Car-Sharing gibt es nicht in den Städten, sondern auf dem Land, weil man das dort ja auch mal eher nochmal braucht, was auch interessant ist. Der Mix macht es natürlich aus. Das ist ja genau der Punkt, warum wir die Fußverkehrsstrategie veröffentlicht haben. Wenn wir sagen, eigentlich brauchen wir z. B. den ÖPNV, dann ist es aber nicht der einzige Punkt. Sie müssen ja erstmal hinkommen zum Bus oder zur U-Bahn. Deshalb sind die Fußwege ebenso entscheidend. Das heißt, sie müssen eben im Hinblick auf den ÖPNV nicht nur ein dichteres Netz haben, sondern sie müssen es so attraktiv haben, damit man überhaupt zu Fuß dorthin gehen würde, sonst bringen sie die Leute auch



nicht zum ÖPNV. Deshalb ist genau die Fußverkehrsstrategie oder der Fußverkehr auch wirklich ein wichtiger Baustein.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Vielen Dank. Nun Herr Mack.

Sachverständiger **Daniel Mack** (Leiter Verkehrs-, Umwelt- und Digitalpolitik, Mercedes-Benz Group AG): Vielen Dank. Zu dem Thema „Mobilität auf dem Land“: Ich würde mir mehr wünschen, dass wir im Bereich der Elektromobilität dort diese Chancen noch stärker begreifen. Ich glaube, mit dem „Masterplan Ladeinfrastruktur“ kann man genau da ansetzen und kann dafür sorgen, dass das, was uns beim Breitbandausbau passiert ist, da nicht passiert. Also wenn man das komplett den Akteuren allein überlassen würde, die ihre Ladeinfrastruktur dort hinstellen, wo sie die halt nun mal hinstellen, dann hätten wir Versorgungslücken und ich glaube, wir sollten die Ladeinfrastruktur, also vor allem die Schnellladeinfrastruktur, auch als Teil der Daseinsvorsorge begreifen. Die Wallboxen hatte ich angesprochen. Das bietet sich auf dem Land an, weil es einfacher ist als in der Stadt. Und wir haben an vielen Stellen immer wieder die Diskussion, dass das Land, was Car-Sharing betrifft – in der Schweiz offenbar nicht – doch hinterherhinkt. Das muss beim Thema „Elektromobilität“ genauso nicht sein. Da kann man das mal ziemlich gut umkehren. Und ich glaube, die entsprechenden Stellhebel, um diese Ziele zu erreichen, die habe ich genannt. Dort anzusetzen, gerade was die Ladeinfrastruktur betrifft, wäre gut. Auch was den Ausbau von Stromnetzen betrifft, von Verteilernetzen, die dafür notwendig sind, das wird in der Stadt viel komplizierter sein mit all den Genehmigungen, die man dafür braucht. Das wird mehr Zeit in Anspruch nehmen. Das geht auf dem Land, dort wo Gewerbegebiete geplant oder ausgebaut werden, wahrscheinlich relativ schnell. Man kann das hinbekommen. Das wäre ein guter Punkt, wo man ansetzen kann.

Und was die Menschen mit Beeinträchtigungen

betrifft: Ja, das ist auch ein Thema, was uns beschäftigt. Das spielt auf der einen Seite eine Rolle im Bereich der Digitalisierung was Assistenzsysteme in den Autos betrifft, aber auch dann wenn sie ein Auto konfigurieren, dass sie entsprechende Dinge dort so einstellen können, dass auch Leute mit entsprechenden Beeinträchtigungen die Möglichkeit haben, es zu nutzen. Ich glaube, diese Perspektive, gerade was die Stadt betrifft und wie man da miteinander auskommen kann, ist eine sehr wichtige auch in der Frage der Sicherheit. Dass Autos auch entsprechend mit den Sensoren und mit den Technologien so ausgestattet sind, die sie haben, dass man das, was man da vermeiden kann, eben auch vermeidet. Und wir sprechen über autonomes Fahren an vielen Stellen, was das ermöglicht und wieviel Sensorik dahinter steckt und wieviel Rechenleistung. Es würde sich auch lohnen, darüber zu sprechen, wie man all diese Power und künstliche Intelligenz an der Stelle einsetzen kann, um in der Stadt bestimmte Dingen zu verhindern, die im Verkehr auftreten können.

**Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):** Wenn wir es nicht schon vorher wussten, dann wissen wir spätestens jetzt, wie komplex die Frage der „Nachhaltigkeit im Verkehrssektor“ ist. Und Sie haben es für uns, wie ich finde, bravourös in kurzer Zeit zusammengefasst und auf den Punkt gebracht und sich darüber hinaus unseren ja durchaus auch kritischen Nachfragen gestellt. Und dafür gebührt Ihnen ein großes Dankeschön von uns insgesamt.

Wir kommen damit zum Ende unseres Fachgespräches. Ich darf darauf hinweisen, dass alle öffentlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Sitzung verlassen müssen, weil wir gleich noch einen kurzen nichtöffentlichen Teil haben werden. Ich bedanke mich bei unseren beiden Sachverständigen und schließe die Sitzung, um dann in ein paar Minuten die nachfolgende Sitzung zu eröffnen. Vielen Dank.



Schluss der Sitzung: 19:13 Uhr

Helmut Kleebank, MdB

**Vorsitzender**

Für Mensch & Umwelt

Deutscher Bundestag

Parlamentarischer Beirat  
f. nachhaltige Entwicklung

Ausschussdrucksache  
20(26)7

Umwelt   
Bundesamt

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung:  
Öffentliches Fachgespräch zum Thema „Nachhaltigkeit im Verkehr“

# Nachhaltigkeit im Verkehr: Analysen und Studien des Umweltbundesamtes

**Martin Schmied**

Leiter des Fachbereiches I

„Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“

Berlin, 22. Juni 2022

# Studie „Verkehrswende für ALLE“ des Umweltbundesamtes: Status quo des Verkehrssystems ist weder enkeltauglich noch sozial

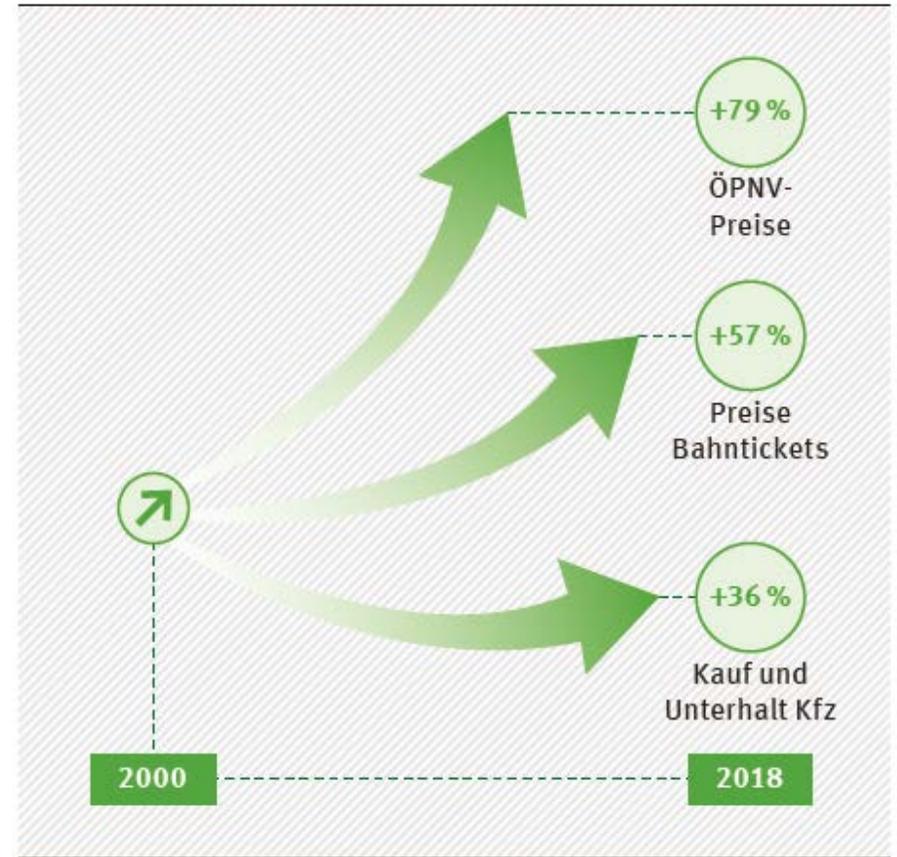


- keine Generationengerechtigkeit
- mangelnde Umweltgerechtigkeit
- Reiche besitzen mehr Autos und emittieren mehr Treibhausgase
- keine Teilhabe für alle
- ungerechte Raumverteilung
- unzureichende ökonomische Anreize für Klimaschutz
- umweltschädliche und unsoziale Subventionen

**Quelle:**

[www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle)

## Preissteigerungen zwischen 2000 und 2018

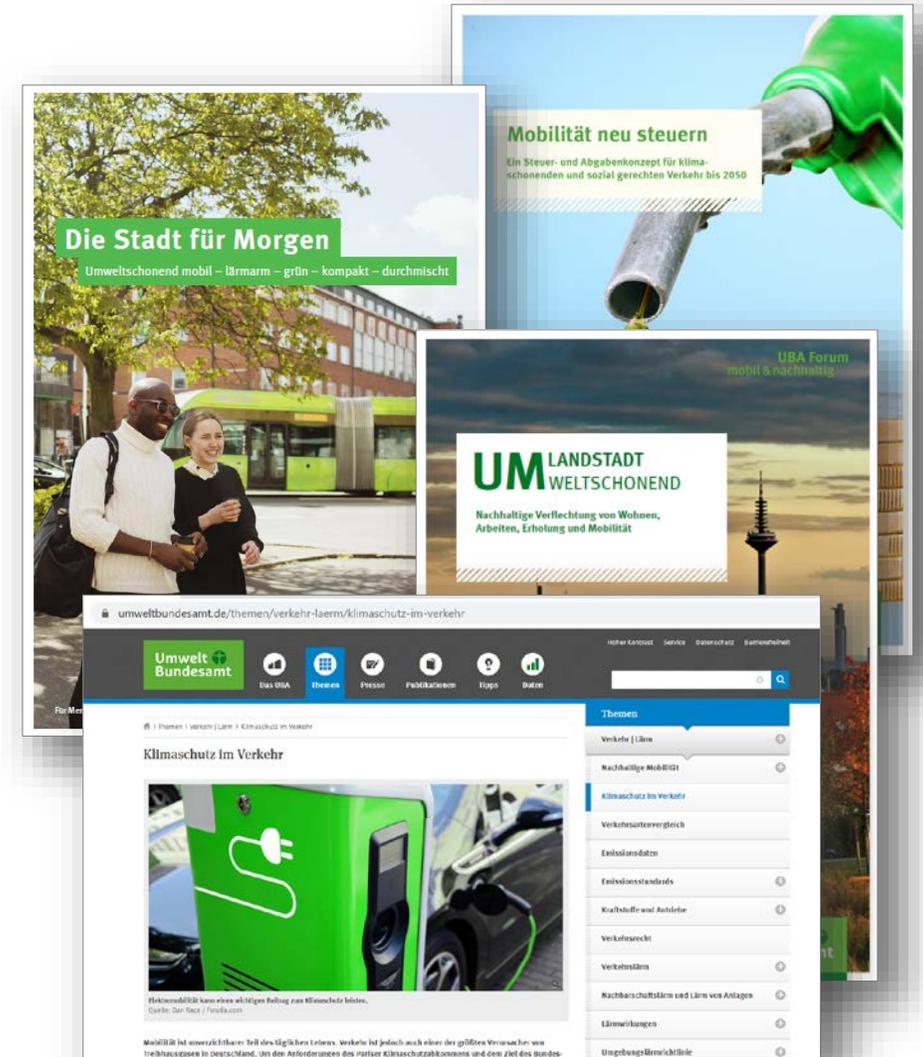
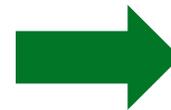


Quelle: eigene Darstellung nach Destatis (2018)

# Nachhaltige Mobilität ist ein wichtiger Beitrag für mehr soziale Gerechtigkeit und ist mehr als „nur“ Klimaschutz im Verkehr



Integrierte  
Konzepte  
des UBA

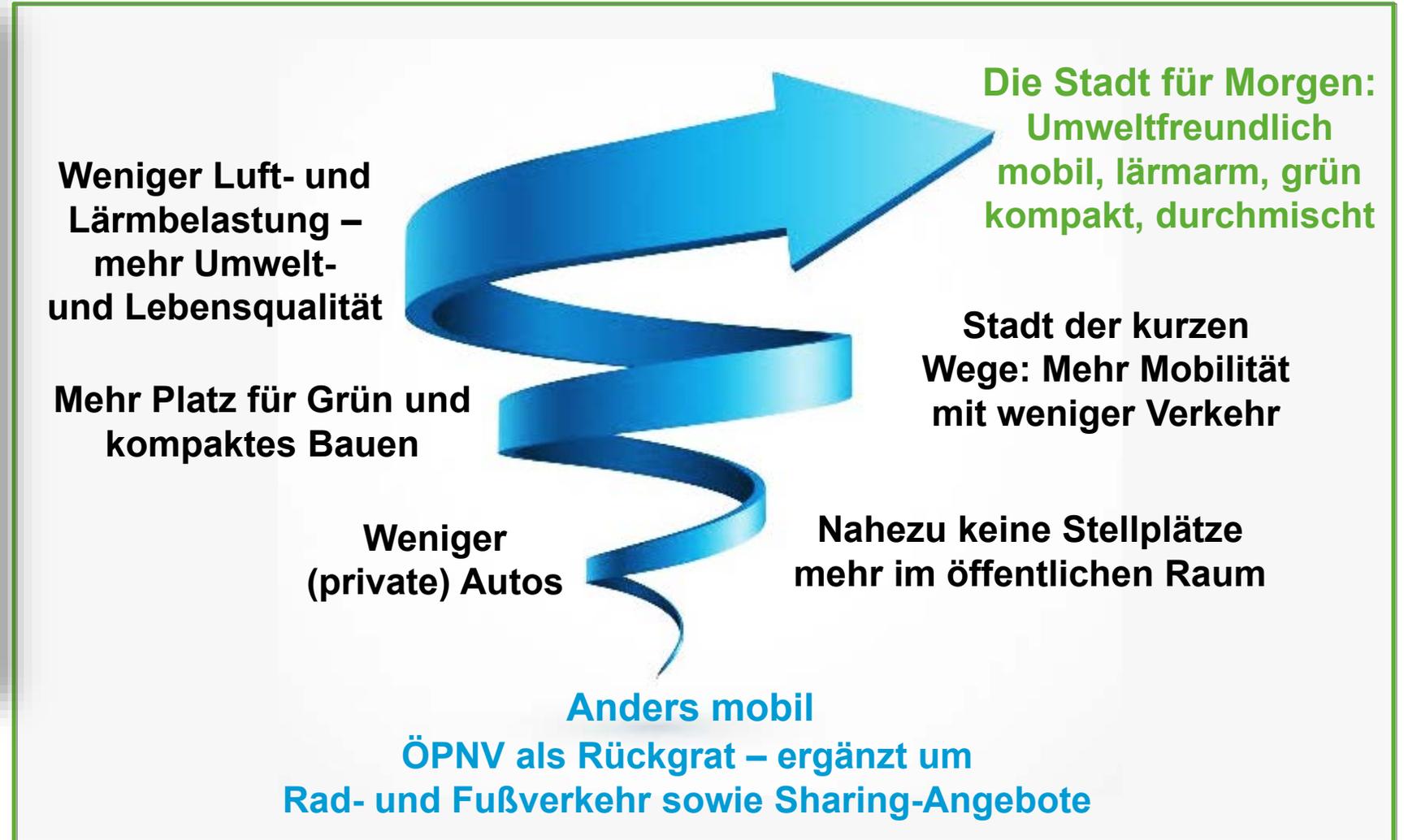


# Beispiel 1: UBA-Studie „Die Stadt für Morgen“ zeigt Wege in eine lärmarme, grüne und nachhaltig mobile Stadt der Zukunft mit hoher Umwelt- und Lebensqualität



Quelle:

[www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm)



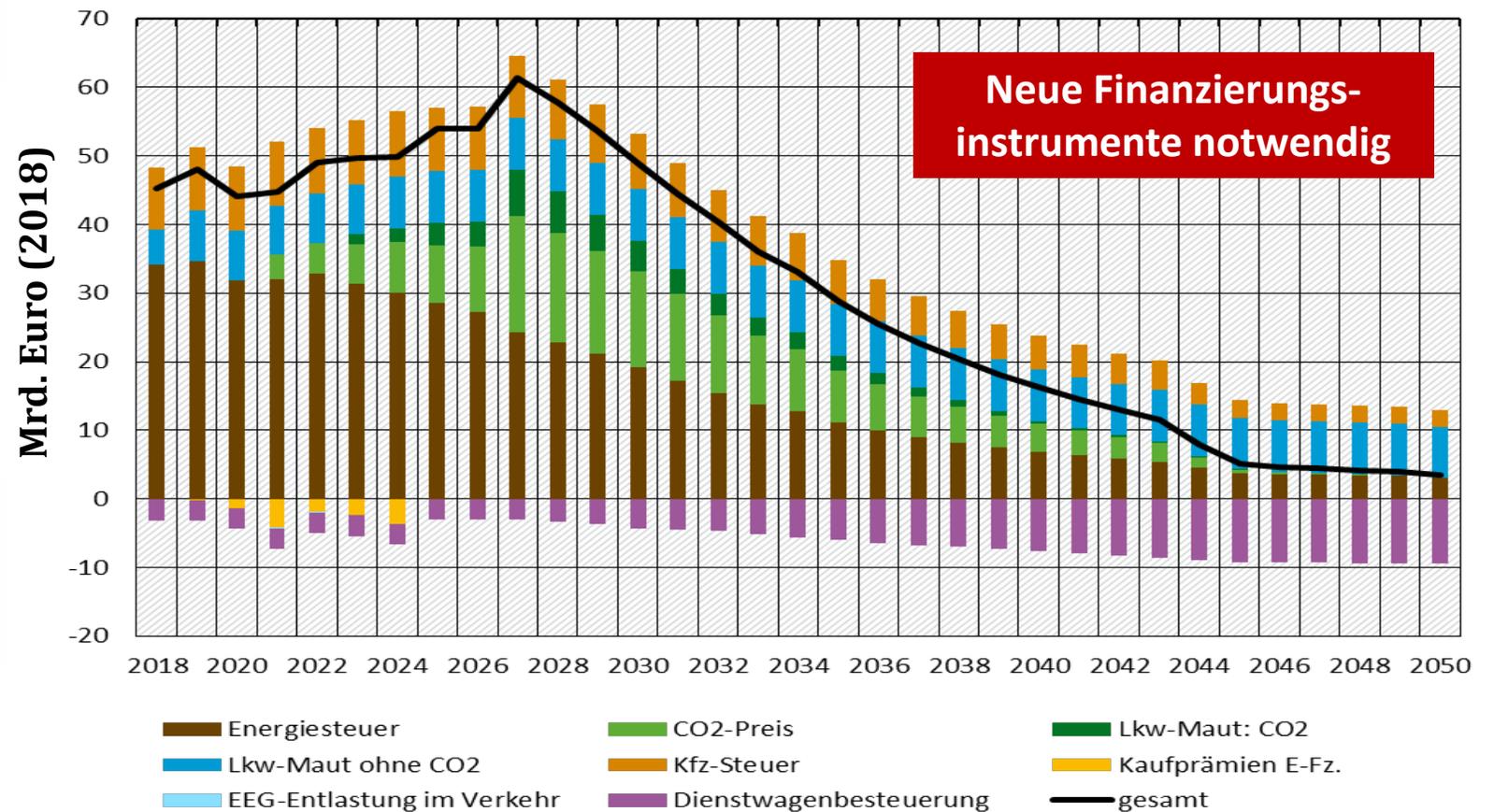
# Beispiel 2: UBA-Studie „Mobilität neu steuern“ macht deutlich, dass eine nachhaltige Finanzierung des Verkehrs in Zukunft dringend geboten ist



Quelle:

[www.umweltbundesamt.de/publikationen/mobilitaet-neu-steuern](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/mobilitaet-neu-steuern)

Entwicklung von Steuern, Abgaben und Ausgaben im Verkehr unter Fortschreibung heutiger Rahmenbedingungen bis 2050



## Nachhaltigkeit im Verkehr: Resümee

- **Das deutsche Verkehrssystem ist nicht nur unter ökologischen, sondern auch unter sozialen Gesichtspunkten dringend reformbedürftig.**
- **Nachhaltige Mobilität bietet die Chance, Umwelt- und Lebensqualität der Menschen in Stadt und Land zu verbessern – hierzu sind allerdings integrierte Konzepte notwendig.**
- **Nachhaltige Mobilität ist mehr als Klimaschutz im Verkehr und muss mit Themen wie Wohnen, Grün-, Raum- und Stadtplanung, aber auch Gesundheit und Umweltgerechtigkeit verbunden werden.**
- **Die zukünftige Finanzierung der nachhaltigen Mobilität muss neu gedacht werden – nötig ist ein Gesamtkonzept für eine umweltorientierte und verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturfinanzierung.**

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Martin Schmied**

Umweltbundesamt

Leiter des Fachbereiches I

„Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“

[martin.schmied@uba.de](mailto:martin.schmied@uba.de)