

# Presseinformation Nr. 19/2013

**Pressesprecher:** Martin Ittershagen

**Stellvertretender Pressesprecher:** Stephan Gabriel Haufe

**Mitarbeiter/innen:** Marc Rathmann, Martin Stallmann  
Sekretariat: Doreen Redlich

**Telefon:** 0340 2103 -2122, -6625, -2250, -2507, -2669

**Adresse:** Umweltbundesamt, Postfach 14 06, 06813 Dessau-Roßlau

**E-Mail:** [pressestelle@uba.de](mailto:pressestelle@uba.de)

**Internet:** [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

**Facebook:** [www.facebook.com/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)

**Twitter:** <https://de.twitter.com/umweltbundesamt>



## Wie sieht die neue Mobilität aus?

### Gesünder und billiger: Kombiangebote im Verkehr

Der ökologische Umbau unserer Mobilitäts- und Verkehrssysteme zahlt sich sowohl für den Einzelnen als auch für die Volkswirtschaft aus. Anhand neuer Studien plädiert das Umweltbundesamt (UBA) dafür, Auto-, Bus-, Bahn- und Radangebote stärker als bisher miteinander zu kombinieren, Verkehrsflüsse stärker zu steuern sowie den Radverkehr auszubauen. Die Studien zeigen außerdem: nachhaltige Mobilität nützt nicht nur Umwelt und Klima, sondern sie steigert auch Wirtschaftskraft und Beschäftigung. Regelmäßiges Zufußgehen, Radfahren sowie Nutzung von ÖPNV und Bahn spart bares Geld. Uwe Brendle, Leiter der Verkehrsabteilung des Umweltbundesamtes: „Für die Senkung von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen reicht es nicht, Autos technisch effizienter zu machen. Mindestens genauso wichtig ist der Ausbau des Rad- und Fußverkehrs sowie ein leistungsfähiges Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.“

Vor allem durch den Straßenverkehr entstehen hohe Emissionen von Treibhausgasen, Feinstaub oder Lärm. Zwar hat sich zum Beispiel die CO<sub>2</sub>-Bilanz vieler einzelner Fahrzeugtypen verbessert. Insgesamt gesehen, haben sich die Treibhausgas-Emissionen im Verkehrsbereich aber nicht merklich verringert. Der überwiegende Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Personenverkehr entsteht in eher ländlichen Regionen. Etwa drei Viertel des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Personenverkehrs wird in kleinen und mittelgroßen Städten und deren Umland emittiert. Dort müssen insbesondere Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Einsparung ansetzen. Problematisch sind Verkehrskonzepte auch dann, wenn sie sich zu stark am Auto ausrichten. Denn für den Autoverkehr werden große Flächen benötigt. Schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Kinder und ältere Personen, können im Alltag wiederum leichter durch Autos gefährdet werden.

Das Umweltbundesamt plädiert für einen umfassenden Ansatz, in dem alle Mobilitätsformen umweltschonend miteinander kombiniert werden. Eine zentrale Rolle bei der Neuausrichtung von Verkehrskonzepten spielt der Radverkehr. Damit mehr Menschen aufs Rad umsteigen, müssen einerseits die Bedingungen des Radverkehrs deutlich verbessert werden. Andererseits müssen die Angebote des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV), des Car-Sharing und der

Radverkehr richtig miteinander kombiniert werden. Die Angebote der Verkehrsmittel müssen dafür entsprechend leistungsstark und gut ausgebaut sein. Das führt nicht nur zu Emissionsminderungen, sondern steigert auch den wirtschaftlichen Nutzen nachhaltiger Mobilitätskonzepte. Für diese Annahme liefern die beiden neuen UBA-Studien „Potentiale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ und „Wirtschaftliche Aspekte nichttechnischer Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr“ neue Belege.

Letztere Studie zeigt: durch den Ausbau des ÖPNV wird nicht nur dessen Verkehrsanteil gesteigert, sondern auch der des Rad- und Fußverkehrs. Kern einer nachhaltigen Verkehrspolitik sind dabei umweltorientierte Preise und Gebühren für Auto, Bus und Bahn. Das heißt, dass Gebühren aus der Parkraumbewirtschaftung bspw. direkt zur Vergünstigung öffentlicher Verkehrsangebote eingesetzt werden müssen. Regulatorische Maßnahmen wie die Verkehrs- und Regionalplanung sowie Investitionen in eine ‚Stadt der kurzen Wege‘ ergänzen die Preisinstrumente. Fazit der Studie: der ökologische Umbau unserer Mobilitäts- und Verkehrssysteme zahlt sich volkswirtschaftlich aus. Das Bruttoinlandsprodukt und die Beschäftigung entwickeln sich bei fast allen untersuchten Maßnahmen positiver als im Referenzfall. Im Idealfall werden die Investitionen überwiegend aus den Einnahmen des Verkehrsbereichs getragen.

Eine wachsende Bedeutung in Verkehrskonzepten kommt elektrischen Fahrrädern zu. Darauf verweist die Studie „Potentiale des Radverkehrs für den Klimaschutz“. Mit ihnen können größere Distanzen als mit herkömmlichen Rädern zurückgelegt werden und - was noch wichtiger ist - sie ermöglichen das Radfahren in topografisch anspruchsvolleren Regionen. Damit wird eine große Lücke geschlossen und eine flächendeckende Mobilität mit dem Rad in ganz Deutschland ermöglicht. Der Gesundheitsnutzen durch Rad- und Fußverkehr beträgt bis zu 2.000 Euro pro Jahr und Person. Sind die öffentlichen Mobilitätsangebote so gut, dass der eigene Pkw unnötig wird, lassen sich nochmal mehrere Tausend Euro pro Jahr sparen. Die Förderung des Radverkehrs würde außerdem zu deutlichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen führen. Unter bestimmten Annahmen könnten in Deutschland zwischen 4 und 13,5 Millionen Tonnen pro Jahr weniger emittiert werden.

#### **Weitere Informationen und Links:**

Die Studie „**Wirtschaftliche Aspekte nichttechnischer Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr**“ untersuchte fünf Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr und deren ökonomische Auswirkungen. Dargestellt werden die Auswirkungen der Maßnahmen auf Bruttoinlandsprodukt, Beschäftigung und Investitionen sowie deren gesamtwirtschaftlicher Nutzen und deren Folgerungen für die jeweiligen Verkehrsträger.

Link zur Studie: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/4440.html>;

In der Studie „**Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz**“ wurden anhand von Modellrechnungen Minderungspotenziale zu Treibhausgasen und Schadstoffemissionen dargestellt. Aufbauend auf diesen Modellrechnungen hat die TU Dresden Szenarien entwickelt und deren Minderungspotentiale angegeben.

Link zur Studie: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/4451.html>;

Broschüre Daten zum Verkehr: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/4364.html>

Dessau-Roßlau, 29.04.2013

(5.522 Zeichen)