

Radfahren – Aktiver Klimaschutz im Alltag

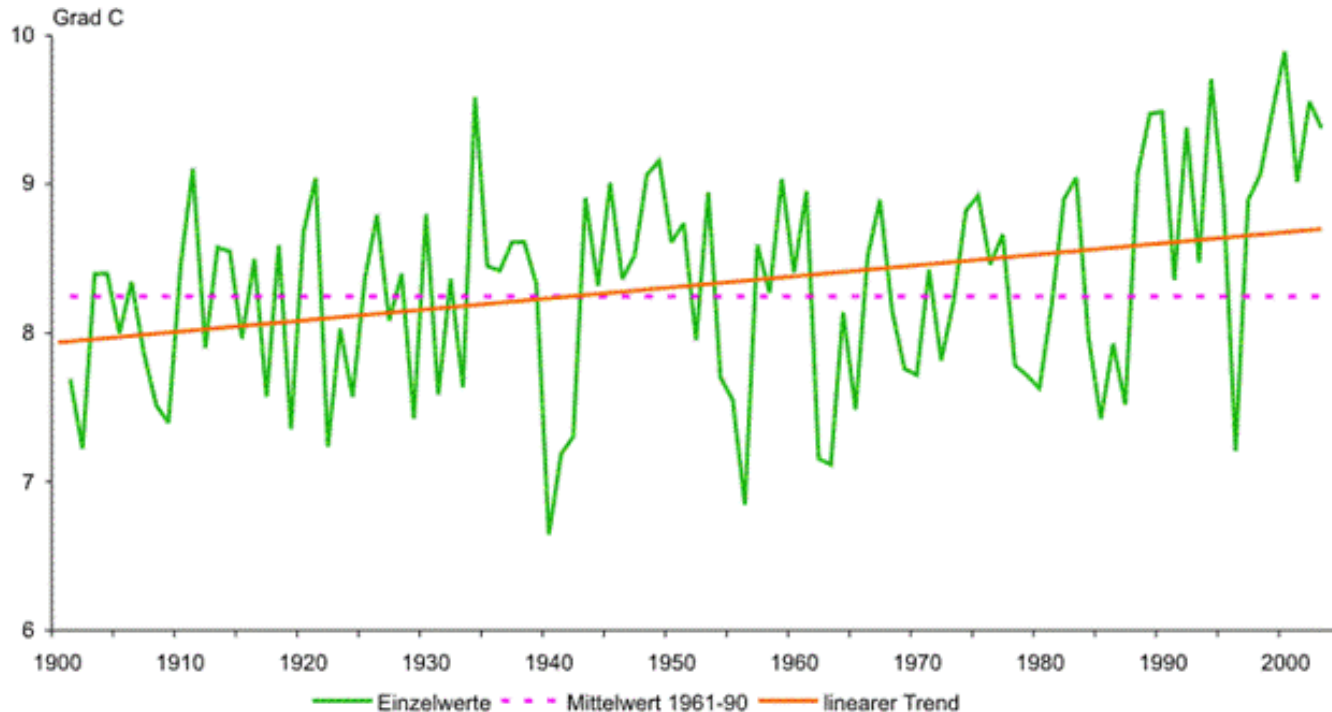
Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1
Umwelt und Verkehr

Übersicht

- ➔ Klimaschutz – wozu?
- ➔ Die Ziele der Bundesregierung
- ➔ Verkehr und Umwelt
- ➔ Potenziale des Radverkehrs

Wozu Klimaschutz?

Jährliche mittlere Tagesmitteltemperatur in Deutschland 1901–2005



+ 3°C bis 2100

Quelle: Deutscher Wetterdienst (DWD), Mitteilung vom 15.09.2006

Ursachen

- Verbrennung von fossilen Rohstoffen
 - Entwaldung
 - Land- und Viehwirtschaft
-
- ➔ Emission von Treibhausgasen
 - ➔ der natürliche Treibhauseffekt wird verstärkt

Klimaschutzziele

global:

→ Industriestaaten müssen ihre CO₂-Emissionen bis 2050 überproportional um 80% gegenüber dem Niveau von 1990 verringern

EU-weit:

→ bis 2020 Reduktion um 20% / 30% gegenüber 1990

national:

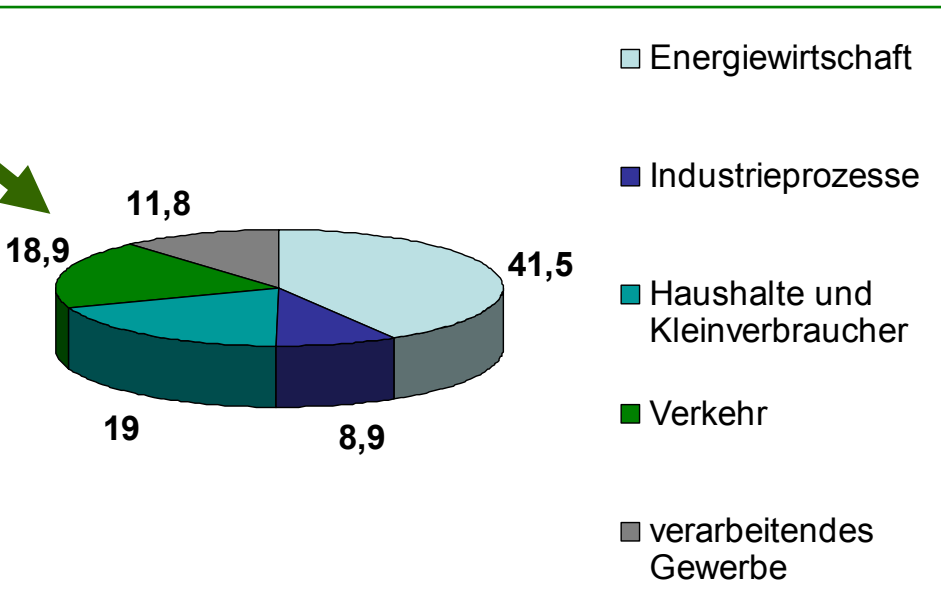
→ bis 2020 Reduktion um 40% gegenüber 1990

Mesebergbeschlüsse -> Maßnahmenpaket für ein integriertes Energie- und Klimaprogramm

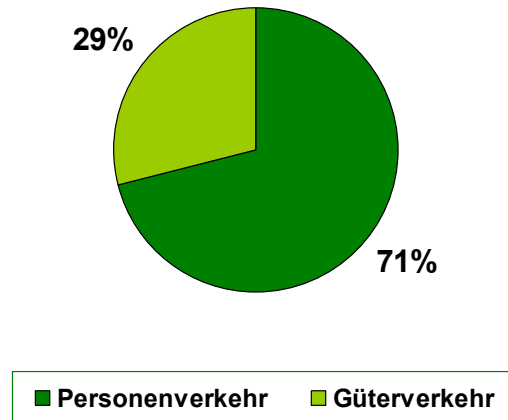
Wie viele Emissionen verursacht der Verkehr?



Faktoren der Klimaerwärmung – CO₂-Emissionen nach Quellgruppen in Deutschland



Verkehrsemissionen (ohne Flugverkehr)



Quelle: UBA 2005

Voraussichtliche Verkehrsentwicklung bis 2030

- deutliche Zuwächse des Verkehrsaufwandes gegenüber 2005:
 - Landgebundener Personenverkehr um ca. 11%,
- Anstieg der verkehrsbedingten CO₂-Em.
 - „nur“ ca. 7% gegenüber 2005

Optionen

- ➔ Verkehrsvermeidung,
- ➔ Verkehrsverlagerung,
- ➔ Verkehrsoptimierung,
- ➔ ökonomische Maßnahmen
- ➔ Emissionsminderung



Potenziale des Radverkehrs

→ Welchen Beitrag kann das
Fahrrad leisten?



Potenziale des Radverkehrs

In Deutschland gibt es einen Bestand von

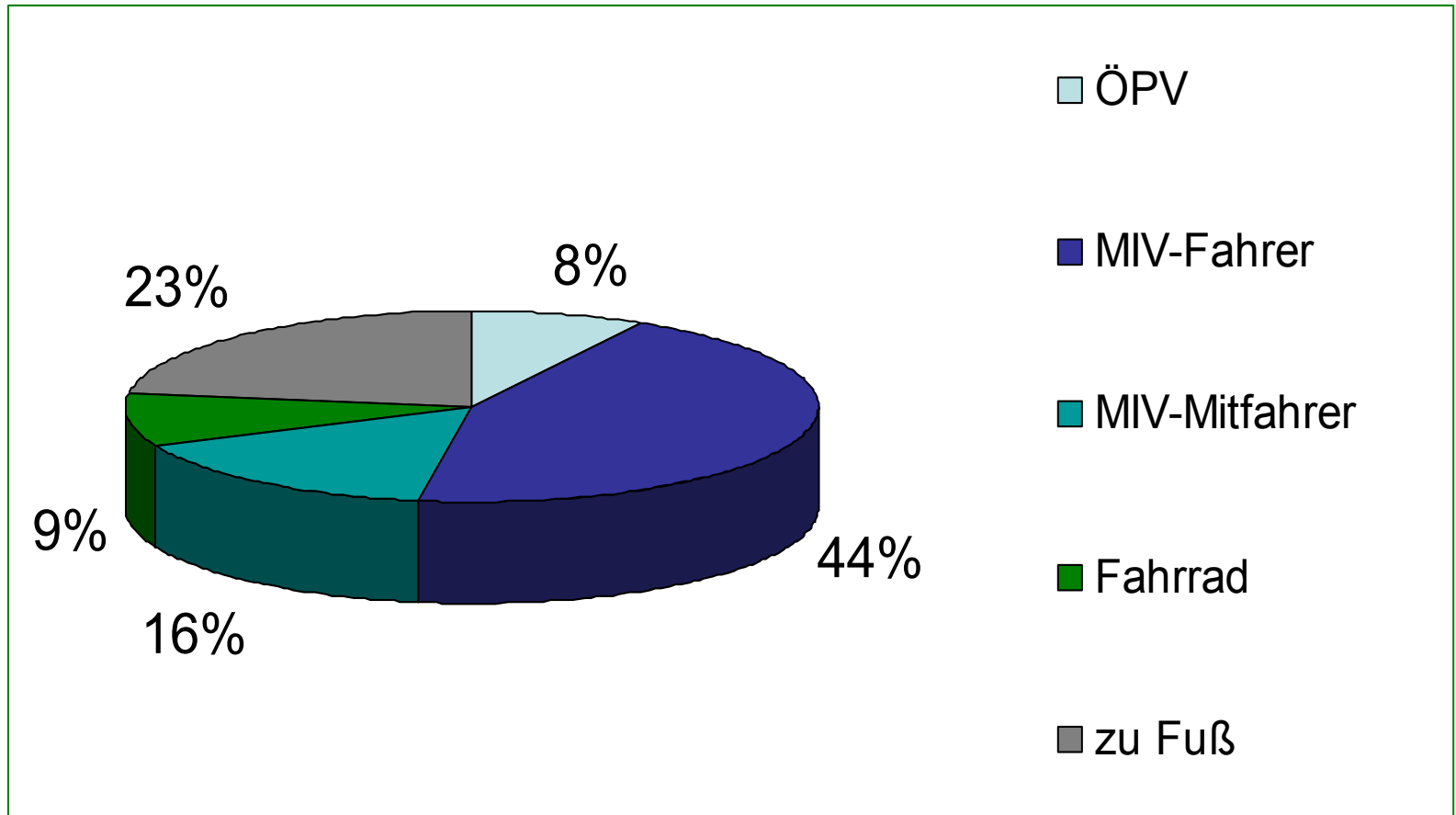
→ 70,1 Mio. Fahrrädern

→ 34 Mio. Pkws

= Fahrradnation?

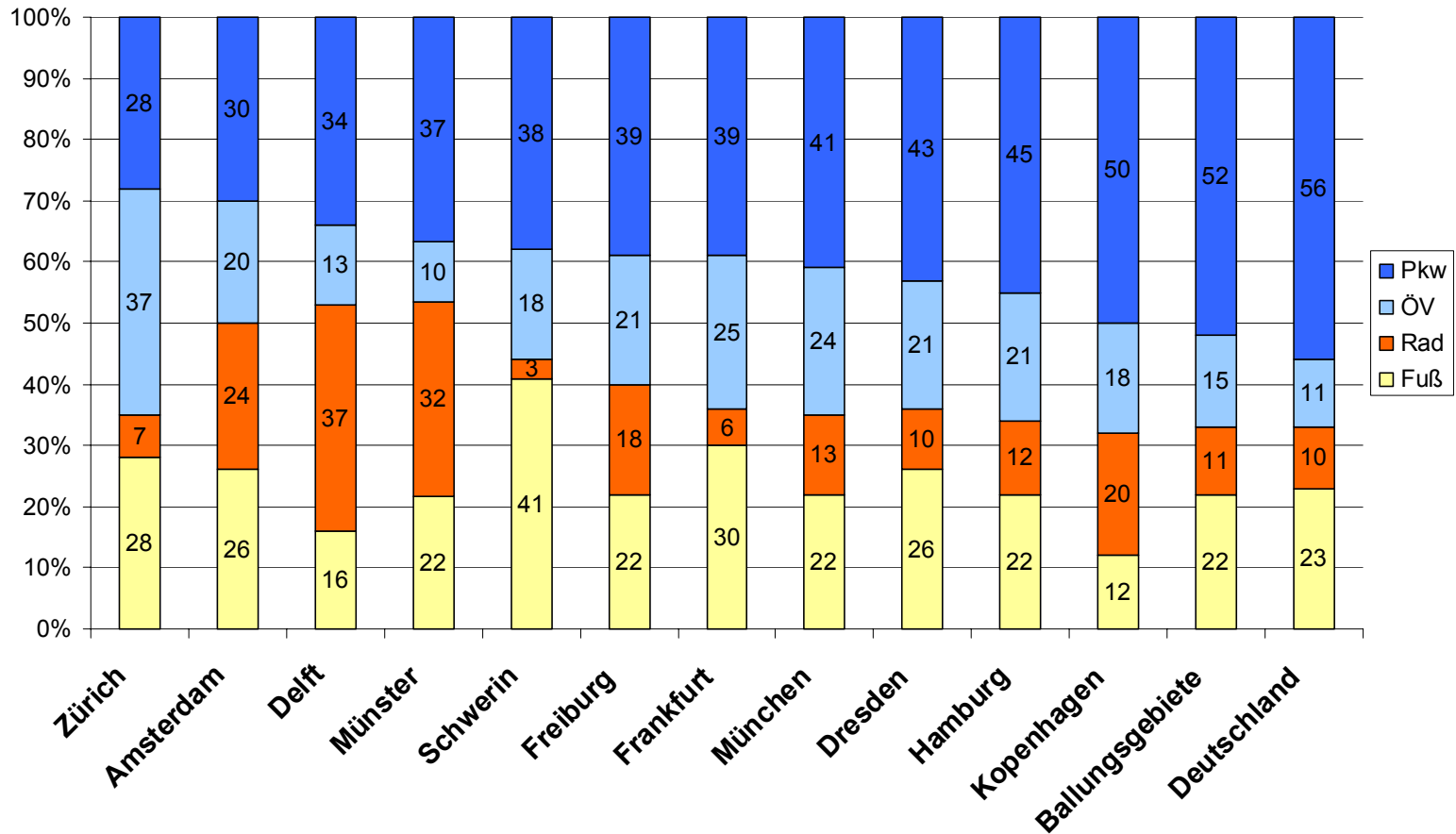


Modal Split Deutschland

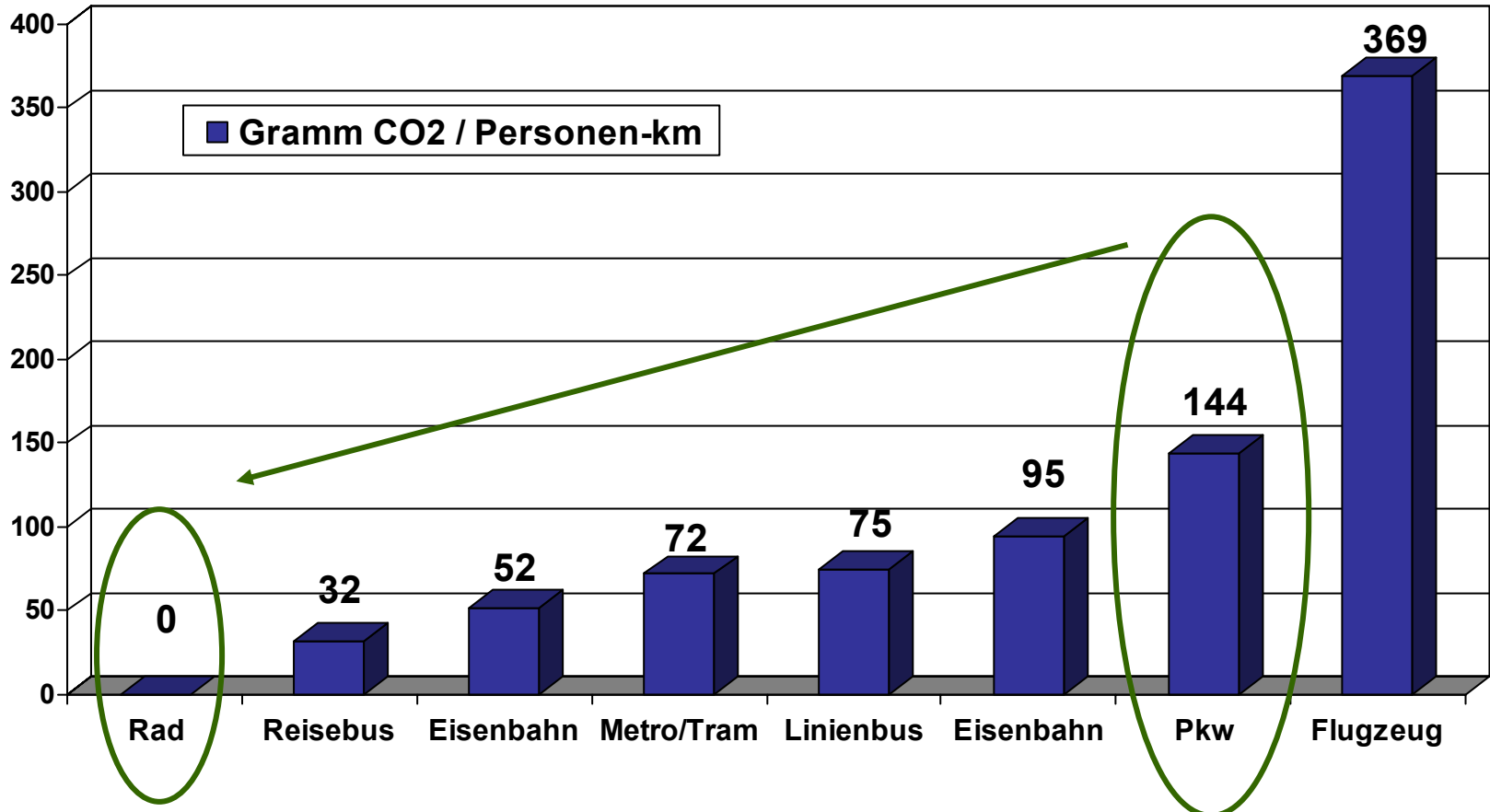


Quelle: MID 2002, KONTIV 1976, 1982, 1989

Modal-split: Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen

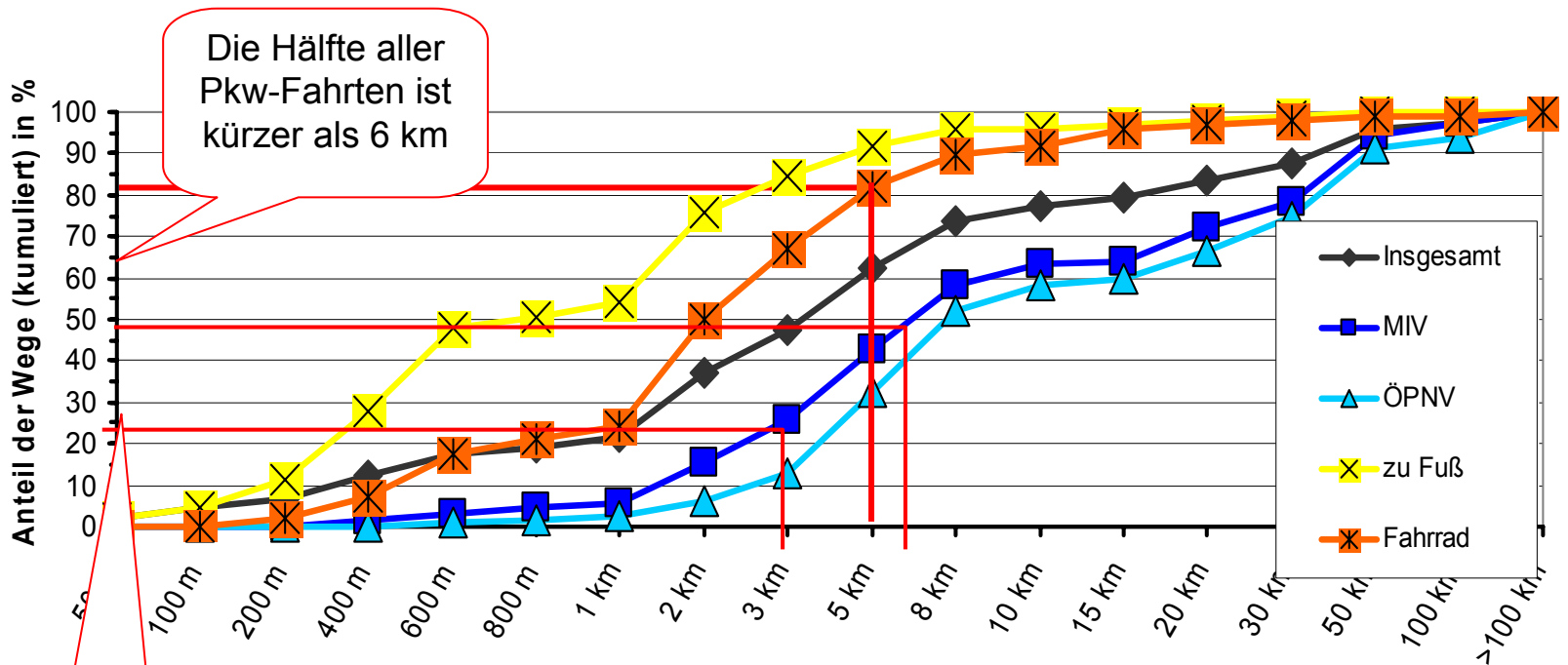


Verlagerung



Welche Wege können verlagert werden?

Wegelängen (kumuliert) nach Hauptverkehrsmittel 2002

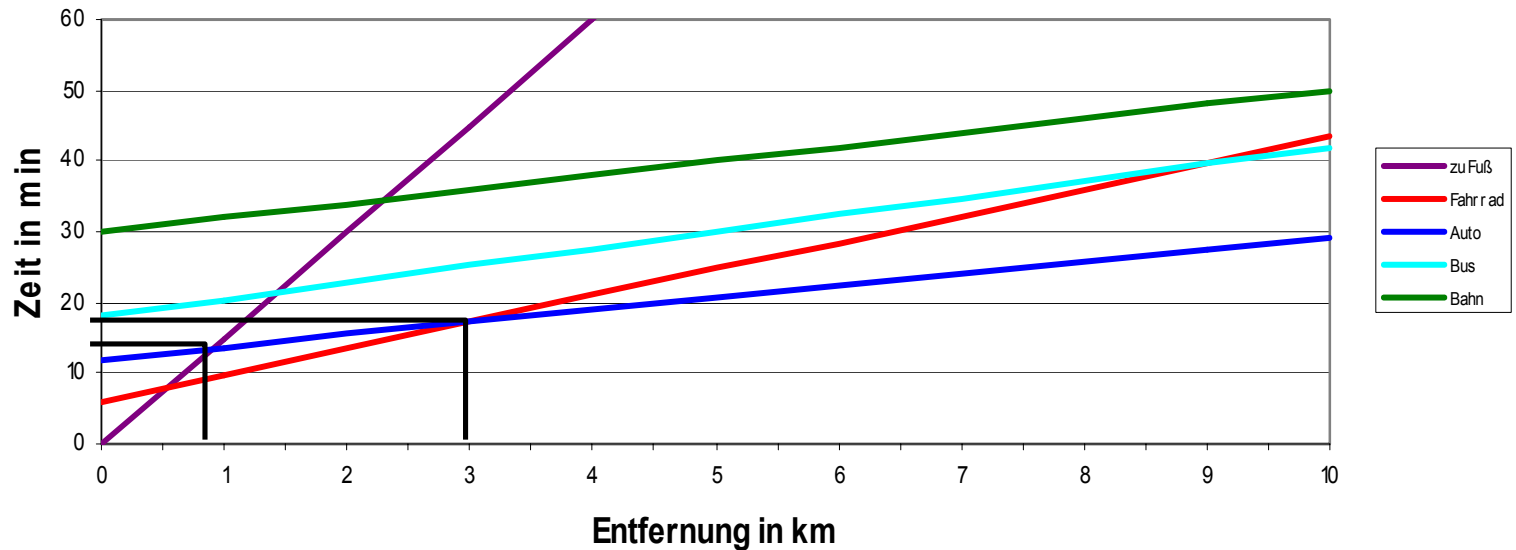


Die Hälfte aller Pkw-Fahrten ist kürzer als 6 km

Ein Viertel aller Pkw-Fahrten ist kürzer als 3 km

Quelle: Mobilität in Deutschland

Am schnellsten mit dem Auto? Reisezeit von Tür zu Tür

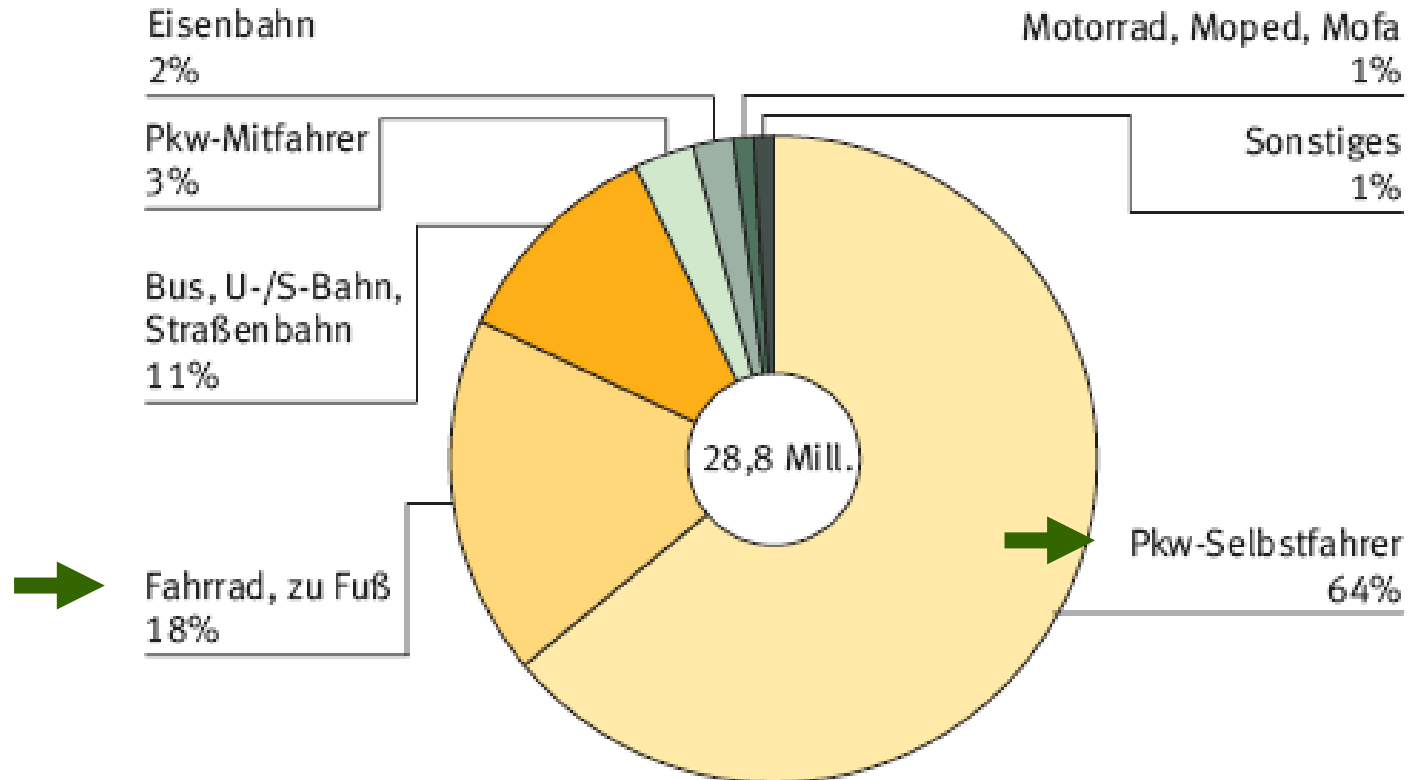


CO₂-Minderungspotenzial durch Verlagerung von Pkw-Fahrten kleiner 5 km auf den Rad- und Fußverkehr für die Jahre 2020 und 2030

	2005	2020	2030
CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs kleiner 5 km nach TREMOD-Trend (Mio. t)	13,9	10,0	8,0
Verlagerung von Pkw-Fahrten unter 5 km auf Rad- und Fußverkehr (%)	0	50	50
CO₂-Emissionsminderung (Mio. t)	0	5,0	4,0

Quelle: UBA/TREMOD 4.17, 2006

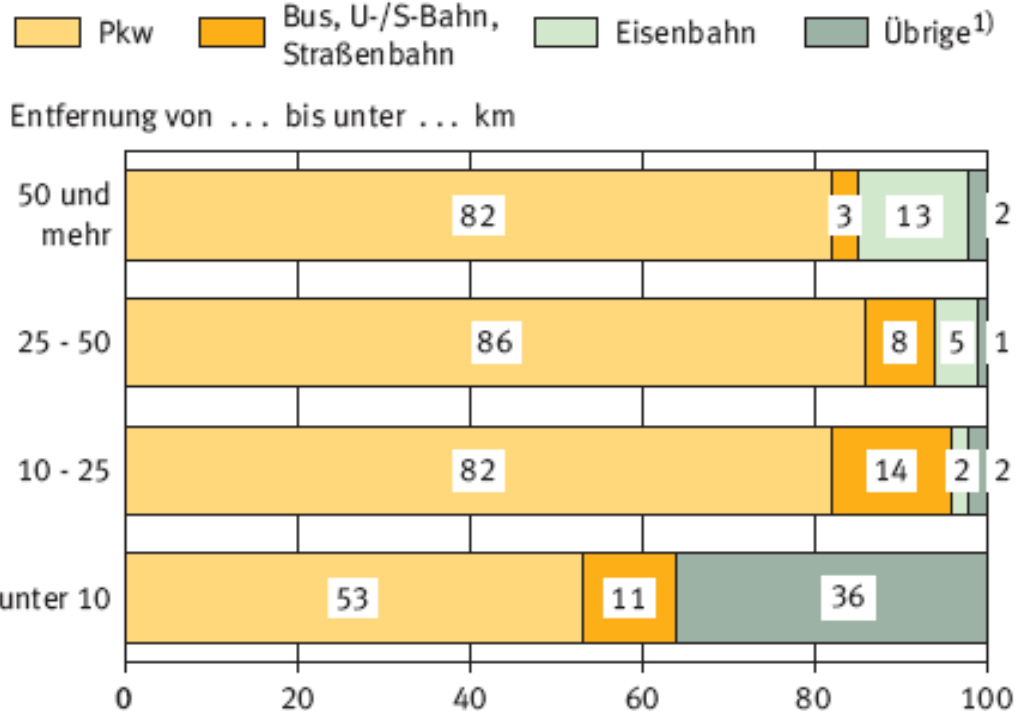
Berufspendler/-innen im März 2004 nach benutztem Verkehrsmittel
in %
Deutschland



Ergebnisse des Mikrozensus. Mit Angabe zum hauptsächlich benutzten Verkehrsmittel auf dem Hinweg zur Arbeit.

Statistisches Bundesamt 2005 - 15 - 0171

Berufspendler/-innen im März 2004 nach Entfernung
zur Arbeitsstätte und benutztem Verkehrsmittel
in %
Deutschland



Ergebnisse des Mikrozensus. Mit Angabe zur Entfernung zur Arbeitsstätte und zum hauptsächlich benutzten Verkehrsmittel auf dem Hinweg zur Arbeit. 1) Motorrad, Moped, Mofa, Fahrrad, zu Fuß, sonstige Verkehrsmittel.

Statistisches Bundesamt 2005 - 15 - 0172

Beispiel CO₂-Einsparung

Ein Berufspendler, der werktags je 5km mit dem Rad zur Arbeit hin und zurück fährt, anstatt das Auto zu benutzen, spart im Jahr ca. **400 kg** CO₂-Emissionen ein.

Bei einem Arbeitsweg von 10km sind es schon **750 kg** CO₂-Emissionen.

Datenquelle: TREMOD Version 4.17 vom 12.12.2006

Fazit: Potenziale des Radverkehrs im Klimaschutz

- Null Emissionen
 - Mobilität ohne Emission von CO₂, PM, NO_x, VOC, SO₂
 - Mobilität ohne Emission von Feinstaub
 - Mobilität ohne Emission von Lärm
- Bis 2030 können mindestens 30% der Wegestrecken unter 5km Länge vom PkW auf das Fahrrad verlagert werden

Fazit: Potenziale des Radverkehrs im Klimaschutz

- Mesebergmaßnahmen (1990 – 2020) zum Verkehr: Einsparung von knapp 25 Mio t CO₂ (inkl. Trend) möglich
- Ziel der Bundesregierung: 30 Mio t CO₂
- ➔ Weitere Maßnahmen, wie die Verlagerung des MIVs auf das Rad, könnten die Lücke schließen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



Caroline Stöhr

caroline.stoehr@uba.de

www.umweltbundesamt.de