



19:00 geht es im LIVE-Stream los

**„Klima und Mobilität“:
Wie lange fahren wir noch Auto – fossil?**

in Kooperation mit:



Münchner Initiative Nachhaltigkeit



FOSSIL FREE MÜNCHEN



BUND Naturschutz in Bayern e.V.
Kreisgruppe München

Forum Nachhaltig Wirtschaften

oekom e.V.



GREEN CITY
Der Verein.



München Zero





Katja Diehl

Buchautorin, Klima- und Mobilitäts-Aktivistin

Andreas Rade

Verband der Automobilindustrie, Geschäftsführer

Georg Dunkel

Mobilitätsreferent Landeshauptstadt München

**„Klima und Mobilität“:
Wie lange fahren wir noch Auto –
fossil?**

in Kooperation mit:



Münchner
Initiative
Nachhaltigkeit



**FOSSIL
FREE
MÜNCHEN**



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.
Kreisgruppe München

Forum
Nachhaltig Wirtschaften



oekom e.V.



GREEN CITY
Der Verein.

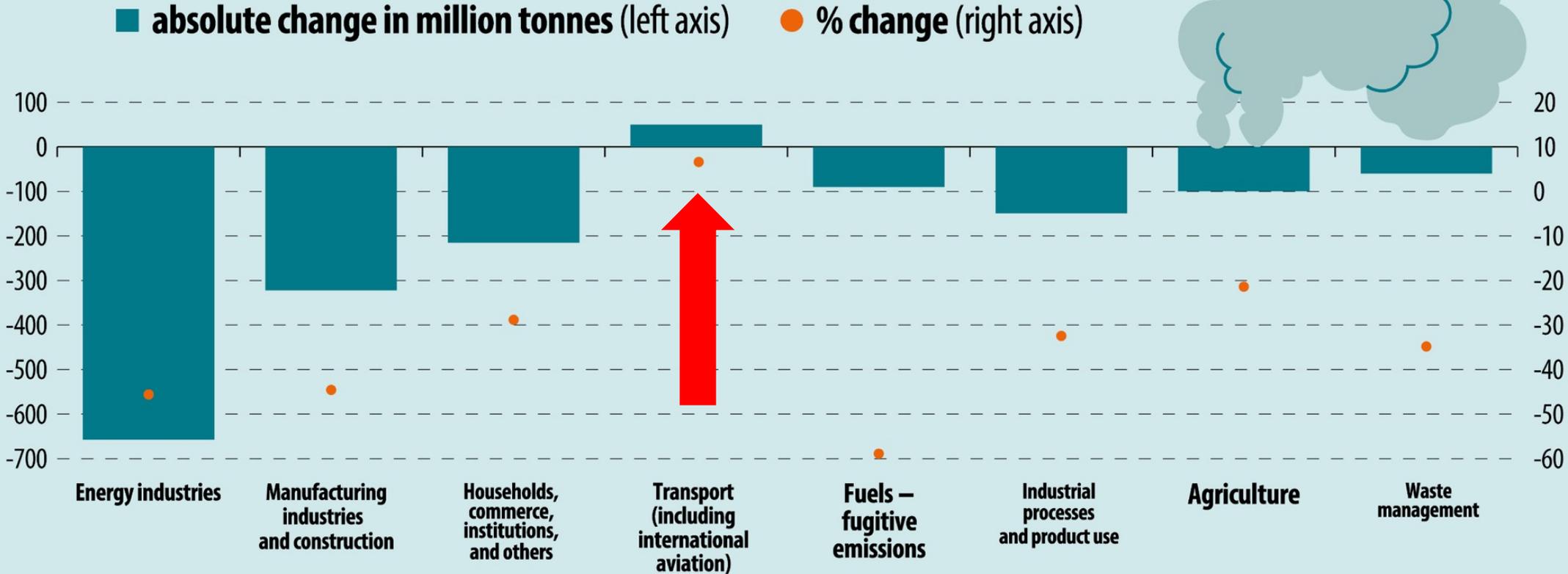


München
Zero



Greenhouse gas emissions by source sector, EU, change from 1990 to 2020

(million tonnes of CO₂ equivalent and % change)

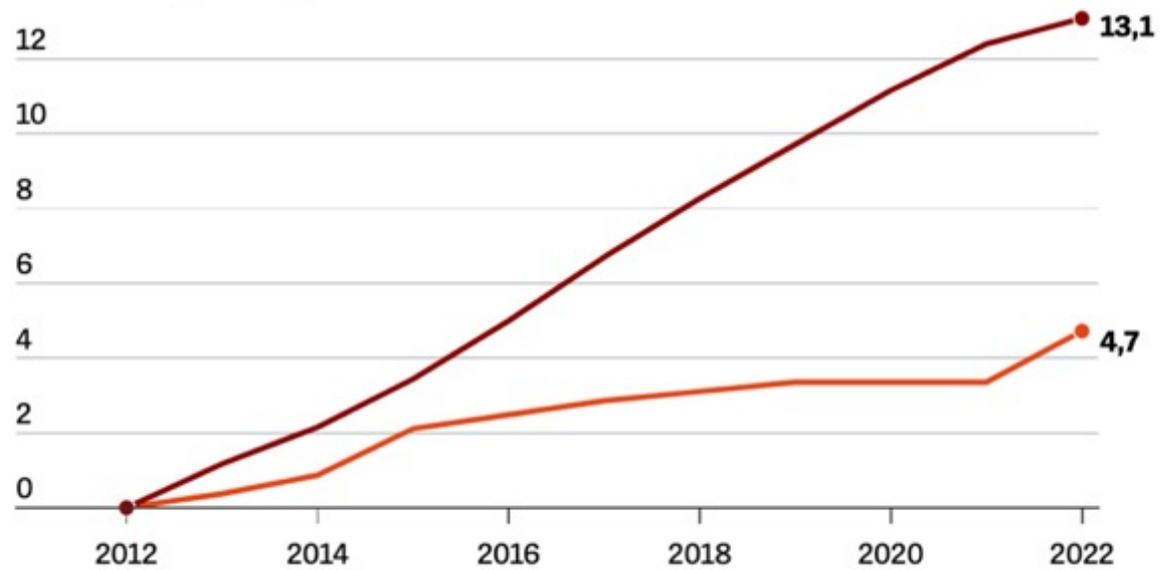


Note: Source sectors as defined in greenhouse gas emission inventories
 Source: European Environment Agency (EEA) republished by Eurostat

Auto-Nation

Bevölkerung und zugelassene PKW in Deutschland, Anstieg seit 2012, in Prozent

Bevölkerung zugelassene PKW



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Destatis



**49 Millionen Pkw -
mal wieder neuer Rekord.**

**Durchschnittliche Nutzungsdauer:
45 Minuten**

**Besetztgrad Pendelverkehr:
1,057 Personen**

**Katja Diehl
She Drives Mobility**

Car tyres are major source of ocean microplastics - study

Wind-borne microplastics are a bigger source of ocean pollution than rivers, say scientists



📷 Traffic on a motorway. An average tyre loses 4kg during its lifetime, according to Andreas Stohl, from the Norwegian Institute for Air Research. Photograph: Rui Vieira/PA

More than 200,000 tonnes of tiny plastic particles are blown from roads into the oceans every year, according to research.

Sonic doom: how noise pollution kills thousands each year

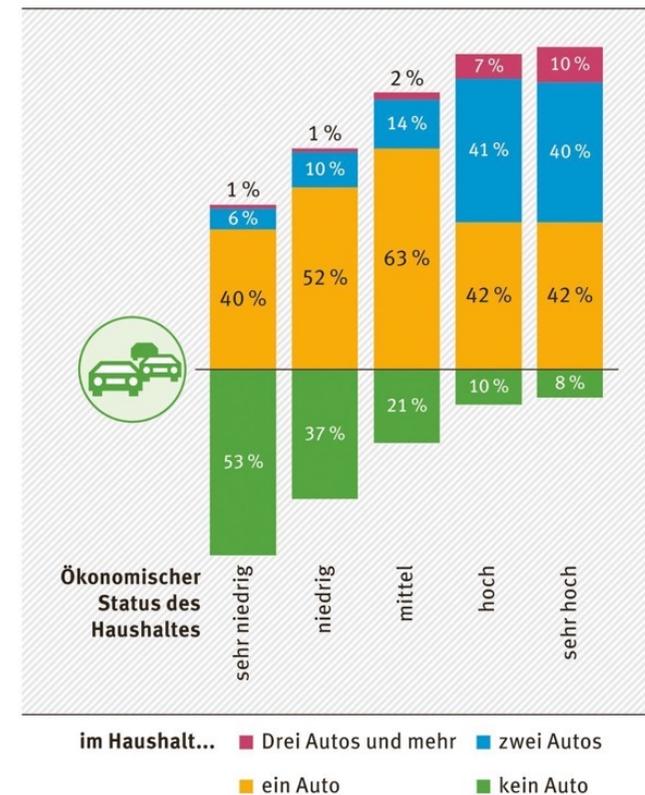


📷 At least 1m healthy life-years are lost every year in western European countries because of environmental noise, according to Who. Illustration: Rob Pybus

Jede:r sollte das
Recht haben,
nicht auf ein
eigenes Auto
angewiesen zu
sein.

Katja Diehl

Autobesitz nach ökonomischem Status der Haushalte in Deutschland 2018 (Status von links nach rechts ansteigend)



Umweltbundesamt basierend auf den Daten BMVI (2019a), S. 11



Grundlage der
Mobilitätswende:
Die drei V

Vermeiden
(Suffizienzstrategie)

Verlagern
(Effektivitätsstrategie)

Verbessern
(Effizienzstrategie)

**Anstatt uns vom riesigen
Möglichen inspirieren zu
lassen, lassen wir uns von
kleinen Unmöglichkeiten
bremsen.**

Katja Diehl
She Drives Mobility

Das Bullshit- bingo der Verkehrs- wende

Katja Diehl
She Drives Mobility

Kranken-
pflegerin

Wasch-
maschine

Ländlicher
Raum

Technologie-
offenheit

Freiheit!

alle
mitnehmen

Feuerwehr/
Kranken-
wagen

Efuels

???



Was brauchen die Menschen, um ihr Auto loszuwerden?

- Alternativen
- Barrierefreiheit
- Sicherheit
- Bezahlbarkeit
- Klimafreundlichkeit

nachhaltig



gesund



gut versorgt



Bildungsnah



Kurzweil



erlebbar



barrierefreie Wege



Gute Nahverkehrs-
verbindung



autofreie Räume
schaffen



Aufenthaltsqualität
steigern



[ENGLISH](#)[FRANÇAIS](#)[KONTAKT](#)[DATENSCHUTZHINWEIS](#)

☰ Menü | Energie und Klimaschutz

Für das Jahr 2040 gilt ein Minderungsziel von mindestens 88 Prozent. Auf dem Weg dorthin sieht das Gesetz in den 2030er-Jahren konkrete jährliche Minderungsziele vor. Bis zum Jahr 2045 soll Deutschland Treibhausgasneutralität erreichen: Es muss dann also ein Gleichgewicht zwischen Treibhausgas-Emissionen und deren Abbau herrschen. Nach dem Jahr 2050 strebt die Bundesregierung negative Emissionen an. Dann soll Deutschland mehr Treibhausgase in natürlichen Senken einbinden, als es ausstößt.

Ein Beschluss des Bundesverfassungsgerichts verpflichtet den Staat, aktiv vorzubeugen, so dass es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen kommt.

Von Anfang
an
für ALLE!





Was verbindet diese Städte?

Priorisierung
vulnerabler
Personen.

Temporeduktion.

Sichere Radwege
statt Abstellzonen
für Pkw.

Der Raum zwischen
den Häusern wird
den Menschen
zurückgegeben.

Klimaresilienz durch
Entsiegelung,
Bepflanzung.

Sichere Räume
durch gemischte
Quartiere.



Katja goes Crowdfunding!



**Abonniert meinen
wöchentlichen
Newsletter:**

<https://steadyhq.com/de/shedrivesmobility>



Einzelbeträge per:

<https://paypal.me/SheDrivesMobility>

<https://ko-fi.com/katjadiehl>

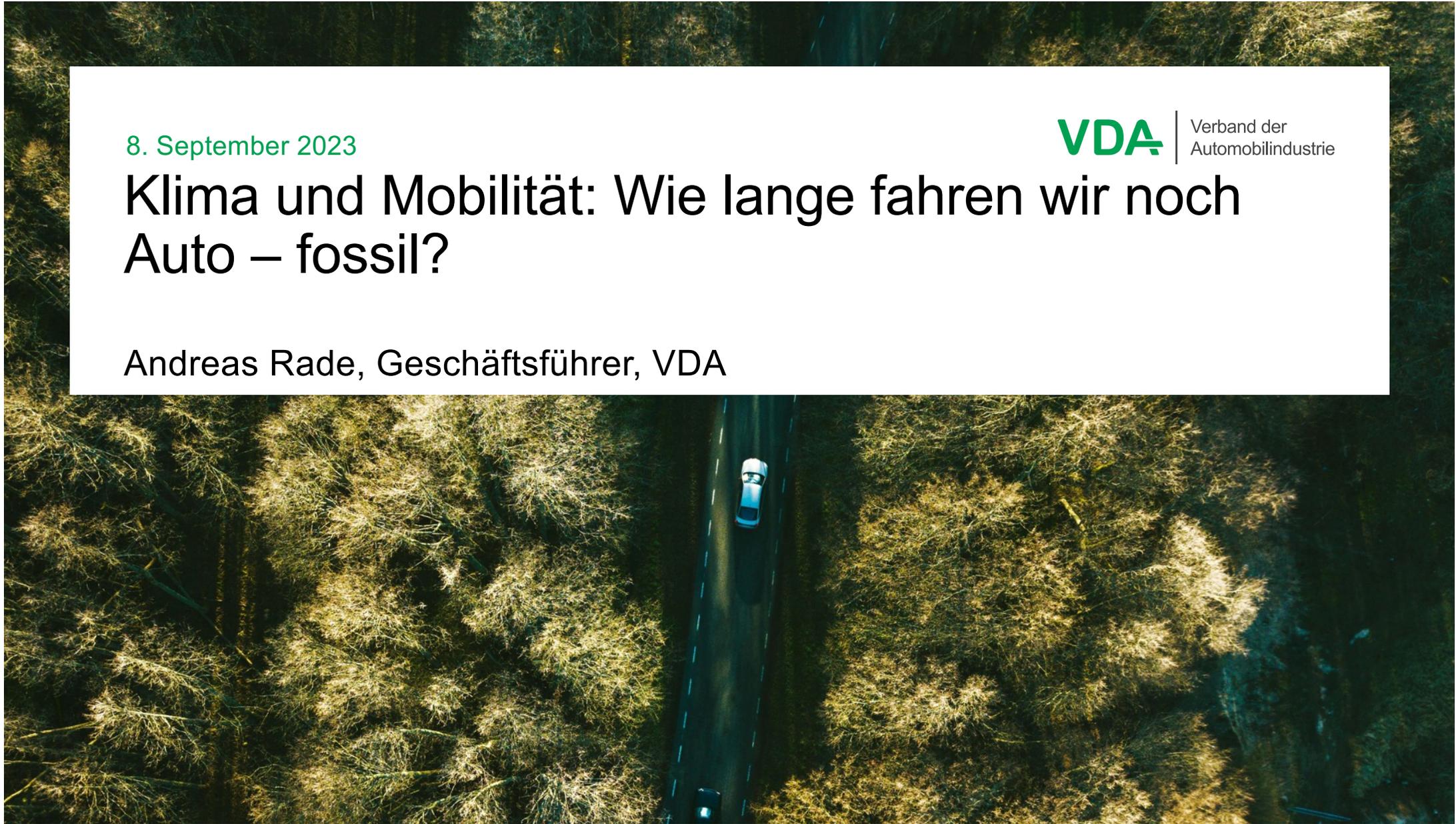


8. September 2023

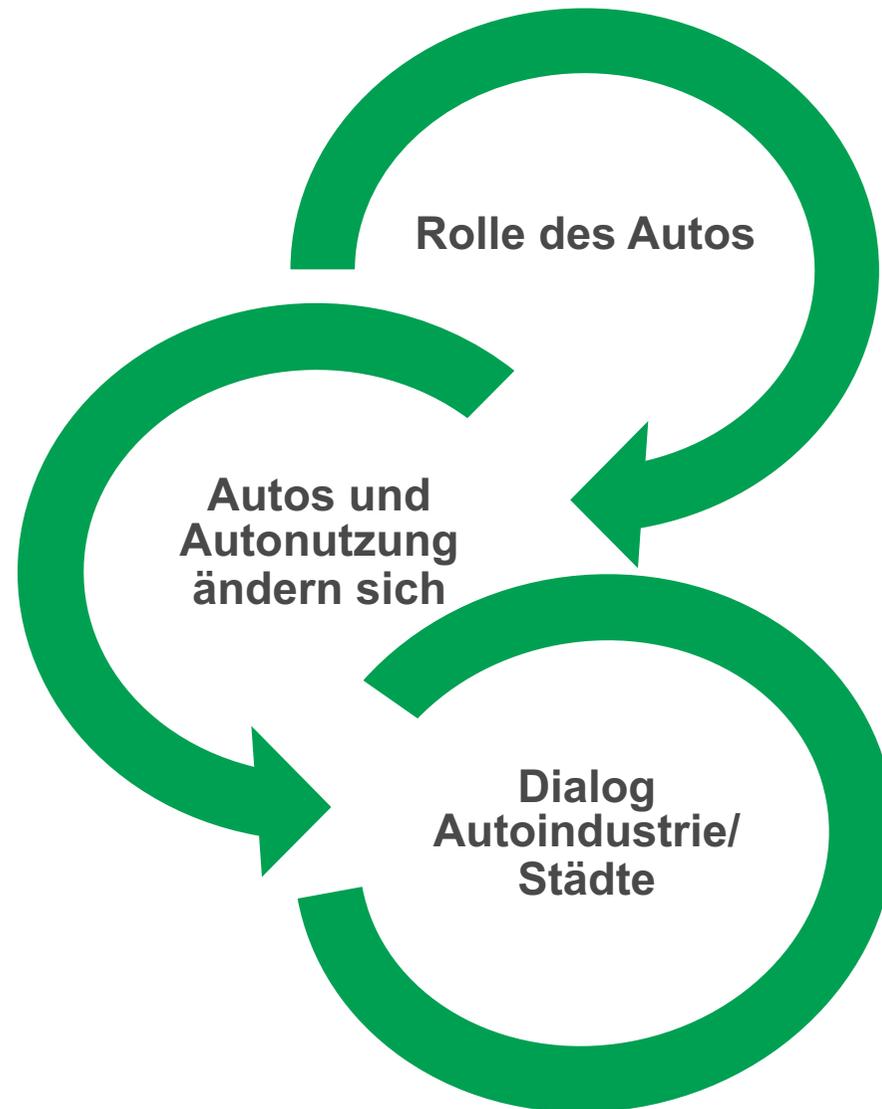
VDA | Verband der
Automobilindustrie

Klima und Mobilität: Wie lange fahren wir noch Auto – fossil?

Andreas Rade, Geschäftsführer, VDA

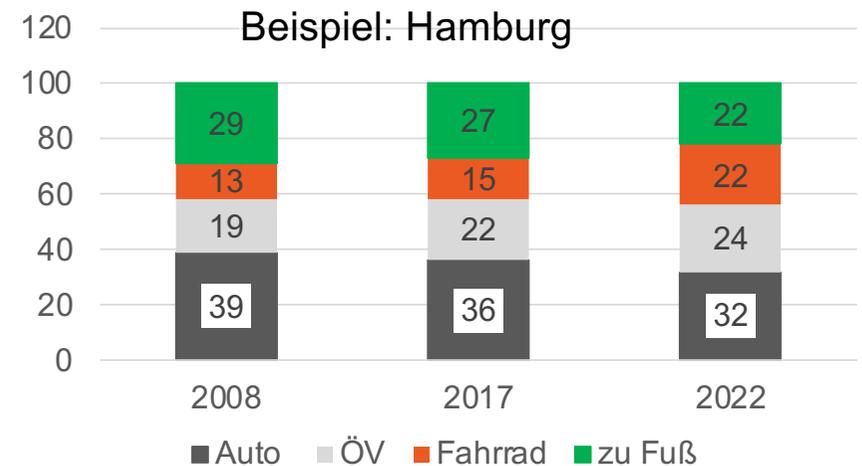
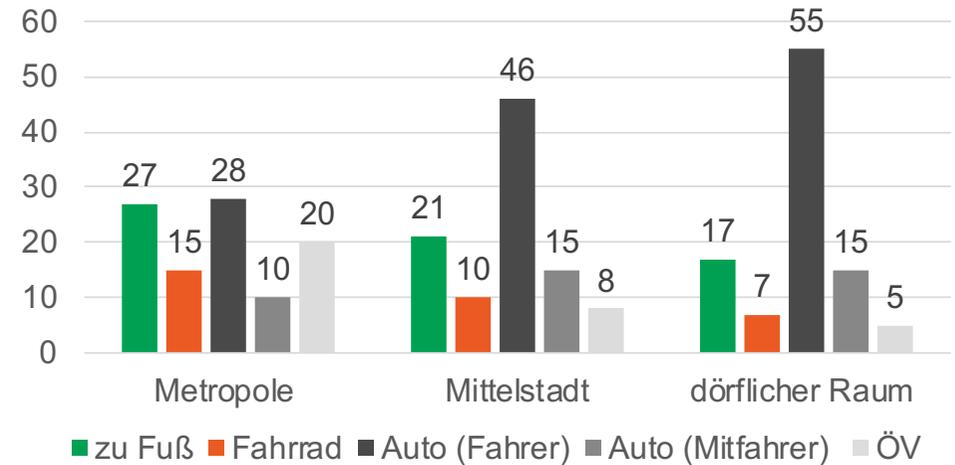
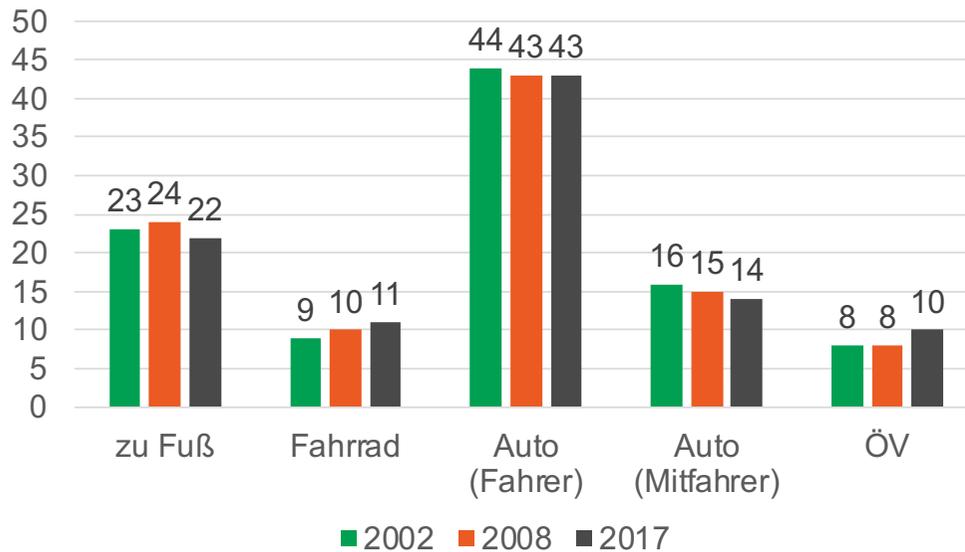


Agenda



Pkw weiterhin zentrales Verkehrsmittel

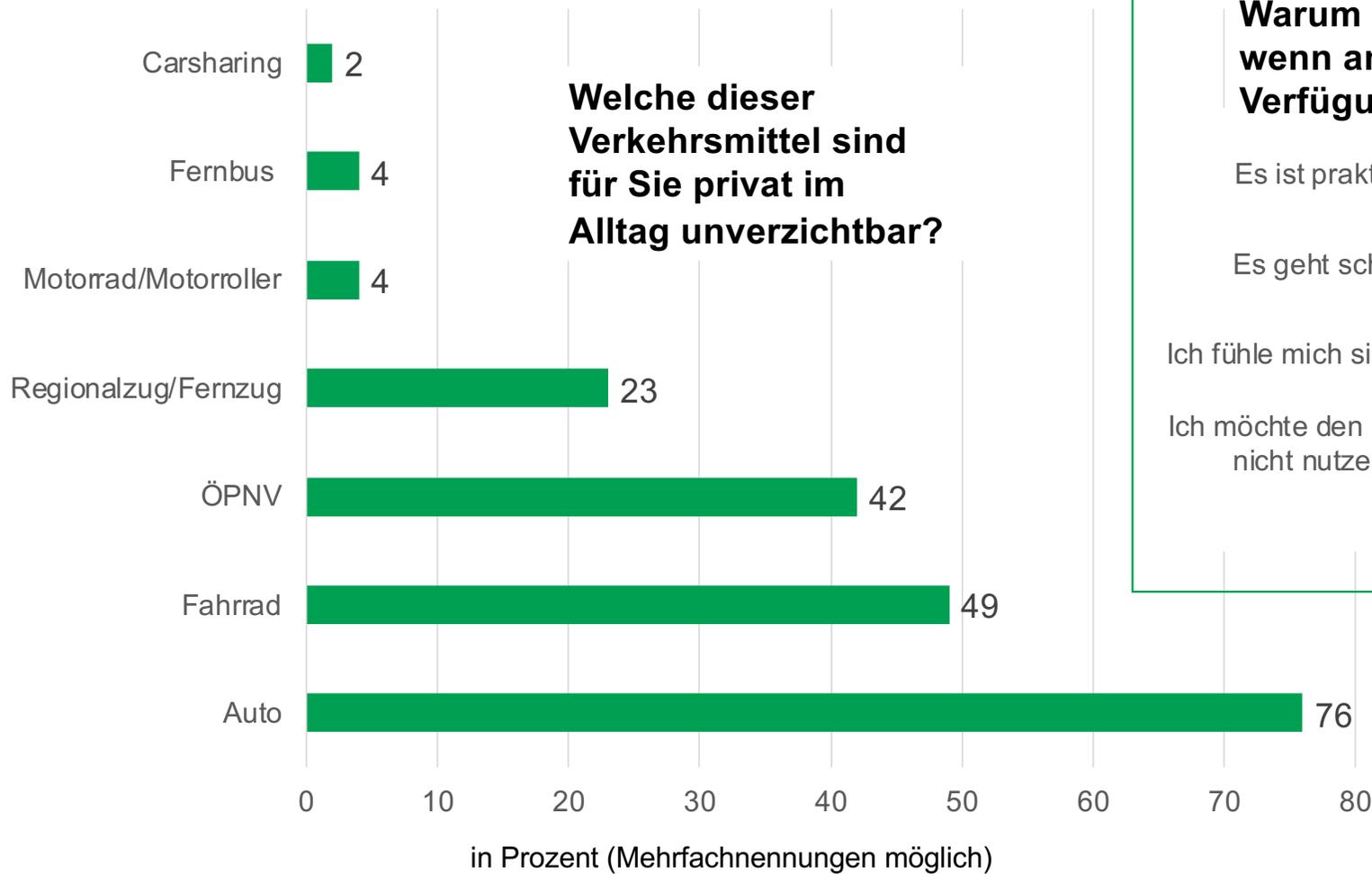
Verkehrsmittel nach täglichen Wegen (Anteile in Prozent)



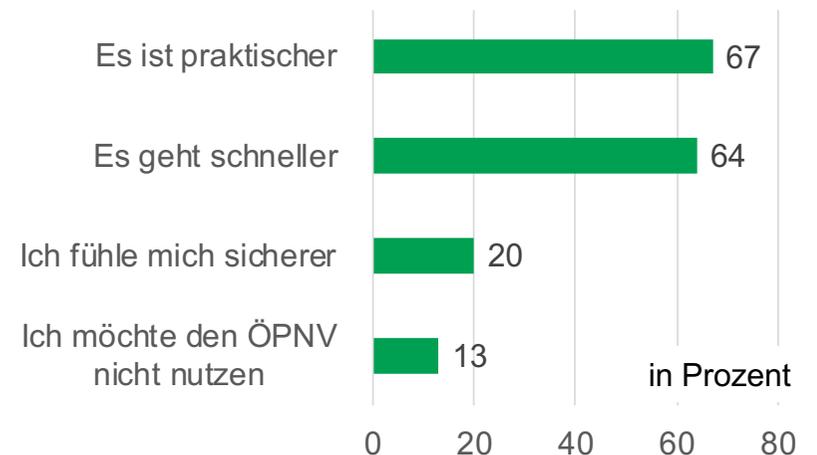
- Pkw-Nutzung insgesamt leicht rückläufig, aber weiter auf hohem Niveau
- Unterschiede zwischen Ballungsräumen und ländlichen Räumen

Quelle: MiD/Hamburg

Pkw weiterhin zentrales Verkehrsmittel

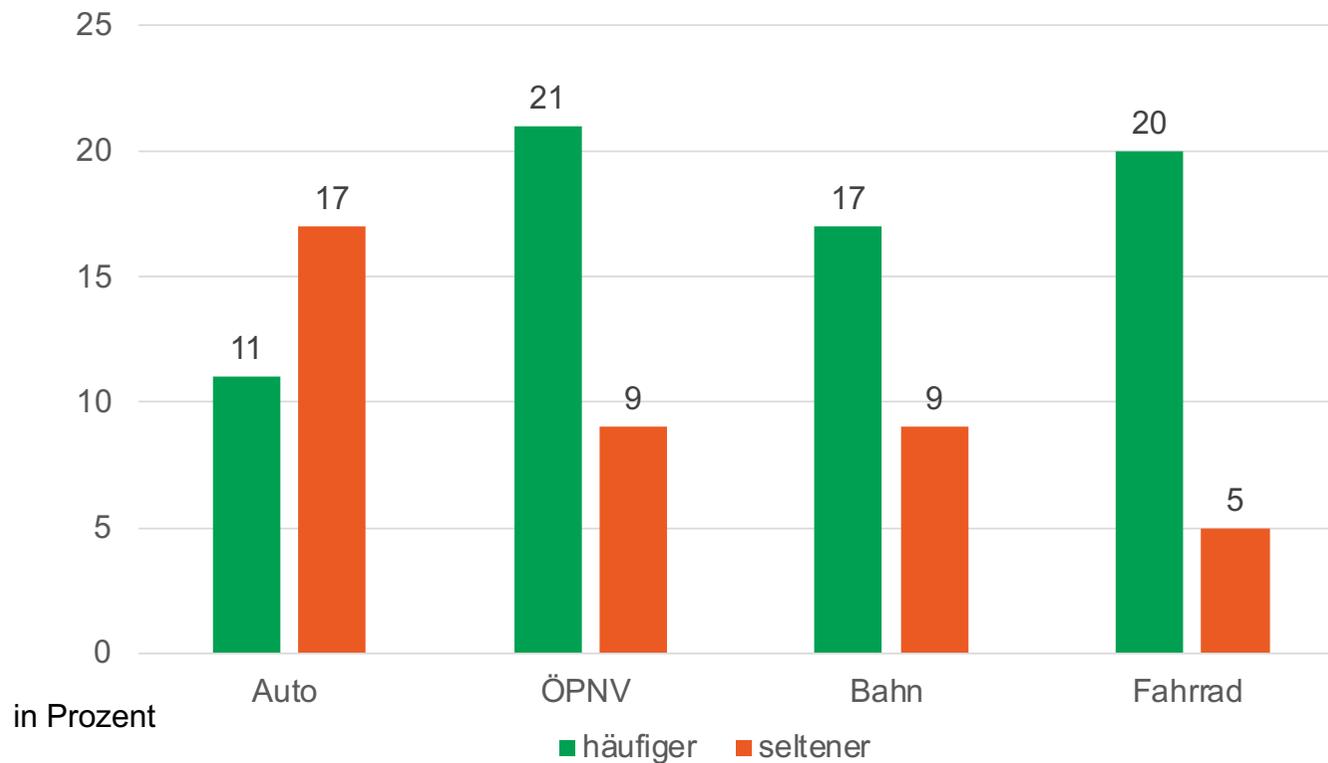


Warum nutzen Sie das Auto, auch wenn andere Verkehrsmittel zur Verfügung stünden?



Pkw weiterhin zentrales Verkehrsmittel

**Werden Sie das Verkehrsmittel in fünf Jahren
häufiger oder seltener nutzen als heute?**



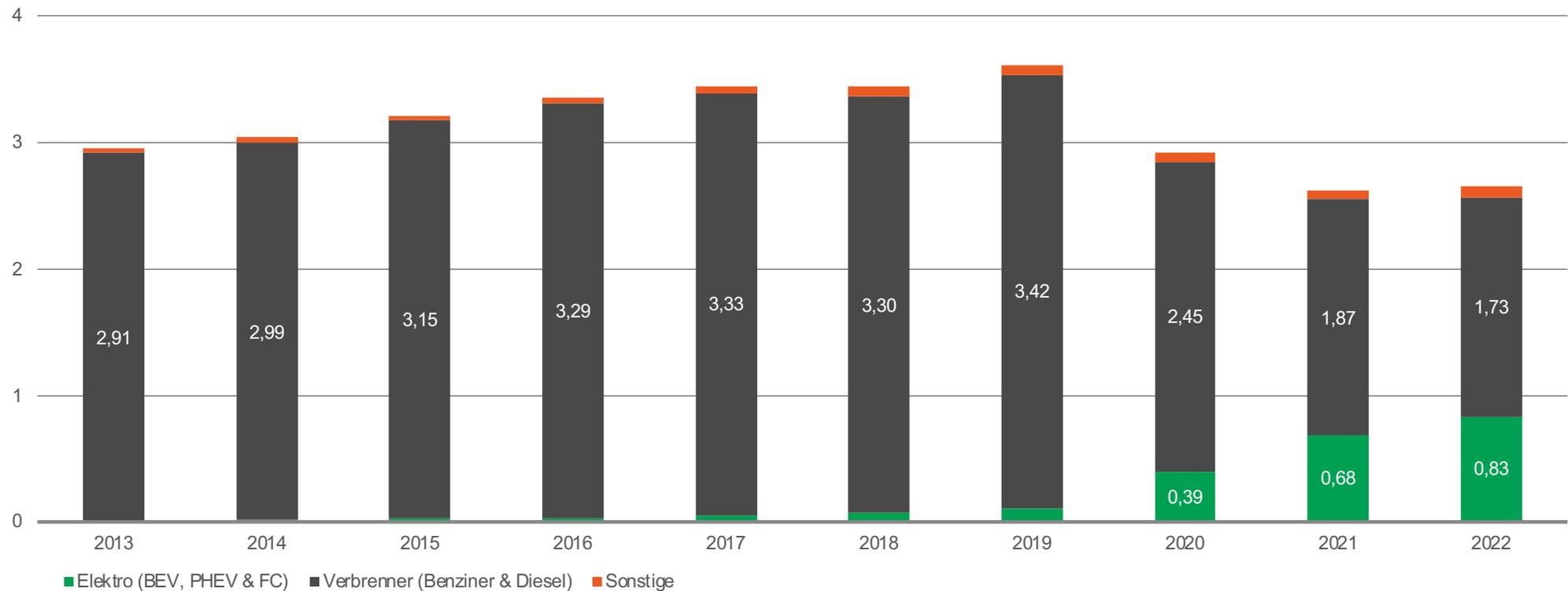
Quelle: ADAC

Laut HUK-
Mobilitätsumfrage von
2023 gehen 72 Prozent
der Deutschen davon aus,
dass das Auto auch in
Zukunft ihre
Mobilitätsanforderungen
am besten erfüllen wird.

Beispiel Elektrifizierung: Neuzulassungen von Verbrennern seit 2019 halbiert

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland nach Antriebsart

Millionen

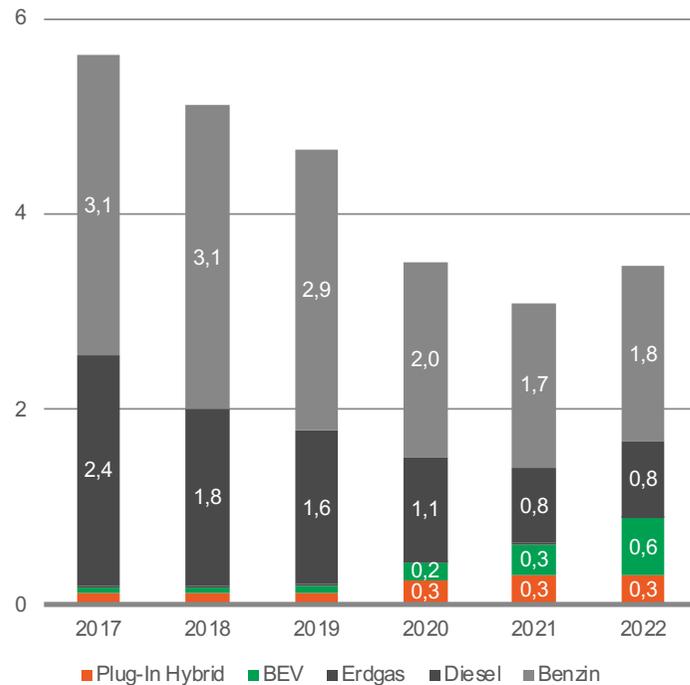


Quelle: KBA

Beispiel Elektrifizierung: Entwicklung der Pkw-Produktionsstruktur

Produktion von Elektro-Pkw* in Deutschland nimmt zu

Inländische Pkw-Produktion nach Antriebsart
Millionen

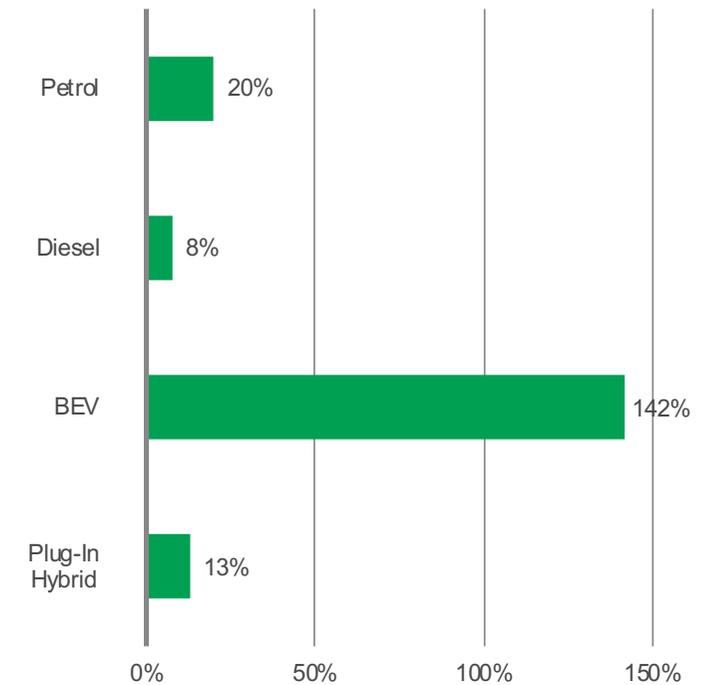


Anteil der E-Pkw* an der Gesamtproduktion (Jan.-Jun. 23):
30,2 %

Produktionsrückgang von über 2,9 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor seit 2017

Die jährliche Produktion von E-Pkw hat sich seit 2017 mehr als vervierfacht

Inländische Pkw-Produktion nach Antriebsart (YTD Jan.-Jun. 23)
Veränderung ggü. Vorjahr



*BEV, PHEV

Beispiel Sharing und Pooling



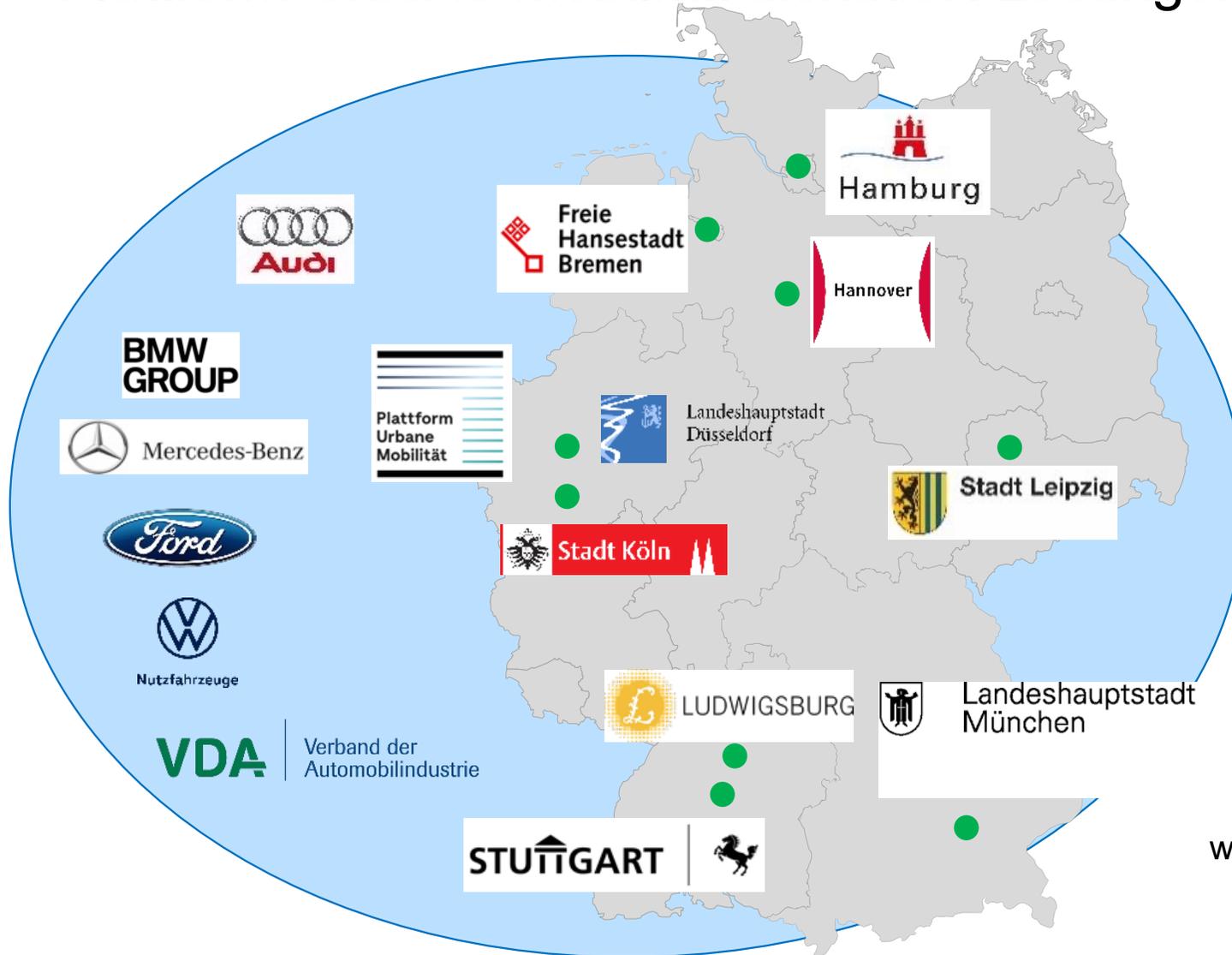
Quelle: MOIA



VDA-Position

- ÖPNV als wichtige Säule der Mobilität
- Radverkehr gewinnt an Bedeutung
- für viele Menschen besteht Angebotslücke zwischen ÖPNV und eigenem Pkw
- autonähere Mobilitätsalternativen wie Carsharing und Ridepooling können helfen, Lücke zu schließen
- Politik sollte hier keine Hürden aufbauen, sondern neue Angebote fördern
- autonom fahrende Shuttle-Fahrzeuge können Wirtschaftlichkeit bei Ridepooling enorm verbessern

Plattform Urbane Mobilität diskutiert Lösungen



- Dialog zwischen Städten und Industrie
- gegenseitiges Verstehen



www.plattform-urbane-mobilitaet.de

Plattform Urbane Mobilität hat Zielbilder für Mobilität in klimaneutralen Städten entwickelt



Beispiel: Zukunftsbild Kernstadt/Innenstadt

In der autoarmen Kernstadt der Zukunft liegt der Fokus auf dem ÖPNV und dem Fuß- und Radverkehr. Fahrzeuge sind klimaneutral unterwegs. Der öffentliche Raum wird vor allem für Naherholung, Gastronomie und die Gemeinschaft genutzt. Anlieferung und Parken nehmen durch digitale Buchung nur wenig Fläche ein, Nutzungskonflikte werden minimiert und aktiv gemanaged. Das unterirdische Parken und die Nutzung des Parkhausbestandes zum Laden der Elektrofahrzeuge macht diesen Stadtteil zum Begegnungs- statt Parkraum.

Straßenraum ist digital organisiert (inkl. Wirtschaftsverkehr und Raum für Linienbedarfsverkehr)

Lieferzonen dezentral ausgewiesen

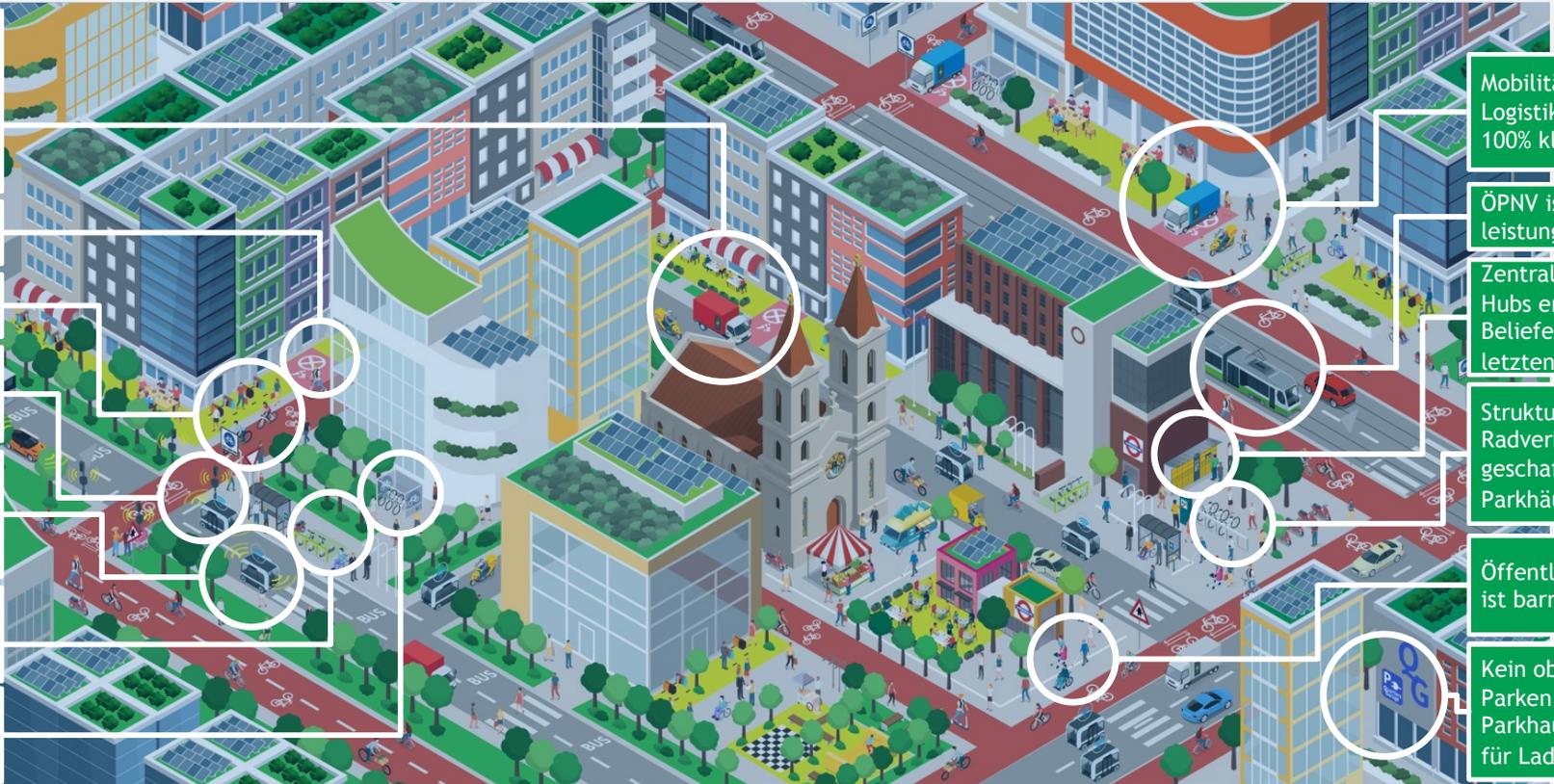
Fuß- und Radverkehr hat Raum

Car-to-Car- und Car-to-Infrastruktur-Kommunikation

ÖPNV wird durch autonome ODM unterstützt

Abstellflächen für E-Sharing Scooter sind reglementiert

Radabstellanlagen (auch überdacht) sind umgesetzt



Mobilität & Logistik sind zu 100% klimaneutral

ÖPNV ist leistungsfähig

Zentrale Logistik-Hubs ermöglichen Belieferung auf der letzten Meile

Strukturen für Radverkehr sind geschaffen (Wege, Parkhäuser, etc.)

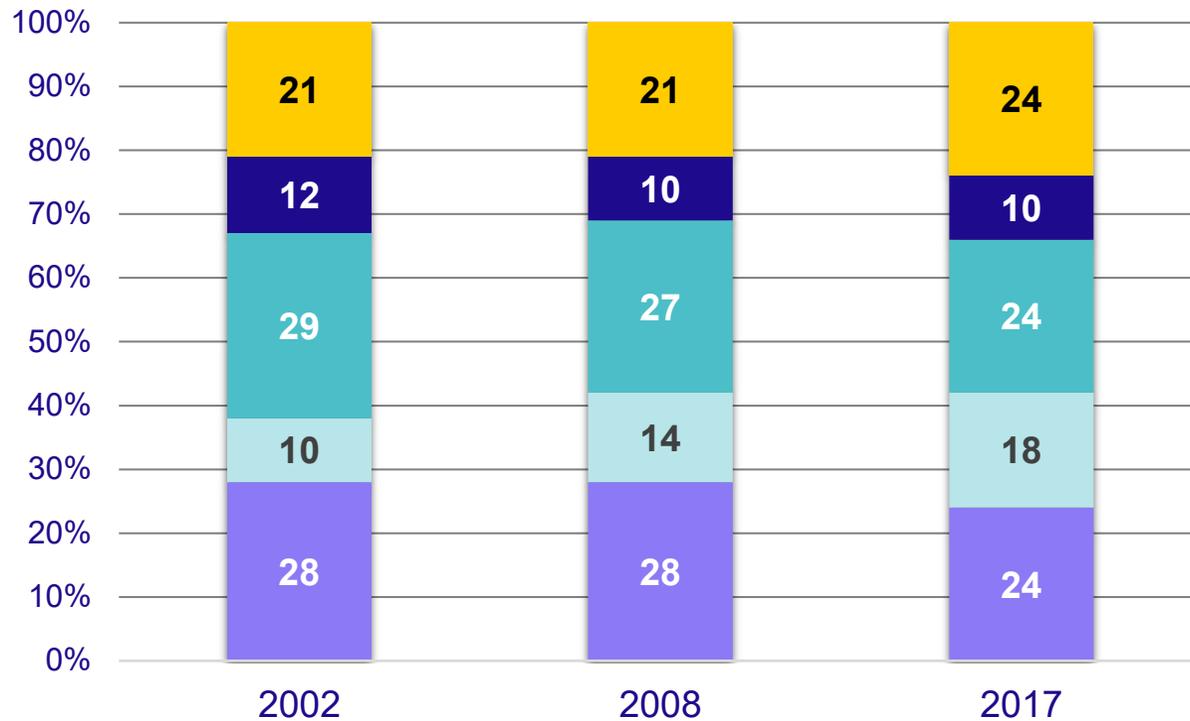
Öffentlicher Raum ist barrierefrei

Kein oberirdisches Parken mehr, Parkhaus-Bestand für Laden genutzt



Danke für die
Aufmerksamkeit.

Ausgangslage Modal Split



ÖV-Nutzer*innen



MIV-Mitfahrer*innen



MIV-Fahrer*innen



Fahrradnutzer*innen



Fußgänger*innen

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Leitbild der Gesamtstrategie



- Hohe Lebensqualität und Aufenthaltsqualität
- Hohe Erreichbarkeit für alle und soziale Teilhabe
- Hohe Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems

Quelle; LHM, MVG

Leitindikator Flächeneffizienz



LHM, Aurel Zimmermann



Martin Randelhoff, zukunft-mobilität.net

Der Zeitfaktor



LHM, Baureferat



LHM, Michael Nagy

Bilanz der Mobilitätswende



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



LHM, Mobilitätsreferat



LHM, DobnerAngermann



LHM, Elisabeth Nagl



LHM, Michael Nagy



LHM, DobnerAngermann



Der 2. Münchner Mobilitätskongress



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



LHM, DobnerAngermann



LHM, DobnerAngermann



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Georg Dunkel
Mobilitätsreferent

muenchenunterwegs.de





PROTECT
THE PLANET

Danke für Ihre Teilnahme!

**Mehr Vorträge?
Jetzt spenden!**
[www.energienetzwerk-
muc.de/verein/#spenden](http://www.energienetzwerk-muc.de/verein/#spenden)