



Klimaneutralität bis 2045 –
was bedeutet das für die Mobilität ?

DAS CLEAN ENERGY FORUM (CEF)

wurde 2023 von Dr. Friedbert Pflüger gegründet



UNSERE DREI GRUNDSÄTZE

1

Wir wollen, dass die **deutschen, europäischen und weltweiten Klimaziele erreicht** werden.

2

Nicht durch Verbote, Gebote und Mikromanagement, sondern durch die **Entfesselung aller wissenschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Potenziale.**

3

Der **diffamierungsfreie Diskurs** über die besten Lösungswege ist dafür die wichtigste Voraussetzung. Für ihn setzen wir uns ein.

**KLIMA RETTEN
EIN INNOVATIVER WEG**

**Das wirtschafts- und
technologiefreundliche
Klimaretterbuch**



Friedbert Pflüger
**Energiewende
besser machen**
Technik und Wirtschaft
statt Ideologie

HERDER

240 S. | € 22,00 | ISBN 978-3-451-39788-2

HERDER

CLEAN ENERGY FORUM

**Wege zum klimaneutralen
Straßenverkehr**

Dr. Ruprecht Brandis, Geschäftsführer Clean Energy Forum (CEF)
November 2024



Impuls-Studie Nr. 3

CLEAN ENERGY FORUM

**Klimaneutralität bis 2045 –
Internationaler Kontext und Folgen
für Deutschland**

Dr. Ruprecht Brandis
August 2025



Impuls-Studie Nr. 6



Klimaneutralität bis 2045

Generell

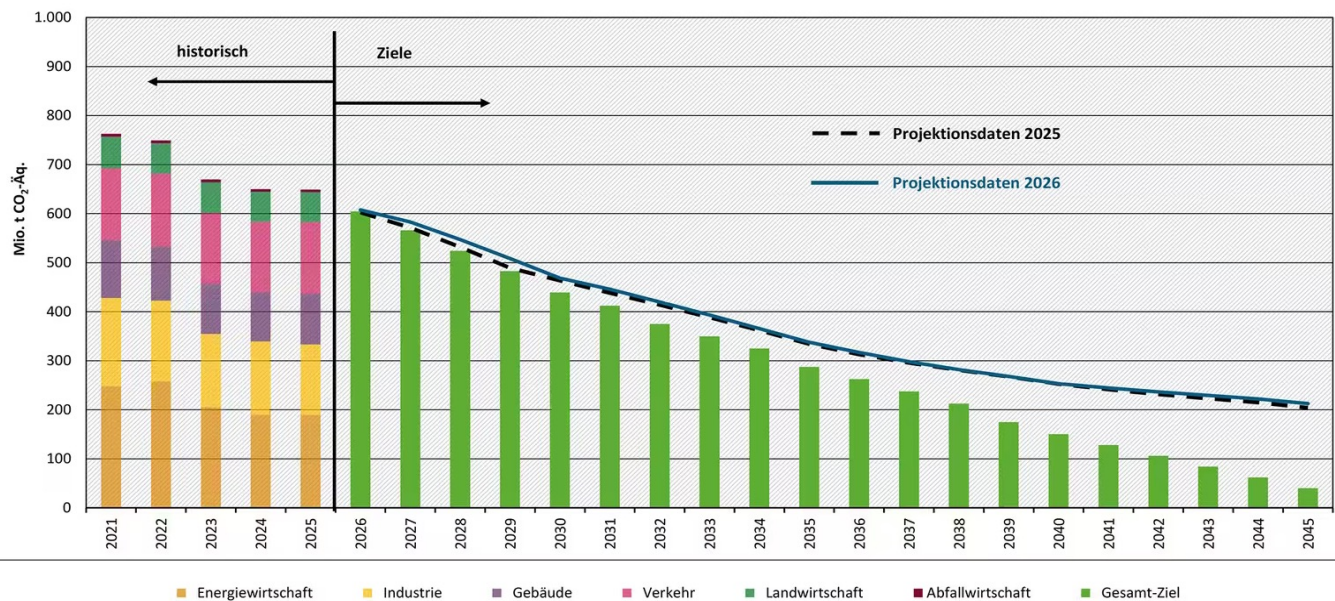
- Bundesverfassungsgericht 24. März 2021: Der Staat ist zur Herstellung von Klimaneutralität verpflichtet.
- Das Bundesverfassungsgericht hat nicht gesagt, dass Klimaneutralität bis 2045 erreicht sein muss.
- Klimaschutzgesetz (2019) – Änderung Sommer 2021: Klimaneutralität 2045, bis 2030 ./. 65 % THG/CO₂ (Bezug: 1990)
- Grundgesetz-Änderung März 2025: Klimaschutz-Investitionen aus Soindervermögen muss Klimaneutralität 2045 dienen
- Das Klimaschutzgesetz enthält verbindliche THG/CO₂-Jahresziele und sechs unverbindliche Sektorziele

Bilanz Klimaschutz-Ziele bisher und Ausblick ab diesem Jahr und danach

- Gesamt-Jahresziele wurden bisher stets erfüllt
- Gründe: Ausbau Erneuerbare Energien und industrielle Stagnation
- Sektorziele für Industrie und Energie wurden übererfüllt
- Sektorziele für Verkehr und Gebäudesektor wurden überschritten
- Risiko, dass Gesamt-Jahresziel ab 2026, spätestens 2027 nicht erfüllt wird

Klimaziele bis 2045: Projektion nach Umweltbundesamt

Entwicklung der gesamten Treibhausgasemissionen nach Quellbereichen (2021–2045)



Hinweis: Für 2021-2025 wurden die Emissionsdaten 2026 und ab 2026 die rechnerisch angepassten Jahresemissionsmengen verwendet.

Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt, auf Basis historischer Daten Umweltbundesamt THG-Inventar; Projektionen: Öko-Institut, Fraunhofer-ISI, Prognos, M-Five, IREES, Thünen-Institut

Entwicklung der gesamten Treibhausgasemissionen 2021-2045

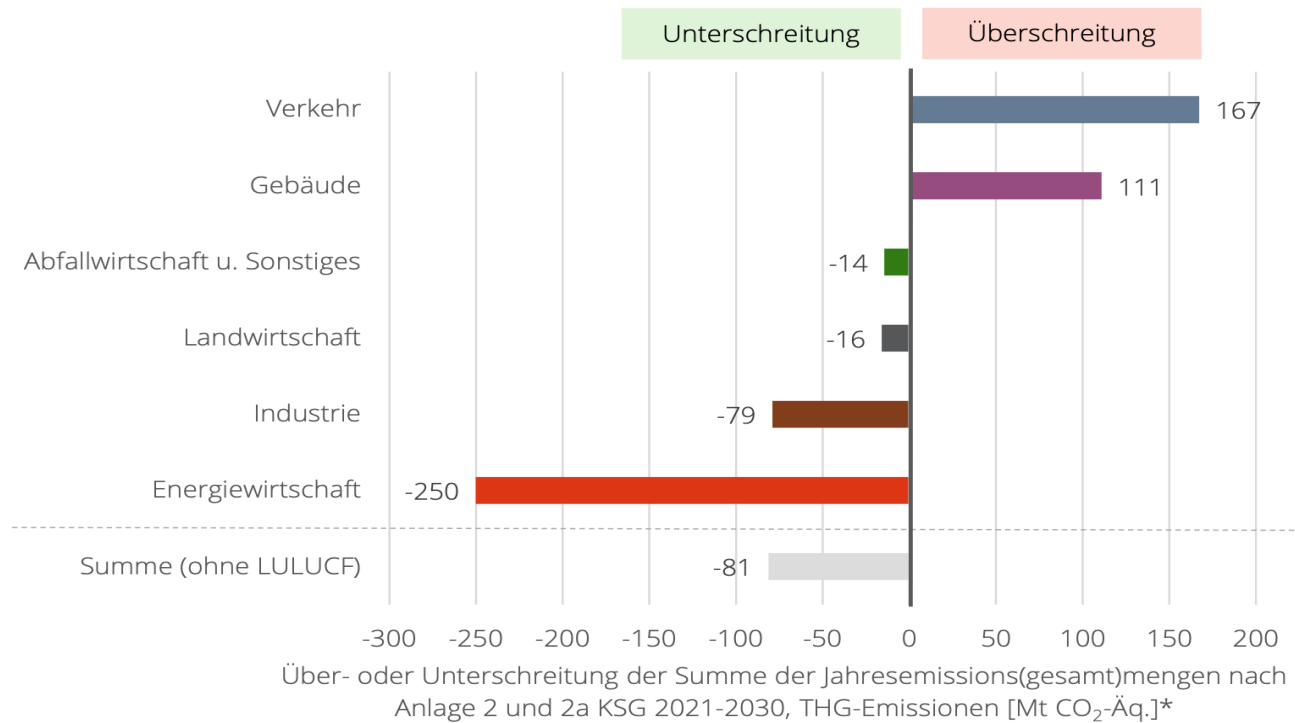
Quelle: Umweltbundesamt

Ziel-Verfehlungen Verkehr und Gebäude bis zum Jahr 2030

(Quelle: Expertenrat für Klimafragen)



Abbildung Z 2: Abweichungen zu der Summe der Jahresemissionsmengen im Zeitraum 2021 bis 2030 gemäß den Projektionsdaten 2025 nach Sektoren und in Summe (ohne LULUCF)



Klimaneutralität im Straßenverkehr nur durch Flexibilität möglich

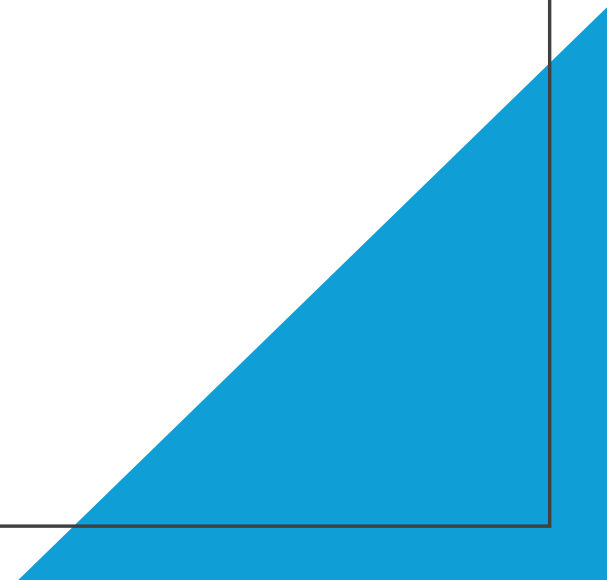
Steuerung durch europäische und nationale Gesetze, auf deren Inhalt kommt es an

- CO2-Flottengrenzwerte für PKW's/kleine Vans sowie für LKW's
- RED III
- EU ETS 2 (neuer CO2-Emissionshandel für Verkehr und Gebäude ab 2028)
- AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)
- Neue THG-Quote (Umsetzung RED III) + 37. BImSchV
- Offene Flanke: Energiebesteuerung (neue EU-Richtlinie kommt nicht voran)

Bewertung:

- Überkomplexe Regulierung
- Einseitigkeit pro E-Mobilität weicht mehr Technologie-Offenheit, aber noch nicht genug
- Elektrifizierung ist unaufhaltsam, die Ära von "Benzin und Diesel pur" ist vorbei
- Aber sie schafft es nicht allein – Elektrifizierung PLUS alternative Energien wie z.B. E-Fuels

Back-up



Auf welche Verkehrsarten kommt es an?

Verteilung der CO₂-Emissionen im Verkehr:

- Straßenverkehr: 94 % der CO₂-Emissionen

◦ 58,7 % PKW

◦ 35,1 % Nutzfahrzeuge (vor allem LKW)

- Luftverkehr 3 %

- Schifffahrt 3 %



Straßenverkehr ist der entscheidende Bereich