

# Herausforderungen für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr

**Online-Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“  
11. Juni 2021**

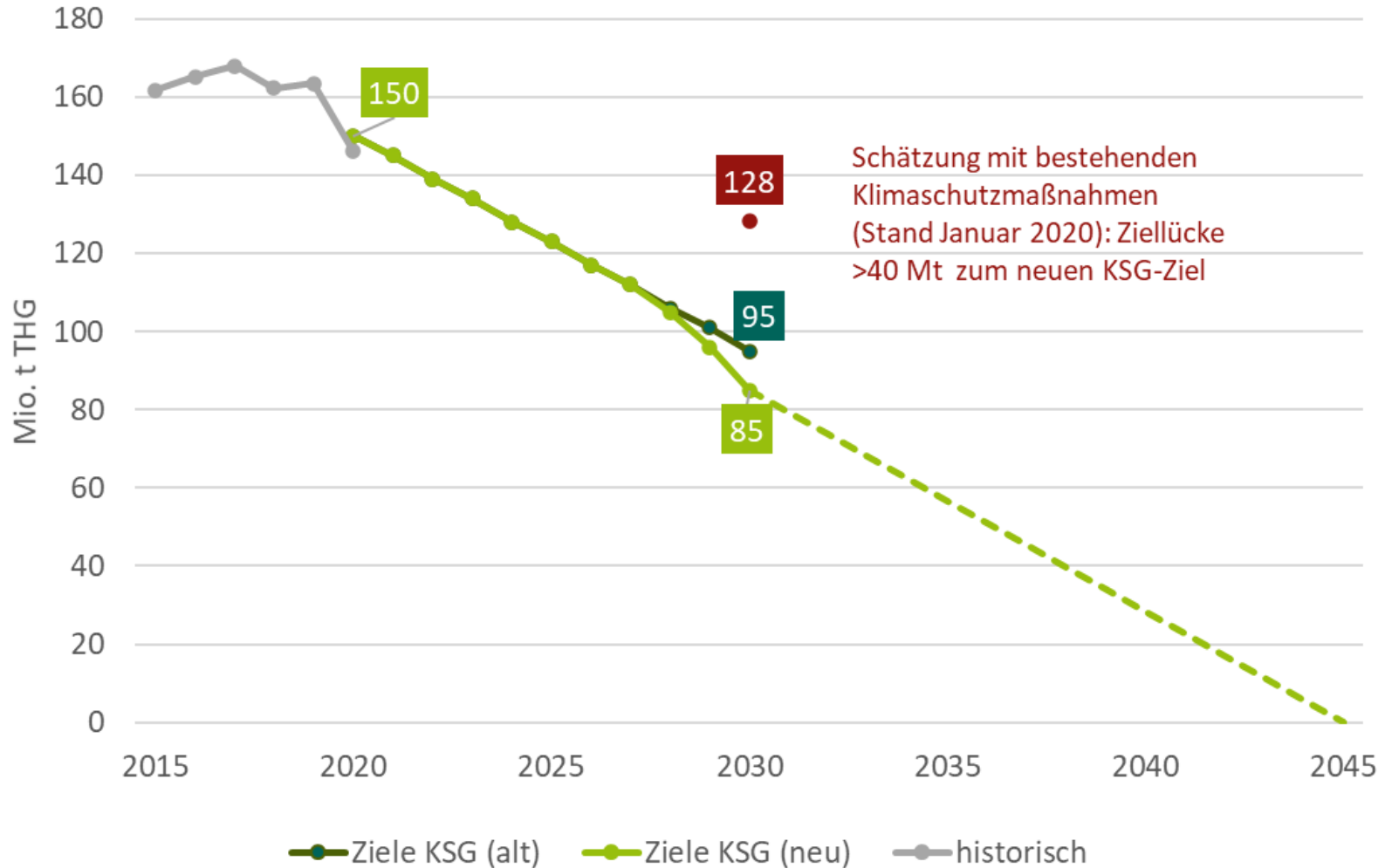
Dr. Wiebke Zimmer  
Öko-Institut



# Anforderungen werden formal über den klimapolitischen Rahmen für EU und D definiert

- European Green Deal
  - Anhebung des EU-Ziels 2030 auf -55% (ggü. 1990) sektorübergreifend – bedeutet für D etwa 65%
  - Wird auch Implikationen auf Effort Sharing Regulation haben (derzeit -38% bis 2030 ggü. 2005 für D)
  - „Fit for 55“-Paket der EU-Kommission wird im Juli erwartet
- Klimapolitischer Rahmen für den Verkehrssektor in Deutschland:
  - Klimaschutzgesetz neu: Sektorübergreifende Treibhausgas-Minderung in Deutschland um 65% statt bisher 55%
    - **Treibhausgas-Minderung im Verkehrssektor auf 85 Mio. t in 2030**
  - Treibhausgasneutralität in 2045

# Verschärfung der Ziele: Urteil des Verfassungsgerichts und Novelle des Klimaschutzgesetzes



# Den Klimaschutzzielen folgen zunehmend Maßnahmen und konkrete Instrumente

In den letzten zwei Jahren hat sich die Dynamik in der Klimaschutzpolitik deutlich erhöht, auch im Verkehr

## Umfangreiche Förderprogramme...

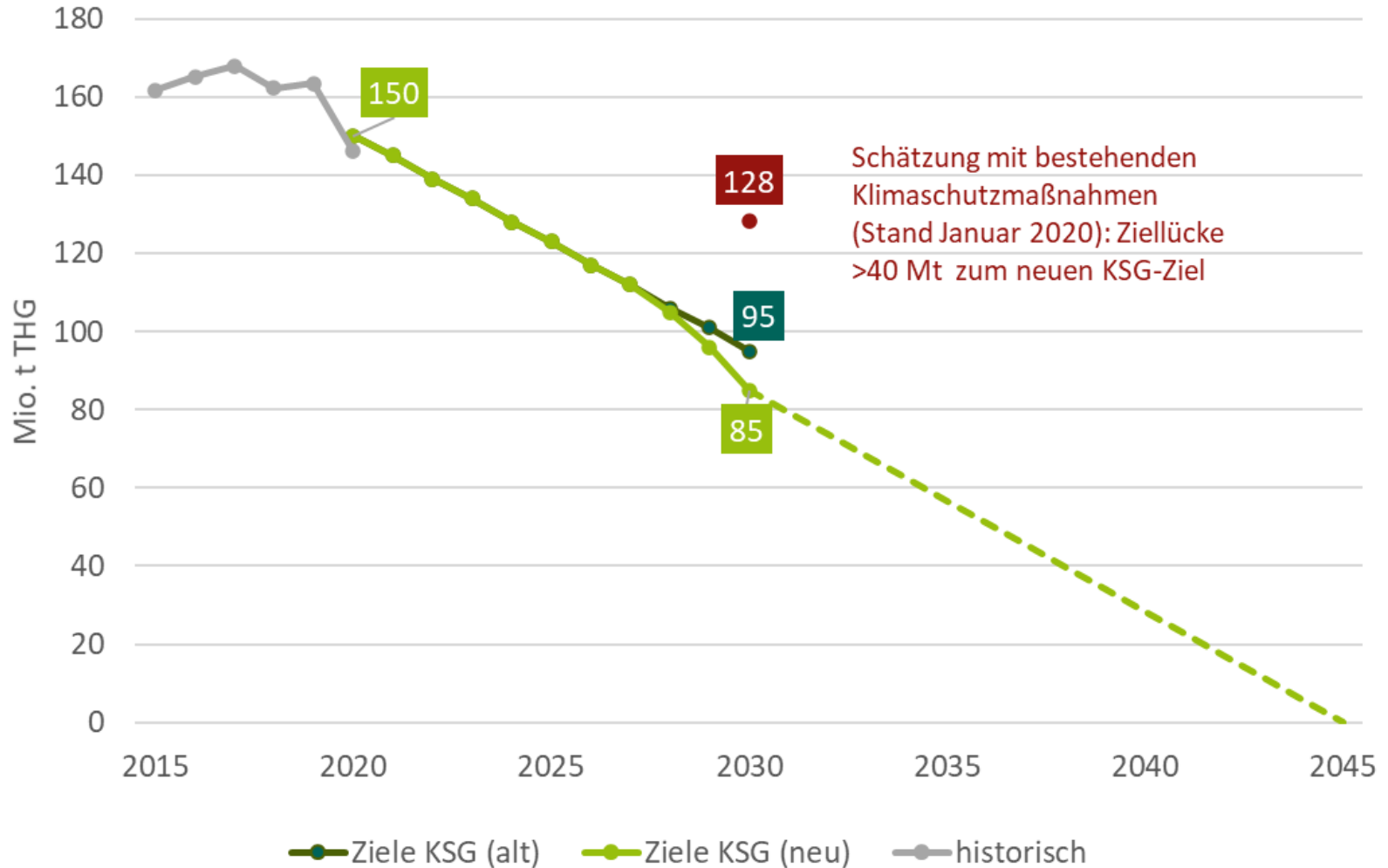
- Kaufprämien Pkw und Lkw
- Begünstigungen der Besteuerung von elektrischen Dienstwagen
- Mautbefreiung E-Lkw
- Fördermittel für ÖPNV und Radverkehr



## ... sowie wenige „Push“-Instrumente

- CO<sub>2</sub>-Preis
- stärkere CO<sub>2</sub>-Spreizung der Kfz-Steuer

# Die Herausforderung: beschlossene Instrumente reichen aber bei Weitem noch nicht aus



# Was bracht es zusätzlich, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen?

Beispiele abgeleitet auf Basis der Handlungsfelder und Zielbilder 2030 der Studie(n) ***Klimaneutrales Deutschland***:

2 Szenarien konzipiert und gerechnet 2020

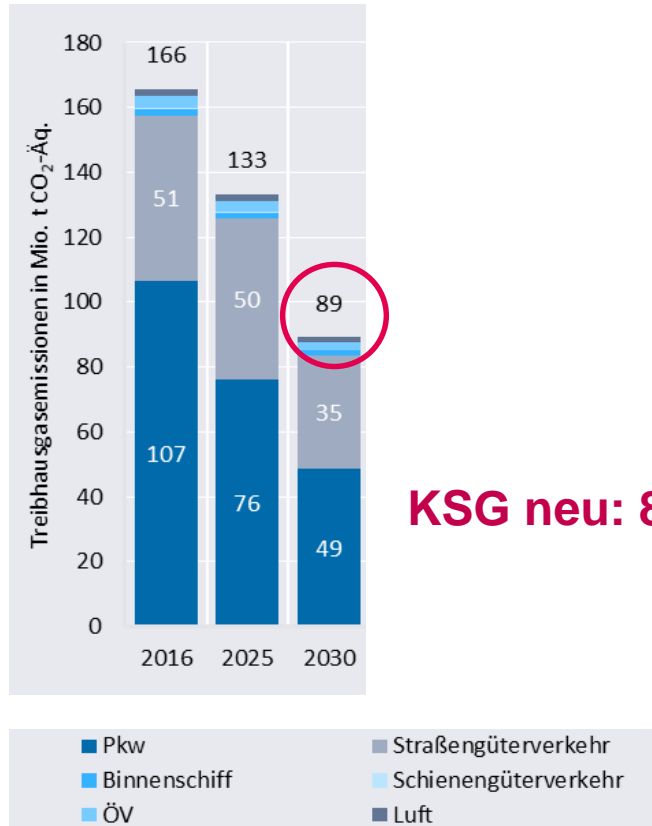
KN 2050 Veröffentlichung Herbst 2020

KN 2045 Veröffentlichung voraussichtlich nächste Woche

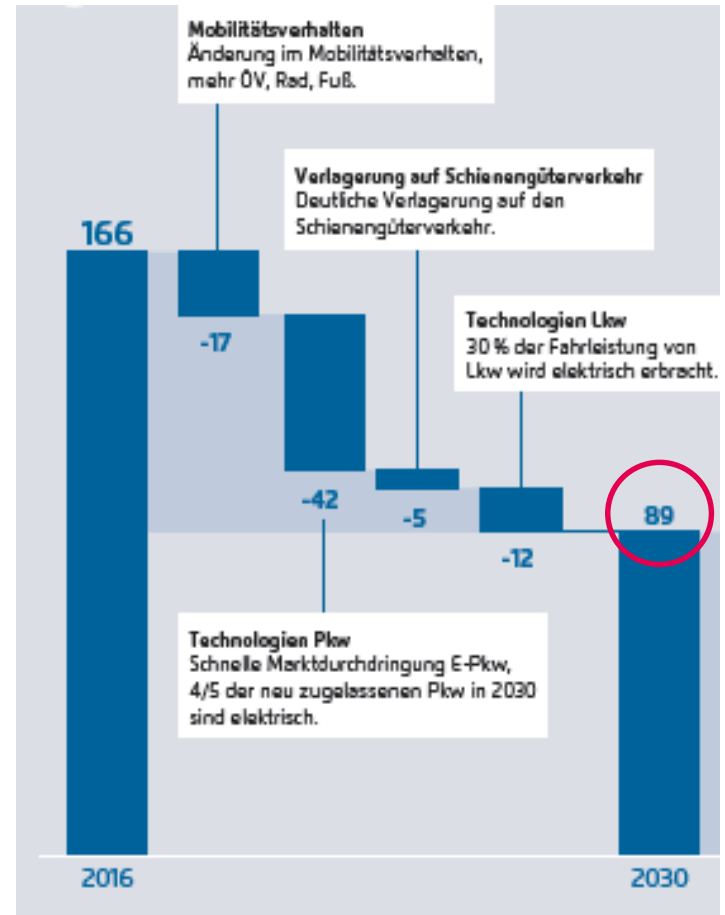
Bearbeitet von Prognos, Öko-Institut und Wuppertal Institut,  
Verkehr: Öko-Institut

Im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende,  
Stiftung Klimaneutralität

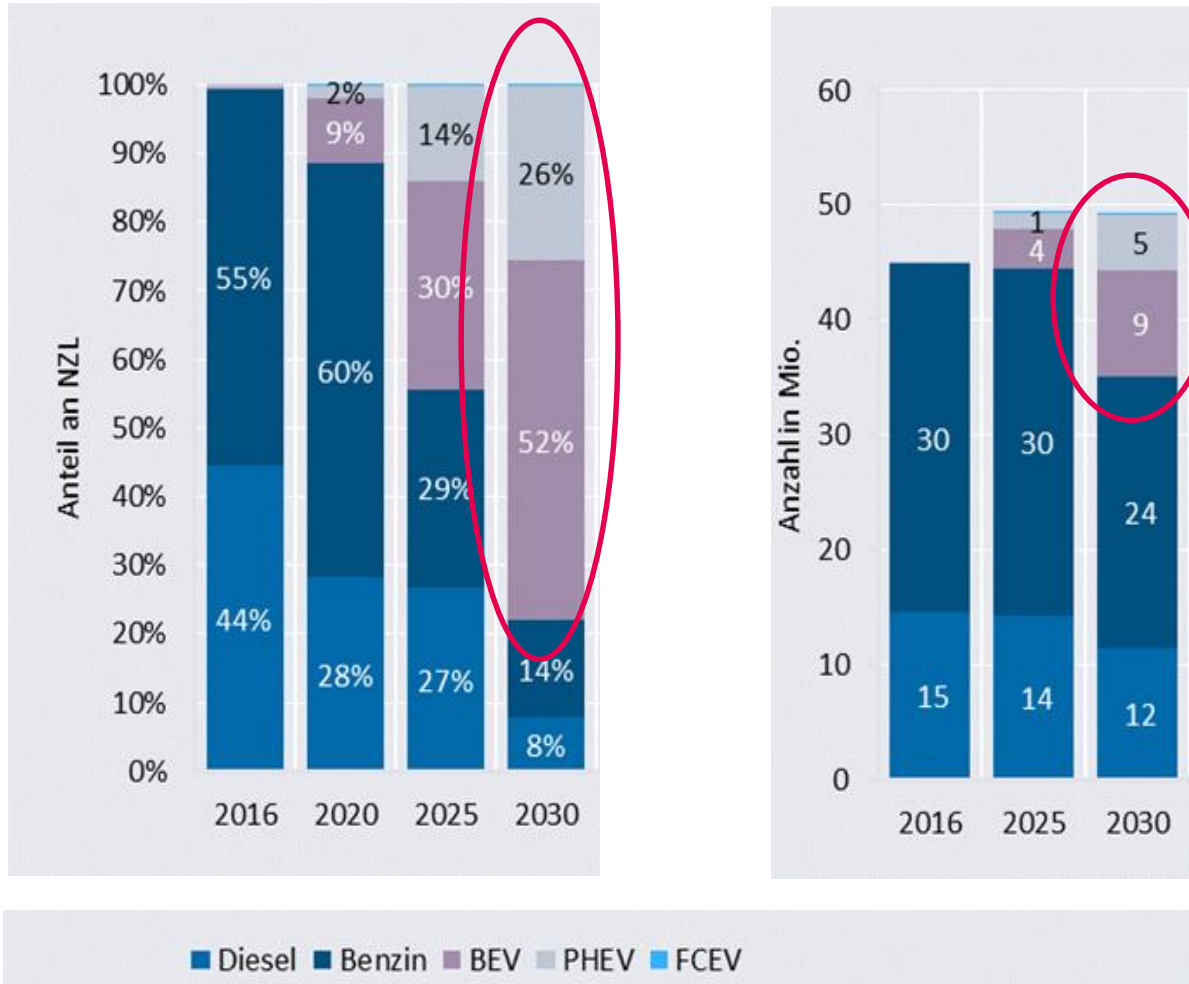
# Was kann eine Minderung der THG-Emissionen von sektorübergreifend 65% für den Verkehrssektor bedeuten?



**KSG neu: 85 Mio. t**



# KN 2045/2050: 14 Mio. E-Pkw 2030



**Über derzeitige EU-Standards und Kaufprämien nicht erreichbar**



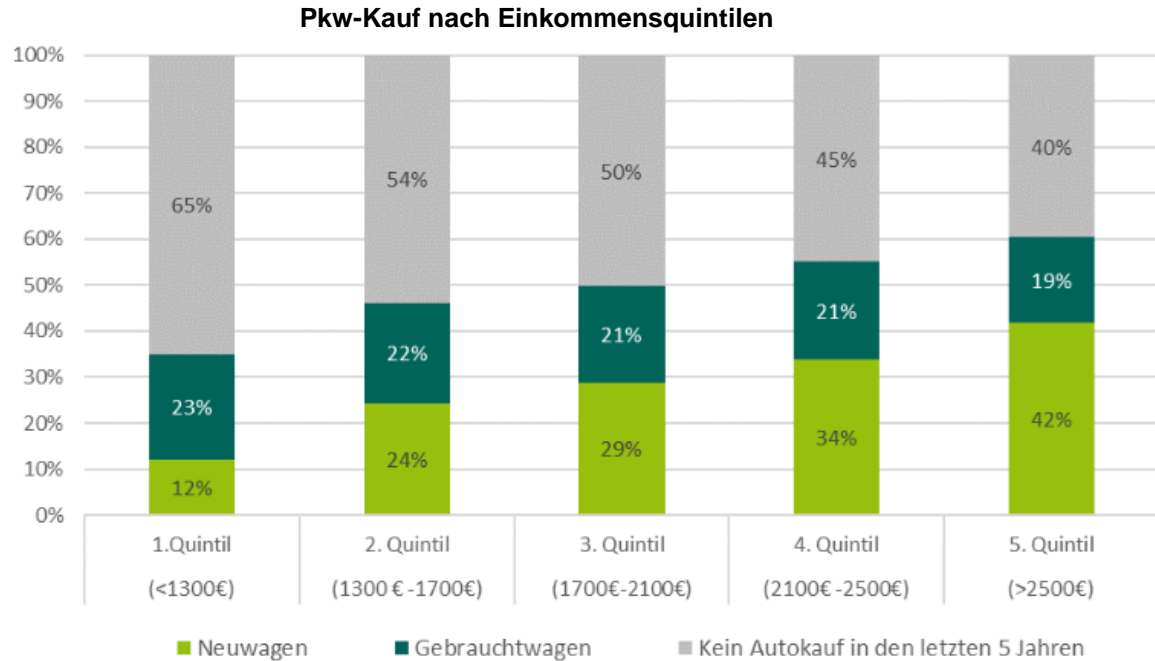
# Zur Zielerreichung braucht es stärkere Anreize für den Kauf von effizienteren und E-Pkw ...

## **Bonus-Malus-System** - Einmalzahlung für CO<sub>2</sub>-intensive Pkw beim Kauf

- Wer das Klima weniger belastet, bekommt einen Zuschuss, und wer es stärker belastet, muss mehr bezahlen.
- Um Nachfrage nach effizienten Fahrzeugen zu stimulieren, sind Instrumente, die direkt auf den Fahrzeugerwerb wirken, besonders effektiv. Denn Kostenvorteile durch niedrigere Verbrauchskosten über die Lebensdauer von den Neuwagenkäufern\*innen systematisch unterschätzt
- Gute Ergänzung zum CO<sub>2</sub>-Preis, welcher primär bei den Betriebskosten ansetzt.
- In vielen europäischen Ländern gibt es bereits ein entsprechendes System über eine Neuzulassungssteuer.

# Zusätzlicher Vorteil eines Bonus-Malus-Systems

**Kaufprämie für E-Pkw**  
 (das „Bonus-System“):  
**negative**  
**Verteilungswirkungen**,  
 denn enge Zielgruppe von  
 Begünstigten



Durch Mehreinnahmen von CO<sub>2</sub>-intensiven Fahrzeugen (Malus) kann Kaufprämie (Bonus) gegenfinanziert werden.

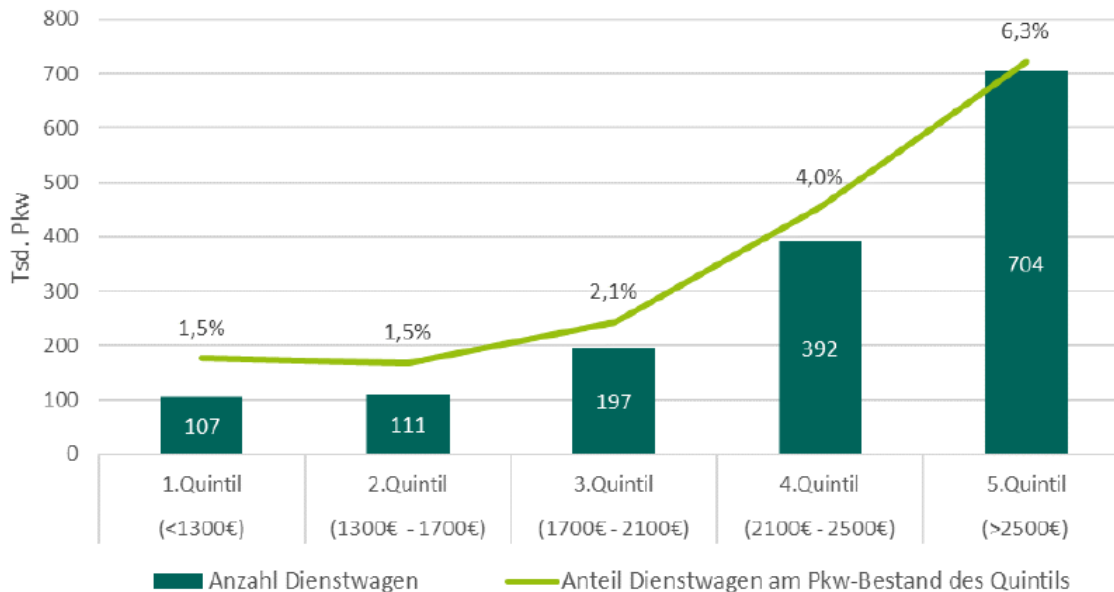
Damit finanzieren nicht alle Steuerzahlenden den Kauf von E-Pkw, sondern nur diejenigen, die sich einen Neuwagen leisten können: **sozial gerechter**.

# Zur Zielerreichung braucht es u.a. eine Umgestaltung der Dienstwagensteuer

Dienstwagensteuer in ihrer jetzigen Form führt zu **mehr Pkw**, die oft zur Verfügung gestellten Tankkarten zum **„Flat-Rate“-Verhalten**

Und auch hier: Höhere Einkommen profitieren besonders von Steuererleichterungen für Dienstwagen.

Anzahl der Dienstwagen sowie deren Anteil im Bestand nach Einkommensgruppen



# Ansatzpunkte zur Umgestaltung der Dienstwagensteuer

## **Dienstwagen fair besteuern: Steuerneutralität**

Um die Dienstwagenbesteuerung zu einer sozial ausgewogenen Maßnahme ohne negative Umwelteffekte zu machen, sollte der tatsächliche Wert des Fahrzeugs für die Besteuerung zugrunde gelegt werden – Anhebung der 1%-Regel.

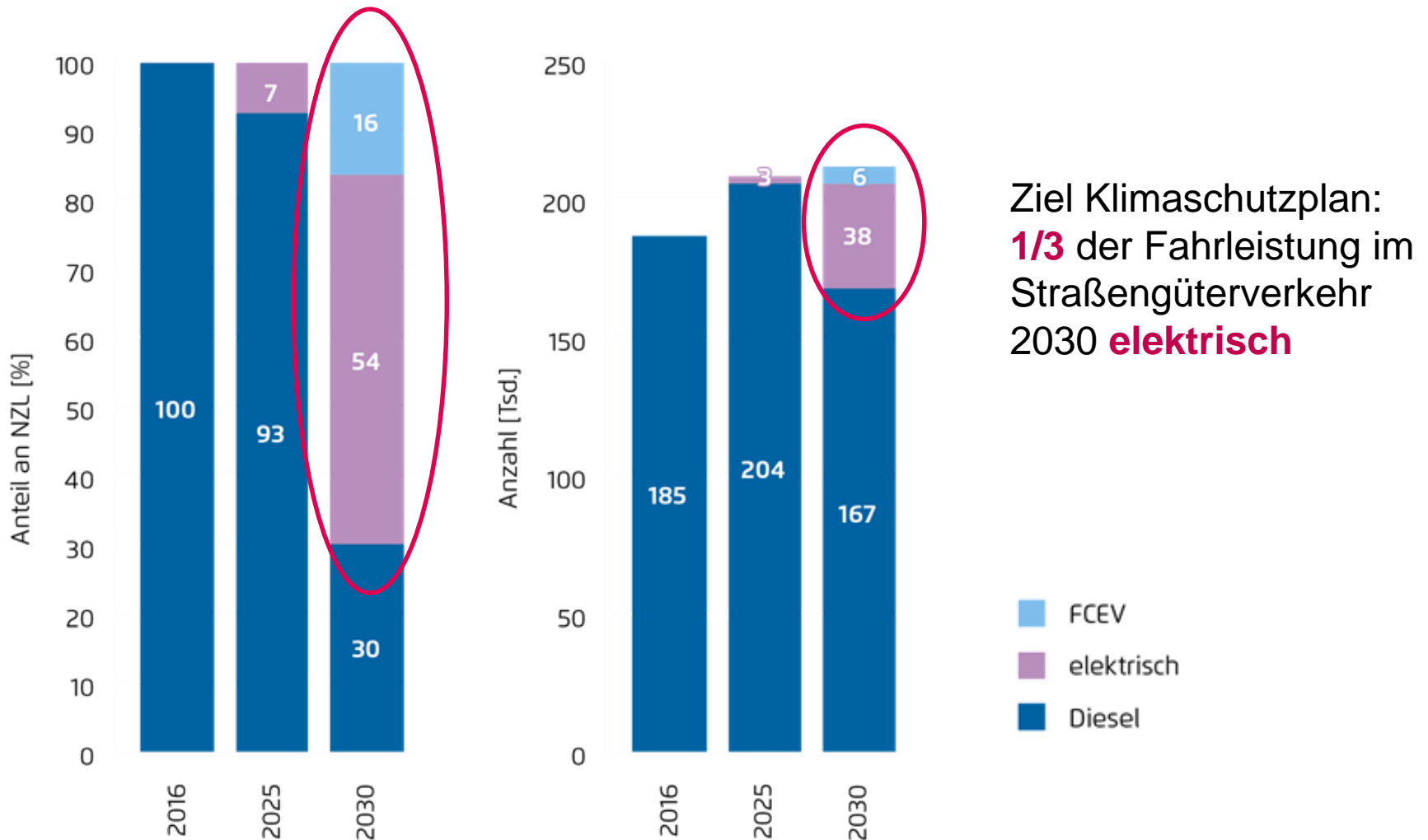
## **“Flat-Rate“ für die private Nutzung von Dienstwagen abschaffen**

Dienstwagennutzer\*innen sollten wie alle anderen auch die Kosten für privat gefahrene Kilometer tragen. Nur dann haben auch sie einen Anreiz, Wege zu verkürzen oder auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

## **Begünstigung von Plug-In-Hybriden aufheben**

Plug-In-Hybride weisen, insbesondere als Dienstwagen, keine nennenswerten Klimavorteile gegenüber Verbrennern auf. Die Halbierung des geldwerten Vorteils ist nicht gerechtfertigt.

# KN 2045/2050: Last- und Sattelzüge - Technologie-Mix aus BEV, Oberleitung und Brennstoffzelle

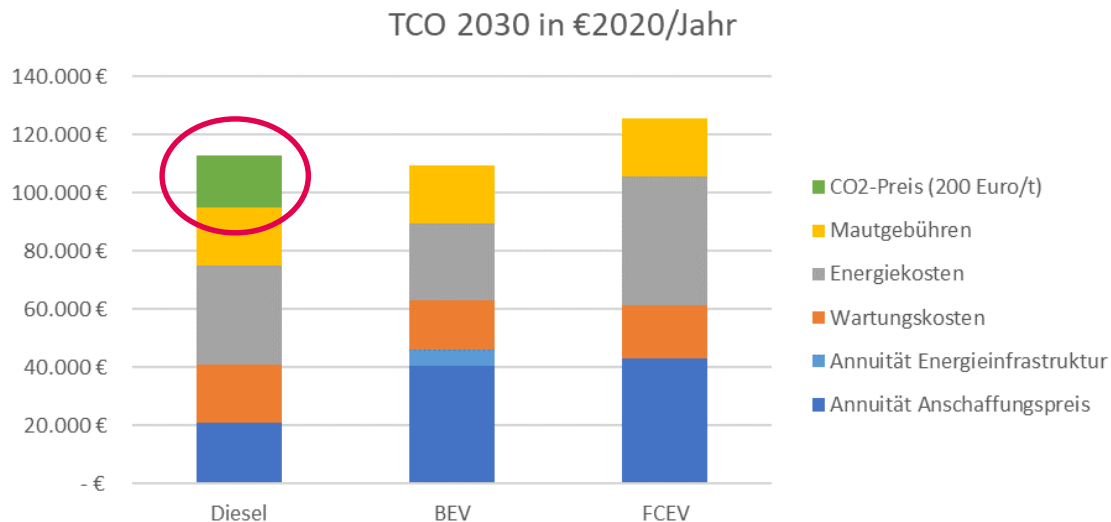


# Zur Zielerreichung braucht es u.a. Anreize zur Beschaffung von Lkw mit alternativen Antireben

## Hoher CO<sub>2</sub>-Preis in Lkw-Maut zur Unterstützung alternativer Antriebstechnologien

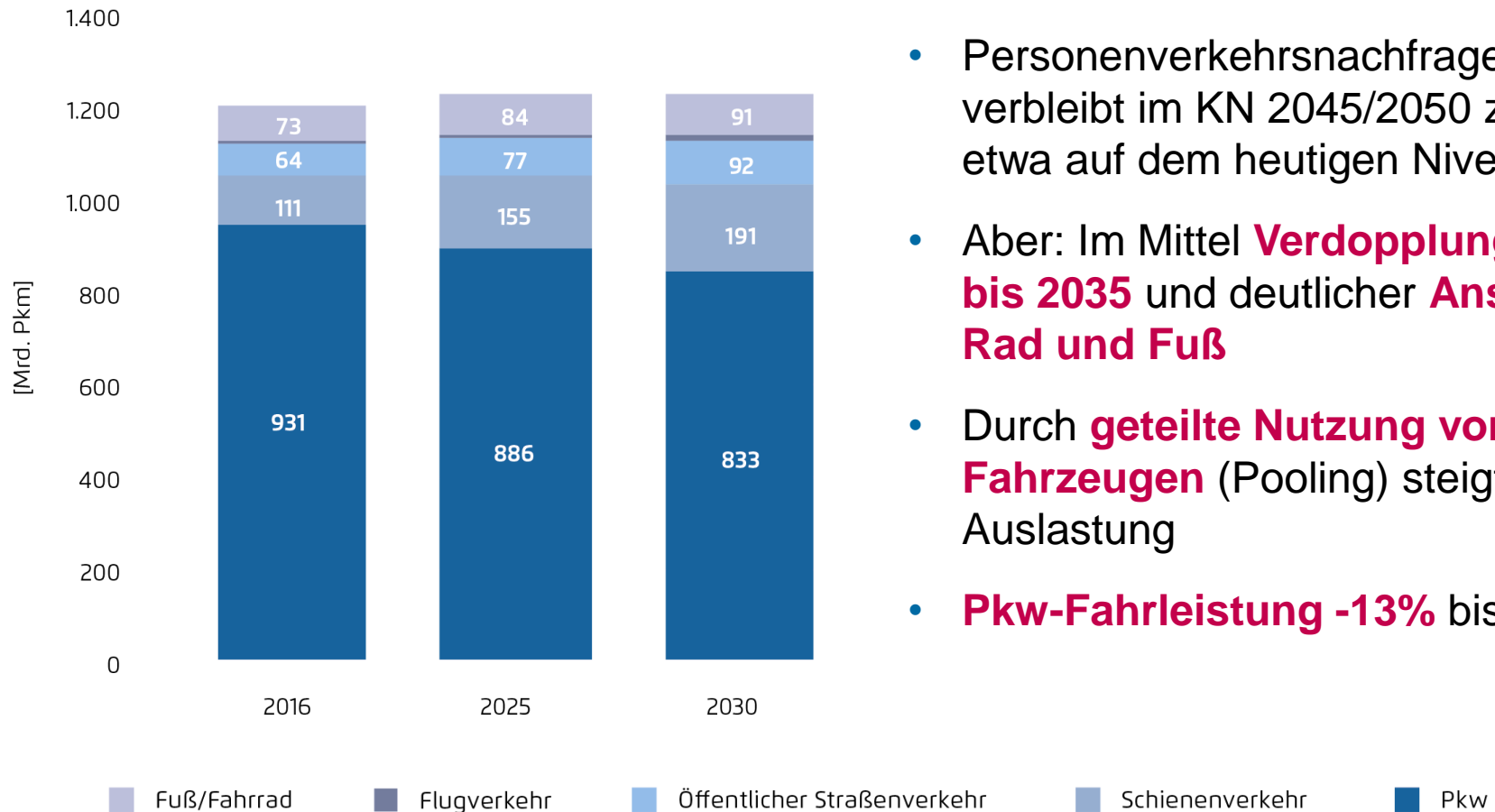
Alternative Antriebsoptionen bei Lkw - Batterie, Oberleitung und Brennstoffzellen - noch im Entwicklungsstadium mit hohen Anschaffungskosten.

Für schnellen Markthochlauf deutliche finanzielle Anreize notwendig. CO<sub>2</sub>-Komponente bzw. CO<sub>2</sub>-Spreizung der Lkw-Maut ist dafür ein geeignetes Instrument, darf aber nicht zu niedrig sein.



Jährliche Gesamtnutzungskosten für einen Lkw im Fernverkehr im Jahr 2030 mit Berücksichtigung eines CO<sub>2</sub>-Preises von 200 €/t<sub>CO<sub>2</sub></sub>.  
 Jahresfahrleistung: 120.000 km  
 Diesel-Preis an Tankstelle: 1,01 EUR/l,  
 Strompreis an Ladesäule: 14 ct/kWh,  
 Wasserstoffpreis an Tankstelle: 4,9 EUR/kg (jeweils ohne MwSt)

# KN 2045/2050: deutliche Trendumkehr bei der Verkehrsnachfrage



- Personenverkehrsnachfrage verbleibt im KN 2045/2050 zwar etwa auf dem heutigen Niveau
- Aber: Im Mittel **Verdopplung ÖV bis 2035** und deutlicher **Anstieg Rad und Fuß**
- Durch **geteilte Nutzung von Fahrzeugen** (Pooling) steigt die Auslastung
- **Pkw-Fahrleistung -13%** bis 2030

# Zur Zielerreichung braucht es u.a. Anreize zu Wahl umweltfreundlicherer Verkehrsmittel

Angebotsverbesserungen (Attraktivierung und Kapazitätserweiterung von ÖV, Rad, Fuß ) sind zwingend, aber nicht ausreichend für den Umstieg.

**CO<sub>2</sub>-Preis setzt zusätzlich Anreize** nicht den (fossilen) Pkw zu nutzen

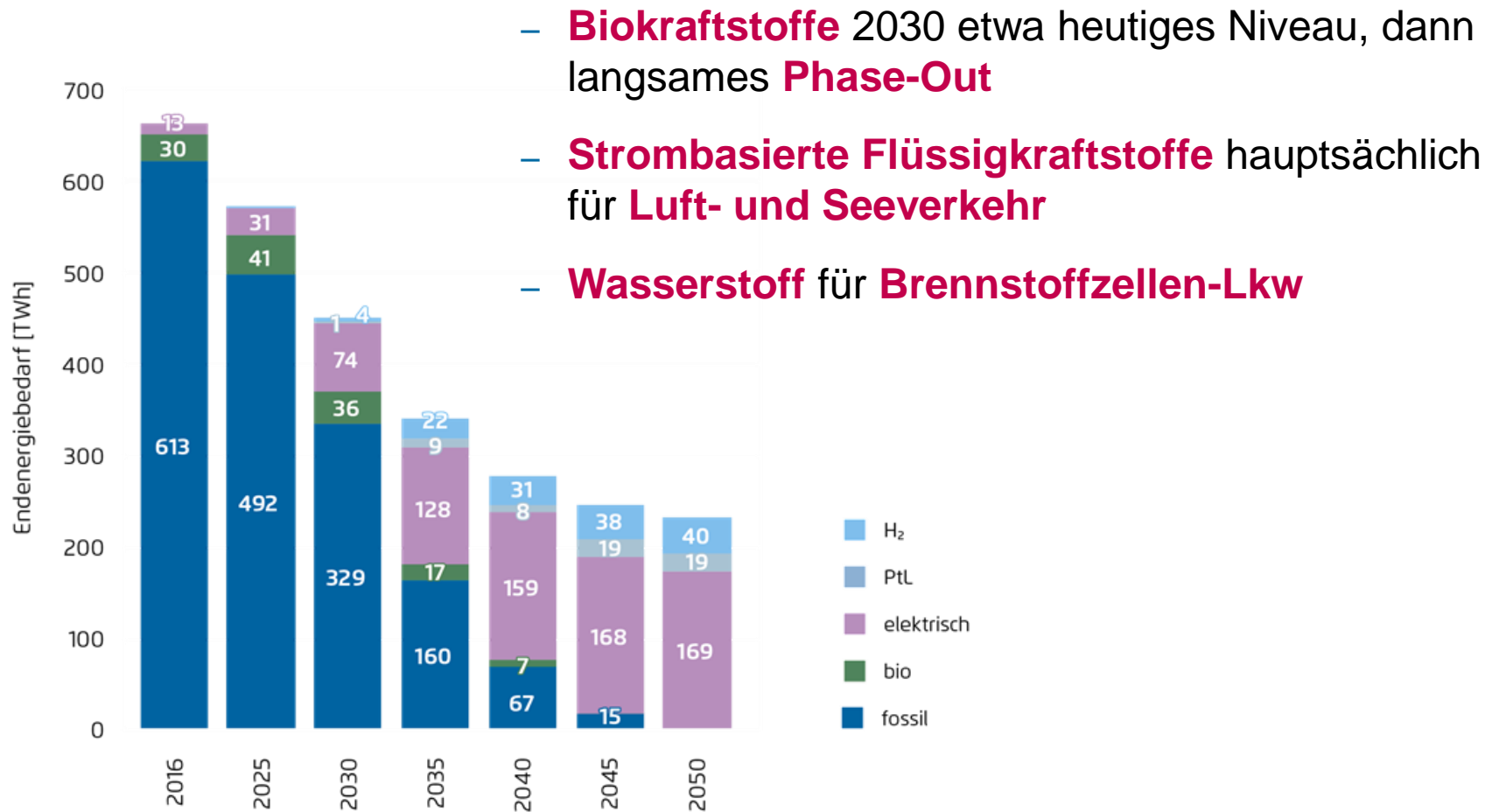
- Aber: Wirksamkeit hängt von komplementären Instrumenten ab
- Lenkungswirkung vor allem dann voll entfaltbar, wenn Umstieg zu emissionsarmen Formen der Mobilität gestattet und gefördert wird

**Angebot an Ausweichoptionen** muss parallel geschaffen werden: es braucht umfangreiche Förder- und Investitionsprogramme in ÖV, Rad und Fuß

**Soziale Gerechtigkeit sicherstellen:** unerwünschten Verteilungswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung können durch die Rückverteilung der Einnahmen abgemildert werden – Senkung Strompreise oder „pro-Kopf“.



# Zur Zielerreichung braucht es auch alternative Kraftstoffe, aber begrenzt



- **Biokraftstoffe** 2030 etwa heutiges Niveau, dann langsames **Phase-Out**
- **Strombasierte Flüssigkraftstoffe** hauptsächlich für **Luft- und Seeverkehr**
- **Wasserstoff** für **Brennstoffzellen-Lkw**

## Fazit: Herausforderung

- Verschärfte Klimaziele erhöhen den Veränderungsdruck
- Zentrale Hebel sind neben dem sehr schnellen Antriebstechnologiewechsel eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zum Umweltverbund sowie eine Verlagerung auf den Schienengüterverkehr
- **Derzeitiger Instrumentenmix reicht** bei weitem noch **nicht aus**, um die gesetzten Ziele in 9 (9!) Jahren zu erreichen
- Schwerpunkt derzeit vor allem Förderinstrumente

## Fazit: Handlungsbedarf

- Zur Zielerreichung (und zur Finanzierung) braucht es schnell und deutliche **Forderinstrumente**, also Malus für CO<sub>2</sub>-intensive Pkw beim Fahrzeugkauf, Umgestaltung der Dienstwagensteuer, CO<sub>2</sub>-Komponente in der Lkw-Maut, CO<sub>2</sub>-Preis...
- **Infrastrukturen für emissionsfreie Mobilität** sind zwingend und brauchen Zeit - sie müssen schnell, koordiniert und an den Zielen ausgerichtet angegangen werden.
- Und **weitere Signale für eine Verkehrswende**, also Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen, auto-freie Stadtquartiere, eine STVO die als oberstes Ziel nicht den Verkehrsfluss des Pkw hat...
- **Sozialverträglichkeit** des bestehenden Systems nicht überall gegeben, Chance die Verkehrspolitik sozial gerechter zu gestalten!

# Verkehrswende ist die Voraussetzung für Klimaschutz



**Klimaschutz (-bewegung) ist die Chance für die Verkehrswende**

# Kontakt



Wiebke Zimmer

[w.zimmer@oeko.de](mailto:w.zimmer@oeko.de)

Tel.: +49 30 405085-331



Ruth Blanck

[r.blanck@oeko.de](mailto:r.blanck@oeko.de)

Tel.: +49 30 405085-305