

Von „Mobiles Baden-Württemberg“ 2017 bis „Klimaneutrales Deutschland in drei Schritten“ 2021

**Kongress „Mobiles Baden-Württemberg“
08. Oktober 2021, ZEW Mannheim**

Dr. Wiebke Zimmer
Öko-Institut



Rückblick: Mobiles Baden-Württemberg

Leitfrage: Wie kann eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in Baden-Württemberg gelingen, die neben der ökologischen Ziele auch eine nachhaltige Transformation der Mobilitätswirtschaft erreicht?

Auftraggeber: Baden-Württemberg-Stiftung

Initiator: BUND BW

Laufzeit: November 2015 bis Juni 2017

Auftragnehmer: Öko-Institut, Fraunhofer IAO, ISOE, IMU Institut



Rückblick: Mobiles Baden-Württemberg

Entwicklung von **drei Szenarien**

Zentraler Baustein bei der Szenario-Konzeption und –diskussion: Drei Workshops mit insgesamt 19 Stakeholdern

Praktisch **vollständige Reduktion der THG-Emissionen bis 2050**. D.h. in allen Szenarien ambitionierte Entwicklung auf Seiten der Technologien (E-Mob + O-Lkw + strombasierte Kraftstoffe).

Überprüfung der Szenarien anhand eines breiten Sets an **Nachhaltigkeitskriterien**

Mobiles Baden-Württemberg : Die drei Szenarien

Neue Individualmobilität (NIM) –
privat und komfortabel unterwegs



Neue Dienstleistungen (NDL) –
kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge



Neue Mobilitätskultur (NMK) –
kürzere Wege, flexible öffentliche Systeme



Ergebnis Mobiles Baden-Württemberg: Klimaschutz ist nicht gleich eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität

- Der **Einsatz von bspw. Elektrofahrzeugen** allein **reicht** bei weitem **nicht aus, um ökologisch nachhaltig mobil zu sein.**
- Langfristige Klimaschutzziele können so zwar erreicht werden, der **Einsatz von energetischen Ressourcen und nicht-energetischen Ressourcen** jedoch liegt deutlich über den vereinbarten Zielen.
- Der Weg hin zu einer Mobilität innerhalb der ökologischen und gesundheitlichen Belastungsgrenzen kann nur **mit einem deutlichen Rückgang der Pkw-Fahrleistung und des Pkw-Bestandes** gelingen.
- Die Automobilindustrie steht derzeit vor einer **Phase großer Unsicherheit und Umbrüche**. Maßnahmen zur Erreichung der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele können diese Unsicherheit und die Gefahr von Arbeitsplatzverlusten erhöhen.
- Es ist ein **Strukturwandel notwendig**, den es aktiv zu gestalten gilt, so dass sich Wirtschaft und Gesellschaft innerhalb der planetaren Grenzen möglichst optimal entwickeln können.

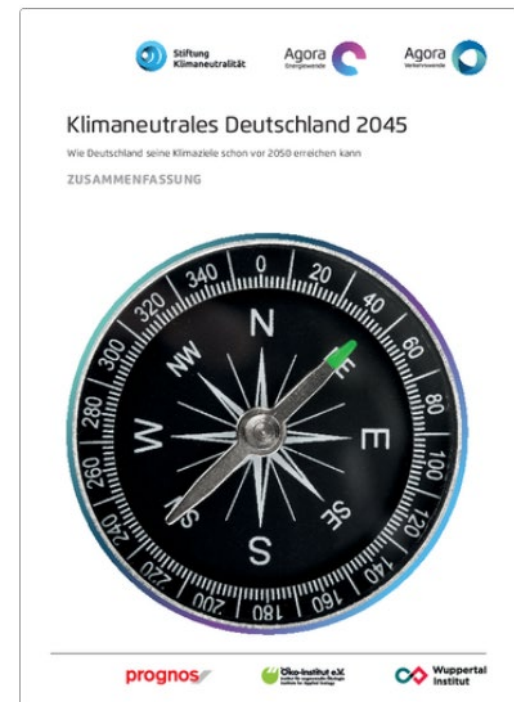
Ausblick: Klimaneutrales Deutschland

Auftraggeber: Agora Energiewende, Agora Verkehrswende, Stiftung Klimaneutralität

Auftragnehmer: Prognos, Öko-Institut und Wuppertal Institut, Verkehr: Öko-Institut

Zwei **Klimaschutz**-Szenarien

- Klimaneutrales Deutschland 2050
 - Veröffentlichung Herbst 2020
- Klimaneutrales Deutschland 2045
 - Veröffentlichung Frühjahr 2021



Was unterscheidet die beiden Projekte/Szenarien?

1. Regionale und sektorale Abgrenzung
2. Im Mobilen Baden-Württemberg wurde ein breites Set an **Nachhaltigkeitskriterien** zur Bewertung genutzt, im Klimaneutralen Deutschland auf **Klimaschutz** fokussiert
3. Es hat sich etwas getan zwischen 2017 und 2021, u.a.:
 - **Technologieentwicklung** bei Elektromobilität dynamischer (Pkw und Lkw)
 - **Politische Rahmenbedingungen**: Klimaschutzplan 2050, das Maßnahmenprogramm zum Klimaschutzplan und Klimaschutzgesetz

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...

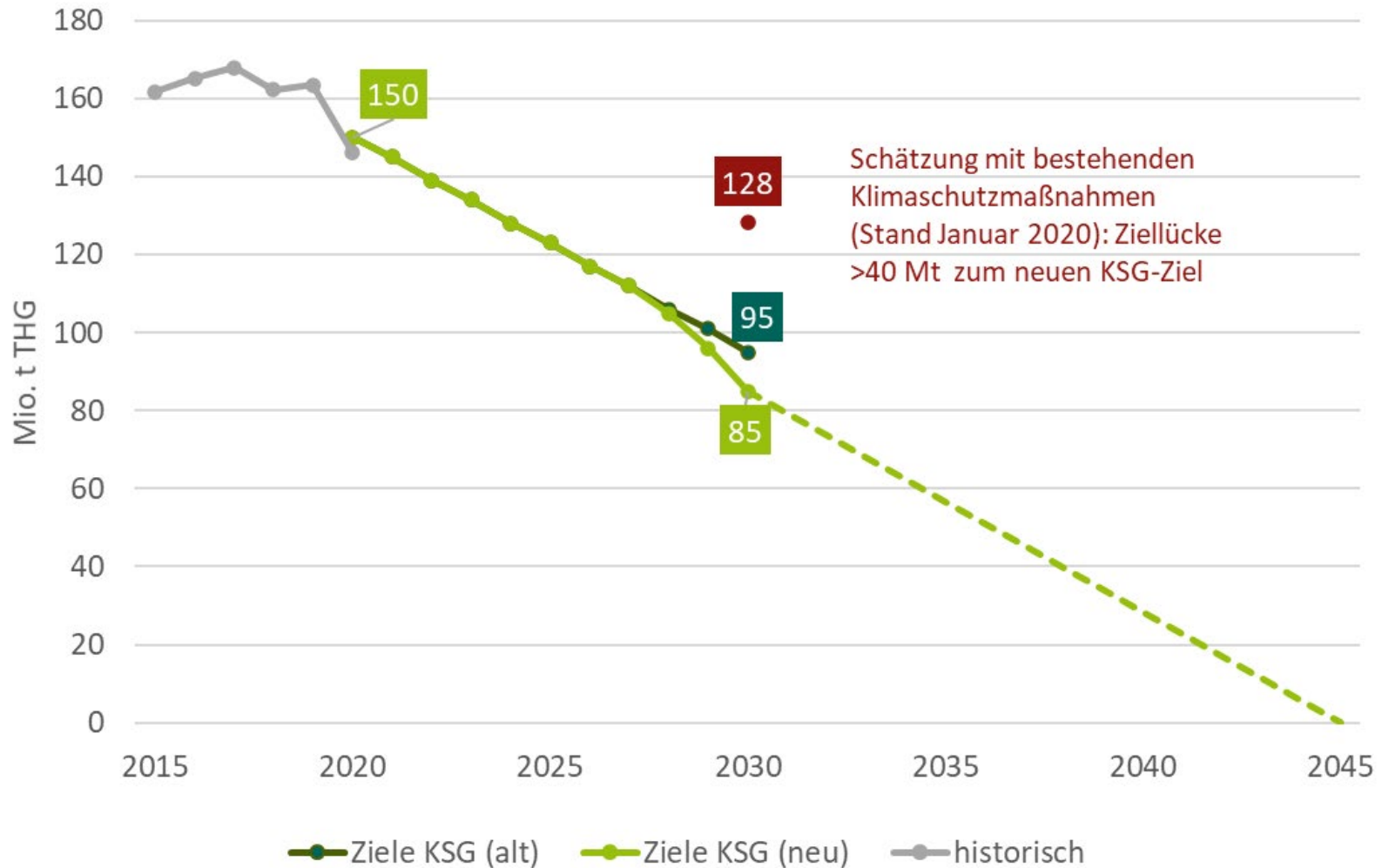
- Kaufprämien Pkw und Lkw
- Begünstigungen der Besteuerung von elektrischen Dienstwagen
- Mautbefreiung E-Lkw
- Fördermittel für ÖPNV und Radverkehr



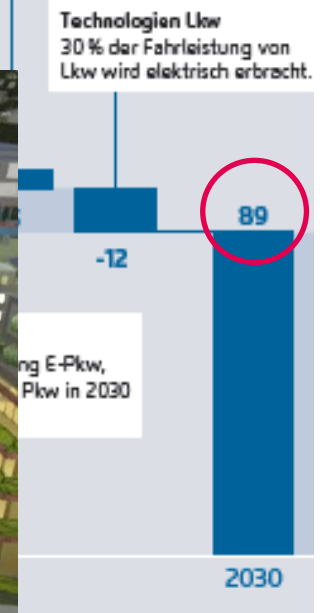
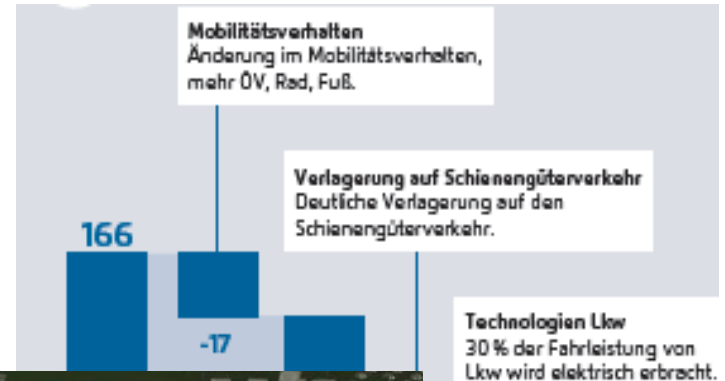
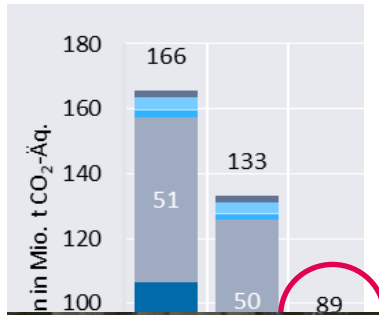
... sowie wenige „Push“-Instrumente

- CO₂-Preis
- stärkere CO₂-Spreizung der Kfz-Steuer

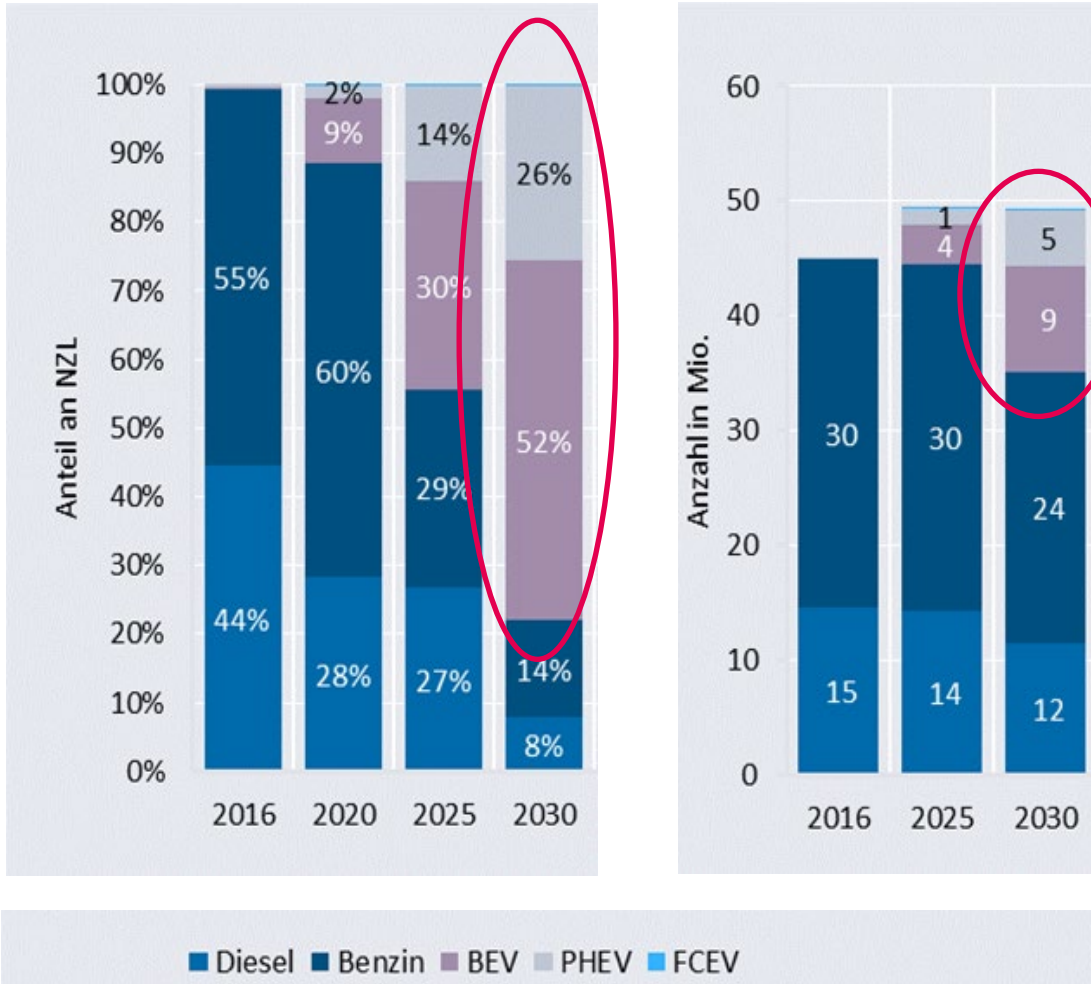
Die Herausforderung: beschlossene Instrumente reichen aber bei Weitem noch nicht aus



Wissenschaftliche Erkenntnisse: Was bedeutet das neue KSG-Ziel für den Verkehrssektor?



Wissenschaftliche Erkenntnisse: > 14 Mio. E-Pkw



KN 2045/2050:
 NZL: ~ 80% E-Pkw
 Bestand : ~ 1/3 E-Pkw
14 Mio. E-Pkw in 2030

Mobiles BW:
 NZL: ~ 80% E-Pkw
 Bestand : ~ 20% E-Pkw

Aber: Über derzeitige EU-Standards und Kaufprämien nicht erreichbar

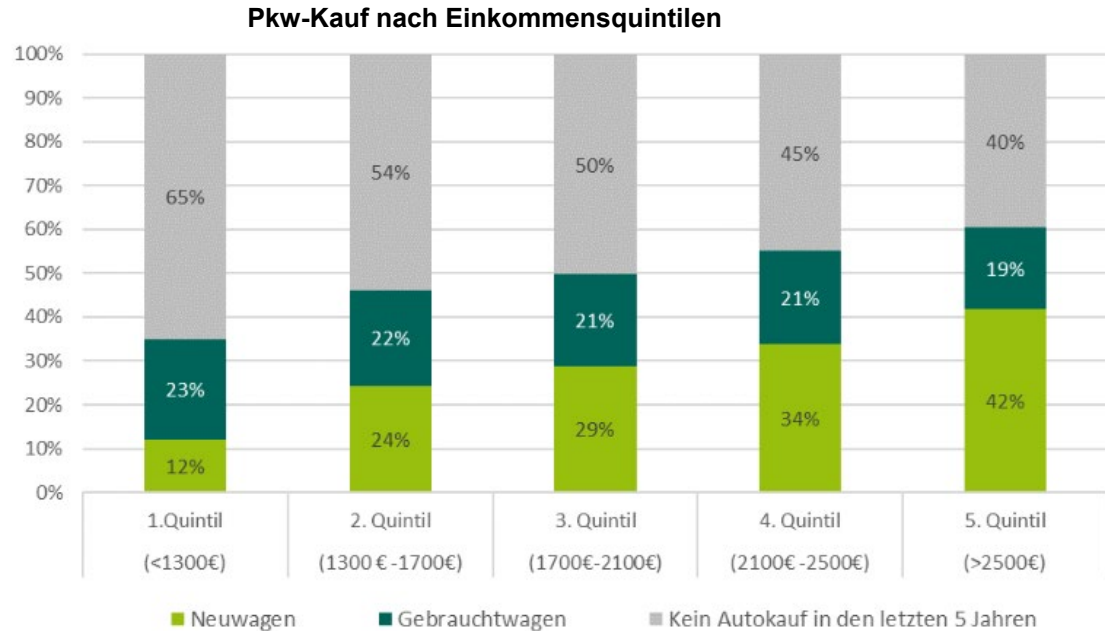
Zur Zielerreichung braucht es stärkere Anreize für den Kauf von effizienteren und E-Pkw ...

Bonus-Malus-System - Einmalzahlung für CO₂-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 CO₂-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 CO₂-intensiven Fahrzeugen (Malus) kann Kaufprämie (Bonus) gegenfinanziert werden.

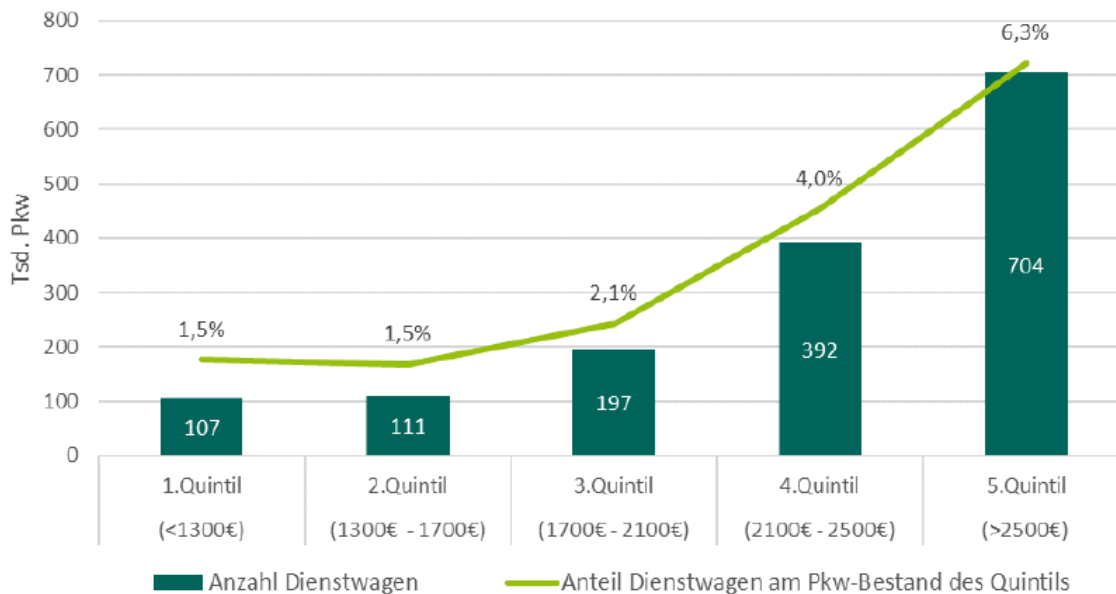
Damit finanzieren nicht alle Steuerzahlenden den Kauf von E-Pkw, sondern nur diejenigen, die sich einen Neuwagen leisten können: **sozial gerechter**.

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.

Wissenschaftliche Erkenntnisse: Deutliche Trendumkehr bei der Verkehrsnachfrage notwendig



[Mrd. Pkm]

2016

2025

2030

- Fuß/Fahrrad
- Flugverkehr
- Öffentlicher Straßenverkehr
- Schienenverkehr
- Pkw

Fazit

- Wissenschaftliche Kriterien und Erkenntnissen: Alles schon lange bekannt: Wir haben kein Erkenntnisdefizit sondern ein **Umsetzungsdefizit!**
- Verschärfte Klimaziele erhöhen den Veränderungsdruck
- **Mobiles BW und Klimaneutrales Deutschland:** 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

Handlungsbedarf für den Klimaschutz und für mehr Nachhaltigkeit im Verkehrssektor

- Zur Zielerreichung (und zur Finanzierung) braucht es schnell und deutliche **Forderinstrumente**, also Malus für CO₂-intensive Pkw beim Fahrzeugkauf, Umgestaltung der Dienstwagensteuer, CO₂-Komponente in der Lkw-Maut, CO₂-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 Mobilitätswende**, 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

Tel.: +49 30 405085-331



Ruth Blanck

r.blanck@oeko.de

Tel.: +49 30 405085-305