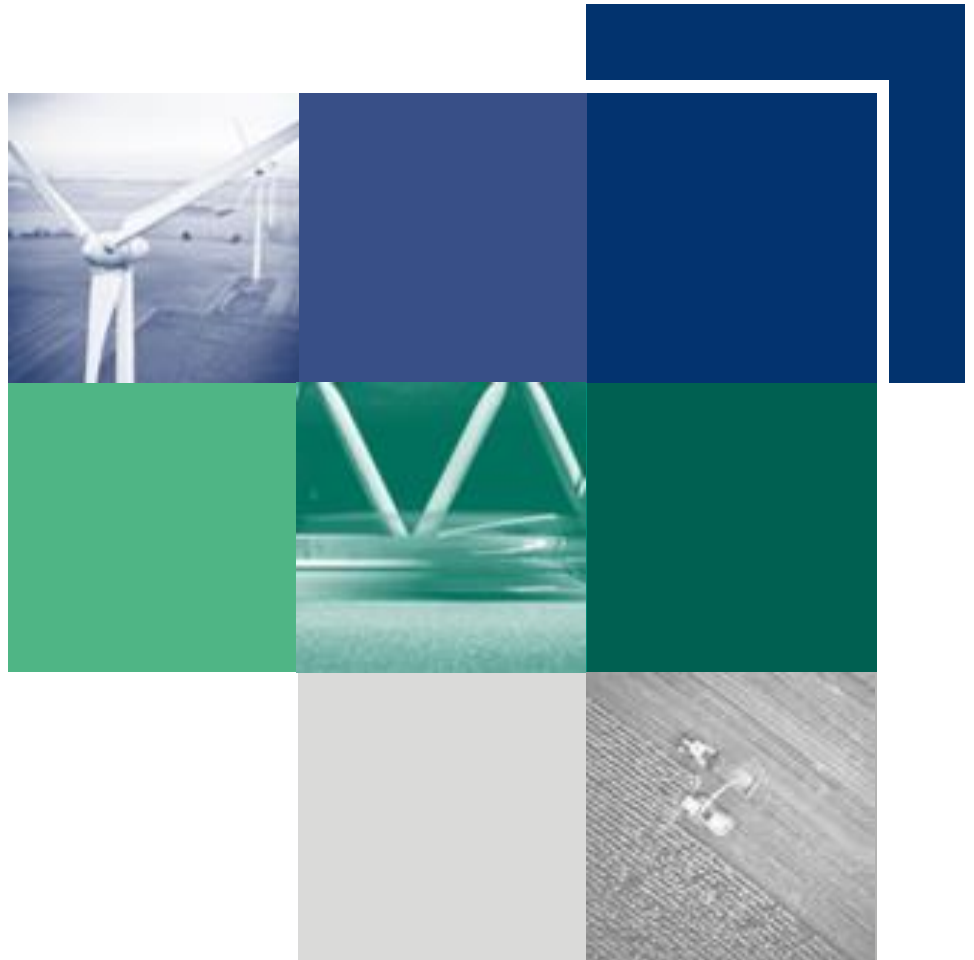


Wie finanzieren wir die Verkehrswende für alle?

## Klima-Finanzpolitik für eine ökologisch-soziale Verkehrswende



Berlin, 7. Oktober 2021  
Matthias Runkel  
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

Soziale Ungleichheit  
Stadt vs. Land  
Geschlechter-Gerechtigkeit  
Verteilungsgerechtigkeit  
Lärm und Luftschadstoffe  
Antriebswende  
Bezahlbarkeit  
Flächengerechtigkeit  
Technologischen Wandel  
Lebensqualität  
Mobilitätswirtschaft  
Arbeitsplätze  
Verkehrssicherheit  
Klimaneutralität  
Kulturwandel  
Digitalisierung  
Daseinsfürsorge  
Öffentlichen Raum  
Rad- und Fußverkehr  
Externalitäten  
Soziale Teilhabe  
Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden  
ÖPNV  
Elektromobilität  
Gesundheit  
Sharing  
Kostengerechtigkeit  
Gerechte Finanzierung

**Soziale Verkehrswende**

Fokussierung/Eingrenzung:

- Einhaltung der Klimaziele (Straßenverkehr)
- Gerechte Finanzierung der Transformation
- Politische, fiskalische Rahmenbedingungen

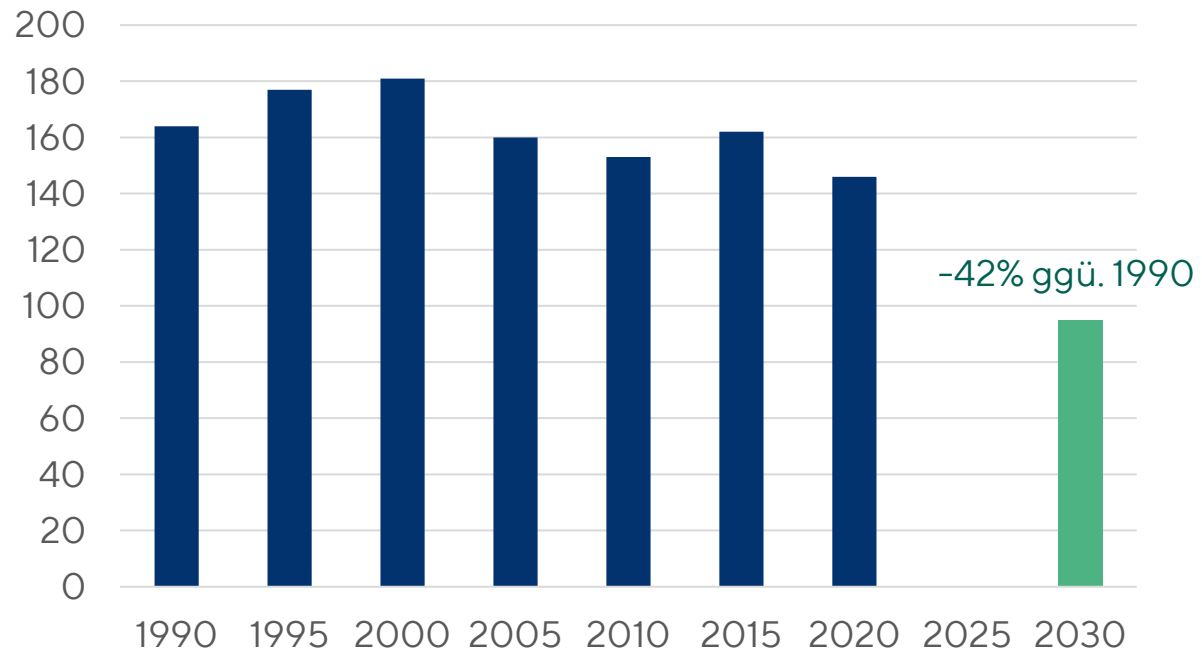
# Umsteuern nötig: Finanzpolitik aus dem „fossilen Zeitalters“

- Verkehrssektor **verfehlt Klimaziele**
- **Geringe Lenkungswirkung** und **regressive Verteilungswirkung** der zentralen Instrumente
- Marktverzerrende **umweltschädliche Subventionen**
- **Verkehrsfinanzierung:** neue Instrumente für neue Technologien
- Transformation: **Investitionen** in Infrastrukturen und eigene Kapazitäten



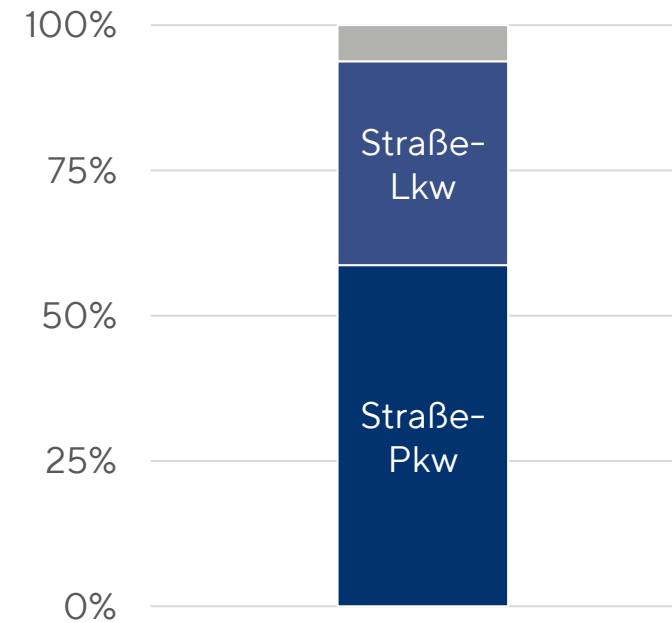
# Klimaziel 2030 mit derzeitiger Politik nicht erreichbar

## Emissionsentwicklung (Mio. t CO<sub>2e</sub>)



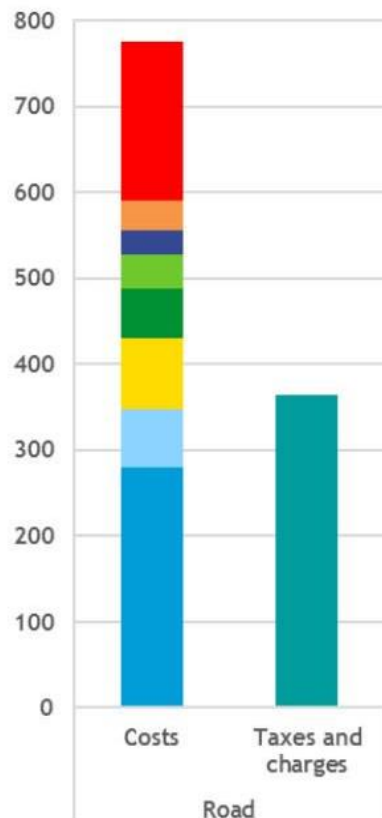
Quelle: UBA 2020

## Emissionsquellen



Quelle: UBA 2020

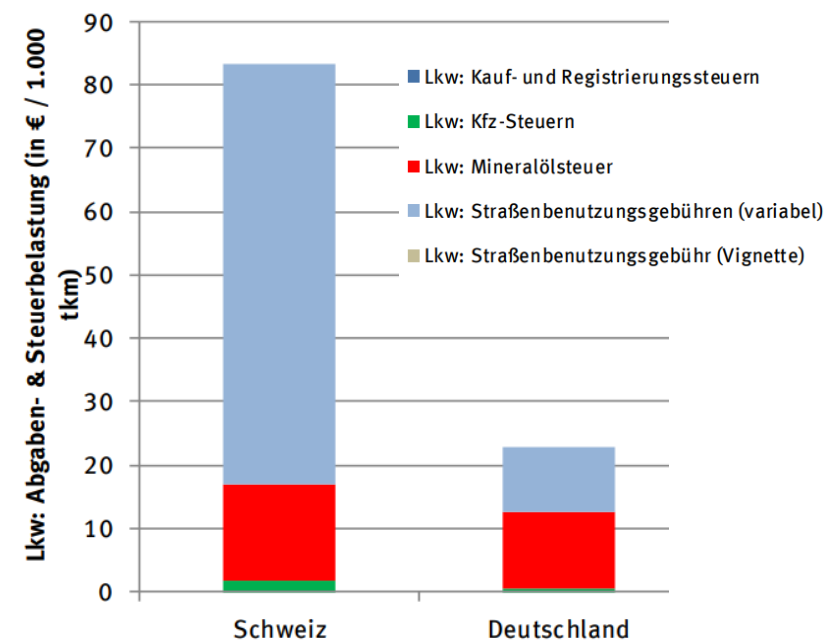
# Geringe Internalisierung im (Straßen)Verkehr



- Klimakosten „nur“ eine Externalität des Verkehrs  
 → CO<sub>2</sub>-Preis keine ‚silver bullet‘  
 → **Policy Mix** für unterschiedliche Problemfelder
- Höheren Internalisierungsgrad erreichen:  
 Beispiel Finanzierungsmodell in CH → Vollkostenansatz der Lkw-Maut (LSVA)



Source: European Commission 2018



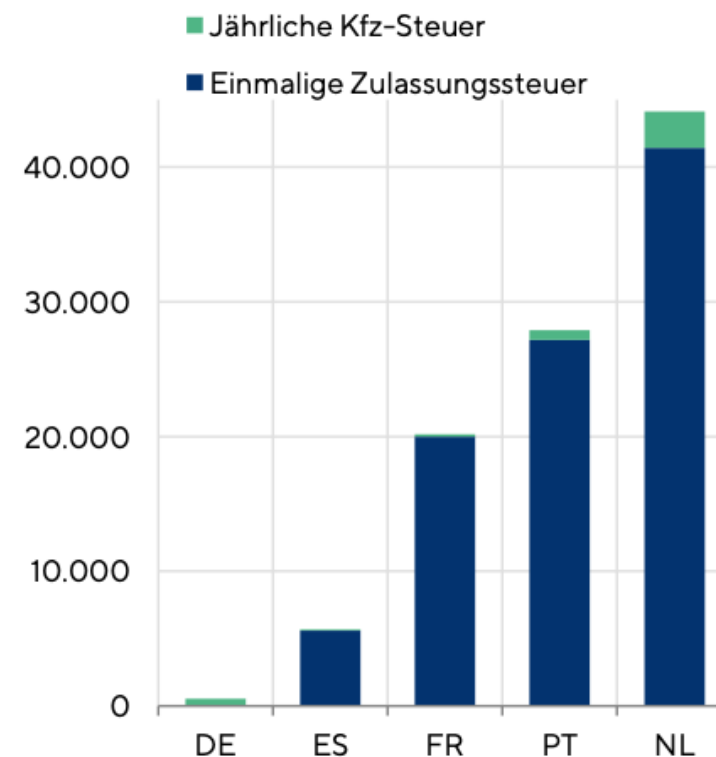
[Infras, Fraunhofer-ISI \(2016\): Abschlussbericht zum Thema: Finanzierung einer nachhaltigen Güterverkehrsinfrastruktur \(bmu.de\)](#)

# Deutschland ist Niedrigsteuerland für (CO<sub>2</sub>-intensive) Pkw

- Klimaschädliches Dienstwagenprivileg
- „großzügige“ Pendlerpauschale
- Steuervorteil Diesel
- Billiger Parkraum
- Geringer CO<sub>2</sub>-Preis
- Geringe Kfz- und keine Zulassungssteuer

→ „Policy Slam“

Kfz- und Zulassungssteuer für Pkw mit 200 g/km



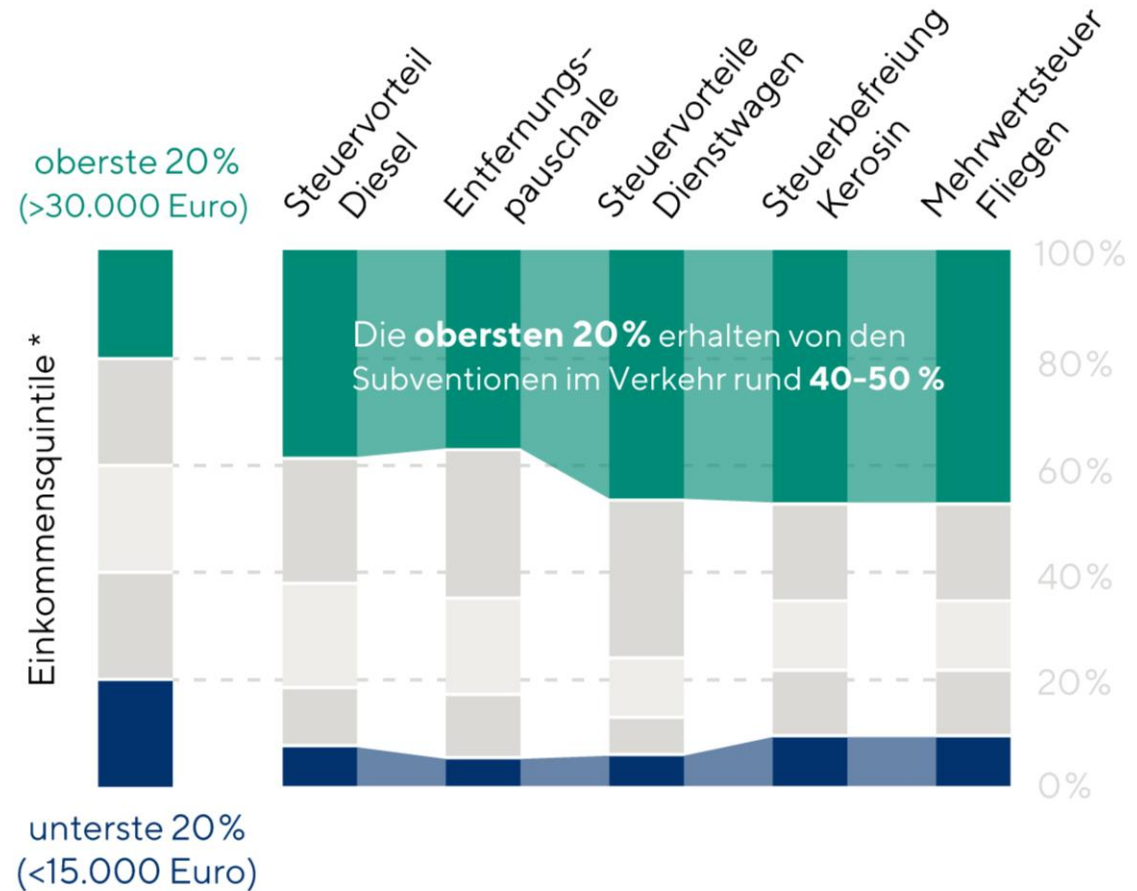
# Rund 18 Mrd. Euro umweltschädliche Subventionen im Straßenverkehr

Viel für Wenige, wenig für Viele

## Straßenverkehr



Quelle: UBA 2016 und \*eigene Berechnungen

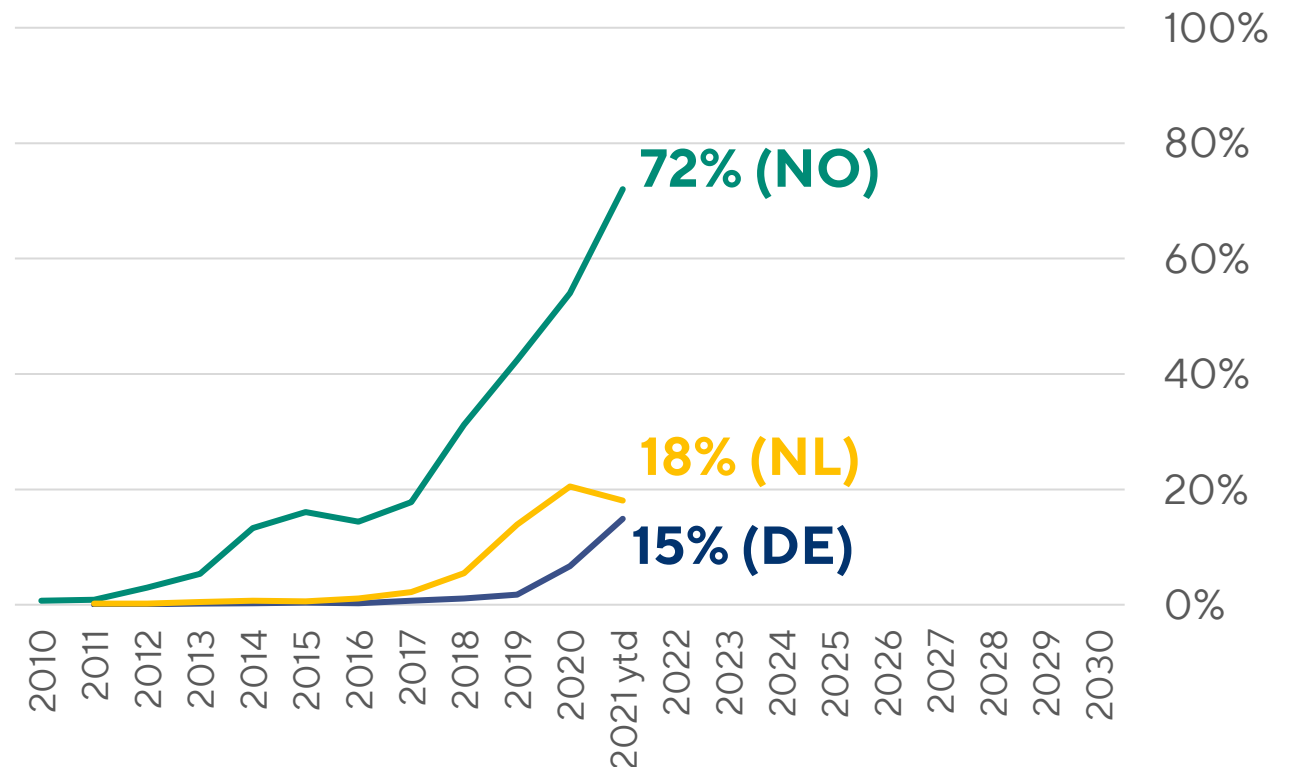


# Neues Finanzierungskonzept notwendig

## Steuereinnahmen im Zielszenario

- **Energiesteuer** verliert schnell an fiskalischer Bedeutung
- Stromsteuer kann das nicht auffangen; CO<sub>2</sub>-Preis temporäres Instrument (in erfolgreichem Klimaschutzszenario)
- Perspektivisch Ausweitung Lkw-Maut und **Einführung Pkw-Maut**

## Schnelle Elektrifizierung Anteil BEV an Neuzulassungen 2010-2021

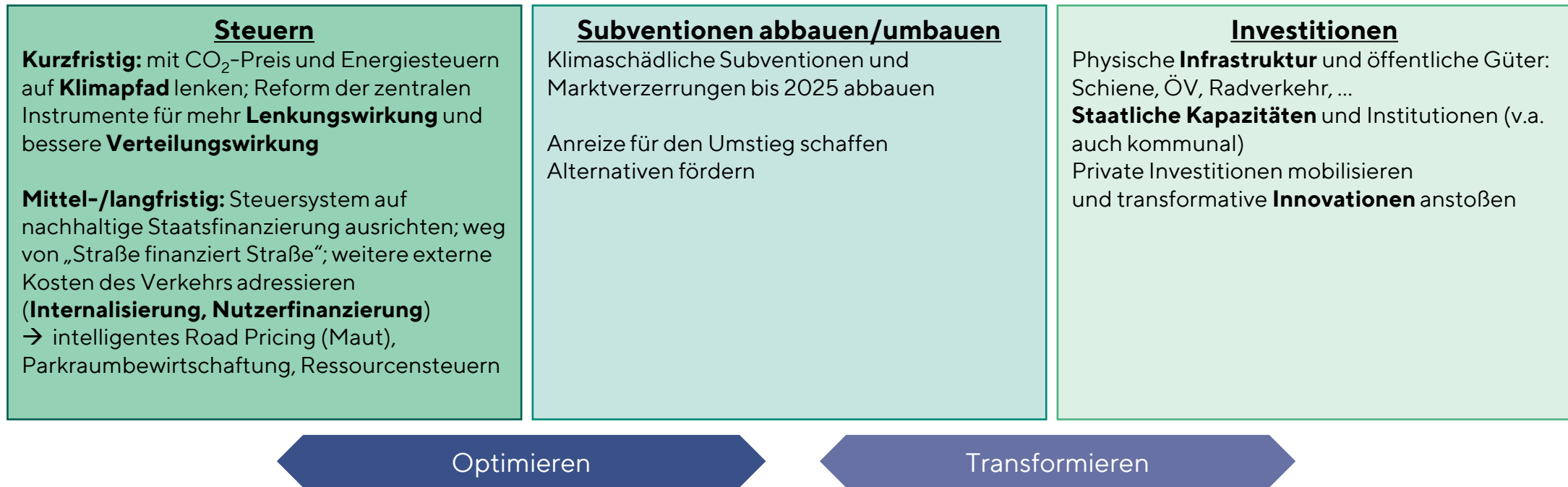




# „Mobilität neu steuern“

Verkehrswende nur mit Policy Mix, gerecht verteilter Verantwortung und konsistente Ausrichtung auf die Klimaziele

## 3 Säulen einer Klima-Finanzpolitik



[https://foes.de/publikationen/2021/2021-08\\_FOES\\_Nachhaltige\\_Finanzpolitik.pdf](https://foes.de/publikationen/2021/2021-08_FOES_Nachhaltige_Finanzpolitik.pdf)

**Verschiedene Instrumente für verschiedene Verantwortliche: Regierung, Herstellung, Kauf, Nutzung**



**Vielen Dank!**



Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.  
Schwedenstraße 15a | 13357 Berlin | Deutschland  
+49 (0)30 - 76 23 991 - 30 | foes@foes.de