

Für Mensch & Umwelt

Umwelt   
Bundesamt

FÖS-Abschlusskonferenz „Konflikte und Chancen  
der ökologisch-sozialen Verkehrswende“

# CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich sozialverträglich gestalten: Herausforderungen, Strategien, Instrumente

**Martin Schmied**

Leiter des Fachbereiches I

„Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“

Berlin, 16. Februar 2023

# Gliederung

1

Vorbemerkungen

2

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

3

Strategische Ansätze für eine sozialverträgliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung

4

Zusammenfassung und Resümee

# Gliederung

1

Vorbemerkungen

2

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

3

Strategische Ansätze für eine sozialverträgliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung

4

Zusammenfassung und Resümee

## Verkehr ist heute schon sozial ungerecht!

### Wie sagt man doch immer so schön ....

- ▶ „Erhöhung der Spritpreise trifft die Armen besonders.“
- ▶ „Pendlerpauschale soll soziale Härten abfedern.“
- ▶ „Autofahren muss für alle erschwinglich sein.“

### Trifft das den Kern des Problems?

### Nein - Die Debatte vom Kopf auf die Füße stellen:

- ▶ Aktuelle Diskussion setzt meist stillschweigend voraus, dass heutige Rahmenbedingungen im (Straßen)Verkehr zu sozial gerechten Ergebnissen führen.
- ▶ **Das ist falsch! Gerechtigkeitslücke im Verkehr aktuell sehr groß!**



Bild: Kara / Fotolia.

# Verkehrssystem heute: Weder enkeltauglich noch sozial

## Status Quo:

- ▶ Keine Generationengerechtigkeit
- ▶ Mangelnde Umweltgerechtigkeit
- ▶ Reiche besitzen mehr Autos... und emittieren mehr Treibhausgase
- ▶ Keine Teilhabe für alle
- ▶ Mangelnde Geschlechtergerechtigkeit
- ▶ Ungerechte Raumverteilung
- ▶ Unzureichende ökonomische Anreize für Klimaschutz
- ▶ Umweltschädliche und unsoziale Subventionen



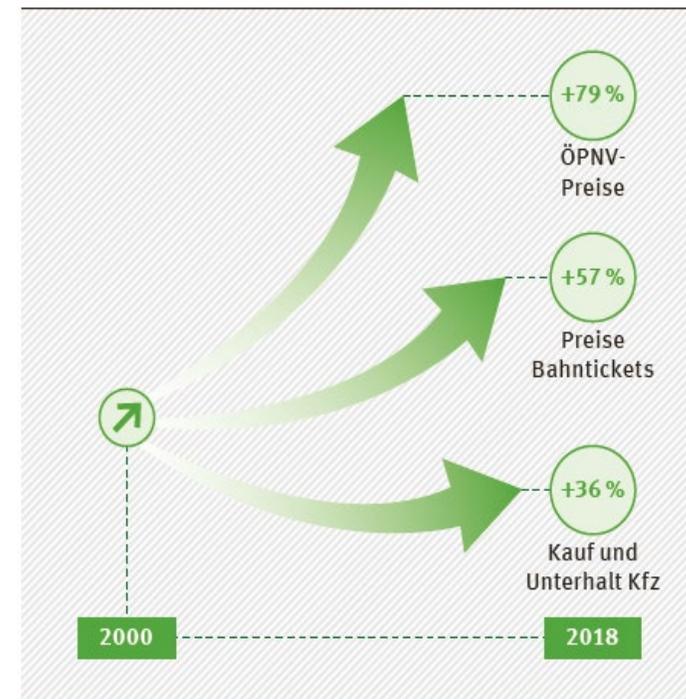
POSITION // AUGUST 2020

Verkehrswende für ALLE

So erreichen wir eine sozial gerechtere  
und umweltverträglichere Mobilität

Umwelt  
Bundesamt

## Preissteigerungen zwischen 2000 und 2018



Quelle: eigene Darstellung nach Destatis (2018)

# Gliederung

1

Vorbemerkungen

2

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

3

Strategische Ansätze für eine sozialverträgliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung

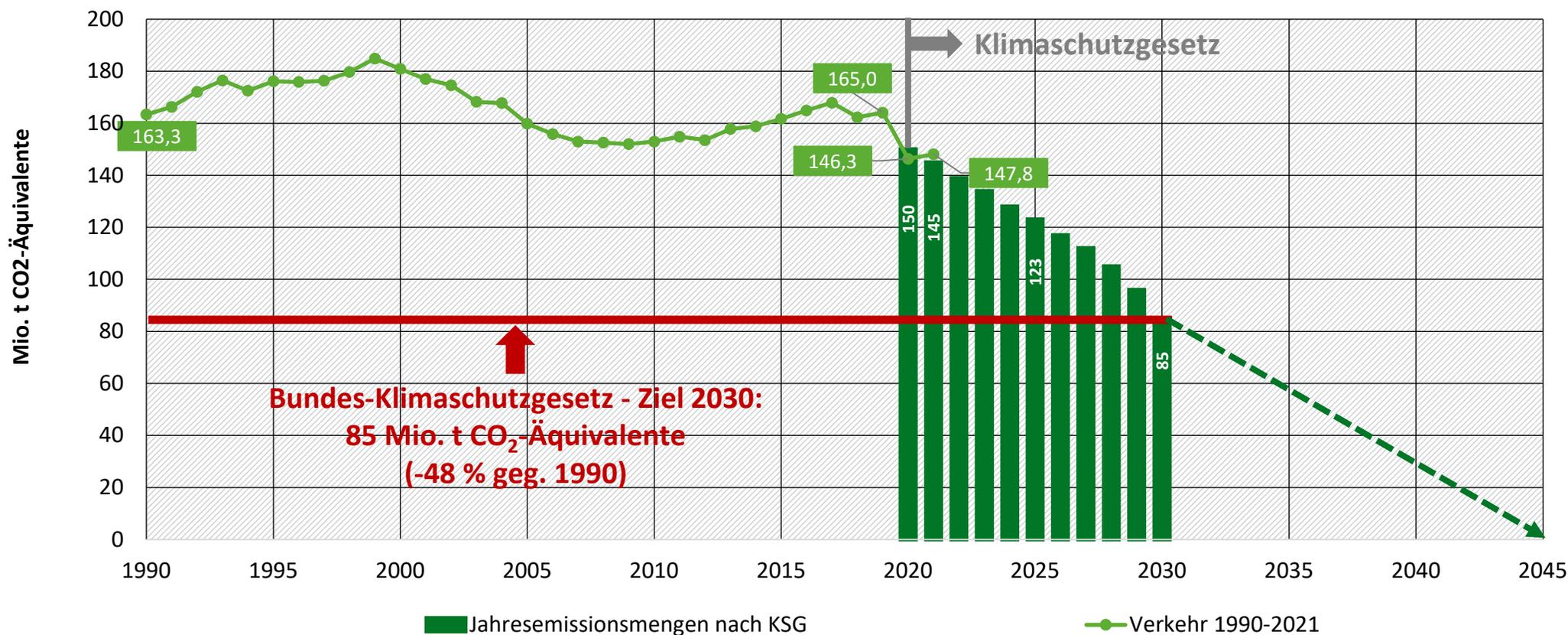
4

Zusammenfassung und Resümee

# Treibhausgasemissionen sind im Verkehrssektor seit 1990 kaum gesunken und Klimaschutzziele werden mit aktuell politisch beschlossenen Maßnahmen verfehlt

## Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland

im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



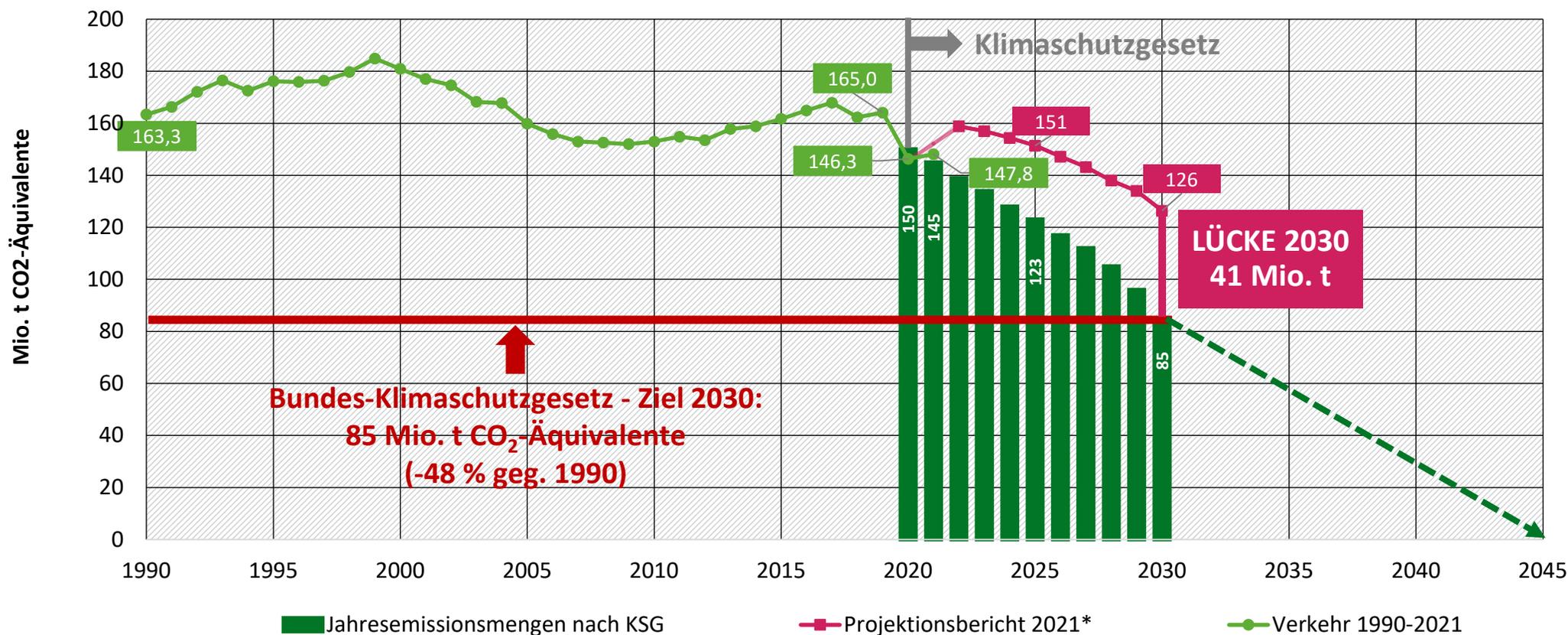
\* Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ (rote Linie, basierend auf Daten mit Stand August 2020) weichen für die Jahre 2020 und 2021 von den später veröffentlichten offiziellen IST-Werten (grüne Linie) ab.

Quelle: UBA  
Januar 2023.

# Treibhausgasemissionen sind im Verkehrssektor seit 1990 kaum gesunken und Klimaschutzziele werden mit aktuell politisch beschlossenen Maßnahmen verfehlt

## Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland

im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



\* Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ (rote Linie, basierend auf Daten mit Stand August 2020) weichen für die Jahre 2020 und 2021 von den später veröffentlichten offiziellen IST-Werten (grüne Linie) ab.

Quelle: UBA  
Januar 2023.

# Klimaschutz 2030 im Verkehr: UBA schlägt die Umsetzung von konkreten Instrumenten in acht Bausteinen für das Schließen der Emissionslücke vor

## Rahmenbedingungen

Integrierte  
Verkehrsplanung

Reform des  
Verkehrsrecht

## Bausteine

### Pkw: Elektrifizierung und Effizienz

Verschärfung CO<sub>2</sub>-  
Flottengrenzwerte  
Nationale E-Quote  
Bonus-Malus-System

### Lkw: Elektrifizierung und Effizienz

Verschärfung CO<sub>2</sub>-  
Flottengrenzwerte  
Lkw-Maut (CO<sub>2</sub>-Preis)  
Oberleitungs-Lkw

### Abbau klimaschädlicher Subventionen

Dieselprivileg  
Dienstwagenprivileg  
Entfernungspauschale  
Luftverkehr

### Verursachergerechte Bepreisung

CO<sub>2</sub>-Bepreisung  
Pkw-Maut ab 2030

### Geschwindigkeits- begrenzung

120 km/h auf Autobahnen  
80 km/h außerorts  
30 km/h innerorts

### Ausbau Schiene

Infrastrukturfonds  
Digitalisierung  
Schienengüterverkehr

### Stärkung Umweltverbund

Attraktiver ÖPNV  
Rad- und Fußverkehr  
Digitale Lösungen und  
Sharing

### Postfossile Kraftstoffe

Treibhausgasquote  
PtL-Quote für den  
Luftverkehr

Mehr Informationen: [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr)

## CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich: Rahmenbedingungen und Herausforderungen

- ▶ Starker marktgetriebener Anstieg der fossilen Energiepreise, vor allem bei Gas und bei Strom. BEHG aber hierfür aktuell mit 30 Euro/ t CO<sub>2</sub> kein Preistreiber.
- ▶ Pro 5 Euro/ t CO<sub>2</sub> steigt Preis um ca. 1,5 Cent/Liter Kraftstoff.
- ▶ Absicherung der Klimaschutzziele erfordert künftig deutlich höhere CO<sub>2</sub>-Peise.
- ▶ **Ohne aktive Flankierung kann dies künftig zu starken Belastungen vulnerabler Haushalte und mangelnder Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung führen.**

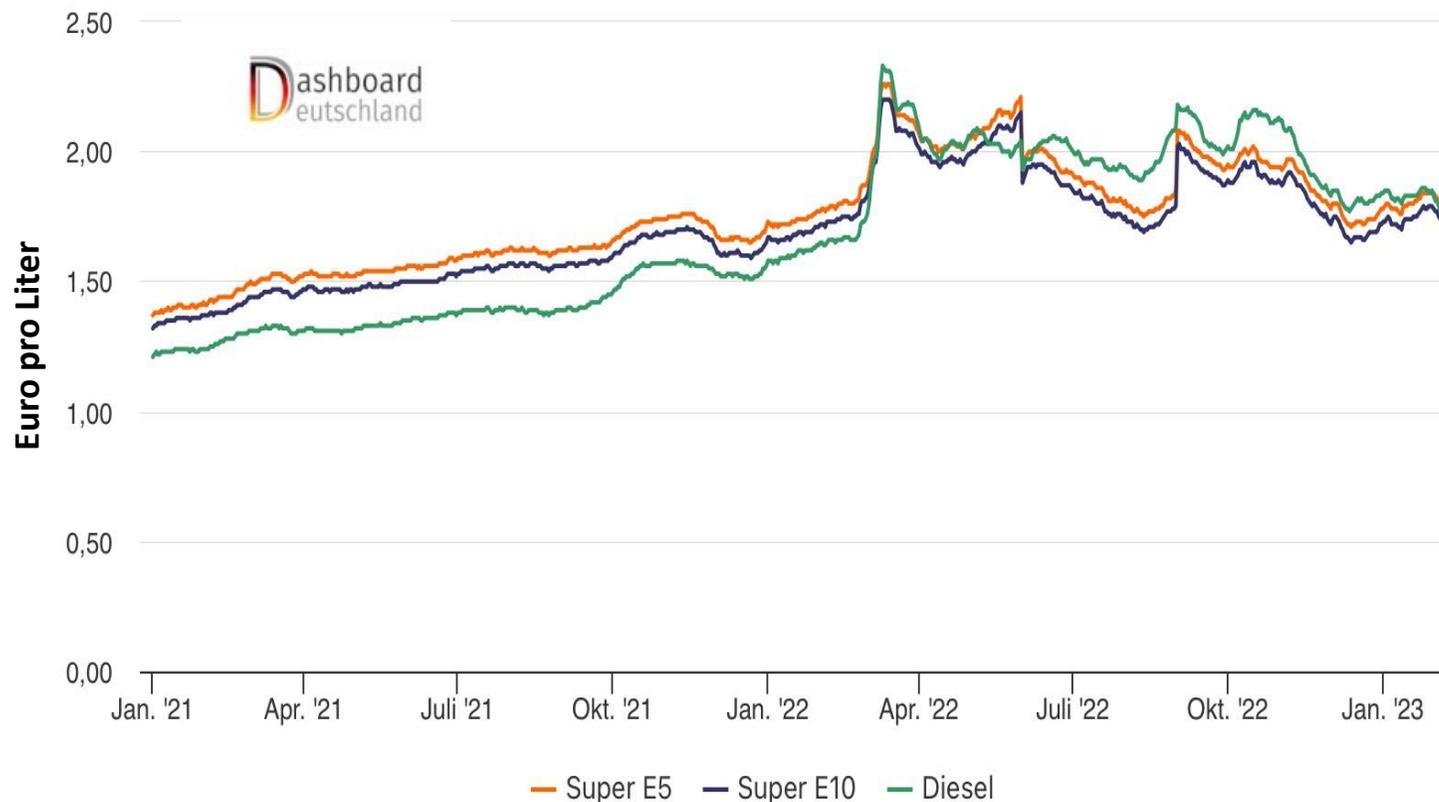


Foto: Schmied.

**Die sozialverträgliche Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich ist eine der zentralen Herausforderungen der Klimapolitik.**

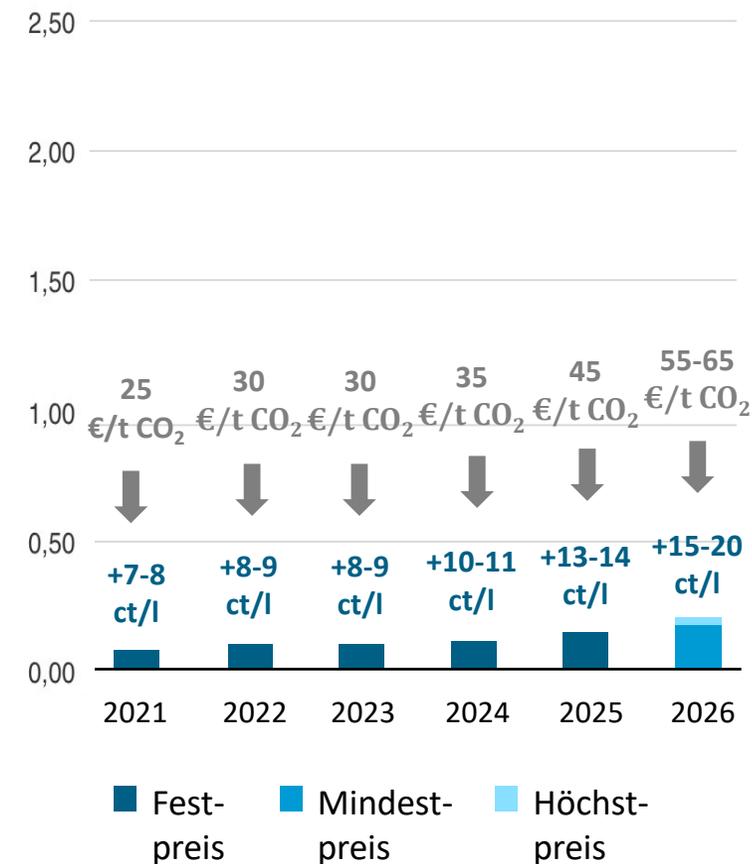
# Entwicklung der Kraftstoffpreise in Deutschland und die CO<sub>2</sub>-Preise für Benzin und Diesel nach Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG)

## Kraftstoffpreise an öffentlichen Tankstellen seit Januar 2021



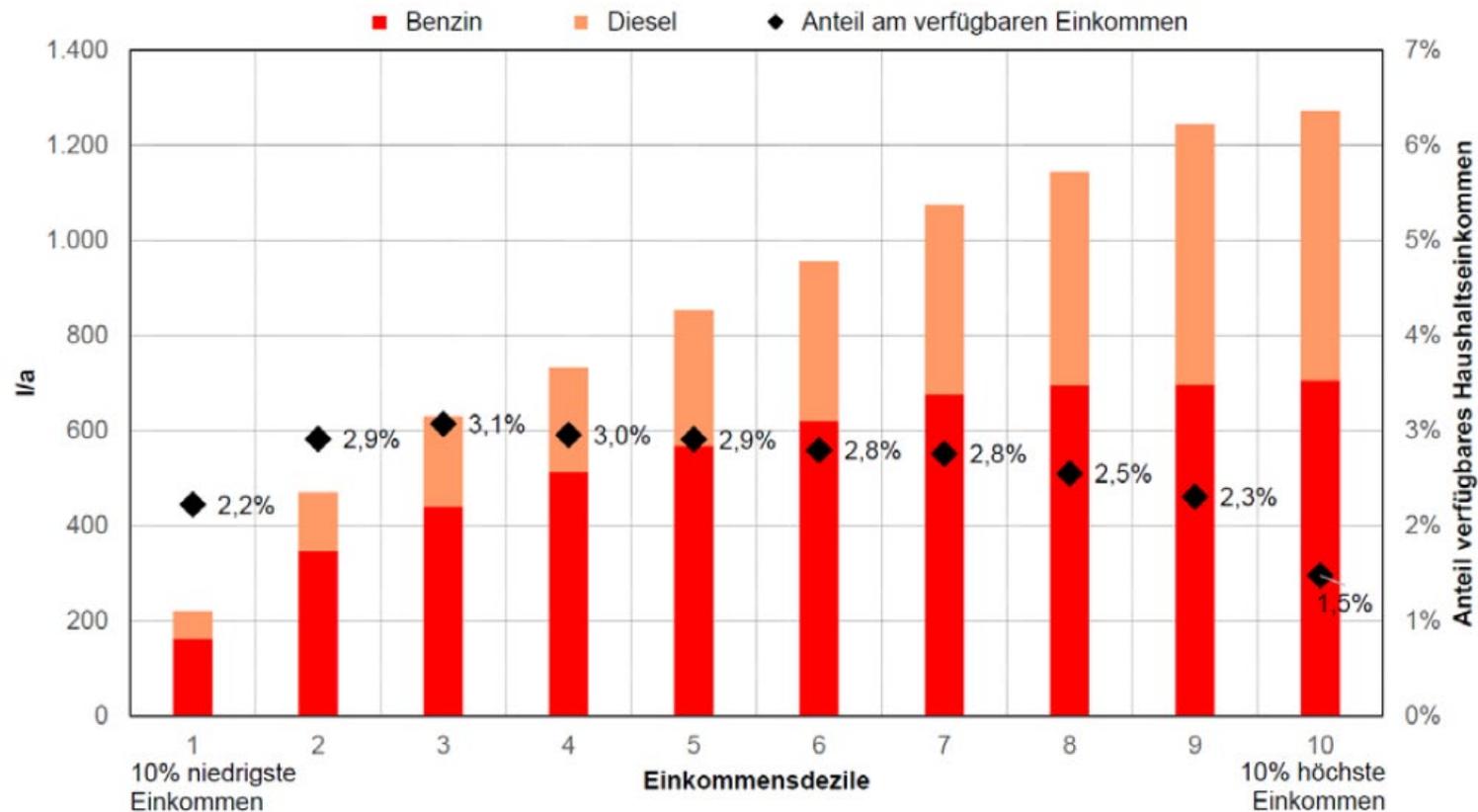
Quelle: Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K)

## BEHG: CO<sub>2</sub>-Preise Benzin/Diesel (inkl. MwSt.)



# Kraftstoffverbrauch und damit Treibhausgasemissionen des Verkehrs steigen mit dem Einkommen

## Kraftstoffverbrauch nach Einkommensdezilen sowie Kraftstoffausgaben am Einkommen, 2018



Quelle: Matthes et al. 2021

- ▶ Kraftstoffverbrauch steigt mit dem Einkommen, relative Kostenbelastung sinkt
- ▶ Haushalte mit geringem Einkommen (1.+2. Dezil) besitzen weniger Pkw und haben folglich geringere Kraftstoffausgaben

# Gliederung

1

Vorbemerkungen

2

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

3

**Strategische Ansätze für eine sozialverträgliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung**

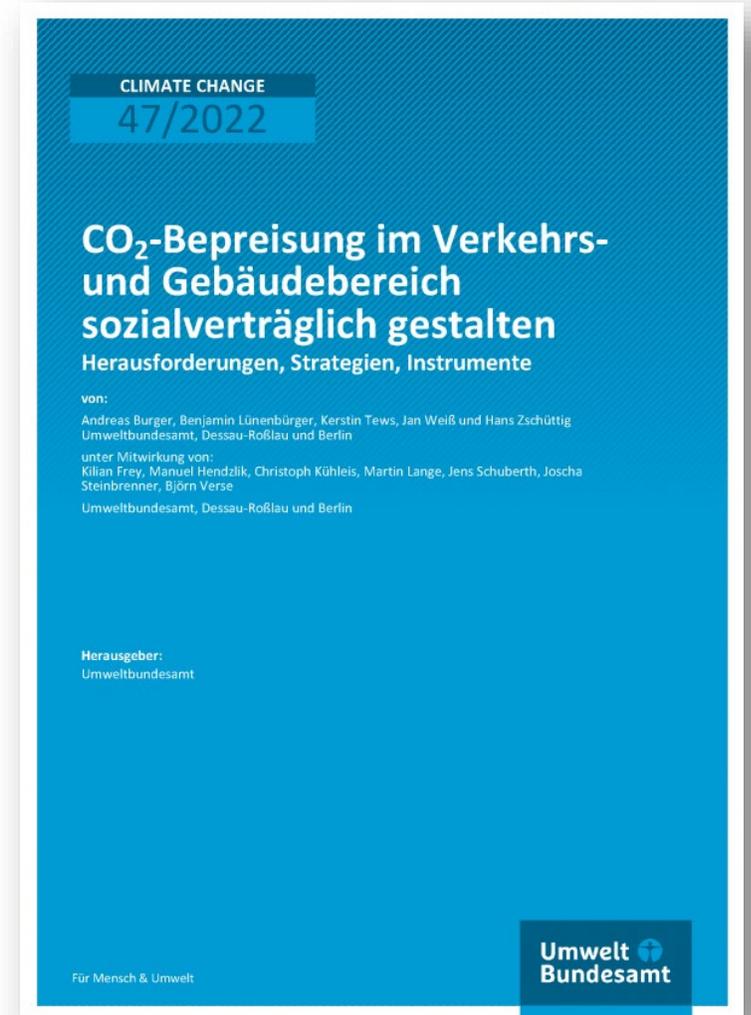
4

Zusammenfassung und Resümee

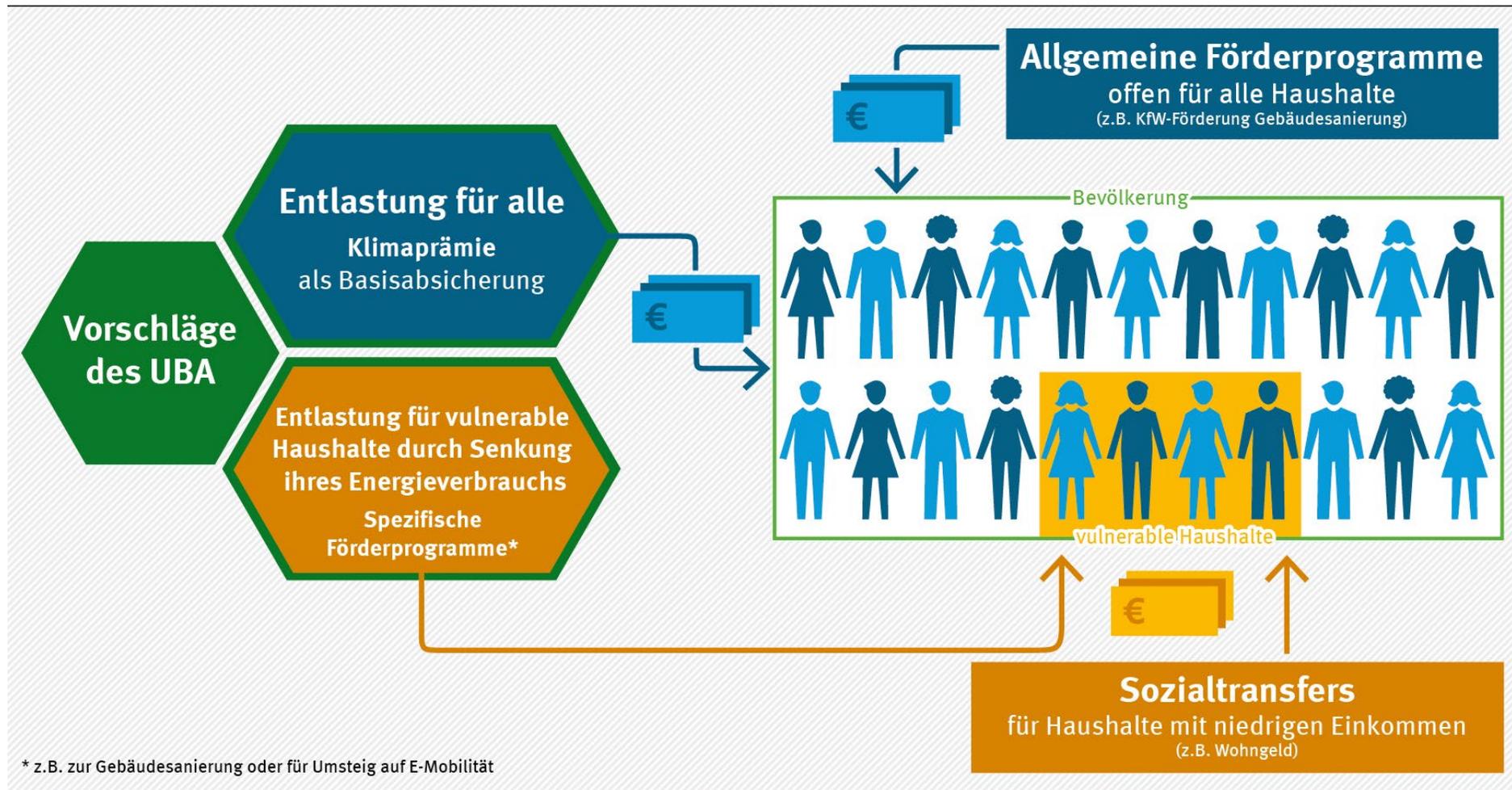
# UBA-Vorschlag zur sozialverträglichen Gestaltung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich

**Ambitionierte CO<sub>2</sub>-Bepreisung über nationalen Emissionshandel ist maßgeblicher Hebel zum Erreichen gesetzlicher Klimaziele im Gebäude- und Verkehrsbereich:**

- ▶ wirtschaftlich
  - ▶ sichert verbindliche Emissionsobergrenze
  - ▶ hält volkswirtschaftliche Kosten für Klimaschutz niedrig
- ⇒ **aber: Sicherstellen, dass keine sozialen Härten entstehen**



# Policy-Mix-Konzept des UBA für eine sozialverträgliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich: Klimaprämie und Förderprogramme für vulnerable Haushalte



Quelle: eigene Darstellung, Umweltbundesamt

# Klimaprämie als Rückerstattung der Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung: „Pro-Kopf-Pauschale“ als Basisabsicherung

## Vorteile:

- ▶ Korrigiert die Verteilungswirkung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung
- ▶ Erhält die Anreize zum Klimaschutz durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung
- ▶ Bei steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen erhöht sich auch das Klimageld („Built in Mechanismus“)
- ▶ Erreicht alle einkommensschwachen Haushalte (kein Antragsverfahren)
- ▶ Ist schnell umsetzbar und dürfte auf hohe Akzeptanz stoßen

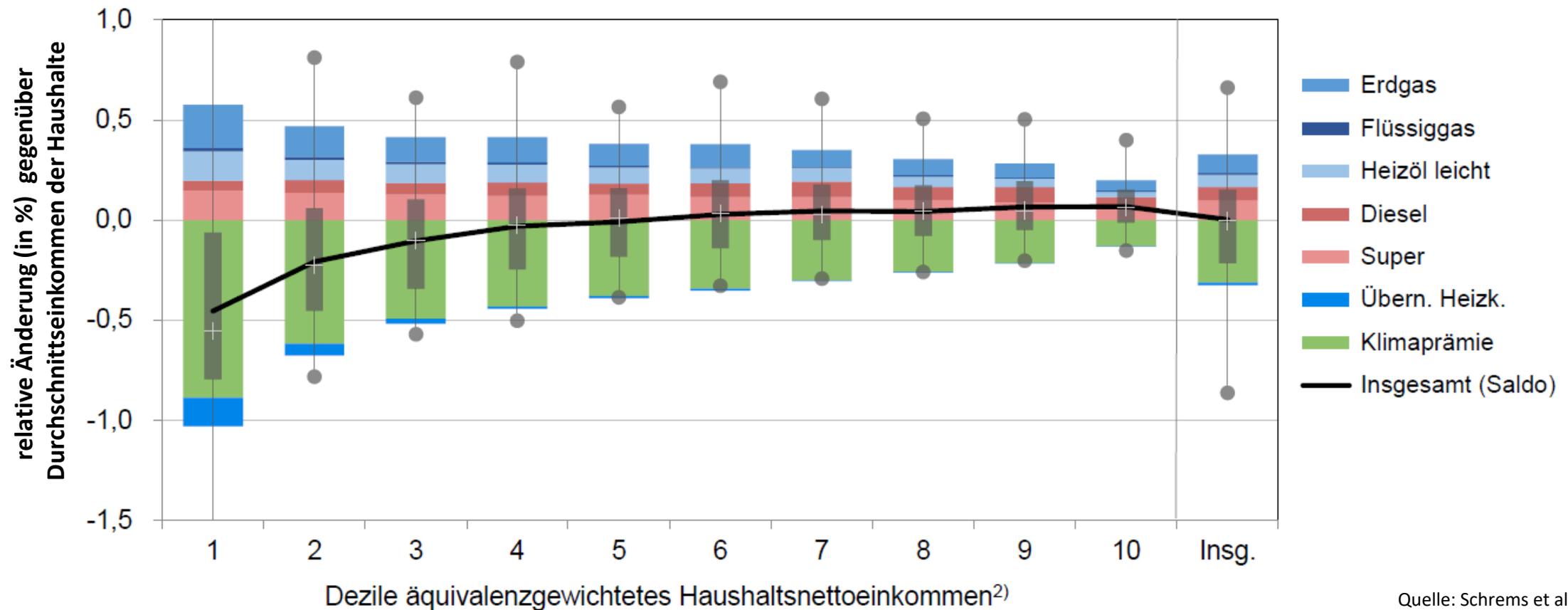


⇒ **Nicht sinnvoll: Vollständige finanzielle Kompensation für vulnerable Gruppen**

⇒ **Zusätzliche Instrumente für eine sozialverträgliche Gestaltung erforderlich**

# Klimaprämie: Haushalte mit geringen Einkommen werden netto entlastet, weil sie im Allgemeinen einen unterdurchschnittlichen fossilen Energieverbrauch haben

Be-/Entlastungen der privaten Haushalte durch den nationalen Emissionshandel (30 €/t CO<sub>2</sub>) bei einer Klimaprämie von 70 Euro pro Person in Prozent des Haushaltsnettoeinkommens



Quelle: Schrems et al. 2022.

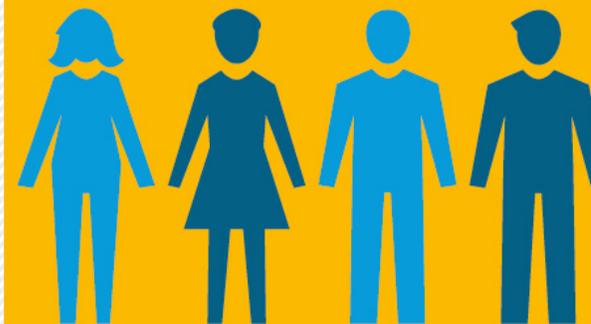
# UBA-Konzept für eine sozialverträgliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich: Was sind „vulnerable“ Haushalte?

**Hoher fossiler Energieverbrauch**  
(strukturell bedingt\*)



**Niedriges Einkommen**

**vulnerable Haushalte**



\* Beispiele für **strukturelle Gründe** für einen hohen Energieverbrauch

**Mobilität:**

Fernpendelnde mit „Verbrenner“-Pkw  
und schlechter ÖPNV-Anbindung



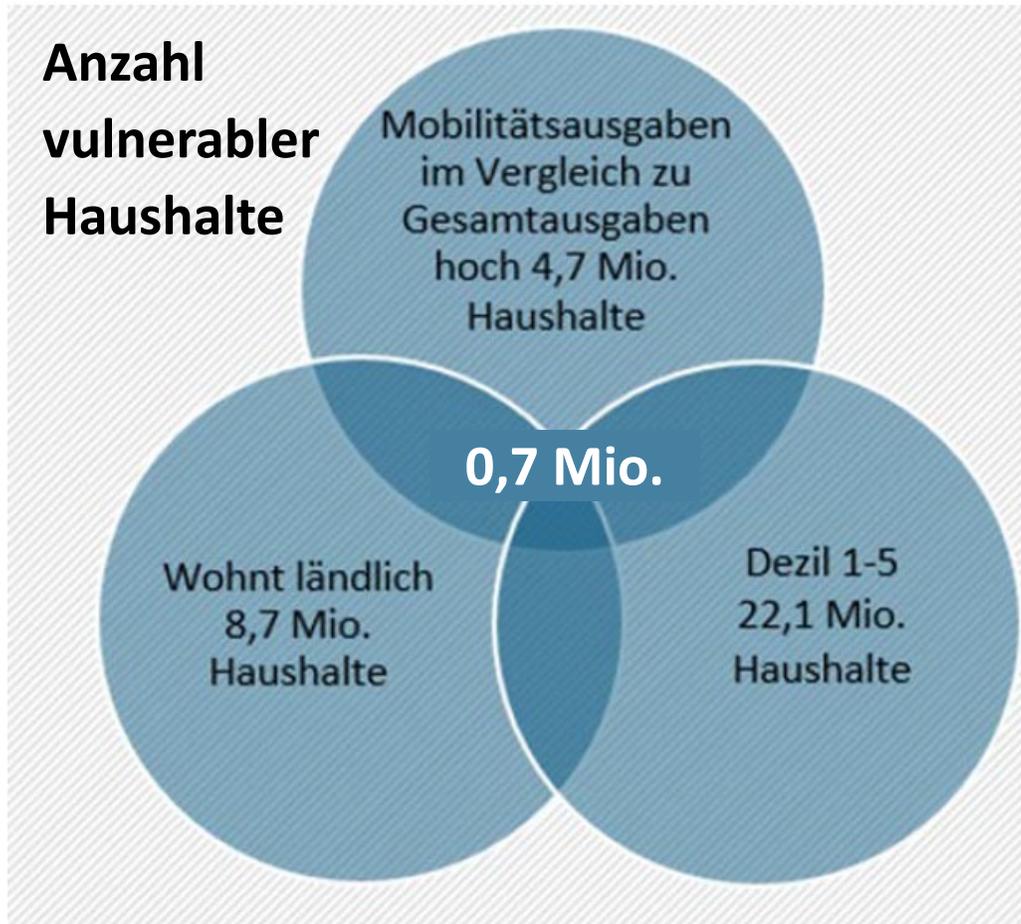
**Wohnen:**

Schlecht gedämmtes Gebäude

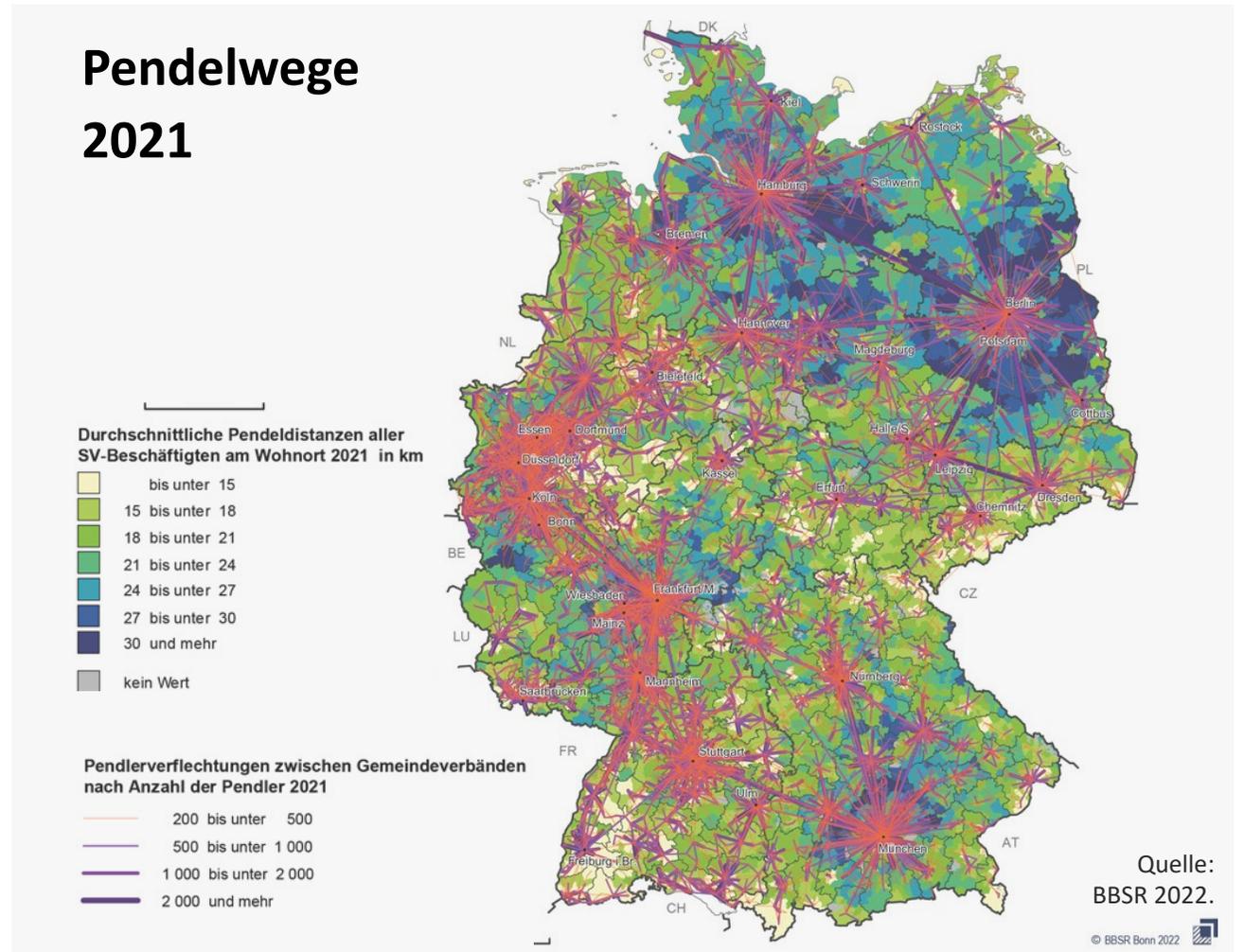


Quelle: eigene Darstellung, Umweltbundesamt

# Abschätzung der Zahl vulnerabler Haushalte in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Mobilität



Quelle: Schuhmacher et. al 2022.



# Entlastung vulnerabler Haushalte: Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität

## Zielgruppe und Handlungsbedarf:

- ▶ Fernpendelnde mit geringen Einkommen, schlechter ÖV-Anbindung + Verbrenner-Pkw.
- ▶ Bei hohen CO<sub>2</sub>-Preisen können soziale Härten für diese Gruppe entstehen.
- ▶ Klimageld kann Belastungen nur teilweise abfedern.

## Zielgruppe und Handlungsbedarf:

Gezielte Förderprogramme zum Umstieg auf Elektrofahrzeuge (Pkw, E-Bikes)

- ▶ Höhere Kaufprämie
- ▶ zinslose Kredite

⇒ finanziert durch z.B. Bonus-Malus-Regelung bei der Kfz-Steuer



# Sozialverträgliche Gestaltung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich: Flankierende Instrumente

**1. Ausbau Umweltverbund** – vor allem in Kleinstädten/ ländlichem Raum + und **Verbilligung des ÖPNV** (49 Euro-Ticket, Deutschlandweite Ausweitung/ Entbürokratisierung Sozialtickets

⇒ Regionalisierungsmittel auskömmlich erhöhen

⇒ Abbau umweltschädlicher Subventionen

**2. Internet im ländlichen Raum verbessern/ Förderung „Home office“**

**3. Tempolimit:** 80/120 außerorts mindert Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe

**4. Strengerer CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert für Pkw**

...



## D-TICKET



# Gliederung

1

Vorbemerkungen

2

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

3

Strategische Ansätze für eine sozialverträgliche CO2-Bepreisung

4

Zusammenfassung und Resümee

## Zusammenfassung und Resümee

- **Ambitionierte CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich ist notwendig, um Klimaziele zu erreichen.**
- **Sozialverträgliche Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist zentrale Herausforderung der Klimapolitik – aber auch machbar:**
  - **- Klimaprämie pro Kopf ist zentrales Instrument (Basisabsicherung),**
  - **- Verbilligung fossiler Energieträger ist keine Lösung.**
- **Um soziale Härten bei vulnerablen Haushalten zu vermeiden, sollten ergänzend zur Klimaprämie Einkommenshilfen gewährt und gezielte Förderprogramme zur Senkung der Energiekosten dieser Haushalte geschaffen werden.**

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Martin Schmied**

**Leiter Fachbereich I**

**"Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien"**

**Umweltbundesamt**

**Martin.Schmied@uba.de**

