



Transkript zum Podcast „Wenden bitte!“:

Episode 17: „Schafft der Verkehr die Wende?“

Einleitung in das Thema und Vorstellungsrunde	2
Einspieler (Kurzer Themenüberblick)	3
Klimaschutzlücke im Verkehr	3
Soziale Verkehrswende voranbringen	5
Maßnahmen für Klimaschutz im Verkehr	6
Antriebswechsel	7
Die Rolle von Dienstwagen bei der Verkehrswende	10
Flottenzielwerte und CO₂-Preis als Hebel für den Antriebswechsel	11
Steuern und Abgaben bei der Verkehrswende	12
Fahrleistungsabhängige PKW-Maut	13
Mobilitätswende voranbringen	14
Notwendige Reform der Straßenverkehrsordnung	15
Ausblick und Schluss	16

Einleitung in das Thema und Vorstellungsrunde

Nadine Kreutzer:

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge von "Wenden bitte". Wie immer nehmen wir uns hier im Podcast aktuelle Themen aus der Wissenschaft für Klimaschutz und Nachhaltigkeit vor. Heute widmen wir uns, wenn ich das so sagen kann, dem Stiefkindsektor der Klimapolitik. Wir sprechen heute über den Verkehr, also der Sektor, der seit 1990 seine Emissionen fast gar nicht gesenkt hat. Ich bin Nadine Kreutzer, Moderatorin, Journalistin und an meiner Seite ist wie immer Mandy Schoßig.

Mandy Schoßig:

Ja, ein Hallo auch von mir, ich leite die Kommunikation am Institut. Wir wissen ja, der Verkehr ist ein problematischer Sektor, bei dem sich in Sachen Klimaschutz leider noch nicht genug tut oder sogar, wie Nadine gesagt hat, noch gar nichts tut.

Nadine Kreutzer:

Ja, obwohl wir hier natürlich auch auf null Emissionen kommen müssen.

Mandy Schoßig:

Ja, genau. Und deswegen fragen wir heute "Schafft der Verkehr die Wende?". Dafür haben wir uns Peter Kasten eingeladen. Er ist stellvertretender Leiter des Bereichs Ressourcen & Mobilität hier bei uns am Berliner Öko-Institut. Peter arbeitet zur Verkehrswende und zu alternativen Kraftstoffen und berät zu politischen Instrumenten für mehr Klimaschutz im Verkehr. Also unser perfekter Ansprechpartner. Hallo Peter!

Peter Kasten:

Hallo, guten Morgen!

Nadine Kreutzer:

Auch von mir ein herzliches Willkommen. Wir freuen uns, dass du Zeit hast. Du arbeitest seit vielen Jahren zum Verkehr. Bevor wir da einsteigen wollen, noch kurz die Frage an dich: Ist es nicht zum Verzweifeln, in diesem Bereich unterwegs zu sein, wenn es hier so schleppend voran geht?

Peter Kasten:

Zum Verzweifeln ist es nicht, würde ich sagen. Wir haben auf EU-Ebene einiges erreicht. Wir haben die Flottenzielwerte. Die wurden in den letzten Wochen diskutiert mit dem Verbrenner-Aus und wir haben es geschafft, gewisse Dinge anzustoßen und die Transformation anzustoßen in Richtung Elektromobilität.

Aber es sind natürlich sehr, sehr viele Punkte offen, vor allem was die Verkehrswende oder Mobilitätswende angeht. Und vor allem, was die nationale Ebene angeht. Auf europäischer Ebene sind wir ganz gut vorangekommen. Es fehlt aber die nationale Ebene, bei der wir einfach seit Jahren, bestimmt 20, 25 Jahre lang fast keine Klimaschutzpolitik im Verkehr gemacht haben. Das ist der große fehlende Baustein.

Mandy Schoßig:

Das klingt ja gar nicht mal so negativ zum Einstieg. Das ist ja schon mal gut. Wir wollen gleich noch tiefer einsteigen, um das alles besser zu verstehen. Und deshalb gibt es für Euch, liebe Hörer*innen, einen Überblick über das Thema.

Einspieler (Kurzer Themenüberblick)

Mobilität ist Grundvoraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Unser heutiges Verständnis von Mobilität ist geprägt von der Vorstellung, schnell, bequem und effizient von einem Ort zum anderen zu gelangen. Dabei nutzen wir verschiedene Verkehrsmittel, die aber oft negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Verbrenner-Autos sorgen für Luftverschmutzung, der Ausbau von Verkehrswegen führt zum Verlust von Biodiversität. Laut Klimaschutzgesetz ist auch der Verkehrssektor verpflichtet, bis 2045 klimaneutral zu sein. Bis 2030 sollen die Emissionen im Verkehr um 48 Prozent auf 85 Millionen Tonnen sinken.

Doch bis zum Jahr 2019 konnte der Sektor keinerlei Reduktion erzielen. Jüngste Prognosen zeigen, dass auch das Zwischenziel für 2030 nicht erreicht werden kann. Der Verkehrssektor ist also der Problemsektor in Bezug auf den Klimaschutz. Doch woran liegt das? Denn, für die Umsetzung der Verkehrswende gibt es eine ganze Reihe von Maßnahmen, die über die Elektrifizierung der PKWs deutlich hinausgeht. Wie kann die Wende im Verkehrssektor gelingen und welche Auswirkungen hat die notwendige Transformation auf die Gesellschaft?

Klimaschutzlücke im Verkehr

Mandy Schoßig:

Ja, da gibt es heute einige Fragen zu beantworten, Peter. Und ich würde gern mit dir mit einem kleinen Realitätscheck starten. Wir haben ja gehört, dass der Verkehr mit den Zielen hinterherhinkt. Zuerst mal die Frage: Welche Reduzierungen hätten denn in diesem Sektor bereits stattfinden sollen? Und was davon wurde tatsächlich geschafft?

Peter Kasten:

Also im Einspieler hieß es ja schon, dass bis 2019 eigentlich keine Treibhausgasminderung im Verkehrssektor gesehen wurden. Dann kam Covid und dadurch, dass wir weniger mobil waren, weniger unterwegs waren, sind die Emissionen gesunken. Es gibt dieses Klimaschutzgesetz, was einen Pfad bis zum Jahr 2030 vorgibt, auf dem die Treibhausgasemissionen gemindert werden müssen. Und dort sehen wir, dass wir ab dem Jahr 2021 diesen Pfad nicht einhalten. Wir lagen im Jahr 2021 zwei bis drei Millionen Tonnen über dem Ziel, das im Klimaschutzgesetz vorgegeben ist. Und vor kurzem hat das [Umweltbundesamt die vorläufigen Zahlen für 2022](#) vorgestellt. Und dort lagen wir schon neun Millionen Tonnen über dem Ziel, das wir für das Jahr 2022 vorgegeben haben.

Wenn man sich die Position der Bundesregierung anschaut, wird diese Lücke weiter steigen. Bei dem letzten offiziellen Projektionsbericht der Bundesregierung war die Lücke nur im Jahr 2030 bei 40 Millionen Tonnen. Die muss geschlossen werden. Wahrscheinlich wird diese Lücke aber im neuen Projektionsbericht auch ein bisschen geringer sein.

Wir sind auf jeden Fall nicht auf dem Pfad, auf dem wir sein müssen. Und wenn man sich das mal so überlegt: Diese neun Millionen Tonnen, die wir im Jahr 2022 über dem Ziel lagen, entsprechen ungefähr den Emissionen von drei bis vier Millionen PKW, die einfach überhaupt nicht mehr fahren würden. Um sich das mal zu vergegenwärtigen, was neun Millionen Tonnen eigentlich heißen. Diese

Lücke wird immer größer über die Zeit. Und dementsprechend müssen wir politische Maßnahmen ergreifen, um auf den richtigen Pfad zu kommen.

Nadine Kreutzer:

Von wie viel Emissionen sprechen wir da eigentlich, die aus dem Verkehr kommen? Was zählt da alles rein?

Peter Kasten:

Also der Straßenverkehr ist der Hauptemittent. Das sind die PKWs und die LKWs. Dabei noch viel stärker die PKWs als die LKWs. Der Schienenverkehr hat einen kleinen Anteil, die Binnenschifffahrt auch. Und was auch noch dazu gehört, sind die nationalen Flüge. Die zählen, wenn man das Klimaschutzgesetz ansieht, zu den Emissionen und zu den Verkehrsarten, die dort bilanziert werden. Und wenn man das zur Gesamtheit sieht, sind es rund 20 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland.

Mandy Schoßig:

Du hast das Klimaschutzgesetz schon angesprochen. Das regelt ja eigentlich verbindliche Ziele für alle Sektoren. Was steht da zum Verkehrssektor drin?

Peter Kasten:

Also da steht ein Minderungspfad bis zum Jahr 2030 drin. Wir müssen im Jahr 2030 bei 85 Millionen Tonnen sein. So stand das ursprünglich mal drin. Es ist so geregelt, dass wenn eine Zielverfehlung stattfindet, diese Zielverfehlung auf die zukünftigen Jahre umgelegt wird. Und dementsprechend müssen jetzt im Jahr 2030 knapp 84 Millionen Tonnen erreicht werden.

Wenn in einem Jahr eine Zielverfehlung stattfindet, dann muss die Bundesregierung ein sogenanntes Sofortprogramm vorlegen, um aufzuzeigen, wie über die Zeit bis zum Jahr 2030 die Emissionslücke, die entsteht, geschlossen werden kann. Das ist so mehr oder weniger das Prinzip des Klimaschutzgesetzes. Dass man schaut: Ziel verfehlt? Dann müssen für den Sektor Sofortmaßnahmen ergriffen werden. Das ist bisher nicht in dem Maßstab geschehen, wie es eigentlich hätte passieren müssen.

Nadine Kreutzer:

Also 2030 werden wir nicht erreichen. Woran liegt es?

Peter Kasten:

Einerseits daran, dass wir lange keine Klimaschutzpolitik im Verkehr gemacht haben. Also wir sind strukturell einfach im Hintertreffen, was Klimaschutz angeht. Diese Antriebswende, die jetzt stattfindet, hätte eigentlich schon früher anfangen müssen.

Und das Zweite ist, dass wir auf nationaler Ebene lange keinen Klimaschutz gemacht haben, keine Instrumente etabliert haben. Wir haben jetzt den CO₂ Preis, der bringt ein bisschen was, aber sonst haben wir keine wesentlichen Instrumente gesehen, die dazu führen, dass wir weniger fahren und klimafreundlicher unterwegs sind. Es ist derzeit sogar so, dass mehr Fahrzeuge zugelassen werden oder der Bestand steigt und wir deshalb einfach nicht auf dem Pfad sind, auf dem wir sein müssen.

Mandy Schoßig:

Und woran liegt es noch? Du hast gesagt, dass wir ganz lange keine Klimapolitik im Verkehr gemacht haben. Was sind noch Gründe, dass es einfach nicht schneller vorangeht im Verkehr?

Peter Kasten:

Ein Grund in der Vergangenheit und auch teilweise in Diskussionen heute ist, dass wir in Deutschland eine starke Automobilwirtschaft haben, die sehr starken Einfluss auf die Politik genommen hat und dort wenig gemacht wurde, um Klimaschutz voranzutreiben. Die Automobilindustrie hat sich heute der Transformation verschrieben und unterstützt diese. Auch sie sind mittlerweile für die Transformation. Das ist der gute Aspekt, den ich auch vorhin Jahr schon mal genannt hatte.

Also wir sehen, dass eine Transformation stattfinden soll oder auch wird. Aber ein zweiter Teil ist halt auch noch eine Verkehrswende. Es macht keinen Sinn, nur den Antrieb auszutauschen. Es gehört auch dazu, dass wir fördern, mehr ÖPNV zu fahren, mehr mit dem Rad zu fahren, dass wir vielleicht auch Verkehre vermeiden. Das ist auch ein Teil, um Klimaschutz zu betreiben. Und der findet bisher eigentlich überhaupt nicht statt.

Soziale Verkehrswende voranbringen

Nadine Kreuzer:

Du hast jetzt Förderung schon angesprochen. So eine Transformation, die kostet ja sicherlich auch eine Menge Geld. Und gerade, wenn die Bevölkerung so stark betroffen ist, muss so eine ökologische Transformation natürlich auch sozial gestaltet werden. Viele befürchten bestimmt, dass sie bei all den anstehenden Änderungen auf der Strecke bleiben. Ist das eine größere Sorge? Wird das oft diskutiert?

Peter Kasten:

Ich würde erst mal damit anfangen, dass das System heute oder wie der Verkehr organisiert ist, nicht unbedingt sozial ist. Also wenn man sich das anschaut, dann sind Haushalte mit niedrigen Einkommen stärker von den Umwelteffekten des Verkehrs betroffen. Die wohnen an den Straßen, die wohnen an den mit Schadstoffen beeinträchtigten Straßen. Es ist so, dass wir nicht denselben Zugang zu Mobilität für alle sozialen Gruppen haben. Wenn man sich das bei den niedrigsten 20 Prozent der Einkommen anschaut, haben über 40 Prozent der Haushalte kein Auto. Bei den höchsten Einkommen sind es nur 13 Prozent.

Also wenn wir Politik machen, aber eine Diskussion stattfindet zu „Autofahren wird teurer“, betrifft das die unteren Einkommen nicht oder es gibt dann Härtefälle, aber es betrifft viel weniger Haushalte. Diese Diskussion zu „Autofahren wird teurer“ ist eigentlich eher eine Frage der mittleren Einkommen.

Nadine Kreuzer:

Das ist ein Luxusproblem.

Peter Kasten:

Ich weiß nicht, ob es ein Luxusproblem ist, aber sie haben auf jeden Fall unterschiedliche Möglichkeiten, mobil zu sein. Und das Dritte ist auch, dass Instrumente oft so ausgestaltet sind, also Steuern und Abgaben, dass höhere Einkommen stärker davon profitieren als niedrige Einkommen.

Und dementsprechend finde ich, dass man diese Ausgangslage, erstmal anerkennen sollte, dass wir heute schon nicht unbedingt ein sehr sozial gerechtes Verkehrssystem haben.

Und meiner Einschätzung nach ist es möglich, Klimaschutz und Sozialverträglichkeit miteinander zu verbinden. Ja, das ist aber auch die Herausforderung, das mit Klima und Abgaben und Steuern zu organisieren.

Maßnahmen für Klimaschutz im Verkehr

Mandy Schoßig:

Da kommen wir später noch mal drauf zurück und gucken, wie die Lasten da sozial und fair verteilt werden können. Ich würde gerne noch mal einen Schritt zurückgehen und einen Blick auf das Klimaschutzsofortprogramm werfen. Das wurde auf den Weg gebracht, um den Sektoren Druck zu machen. Also erste Frage: Kann man das so sagen? Macht das genug Druck? Und welche Maßnahmen sind denn notwendig? Vielleicht kannst du uns da mal einen Überblick für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor geben.

Peter Kasten:

Also ich glaube, da muss man noch mal unterscheiden, weil es in der Debatte oft durcheinanderläuft. Es gibt das Sofortprogramm nach dem Klimaschutzgesetz, dass das angegangen werden muss. Da hat das Verkehrsministerium Vorschläge gemacht, die allerdings sehr schwach waren: Effizienzprogramm für Trailer, kleinere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs. Dann wurde das digitale Arbeiten dort genannt., das ohne Instrumente jetzt noch stärker kommt, aber wurde einfach so genannt. Das trägt auch zur Minderung bei. Und die Treibhausgasreduzierungsquote, das ist ein Instrument, das den Anteil der erneuerbaren Kraftstoffe erhöhen soll, soll ein bisschen geschärft werden. Das ist das Sofortprogramm nach dem Klimaschutzgesetz.

Dann war im Koalitionsvertrag vereinbart, dass es ein Klimaschutzsofortprogramm geben soll. Und da ist es interessant, dass es in anderen Sektoren dort sehr viele konkrete Vorschläge gibt. Im Verkehrssektor konnten sich die Ministerien bisher nicht darauf einigen, was dort drinstehen soll. Es gibt sehr unterschiedliche Einschätzungen zwischen den Ministerien, wie Klimaschutz im Verkehrssektor stattfinden soll oder auch, wie stark Klimaschutz im Verkehrssektor stattfinden soll. Und es gibt ein Eckpunktepapier.

Das Einzige, was dort als konkrete Maßnahme mit einer großen Minderungswirkung drinsteht, ist eine Richtlinie zur LKW-Maut. Dass dort emissionsfreie LKWs sehr stark ökonomisch besser dastehen als fossile Verbrenner-LKWs. Das wäre eine starke Maßnahme. Die ist aber auch noch nicht umgesetzt.

Und was sind Dinge, die diskutiert werden? Da geht es um ein sogenanntes Bonus Malus System, also eine Abänderung der KFZ-Steuer, mit der beim Fahrzeugkauf emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge einen Bonus bekommen oder die Kaufprämie wie bisher, aber vor allem stark emittierende Fahrzeuge mit einem Kostenaufschlag versehen werden sollen im Jahr der Neuzulassungen. Und dadurch soll ein Anreiz stattfinden, emissionsärmere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu kaufen und weniger emissionsstarke Fahrzeuge in den Bestand zu bekommen.

Antriebswechsel

Nadine Kreuzer:

Also Stichwort Antriebswechsel.

Peter Kasten:

Antriebswechsel.

Nadine Kreuzer:

Erklär uns das noch mal genau. Das ist ein richtig schönes Wort.

Peter Kasten:

Antriebswechsel, was versteht man darunter? Wir haben das, glaube ich, die letzten Wochen fast alle mitbekommen. Es geht um die Elektrifizierung und die Elektromobilität. Bisher fahren wir immer noch sehr stark mit dem Verbrennungsmotor. Eigentlich ein ineffizienter Motor. Bei der Verbrennung von fossilem Diesel-Benzin entstehen Emissionen.

Es gibt aber auch die Möglichkeit, elektrisch unterwegs zu sein. Im Stromsektor sind wir schon sehr erneuerbar unterwegs. Und dementsprechend mindern wir dadurch die Treibhausgasemissionen. Und das ist eigentlich eine Entwicklung, die nicht nur in Deutschland oder Europa auf dem Weg ist. China hat sich das auf die Fahnen geschrieben. In den USA gibt es jetzt sehr starke Förderung in die Richtung und das ist im PKW-Bereich der Antrieb der Zukunft.

Mandy Schoßig:

Du hast das Verbrenner-Aus ja schon angesprochen. Ab 2035 soll es auch in der EU beschlossen werden. Jetzt hören wir aus dem Verkehrsministerium auch Töne, dass die Option der E-Fuels als Treibstoff weiter erhalten werden soll. Kannst du uns da noch mal mitnehmen? Was sind E-Fuels genau? Und brauchen wir die wirklich als Antrieb in der Zukunft? Beim Antriebswechsel könnte man ja auch sagen: Gut, Elektromobilität, das sind die einen. Und dann gibt es noch die E-Fuels, das sind die anderen.

Peter Kasten:

Vielleicht ich fange ich erstmal damit an, was E-Fuels überhaupt sind. Also E-Fuels sind Kraftstoffe, die aus hoffentlich erneuerbarem Strom hergestellt werden. Das kann über Elektrolysewasserstoff hergestellt werden. Dann muss man noch CO₂ irgendwoher bekommen, im Idealfall aus der Luft. Das packt man dann in eine Synthesereaktion, in einen Industrieprozess und am Ende kommt ein erneuerbarer Kraftstoff raus, also ein Diesel, Benzin, Kerosin.

Und das kann man dann in den heutigen Fahrzeugen verbrennen. Und weil man das CO₂ vorher aus der Luft genommen hat, der Strom hoffentlich aus erneuerbaren Quellen kommt, hat man einen potenziell emissionsfreien erneuerbaren Kraftstoff.

Wie ihr aber jetzt schon an der ganzen Erklärung mitbekommen habt, ist das sehr energieaufwendig. Es ist eine sehr lange Kette an Prozessen. Man braucht sehr viel Energie dafür und auch der Verbrennungsmotor ist wesentlich ineffizienter. Also man braucht mehr Energie für dieselbe Strecke als ein elektrischer Motor und dementsprechend wenig energieeffizient ist das. Es wird sehr viel Energie benötigt und das ist dementsprechend teuer. Und deswegen sprechen jetzt die Leute, die sich mit Kosten auseinandersetzen, und auch alle in der Automobilindustrie, bei Neuzulassungen nicht über den Einsatz von E-Fuels, weil es einfach viel zu teuer ist.

Und noch ein anderer Aspekt ist, dass es immer so klingt, als wäre diese Technologie da und fertig und man müsste jetzt nur die Förderungen anschmeißen oder nur ein Instrument finden, damit sie genutzt werden. Das ist auch nicht so. Bis heute gibt es kleinere Pilotanlagen. Auch Teilprozesse funktionieren im großen Industriemaßstab noch nicht. Also da ist noch erheblicher Entwicklungsaufwand dafür von Nöten, überhaupt die Anlagen zu bauen. Und wir reden da von 2030, dass erste relevante Mengen auf den Markt kommen könnten.

Nadine Kreuzer:

Also E-Fuels eher nicht als Antrieb der Zukunft. Elektro-PKW schon. Und da hört man natürlich von den Batterien, die jetzt ganz viel zusätzlichen Strom verbrauchen werden. Dann gibt es auch noch diese Entsorgungsdebatte. Wie stehst du dazu, wie ist da deine wissenschaftliche Draufsicht?

Peter Kasten:

Aus Emissionsicht ist es so, dass natürlich Treibhausgasemissionen bei der Produktion der Batterie entstehen und bei der Produktion des batterieelektrischen Fahrzeugs auch mehr als jetzt beim Verbrennerfahrzeug.

Aber es ist so, dass dieser Emissionsnachteil bei der Produktion sehr schnell wieder eingeholt ist, wenn man das Fahrzeug nutzt. Je nach Studie redet man da von 30 bis vielleicht 80.000 Kilometern. Und mit dem immer saubereren Energiesystem, in dem wir die Fahrzeuge nutzen werden, wird die Batterieproduktion auch in Zukunft sauberer, aber auch die Nutzung der elektrischen Fahrzeuge wird immer emissionsfreier und dementsprechend wird dieser Vorteil gegenüber dem Verbrennerfahrzeugen immer größer. Also aus Sicht der Treibhausgasemissionen ein klarer Vorteil für die batterieelektrischen Fahrzeuge, heute schon. Eine kurzfristige Herausforderung kann es bei den Ressourcen geben. Langfristig und mittelfristig sollte das auch schaffbar sein. Es kann aber sein, dass es kurzfristig Lieferengpässe in dem Bereich gibt.

Nadine Kreuzer:

Dann kurze Nachfrage noch mal zum grünen Strom, denn du hast die Batterien jetzt schon angesprochen und auch den zusätzlichen Strom, den man dafür braucht. Aber der muss ja irgendwo herkommen. Wie soll das bewerkstelligt werden?

Peter Kasten:

Wir haben ein Ziel von 80 Prozent erneuerbaren Energien im Stromsystem im Jahr 2030. Aber ich glaube, diese Frage wird auch immer ein bisschen überhöht. Im Koalitionsvertrag gibt es das Ziel von 15 Millionen rein batterieelektrischen Fahrzeugen. Wenn man das jetzt mal mit sehr hohen Fahrleistungen rechnet, dann sind das rund 45 Terrawattstunden im Jahr 2030. Im Jahr 2020 haben wir in Deutschland ein bisschen über 230 Terrawattstunden an erneuerbaren Energien produziert. Also es klingt immer so, als wäre das wahnsinnig viel. Aber es ist jetzt nicht so, dass das nicht schaffbar ist.

Die Herausforderung besteht natürlich. Man erzeugt zusätzlichen Druck auf das Stromsystem. Wir müssen die Erneuerbaren Energien noch mehr und noch schneller ausbauen. Aber es ist auch sehr viel effizienter als beispielsweise eine Wasserstoffnutzung oder eine E-Fuel-Nutzung im Verkehrssektor, weil dort noch sehr viel mehr Strom benötigt werden würde. Den kann man zwar importieren, aber es ist trotzdem so, dass das schon eine sehr effiziente Art ist, den Verkehrssektor mit erneuerbarer Energie zu versorgen.

Mandy Schoßig:

Eine andere Herausforderung ist auch noch die Infrastruktur, also vor allem die Ladesäulen zum Laden der Fahrzeuge. Wie ist da denn der Stand? Da hört man ja immer, es gibt nicht genügend. Wie würdest du das einschätzen?

Peter Kasten:

Ich glaube, auch da gibt es so ein bisschen Fehlwahrnehmungen. Es ist natürlich so, wenn man eine Transformation macht, funktioniert nicht alles sofort hundertprozentig. Es ist aber so, dass wir 80.000 öffentliche Ladesäulen in Deutschland haben. Ganz wesentlich und das wird oft eine Diskussion vergessen, ist die Ladung zu Hause und auch beim Arbeitsplatz. Das sind eigentlich die zukünftigen Orte, wo vor allem geladen werden wird.

Man braucht aber die öffentliche Ladeinfrastruktur, die ist am Entstehen. Die Industrie ist da hinterher. Wir haben dafür die Treibhausgasminderungsquote für erneuerbare Kraftstoffe. Dort kann man auch Treibhausgasminderungen anrechnen lassen, die über das Laden von Elektrofahrzeugen erreicht werden. Dadurch gibt es in der Zukunft zusätzliche Einnahmen der Ladesäulenbetreiber. Auf der ökonomischen Seite sieht das nicht mehr so schlecht aus wie vor ein paar Jahren. Die Herausforderung da ist, dass Genehmigungsprozesse vereinfacht und beschleunigt werden. Auch dort schlägt der Fachkräftemangel zu. Das sind die wesentlichen Gründe, wieso dort nicht so schnell gebaut wird, wie man es sich erhofft.

Aber ich sehe es nicht so, dass wir da weit hinterherhinken. Das heißt, wir müssen schneller ausbauen als heute. Wir müssen die Ausbaugeschwindigkeit in den nächsten Jahren verdoppeln. Aber es ist nicht so, dass wir da weit hinten dranhängen.

Nadine Kreutzer:

Wie sieht es denn aus mit den Batterien, wenn man Fernreisen machen möchte? Wie man das so kennt von früher oder auch aktuell: Man setzt sich ins Auto und dann fährt man mal runter nach Italien oder sonst wo. Wie lang halten denn diese Batterien? Das hört man auch oft: "Das hält doch gar nicht so lange und unterwegs finde ich keine Ladesäule". Wie ist da deine Einschätzung?

Peter Kasten:

Wie gesagt, das sind Herausforderungen, die bei einer Transformation auftreten. Und ich denke, dass das vor allem eine Herausforderung ist, wenn man so etwas das erste Mal macht. Mit der Zeit lernt man auch, wie man solche Fahrten macht. Aber es ist so, dass die Schnellladeinfrastruktur derzeit schnell wächst, in Deutschland sicherlich schneller als in anderen europäischen Ländern. Es hängt auch ein bisschen davon ab, wohin man fährt.

Leider ist es so, dass man teilweise andere Ladekarten braucht oder andere Apps im Ausland. Aber das Laden sollte eigentlich funktionieren. Wie gesagt, das kann, wenn man das das erste, zweite Mal macht, auch eine Herausforderung sein, die richtige App zu finden. Eine Kreditkarte oder PayPal irgendwo hochzuladen. Aber das sind alles Probleme, die sich in den nächsten Jahren lösen werden.

Aber was für Reichweiten haben wir in Fahrzeugen? Das ist eine spannende Frage. Als ich beim Öko-Institut vor zwölf Jahren angefangen habe, galt eine Reichweite von 250 Kilometern als absolut obere Grenze und wir würden nie mehr erreichen. Bei heutigen Fahrzeugen gibt es welche, die bis zu 450 Kilometern Reichweite haben. Aber eine normale, reale Reichweite sind ungefähr 300 Kilometer. Wir sind also weit über dem, was wir vor zehn Jahren diskutiert haben.

Und es ist auch so, dass sich die Batterietechnologie wahnsinnig schnell entwickelt und es gibt Entwicklungen, wo wir gedacht haben, die werden nie kommen. Und einfach weil so viel

Entwicklung, so viel Geld in diese Technologie fließt, werden wir dort auch noch weitere Fortentwicklungen sehen. Und ich glaube, diese Reichweite ist nicht das Problem. Vor allem, weil wir gefangen sind in einem Gedanken, dass ein Fahrzeug unglaublich weit fahren muss. Urlaubsfahrten, lange Fahrten, die macht man zwei, drei Mal im Jahr. Das sind die Ausnahme. Die Reichweiten der Batterien reichen für das alltägliche Leben ohne Probleme aus.

Die Rolle von Dienstwagen bei der Verkehrswende

Mandy Schoßig:

Ja, und interessanterweise sind ja auch ein großer Teil der zugelassenen PKWs Dienstwagen, also welche, die wirklich nur auf kurzen Strecken genutzt werden. Wie hoch ist denn der Anteil da? Ist das nicht auch ein Hebel?

Peter Kasten:

Also der zugelassene Anteil an den Dienstwagen ist nicht hoch, aber was hoch ist, ist der Anteil der Neuzulassungen. Rund 20, 25 Prozent der Neuzulassungen sind Dienstwagen, die bleiben dann ein, zwei oder drei Jahre bei der jeweiligen Person und dann gehen sie in den Bestand von Privatpersonen über. Deswegen ist der Anteil an Dienstwagen nicht der riesigste.

Es ist aber so, dass über die Dienstwagenbesteuerung batterieelektrische Fahrzeuge, aber auch Plug-in-Hybridfahrzeuge stark gefördert werden. Das heißt, dass man für das private Fahren einen gewissen Anteil des Kaufpreises als Einkommen versteuern muss. Das ist beim Verbrennerfahrzeug ein Prozent des Listenpreises und bei den rein batterieelektrischen Fahrzeugen sind es nur 0,25 Prozent, beim Plug-in-Hybrid ein halbes Prozent.

Leider ist es so, dass Plug-in-Hybride, die im Dienstwagenbereich genutzt werden, oft als reine Verbrenner gefahren werden und dort die Emissionsvorteile, die sie bringen können, einfach nicht genutzt werden. Trotzdem werden sie steuerlich gefördert. Deswegen kommen viele Plug-in-Hybride über diesen Dienstwagenmarkt in den Bestand. Aber sie werden eigentlich nicht als Plug-in-Hybrid gefahren, sondern als reiner Verbrenner.

Und die Emissionsminderung, die man damit erreichen will, erreicht man nicht. Das ist eine schlechte Ausgestaltung der Dienstwagenbesteuerung. Das sollte geändert werden.

Mandy Schoßig:

Aber noch mal kurz nachgefragt: Wenn du sagst, bei den Neuzulassungen ist das eben doch ein beträchtlicher Anteil, dann habe ich das jetzt so verstanden, dass wenn die dann nach zwei, drei Jahren rausgehen aus dem Dienstwagensektor, ja auch für den Zweitwagenmarkt zur Verfügung stehen. Also da kommen ja dann gebrauchte Elektrofahrzeuge doch irgendwie einfacher an uns heran als Privatperson.

Peter Kasten:

Ja, auf jeden Fall. Also es ist so, dass der Dienstwagenbereich schon prägt, welche Fahrzeuge im Gesamtbestand gefahren werden, weil 20 bis 25 Prozent als Dienstwagen zugelassen werden. Und wenn dort sehr große, emissionsstarke Fahrzeuge zugelassen werden, kommen die auch bei uns in den Bestand.

Flottenzielwerte und CO₂-Preis als Hebel für den Antriebswechsel

Nadine Kreuzer:

Was könnte denn den Umstieg vom Verbrenner auf Elektrofahrzeuge beschleunigen? Also irgendwelche Regularien? Wie könnte das am besten von statten gehen?

Peter Kasten:

Also wir hatten vorher in der Diskussion ja schon mal die Flottenzielwerte mit dem Verbrenner-Aus. Das ist auf der Angebotsseite, also auf der Seite der Automobilhersteller, der ganz wesentliche Treiber und das ist auch der Treiber, wieso wir heute schon Elektrofahrzeuge im Markt sehen, und im Bestand. Also die Flottenzielwerte sind ganz, ganz wesentlich. Und ich hatte vorhin ja auch gesagt, dass wir auf der EU-Ebene gut unterwegs sind, vielleicht ein bisschen verspätet, aber wir sind gut unterwegs. Man könnte es beschleunigen, aber die Antriebswende kommt und das ist ganz wesentlich von den Flottenzielwerten getrieben.

Mandy Schoßig:

Kannst du das noch mal kurz erklären? Flottenzielwerte, was heißt das?

Peter Kasten:

Flottenzielwerte, da geht es um die Automobilhersteller*innen, also diejenigen, die Fahrzeuge in den Markt bringen oder verkaufen. Die sind verpflichtet, über die Zeit bei den Neufahrzeugen die durchschnittliche Emission ihrer Flotte zu reduzieren. Und bis vor kurzem war das vor allem die Effizienzsteigerung bei Verbrennerfahrzeugen.

Aber ab einem gewissen Grad an Minderung, die sie erreichen müssen, macht es keinen Sinn mehr, Verbrennerfahrzeuge weiterzuentwickeln. Das ist sehr teuer. Und deswegen ist die gesamte Autoindustrie umgestiegen auf die Elektrifizierung, weil das einfach, auch wenn man bis 2035 auf null Emissionen runter sein muss, der Weg ist, diese Ziele zu erreichen.

Und wenn Automobilhersteller*innen diese Ziele nicht erreichen, müssen sie Strafzahlungen tätigen. Da ist es vorteilhafter für sie, wenn sie die Ziele einhalten, als wenn sie Strafzahlungen tätigen. Und das ist der Haupttreiber für diese Antriebswende.

Auf der Nachfrageseite, also auf der Seite derjenigen, die die Fahrzeuge kaufen, haben wir bisher fast überhaupt keine Anreize. Also wir haben den CO₂-Preis, der ein bisschen hilft. Die Frage ist aber, wie stark denken Fahrzeugkäufer*innen darüber nach, wie sich ein CO₂ Preis entwickeln wird? Man macht da vielleicht grad so die Daumenrechnung, wenn man überhaupt weiß, dass es einen CO₂-Preis gibt.

Nadine Kreuzer:

Vielleicht kannst du uns noch mal kurz erklären, was CO₂-Preis bedeutet?

Peter Kasten:

Also wir haben seit 2020 einen CO₂-Preis im Wärmesektor, im Gebäudesektor und vor allem im Verkehrssektor. Und da ist es so, dass für jede Tonne an CO₂ oder jedes Gramm an CO₂, was emittiert wird, ein CO₂-Preis gezahlt werden muss. Das machen nicht diejenigen, die das Auto fahren direkt, sondern das machen die, die die Kraftstoffe in den Verkehr bringen. Also die Mineralölunternehmen, aber die geben natürlich die Kosten weiter an die Kund*innen.

Und wir haben dort einen Einstiegspfad, der ist festgeschrieben und steigt langsam an. Bis zum Jahr 2026 und dann, nach 2026, soll eine freie Preisbildung stattfinden. Das heißt, je nachdem, wie weit wir weg sind davon oder wie viele Zertifikate es noch gibt, gibt es dann einen höheren oder niedrigeren Preis. Wahrscheinlich wird das ein eher hoher Preis sein. Aber das ist sehr weit in der Zukunft. Und gerade ist es anders, als es beispielsweise im Stromsektor und im Industriesektor ist, wo es ganze Abteilungen gibt, die sich überlegen, wie sich ein CO₂ Preis entwickeln kann oder was das für unsere Investitionsentscheidungen heißt?

Peter Kasten:

Privatleute machen so eine Rechnung nicht. Wenn sie überhaupt wissen, dass dieser CO₂-Preis ansteigen wird, machen die eine Daumenrechnung und überlegen: "Ja, das könnte vielleicht meine Kosten zukünftig beeinflussen". Und dann gibt es aber trotzdem eine Bauchentscheidung. Die wenigsten machen da eine Kostenrechnung.

Und deswegen sind solche Maßnahmen, die im Verkehrssektor darauf wirken, dass die Betriebskosten sinken oder teurer werden bei gewissen Optionen, nicht so stark. Man muss vielmehr beim Fahrzeugkauf ansetzen. Und da ist es so, vorhin hatte ich schon mal dieses System von einem Bonus-Malus genannt, das ist dort ein ganz wesentlicher Ansatz. Denn die Käufer*innen merken beim Fahrzeugkauf, dass ein emissionsarmes Fahrzeug oder emissionsfreies Fahrzeug viel günstiger ist als ein stark emittierendes Fahrzeug. Für diese Ansätze beim Fahrzeugkauf Abgaben anzusetzen ist ganz wesentlich im Verkehrssektor.

Steuern und Abgaben bei der Verkehrswende

Mandy Schoßig:

Ich denke auch, wir sind jetzt beim Thema Steuern und Abgaben voll angekommen. Vielleicht kannst du uns erst mal einen Überblick geben. Du hast jetzt schon dieses Bonus-Malus-System angesprochen. Wir haben die Dienstwagenpauschale schon angesprochen. Welche Klimaabgaben gibt es denn im Verkehrssektor?

Peter Kasten:

Wir hatten jetzt eigentlich fast alles schon angesprochen. Also es gibt den CO₂ Preis über das Brennstoffemissionshandelsgesetz, es gibt die KFZ-Steuer, die hat bisher sehr wenig Lenkungswirkung. Da hatte ich angesprochen, dass das ein wesentlicher Ansatzpunkt wäre für eine Reform, also, dass man dort im ersten Jahr für höhere CO₂ Emissionen einen höheren Preis bezahlt.

Indirekt gibt es noch ein drittes Instrument, und zwar die Treibhausgasquote. Die hatte ich auch schon ein paarmal angesprochen. Da gibt es eine Quote für die Mineralölindustrie, die müssen den Anteil der erneuerbaren Energien in ihrem Mix erhöhen. Und das kostet Geld. Indirekt legen sie das natürlich auch auf die Kund*innen um. Und dementsprechend gibt es dort ein drittes Bepreisungselement. Das sind die Wesentlichen Hebel, die wir haben. Bei der Dienstwagenbesteuerung gibt es, wie ich jetzt auch angeregt hatte, bei der KFZ-Steuer, beim Fahrzeugkauf auch noch mal diesen Aspekt. Aber wenn ich ein rein elektrisches Fahrzeug kaufe, habe ich geringere Kosten. Wenn ich einen Verbrenner kaufe, habe ich höhere Kosten.

Das sind so die Bepreisungsinstrumente, die wir derzeit im Verkehrssektor haben.

Nadine Kreutzer:

Und was passiert dann mit den ganzen Einnahmen daraus?

Peter Kasten:

Die Einnahmen aus dem Brennstoffemissionshandel, also aus dem CO₂-Preis, fließen in den Klima- und Transformationsfonds des BMWK. Und darüber können Fördermaßnahmen finanziert werden. Das wird darüber gemacht. Aber es gibt natürlich die Diskussion beim CO₂-Preis, ob man nicht auch die Einnahmen, die eingenommen werden, wieder verteilen sollte, um es sozial gerecht auszugestalten. Da wäre es sehr vorteilhaft, das als "Klima-Geld" pro Kopf"-Pauschale zurückzuzahlen, weil es dann auch zu einem sozialen Ausgleich führt. Dann profitieren sogar Haushalte mit niedrigen Einkommen und höhere Einkommen würden höher belastet werden. Das wäre eine Möglichkeit, beim CO₂-Preis mit den Einnahmen umzugehen. Bei der THG-Quote ist es so, dass darüber die erneuerbaren Kraftstoffe finanziert werden und die KFZ-Steuer geht in das allgemeine Bundesbudget.

Nadine Kreutzer:

Was du alles weißt. Kommen wir nochmal zur Mineralölsteuer, denn die muss ich ja dann zukünftig nicht zahlen, wenn ich mein E-Auto mit Strom tanke, oder? Gibt es dann für den Strom noch mal eine extra Abgabe?

Peter Kasten:

Also für den Strom gibt es die Stromsteuer und die ist geringer als die Mineralölsteuer. Am Wochenende wurde angeregt, auch die Mineralölsteuer für E-Fuels abzusenken oder die KFZ-Steuer für Fahrzeuge, die nur auf E-Fuels fahren, abzusenken.

Meiner Meinung nach ist das nur ein Zeichen, wie teuer diese E-Fuels sind. Das ist eher ein Eingeständnis, dass sie sehr teuer sind, als dass es eine sinnvolle Maßnahme ist. Für den Strom gibt es wie gesagt die Stromsteuer. Indirekt wird auch der CO₂ Preis über den Strommarkt bezahlt. Die Stromerzeuger*innen bezahlen den CO₂-Preis, aber sicherlich ist die Stromsteuer niedriger als die Mineralölsteuer, was wieder eine Herausforderung ist, weil die Staatseinnahmen im Bundeshaushalt stark zurückgehen werden, wenn wir viele elektrische Fahrzeuge im Bestand bekommen werden.

Und das heißt, wir müssen uns überlegen, wie wir Verkehrsinfrastrukturen und fehlende Einnahmen ausgleichen. Und da sind wir dann bei einer Diskussion, die meiner Einschätzung nach sehr bald beginnen sollte: Bei einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut. Also, dass wir beim Fahren auf Straßen eine PKW-Maut bekommen, die nicht wie oft diskutiert wird, über Pickerl oder so eine Flatrate, sondern die wirklich so abgerechnet wird, dass jeder Kilometer, der gefahren wird, mit Kosten versehen wird.

Und das wäre dann eine nutzungsgerechte Finanzierung der Infrastruktur.

Fahrleistungsabhängige PKW-Maut

Mandy Schoßig:

Pkw-Maut. Kannst du das vielleicht noch mal ein Tickchen genauer erklären? Wie soll das dann gestaltet werden, um solche Einnahmeausfälle auch zu kompensieren?

Peter Kasten:

Also wie das genau ausgestaltet werden soll, wie das technisch stattfindet, das wäre noch zu diskutieren. Da muss natürlich der Datenschutz berücksichtigt werden, da muss berücksichtigt werden, wie die Daten überhaupt aufgenommen werden, wie das gemessen wird.

Aber deswegen sage ich ja, wir müssen diese Diskussion bald starten. Wenn wir wirklich einen hohen Bestand an elektrischen Fahrzeugen bekommen, verlieren wir recht schnell relevante Einnahmen im Bundeshaushalt. Und diese Diskussion ist nicht einfach bei der Pkw-Maut, aber sie ist jetzt auch nicht unberechtigt. Also bei der Pkw-Maut wird geschaut, was für volkswirtschaftliche Schäden durch Lärm entstehen, durch die benutzten Flächen usw. Solche Dinge werden dort bepreist und die werden bisher indirekt über die Mineralölsteuer bepreist. Die Mineralölsteuer geht aber zurück und dementsprechend brauchen wir ein anderes Instrument, das diesen Dingen wieder einen Preis gibt. Weil wir sonst einfach zukünftig sehr, sehr viel mehr mit dem Auto fahren werden. Das heißt, wir brauchen wieder mehr Flächen, mehr Autobahnen, mehr Straßen, mehr Windräder, mehr Solarzellen.

All das wird mehr, wenn wir nicht auch die Verkehrswende angehen, also nur darauf achten, dass wir eine Wende bekommen, aber nicht auch darauf achten, dass einfach weniger Auto gefahren wird.

Nadine Kreuzer:

Das klingt so, als wenn alles teurer werden würde.

Peter Kasten:

Das sehe ich nicht so. Das elektrische Fahren an sich, also das Fahrzeug ist in der Anschaffung ein bisschen teurer, aber im Betrieb sind sie wesentlich günstiger als Verbrennungsmotoren für Fahrzeuge. Dementsprechend sind batterieelektrische Fahrzeuge, spätestens Mitte der 20er Jahre, in der Gesamtkostenrechnung günstiger. Sogar sehr viel günstiger ab einem gewissen Zeitpunkt. Und deshalb brauchen wir neue Instrumente, um dieses sehr günstige Autofahren und auch das sehr günstige LKW-Fahren auszugleichen. Weil wir sonst einfach sehr hohe Fahrleistungen auf der Straße sehen werden, mit den entsprechenden Folgen, die daraus entstehen.

Mobilitätswende voranbringen

Nadine Kreuzer:

Es gibt auch noch andere Wege der Fortbewegung als nur das Auto. Was müsste bei diesen anderen Formen passieren? Welche wären das?

Peter Kasten:

Also es gibt den ÖPNV, den Radverkehr und den Fußverkehr, wenn wir über den Personentransport sprechen. Ein wesentlicher Punkt ist, dass Infrastrukturen angepasst werden, dass auf der Schiene Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden, dass im öffentlichen Verkehr Angebote ausgeweitet werden. Also dass wir bessere Verbindungen haben, mehr Busse, mehr Schienenverkehrs-Angebote.

Das ist die Herausforderung für den Umstieg. Dass auch Verkehrsinfrastrukturen in Städten umgewandelt werden. Denn gerade ist es sehr PKW-zentriert, also muss dort mehr Raum geschaffen werden für den Fußverkehr, den Radverkehr. Und dass das einfach sicherer wird, es angenehmer wird, zu Fuß zu gehen.

Das sind alles solche Maßnahmen, die dazu führen, dass die Verkehrsträger mehr genutzt werden. Und dann wirken auch solche Dinge wie ein CO₂-Preis oder eine Pkw-Maut sehr gut. Dann gibt es auch die Akzeptanz dafür, weil es die Alternativoptionen gibt.

Also ohne diese Veränderung der Straßeninfrastruktur, der Angebote im ÖPNV, führt das wahrscheinlich zu viel Frust. Weil dann ist es wirklich so, dass es teurer wird, auf der einen Seite, aber ich habe keine Alternativoption auf der anderen Seite. Das heißt, das muss Hand in Hand gehen und das ist so ein typisches Ding, das man im Verkehrssektor immer sagt: „Push and Pull“. Also auf der einen Seite ziehen und auf der anderen Seite fördern. Das ist ein Schlagwort im Verkehrssektor und das kann man eigentlich auf alles anwenden. Man muss nicht nur mehr Angebote schaffen, sondern das andere muss auch weniger attraktiv gemacht werden. Das ist so eine Funktion im Verkehrssektor, die oft als Lösung herangezogen wird.

Nadine Kreuzer:

Sollte auch nicht auch das viele Rumstehen nicht mehr so attraktiv sein? Denn ganz viele Autos stehen ja tatsächlich die meiste Zeit nur rum.

Peter Kasten:

Da hast du Recht. Also Fahrzeuge stehen im Schnitt 23 Stunden am Tag rum und werden nur eine Stunde bewegt. Ist das eigentlich ein Wahnsinn, dass wir den Fahrzeugen öffentlichen Raum geben, um die ganze Zeit rumzustehen. Wenn man überlegt, wofür man im öffentlichen Raum alles Geld bezahlen muss: Für das Parken bezahlt man sehr wenig. Und das ist auch ein Weg, um ÖPNV, Ausbau, Infrastrukturwandel zu finanzieren, also eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und höhere Parkgebühren. Wenn diese Einnahmen genutzt werden, um dann auch den ÖPNV auszubauen, kriegt man auch die Akzeptanz dafür, dass weniger Parkraum zur Verfügung steht oder das Parken teurer wird, Autofahren allgemein teurer wird. Wenn gleichzeitig dieses Geld wieder genutzt wird, um die anderen Optionen zu verbessern und attraktiver zu machen.

Mandy Schoßig:

Und woran liegt es, dass der ÖPNV nicht so schnell ausgebaut wird, wie es eigentlich sein müsste? Weil da redet man jetzt auch schon ziemlich lange drüber und irgendwie geht es nicht so richtig voran. Woran liegt das?

Notwendige Reform der Straßenverkehrsordnung

Peter Kasten:

Einerseits natürlich an der Finanzierung. Es ist teuer, das muss man so sagen. Eine Ausweitung des Angebots und Infrastrukturen umbauen, das kostet Geld. Da könnte der Bund mehr machen. Ich hatte aber auch angesprochen, dass es auch die Möglichkeit gibt, über Parkraumbewirtschaftung, Citymaut, solche Dinge, Geld zu bekommen.

Und andererseits ist eine ganz entscheidende Stellschraube das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung. Das steht auch im Koalitionsvertrag, dass die geändert werden soll. Dort ist ein zentraler Satz, dass die Straßen den fließenden Verkehr sicherstellen sollen. Das wird oft als der fließende PKW-Verkehr interpretiert. Da ist es einfach dringend notwendig, das zu erweitern, sodass dort auch Aspekte wie Umweltschutz, Klimaschutz, Sicherheit, weniger Lärm, stärkeren Eingang finden in das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung.

Dann haben auch Kommunen die Freiheit, anders planen zu können. Heute ist es ein großer Aufwand, die Verkehrsinfrastruktur umzubauen. Man muss viele Begründungen schreiben, nur weil im Gesetz steht, der fließende Verkehr sei so zentral.

Und wenn dort dieses Gesetz geändert wird, beschleunigt es auch Genehmigungsprozess oder einfach Prozesse insgesamt, wenn man nicht begründen muss, wieso man eine Parkraumbewirtschaftung einführt oder nicht begründen muss, wieso eine Straße Tempo 30 ist. Da gehen Verwaltungen viele Stunden verloren, nur um eine Begründung zu schreiben. Wenn das der Standard werden würde, wenn das einfacher werden würde, können solche Prozesse auch schneller stattfinden, als sie es heute tun.

Nadine Kreutzer:

Was müsste denn konkret an der STVO, der Straßenverkehrsordnung, geändert werden, damit alle glücklich sind?

Peter Kasten:

Also den wesentlichen Aspekt hatte ich eben schon genannt mit Umwelt, Klimaschutz, Verkehrssicherheit. Das gibt den Rahmen. Aber dort werden auch Dinge vorgegeben wie: "Was ist die Regelgeschwindigkeit in Städten?". Man könnte dort Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit vorgeben, sodass Städte begründen müssen, wieso sie Tempo 50 auf gewissen Straßen einführen wollen. Das wäre zum Beispiel eine Maßnahme.

Das unterstützen übrigens die Kommunen. Es gibt über 600 Kommunen, die eine Initiative bilden, die diese Freiheit haben wollen. Über die StVO und das DVG werden die maximalen Kosten für Parkraumbewirtschaftung und die Bußgelder geregelt. Deutschland ist bei den Bußgeldern im europäischen Vergleich ganz weit unten. Aber Kommunen haben nicht die Möglichkeit, über diesen maximalen Satz zu gehen, wenn Leute im Parkverbot parken. Parkraumbewirtschaftung muss begründet werden.

Das sind alles solche Dinge, die man konkret vereinfachen kann. Und es geht vor allem darum, dass man den Kommunen die Freiheit gibt, selbst zu entscheiden, was sie für sich am besten halten.

Und gerade ist das sehr stark eingeschränkt durch die Bundesgesetzgebung. Die Kommunen müssen immer dagegen arbeiten, immer dagegen argumentieren und verlieren teilweise auch mal vor Gericht.

In Berlin haben wir die Diskussion zur Friedrichstraße. Wenn das in dem Straßenverkehr der Straßenverkehrsordnung anders geregelt wäre, wären solche Dinge sehr viel einfacher umzusetzen und würden sehr viel seltener vor Gericht landen. Oder Kommunen trauen sich gar nicht, gewisse Dinge zu tun, weil sie wissen, dass sie dann einen langwierigen Gerichtsprozess haben und nicht wissen, ob sie gewinnen oder verlieren. Deswegen ist diese Straßenverkehrsgesetzgebung so unglaublich zentral für die Verkehrswende.

Ausblick und Schluss

Mandy Schoßig:

Ja, du hast ja auch schon dieses Prinzip „Push und Pull“ angesprochen, dass das Hand in Hand gehen muss. Ich frage mich immer, wie wir das eigentlich zeitlich abstimmen. Wir wollen, dass die Leute weniger Auto fahren und mehr ÖPNV, der muss aber noch ausgebaut werden. Aber wie bekommen wir das dann alles unter einen Hut?

Peter Kasten:

Also das ist eine Herausforderung. Ich denke, dass man dort auch die Maßnahmen, also so was wie Parkraumbewirtschaftung oder Parkgebühren, einphasen muss. Man kann nicht von einem Tag auf den anderen sagen: "Wir führen das jetzt ein, aber wir haben noch nicht das Alternativangebot aufgebaut". Also das muss abgestimmt ablaufen. Das Problem ist, je länger wir warten, umso weniger Zeit bleibt dafür. Je früher man so einen Prozess startet, umso länger ist der Zeitraum, um den ÖPNV auszubauen und gleichzeitig andere Instrumente einzuführen, die vielleicht den PKW ein bisschen weniger attraktiv machen in den Städten.

Mandy Schoßig:

Also müssen wir mal anfangen?

Peter Kasten:

Auf jeden Fall.

Nadine Kreutzer:

Und inwiefern kann der Bund da einwirken? Was gibt es da für Maßnahmen, so infrastrukturell?

Peter Kasten:

Also wenn wir über die Kommunen reden, hatte ich das Straßenverkehrsgesetz, die Straßenverkehrsordnung genannt. Aber der Bund ist verantwortlich für die Infrastruktur, die Autobahnen, die Fernverkehrsstrecken im Einzugsbereich. Das sind Dinge, die in Bundeshand liegen. Dort ist es so, dass es den Bundesverkehrswegeplan gibt, der derzeit auch sehr viel diskutiert wird. Wenn es um die Planungsbeschleunigung geht und dort Streit stattfindet, sollte der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt stehen oder auch der Autobahnneubau/-ausbau.

Aber der alte Bundesverkehrswegeplan wurde auf Szenarien aus dem Jahr 2014 aufgebaut. Dort werden dann sogenannte Engpässe bewertet, also dort, wo zukünftig Staus auftreten können oder die Kapazitäten auf der Schiene nicht ausreichen. Aber das stammt aus dem Frühjahr 2014. Da haben wir noch nicht über das Klimaschutzgesetz, über Klimaschutz allgemein, geredet. Auf der Basis werden Infrastrukturentscheidungen getroffen. Und auch ein neues Gutachten wurde vor kurzem für den neuen Bundesverkehrswegeplan veröffentlicht. Da ist es so, dass auch dort frühere Trends einfach fortgeschrieben werden. Und diese Trends entsprechen nicht einer Welt des Klimaschutzes.

Das ist die große Problematik. Dass wir eine Infrastrukturplanung in einer Welt machen, die eigentlich nicht dem Klimaschutz entspricht. Und wenn wir dann entsprechende Infrastruktur bauen, bekommen wir natürlich auch den Verkehr, den wir so bauen. Und umso schwieriger muss man dann mit anderen Instrumenten wieder gegenwirken, um auf ein anderes Verkehrssystem zu kommen. Das ist die Problematik, die in diesem System des Bundesverkehrswegeplans steckt. Ja, und die ist bisher nicht aufgelöst.

Nadine Kreutzer:

Okay, Peter, dann wollen wir uns nochmal der Anfangsfrage widmen. Schafft der Verkehr die Wende? Wie schätzt du das als Experte ein?

Peter Kasten:

Die Antriebswende schaffen wir. Die Frage ist, ob wir die Verkehrswende schaffen. Und das hängt ganz wesentlich von nationalen Maßnahmen ab, wie wir auf nationaler Ebene agieren. In den letzten 20, 25 Jahren sind wir diese Problematik nicht angegangen. Es sieht in der jetzigen Regierung auch so aus, als wäre es sehr schwierig, Konzepte und Ideen umzusetzen. Deswegen bin ich in der Hinsicht gerade ein bisschen pessimistisch und hoffe vielleicht auf eine andere Koalition oder auf eine andere Regierung in ein paar Jahren, die dann vielleicht auch die Notwendigkeit sieht, auch in Richtung Verkehrswende mehr zu machen als die jetzige Regierung.

Mandy Schoßig:

Okay, und wenn die Koalition aus dir bestünde, also wenn du der Kanzler wärst, was würdest du dann tun für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor? Also was würdest du sofort angehen?

Peter Kasten:

Also sofort würde ich die KFZ-Steuer angehen und diesen Malus für emissionsstarke Fahrzeuge, weil das einfach die Antriebswende beschleunigt und dort die richtige Sicherheit gibt. Da wollen wir hin, da gehen wir hin. Und dann kann man auch die Ladeinfrastruktur usw. entsprechend aufbauen.

Und die Straßenverkehrsordnung ist der zweite Punkt, der wesentlich ist für die Verkehrswende. Das würden, glaube ich, meine beiden relevanten Punkte sein. Und ich würde die Pkw-Maut vorbereiten. Das heißt nicht, dass sie sofort umgesetzt werden muss. Aber auf jeden Fall sollte die Diskussion darüber starten, wie so etwas stattfinden soll. Denn ich glaube, es wird ein langer Prozess sein, eine Akzeptanz in der Bevölkerung für ein System hinzubekommen, bei dem man viele Verkehrsdaten aufnehmen muss von Privatpersonen. Wie funktioniert das, wie funktioniert die Datensicherheit? Das ist ein langer Prozess, aber dieses Instrument ist zukünftig unglaublich wichtig. Das haben, so glaube ich, bisher sehr wenige Personen in der Politik in ihrem Programm.

Noch ein Punkt: Der soziale Ausgleich ist ganz wichtig. Überhaupt den Auszahlungsmechanismus zu schaffen, dass man allen Bürger*innen Geld auszahlen kann, man also, wenn man einen hohen CO₂-Preis hat, die Möglichkeit hat, zielgerichtet Bürger*innen Geld zurückzuverteilen.

Das ist ein wesentlicher Punkt, den wir heute nicht haben. Steht auch im Koalitionsvertrag so drin. Das wird angegangen, aber das sollte mit Nachdruck geschehen, weil das eine ganz zentrale Voraussetzung dafür ist, dass wir sozial ausgewogen im Verkehrsbereich sind.

Nadine Kreutzer:

Wir wurden jetzt ja schon sehr gut versorgt von deiner Seite, aber wenn man das jetzt auf lange Sicht auch im Blick behalten möchte, gibt es da irgendwelche Anlaufstellen, wo du sagst, da gibt es immer einen ganz guten Überblick?

Peter Kasten:

Ach, ich glaube die Öko-Instituts-Seite...Nein, wir haben eine, wie ich finde, [spannende Studie fiskalischer Rahmenbedingungen, wo man sich das ganze Thema anschauen kann](#). Was gibt es denn für Ideen, für Abgaben und Steuern? Es ist ein super Übersichtswerk finde ich. Eine ganz, ganz gute Studie.

Nadine Kreutzer:

Finden wir auf der Seite vom Öko-Institut.

Peter Kasten:

Findet ihr auf der Seite vom Öko-Institut.

Mandy Schoßig:

Und auch von meiner Stelle heute mal ein Tipp. Und zwar gibt es in der ARD-Mediathek gerade eine ganz tolle Serie, die heißt: "[Wir können auch anders](#)". Das ist eine Doku-Serie, wo es sehr viele gute Ideen und Lösungen gibt, wie man in den verschiedenen Sektoren zum Klimaschutz vorankommt. Zum Beispiel zum Bereich Mobilität, aber auch Energie und Bauen und Wohnen. Mit Bjarne Mädel, Anke Engelke und ganz vielen anderen tollen Menschen, macht wirklich Spaß. Die Studie, die Peter genannt hat und auch im Verlauf haben wir über einiges gesprochen, verlinken wir euch mal in den [Shownotes](#). Vielen Dank Peter, dass du da warst.

Peter Kasten:

Ja, vielen Dank, das hat Spaß gemacht.

Nadine Kreuzer:

Vielen Dank auch von meiner Seite, lieber Peter, das war sehr, sehr interessant und aufschlussreich. Und in der nächsten Episode, da wagen wir uns an ein juristisches Thema.

Mandy Schoßig:

Ja, genau, denn seit Januar dieses Jahres gibt es in Deutschland das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Ich dachte, ich stolpere, aber man kann auch kurz Lieferkettengesetz sagen. Das soll Unternehmen zur Einhaltung von Menschenrechten und auch zu Nachhaltigkeitsaspekten verpflichten. Aber so richtig wirksam wäre ja so ein Gesetz erst, wenn es auch über Deutschland hinaus Anwendung findet. Und deshalb wird es auch auf EU-Ebene gerade intensiv diskutiert und verhandelt. Und das wollen wir uns das nächste Mal genauer anschauen.

Nadine Kreuzer:

Falls ihr dazu Fragen vorab habt, schreibt immer gerne an den podcast@oeko.de. Ansonsten freuen wir uns natürlich über eine schöne Bewertung und seid gespannt auf das nächste Mal. Wir freuen uns auf die Diskussion mit den Expert*innen aus dem Öko-Institut. Tschau!

Mandy Schoßig:

Mach's gut! Tschüss!