

---

**Pressekontakt****Telefon:** +49 30 405085-333**E-Mail:** [presse@oeko.de](mailto:presse@oeko.de)**Öffentlichkeit & Kommunikation**

Mandy Schoßig

Borkumstraße 2

D-13189 Berlin

**Telefon:** +49 30 405085-334**E-Mail:** [m.schoessig@oeko.de](mailto:m.schoessig@oeko.de)

---

## Pressemitteilung

Berlin, 23. April 2024

### Verkehrswende statt Fahrverbote: Klimaschutz auch kurzfristig möglich

Ambitionierter Klimaschutz im Verkehrssektor ist mit konsequentem politischem Handeln möglich und mit einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung verbunden. Wenn Investitionen in den Verkehr und das Steuersystem für den Verkehrssektor klimafreundlich ausgerichtet werden, kann eine Trendwende mit deutlichen Emissionsminderungen von heute über 145 auf 80 bis 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr 2030 erfolgen. Das ergibt eine neue Studie von Öko-Institut und INFRAS im Auftrag des Umweltbundesamtes, die in zwei Szenarien darstellt, wie die bestehenden Lücken für die Klimaschutzziele im Verkehrssektor möglichst zügig geschlossen werden können.

#### Gesamtkonzept statt Einzelmaßnahmen

Zentrale Maßnahmen, die schnell wirken, sind die Elektrifizierung und die Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsträger wie der öffentliche Nahverkehr und die Schiene. „Das neue Klimaschutzgesetz reduziert den Anreiz für die Bundesregierung, die Emissionen im Verkehrssektor zu mindern und ihn strukturell auf den Klimaschutz auszurichten“, sagt Peter Kasten, stellvertretender Leiter des Bereichs Ressourcen & Mobilität am Öko-Institut. „Ohne ein Handeln der Politik müssen wir uns durch den Zukauf von Emissionsminderungen aus anderen EU-Ländern auf Ausgaben im zweistelligen Milliardenbereich bis zum Jahr 2030 einstellen.“

Geeignete politische Instrumente für einen klimafreundlichen Verkehr sind laut der Studie unter anderem eine Anpassung des Steuersystems, indem beim Neukauf von Autos in Abhängigkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge eine höhere Kfz-Steuer anfällt, höhere Investitionen in klimafreundliche Verkehrsträger und eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung, die einen ausreichend hohen Preis für klimaschädliche Emissionen sicherstellt.

Darüber hinaus sollte möglichst zeitnah die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut vorbereitet werden. „Mit ihr können die Folgekosten des Autofahrens für alle Antriebssysteme bepreist und zukünftig zurückgehende Einnahmen der Energiesteuer ausgeglichen werden“, so Kasten. Beide Szenarien der Studie – zum sofortigen sowie zum verzögerten Handeln – zeigen auch, dass ein sofortiges Handeln der Politik zu längeren Einführungsphasen der Politikinstrumente und weniger abrupten Preisanstiegen im Verkehrssektor führt.

## Klimaschutz im Verkehrssektor: Ökonomisch nachhaltig

Eine volkswirtschaftliche Analyse der Klimaschutzmaßnahmen, die INFRAS durchgeführt hat, ergibt in beiden untersuchten Szenarien einen positiven Effekt auf Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland. Bei einem Weiter-So im politischen Handeln stehen dem Bundeshaushalt im Verkehrssektor laut der Analyse langfristig höhere Staatsausgaben als -einnahmen gegenüber. Die in der Studie hergeleiteten Szenarien sind aus volkswirtschaftlicher Sicht dagegen tragfähig. In den Szenarien sind schnellere und höhere Investitionen in die Infrastruktur (Energie und Verkehr) und das öffentliche Verkehrsangebot notwendig, es resultiert aber ein positiver Saldo. Laut der Analyse bleibt so dem Staat ein Teil der Einnahmen, um sie an vulnerable Gruppen zu verteilen.

### Zielgerichtete Maßnahmen, um vulnerable Gruppen zu entlasten

In der Studie wurden die ökonomischen Verteilungswirkungen der beiden Szenarien betrachtet. Es zeigt sich, dass Haushalte mit höheren Einkommen leichter in emissionsfreie Technologien wie Elektroautos investieren können und Haushalte mit niedrigeren Einkommen stärker von Klimaschutzmaßnahmen betroffen sind.

„Der Effekt ist besonders auf dem Land auffällig, wo es wenig öffentlichen Personennahverkehr gibt, Menschen verstärkt auf das Auto angewiesen sind und lange Strecken zurücklegen“, erklärt Konstantin Kreye, Projektleiter am Öko-Institut. „Wir müssen möglichst zeitnah Konzepte entwickeln, mit denen zielgerichtet Haushalte mit geringem Einkommen beim Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätslösungen unterstützt werden.“ So gelingt die nachhaltige Transformation des Verkehrssektors und Klimaschutzmaßnahmen werden gesellschaftlich akzeptiert.

[Studie „Verkehrssektor auf Kurs bringen: Szenarien zur Treibhausgasneutralität 2045“ des Öko-Instituts](#)

### Ansprechpartner am Öko-Institut

Peter Kasten  
Stellvertretender Leiter des Institutsbereichs  
Ressourcen & Mobilität  
Öko-Institut e.V., Büro Berlin  
Telefon: +49 30 405085-349  
E-Mail: [p.kasten@oeko.de](mailto:p.kasten@oeko.de)

Konstantin Kreye  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Institutsbereich  
Ressourcen & Mobilität  
Öko-Institut e.V., Büro Berlin  
Telefon: +49 30 405085-315  
E-Mail: [k.kreye@oeko.de](mailto:k.kreye@oeko.de)

### Pressekontakt

Telefon: +49 30 405085-333  
E-Mail: [presse@oeko.de](mailto:presse@oeko.de)

### Öffentlichkeit & Kommunikation

Mandy Schoßig  
Borkumstraße 2  
D-13189 Berlin

Telefon: +49 30 405085-334  
E-Mail: [m.schossig@oeko.de](mailto:m.schossig@oeko.de)

Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.

[www.oeko.de](http://www.oeko.de) | [Podcast](#) | [Blog](#) | [X](#) | [Mastodon](#) | [Instagram](#) | [Onlinemagazin](#)

---

**Pressekontakt**

**Telefon:** +49 30 405085-333

**E-Mail:** [presse@oeko.de](mailto:presse@oeko.de)

**Öffentlichkeit & Kommunikation**

Mandy Schoßig  
Borkumstraße 2  
D-13189 Berlin

**Telefon:** +49 30 405085-334

**E-Mail:** [m.schoessig@oeko.de](mailto:m.schoessig@oeko.de)

---