

Pressemitteilung

Freiburg/Berlin, 29. Juni 2021

Eine Frage der Fairness: Klimaschutz bei Wohnen und Verkehr

Eine sozial gerechte Klimaschutzpolitik beim Wohnen und im Verkehr ist möglich. Dazu müssen Kosten und Belastungen für Haushalte mit niedrigem Einkommen geringgehalten oder umverteilt werden. So sollten etwa die Investitionen für energetische Sanierungen nicht zu untragbaren Mietsteigerungen führen und die höheren Heizkosten, die durch die neue CO₂-Bepreisung entstehen, gerecht zwischen Mietenden und Vermietenden aufgeteilt werden. Menschen, die Transferleistungen empfangen, können mit einem Klimabonus bei eventuellen Mietsteigerungen durch Modernisierungen entlastet werden. Beim Verkehr sollte der Kauf neuer Pkw mit hohen CO₂-Emissionen teurer werden, direkt begleitet vom Ausbau umweltfreundlicher Alternativen wie einen deutlich günstigeren ÖPNV. Zudem sollten umweltschädliche Privilegien bei der Dienstwagenbesteuerung und der Dieselsteuer abgebaut werden.

Wie diese und weitere Maßnahmen ausgestaltet werden können, damit sie sozial ausgewogen sind, beschreiben zwei aktuelle Studien des Öko-Instituts zu den Themen Wohnen und Mobilität, die vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales gefördert wurden.

Fokus Gebäudesektor: Kosten teilen und mehr fördern

Die Treibhausgasemissionen im Gebäudesektor sind in den vergangenen Jahren kaum gesunken. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, muss zum einen der Energiebedarf in Gebäuden sinken – durch energetische Sanierung der Gebäudehülle sowie der Anlagentechnik. Zum anderen müssen verstärkt erneuerbare Energien für die Gebäudeheizung zum Einsatz kommen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen können Auswirkungen auf Mietpreise und Energiekosten haben. Die Politik muss deshalb die Rahmenbedingungen für eine sozial gerechte Transformation setzen.

Klimaschutzmaßnahmen beim Wohnen müssen einerseits die Belastung durch Investitionen in die Umrüstung von Heizsystemen oder Sanierungen senken. Staatliche Förderungen für Sanierung spielen dabei eine wichtige Rolle. Nehmen Vermietende Förderung in Anspruch, legen sie auch weniger Kosten auf die Miete um. Allerdings muss die Förderung attraktiver werden, damit mehr Vermietende sie in Anspruch nehmen.

Auch für den CO₂-Preis sollte eine Begrenzung der Umlagefähigkeit beschlossen werden. Wenn zum Beispiel der CO₂-Preis hälftig von Vermietenden und Mietenden getragen wird, sorgt er für Anreize bei Vermietenden und Entlastung bei Mietenden. Haushalte, die Wohngeld empfangen, könnten ein entsprechend höheres Wohngeld mit Klimakomponente erhalten, um mögliche höhere Mietkosten nach Sanierung

Pressekontakt

Telefon: +49 30 405085-333

E-Mail: presse@oeko.de

Öffentlichkeit & Kommunikation

Mandy Schoßig

Borkumstraße 2

D-13189 Berlin

Telefon: +49 30 405085-334

E-Mail: m.schoessig@oeko.de

auszugleichen. Einkommensschwache Hauseigentümer und -eigentümerinnen sollten mit gezielten Programmen in der Sanierung ihrer Häuser unterstützt werden.

Fokus Verkehrssektor: fossilfrei fahren und Alternativen stärken

Auch die Treibhausgasemissionen im Verkehr müssen weiter sinken und bis zum Jahr 2030 nahezu halbiert werden. Wenn die ambitionierten Klimaschutzziele erreicht werden sollen, wird die Nutzung privater Pkw und fossiler Kraftstoffe nicht mehr so günstig bleiben wie bisher.

Pkw mit hohen CO₂-Emissionen werden vor allem von Haushalten mit hohem Einkommen gekauft. Wenn man solche Autos über eine stärkere Spreizung der Kfz-Steuer nach CO₂ höher besteuert, schützt das das Klima und ist sozial verträglich. Die so erzielten zusätzlichen Einnahmen könnten verwendet werden, um auch Haushalten mit niedrigem Einkommen den Umstieg auf Elektromobilität zu ermöglichen.

Je teurer CO₂-intensive Mobilität ist, desto wichtiger ist ein gutes Angebot an Alternativen. Die Studie untersucht Optionen für einen bezahlbaren ÖPNV wie das „365-Euro-Ticket“, also ein Jahresticket für den ÖPNV zum Preis von einem Euro pro Tag. Eine Alternative dazu ist ein umlagefinanziertes Bürgerticket, bei dem auch (bisherige) Nicht-Nutzende den ÖPNV mitfinanzieren. Diese Maßnahmen können Haushalte mit geringerem Einkommen entlasten, ebenso wie die Einführung kostenloser oder deutlich vergünstigter Sozialtickets. In jedem Fall wichtig ist es, den ÖPNV nicht „nur“ zu vergünstigen, sondern gleichzeitig das ÖPNV-Angebot weiter auszubauen.

[Studie „Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Wohnen“ des Öko-Instituts](#)

[Studie „Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Mobilität“ des Öko-Instituts](#)

Ansprechpartnerinnen am Öko-Institut

Dr. Katja Schumacher (Projektleitung)
Stellv. Leiterin des Institutsbereichs
Energie & Klimaschutz
Öko-Institut e.V., Büro Berlin
Telefon: +49 30 405085-321
E-Mail: k.schumacher@oeko.de

Für das Themenfeld Wohnen:

Dr. Sibylle Braungardt
Senior Researcher im Institutsbereich
Energie und Klimaschutz
Öko-Institut e.V., Büro Freiburg
Telefon: +49 761 45295-294
E-Mail: s.braungardt@oeko.de

Pressekontakt

Telefon: +49 30 405085-333
E-Mail: presse@oeko.de

Öffentlichkeit & Kommunikation

Mandy Schoßig
Borkumstraße 2
D-13189 Berlin

Telefon: +49 30 405085-334
E-Mail: m.schoessig@oeko.de

Für das Themenfeld Verkehr:

Ruth Blanck
Senior Researcher im Institutsbereich
Ressourcen & Mobilität
Öko-Institut e.V., Büro Berlin
Telefon: +49 30 405085-305
E-Mail: r.blanck@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 | blog.oeko.de | twitter.com/oekoinstitut | www.oeko.de/e-paper

Pressekontakt

Telefon: +49 30 405085-333
E-Mail: presse@oeko.de

Öffentlichkeit & Kommunikation

Mandy Schoßig
Borkumstraße 2
D-13189 Berlin

Telefon: +49 30 405085-334
E-Mail: m.schossig@oeko.de
