



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie  
Scharnhorststr. 34-37  
10115 Berlin

Versand per E-Mail

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE  
BERLIN

Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin

---

Tel. +49 (0) 30 2400867-0  
Fax +49 (0) 30 2400867-19  
berlin@duh.de  
www.duh.de

---

20. November 2019

## Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe zum Entwurf der „Energieeffizienzstrategie 2050 der Bundesregierung“ (EffSTRA)

### Kontakt:

Constantin Zerger  
Bereichsleiter Energie und Klimaschutz  
Telefon: + 49 (0)30 2400867-91  
Email: [zerger@duh.de](mailto:zerger@duh.de)

Dorothe Saar  
Bereichsleiterin Verkehr und Luftreinhaltung  
Telefon: +49 (0)30 2400867-72  
Email: [saar@duh.de](mailto:saar@duh.de)

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Energieeffizienzstrategie 2050 der Bundesregierung (EffSTRA). Eine langfristige Effizienzstrategie ist ein wichtiger Schritt, um das Prinzip „Efficiency First“ in allen energieverbrauchenden Sektoren zu verankern und daraus abgeleitete Maßnahmen zur Zielerreichung ableiten zu können. Insgesamt ist die vorliegende Energieeffizienzstrategie 2050 aber unterambitioniert und nicht kompatibel zum langfristigen Klimaschutzziel der Treibhausgasneutralität in 2050. Zudem muss durch die Weiterentwicklung in ein Effizienzgesetz mehr Verbindlichkeit geschaffen werden.

## **I. Grundsätzliche Anmerkungen zur Strategie**

Im Rahmen der Energiewende und zur Erreichung der nationalen und internationalen Klimaziele spielt die Energieeffizienz eine entscheidende Rolle. Energieeffizienz birgt dabei nicht nur ein riesiges Potenzial für eine ambitionierte und kosteneffiziente Klimapolitik, Energieeffizienz und Energieeinsparungen haben auch vielseitige ökonomische und soziale Vorteile, wie etwa eine Steigerung der Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze und langfristig bezahlbare Energiekosten.

Mit der vorliegenden „Energieeffizienzstrategie 2050“ verfolgt die Bundesregierung das Ziel, den Primärenergieverbrauch bis 2050 gegenüber 2008 mindestens zu halbieren. Dieses aus dem Energiekonzept (2010) und der Effizienzstrategie Gebäude (2015) übernommene Ziel basiert jedoch noch auf einem angestrebten Reduktionsziel der Treibhausgasemissionen um 80 – 95 Prozent bis 2050. Es ist dabei lediglich mit dem unteren Ambitionsniveau von -80 Prozent der THG-Emissionen kompatibel. Gemäß des Klimaschutz 95 Szenarios des Bundesumweltministeriums müsste für das Erreichen eines -95 Prozent THG-Reduktionsziels der Primärenergieverbrauch um 55 Prozent bis 2050 reduziert werden<sup>1</sup>.

Deutschland hat sich zuletzt auf dem UN-Klimaschutzgipfel in New York dazu bekannt, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen und will sich auch für das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 in Europa einsetzen. Ganz aktuell wurde der Regierungsentwurf des Klimaschutzgesetzes am Freitag, den 15.11.2019 vom Bundestag verabschiedet. Dieses Gesetz ver-

---

<sup>1</sup> Klimaschutzszenario 2050, Zusammenfassung des 2. Endberichts (2015): S.9

ankert in §1 das Langfristziel der Treibhausgasneutralität bis 2050. War die Treibhausgasneutralität vor einigen Monaten innerhalb der Regierung noch umstritten, ist es jetzt gemeinsames Ziel der Bundesregierung, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen<sup>2</sup>.

Aus diesem Grund ist das dem Entwurf der Energieeffizienzstrategie 2050 zugrundeliegende Langfristziel für 2050 von lediglich 80-95 Prozent THG-Emissionsreduktion politisch überholt und muss entsprechend angepasst werden.

- ➔ Eine **Ambitionssteigerung bei der Energieeffizienz** ist nötig, um dem gesetzlich verankerten Ziel der vollständigen Treibhausgasneutralität in 2050 Rechnung zu tragen. Folglich muss das **langfristige Ziel einer Reduktion des Primärenergieverbrauchs auf 55 Prozent bis 2050** angehoben werden.

Darüber hinaus braucht es auch bei den gesetzten Effizienzzielen mehr Verbindlichkeit, analog zu den Treibhausgas-Einsparzielen und den Ausbauzielen für die Erneuerbaren Energien. Nur mit diesem Dreiklang der Energiewende lassen sich die Ziele des Pariser Klimaabkommens und des nationalen Klimaschutzgesetzes umsetzen. Ein wichtiges Instrument dafür ist ein Effizienzgesetz.

- ➔ Die **Schaffung eines Energieeffizienzgesetzes mit verbindlichen sektoralen Effizienzzielen** und einer Verankerung des „Efficiency First“-Prinzips ist zentral. Der Mehrwert wird insbesondere in einer Stärkung der Lenkungswirkung auf nachgeordnete energiepolitische Instrumente gesehen. Daneben besteht die Möglichkeit den Normenbestand stärker an der eigentlichen Zielerreichung auszurichten und darüber auch jenseits von wechselnden Regierungsprogrammen Planungssicherheit zu gewähren. Zudem findet eine Angleichung der Regelungshierarchie mit anderen Gesetzen statt, wodurch Barrieren und Fehlanreize zukünftig vermieden werden sollten. **Die vorgelegte Strategie muss daher in ein rechtlich bindendes Energieeffizienzgesetz überführt werden, das auch geeignete Kontrollmechanismen mit entsprechenden Sanktionen bei Nichteinhaltung enthält.**

Gerade die deutliche Zielverfehlung des indikativen Effizienzziels für 2020 – nach ersten Schätzungen werden statt 20 Prozent lediglich 10 Prozent Reduktion erreicht (AGEB) - zeigt die Notwendig-

---

<sup>2</sup> Vgl. Gesetzesentwurf der Bundesregierung (2019): Klimaschutzgesetz, §1 „Zweck des Gesetzes“, S.7

keit für verbindliche Ziele. Die Stellungnahme der Expertenkommission „Monitoring der Energiewende“ zum Berichtsjahr 2017 zeigt, dass in keinem Bereich der Energiewende die Fortschritte so weit hinter den Zielen der Bundesregierung zurückliegen wie bei der Energieeffizienz.

Auch bei Betrachtung eines Budget-Ansatzes bzw. des verbleibenden CO<sub>2</sub>-Budgets für die Bundesrepublik wird deutlich, dass ein schnelles Nachholen der Ziele von 2020 von großer Bedeutung ist. Erfolgt der Einstieg in eine schnellere THG-Minderung sowie Erhöhung der Effizienz nicht unverzüglich, droht das Restbudget selbst dann überschritten zu werden, wenn die langfristigen Ziele für 2050 erreicht werden. Dies gilt es unbedingt zu vermeiden, um eine durchschnittliche globale Erwärmung von mehr als 1,5 Grad Celsius zu verhindern und die völkerrechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik einzuhalten.

Dies ist umso fataler vor dem Hintergrund, dass die Folgenabschätzung zu den Sektorzielen 2030 des Klimaschutzplans ergeben hat, dass ein auf Energieeffizienz fokussierter Zielpfad volkswirtschaftlich vorteilhaft ist<sup>3</sup>. Das heißt, den notwendigen Anfangsinvestitionen stehen ähnlich hohe oder sogar noch höhere Einsparungen gegenüber und gesamtwirtschaftlich stellen sich positive Wirkungen ein.<sup>4</sup>

## II. Anmerkungen zur Strategie im Einzelnen

### Energieeffizienzziel 2030

Deutschland hat sich mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem Klimaschutzgesetz das Ziel der Treibhausgasneutralität in 2050 gesetzt. Um diese Klimaziele zu erreichen, müssen die Ziele für die Senkung des Energieverbrauchs im Vergleich zu den bisherigen Energiewende-Konzepten deutlich erhöht werden. Bis 2050 muss der Energieverbrauch um mindestens 55 Prozent gesenkt werden. Entsprechend ambitionierter muss auch das Zwischenziel für 2030 ausfallen. Entsprechend dem Klimaschutzszenario mit einer Reduktion der Treibhausgasemissionen um 95 Prozent bis 2050 muss der Primärenergieverbrauch im Jahr 2030 bereits um 38 Prozent sinken<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Vgl. Bundesregierung (2019): „Klimaschutzprogramm 2030“, S.16

<sup>4</sup> Öko-Institut, Fraunhofer ISI, IREES, Prognos et al (2018): Folgenabschätzung zu den ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Folgewirkungen der Sektorziele für 2030 des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung

<sup>5</sup> Öko-Institut / Fraunhofer ISI (2015): Klimaschutzszenario 2050 – 2. Endbericht, Tabelle 5-117, S. 300, im Auftrag des BMU (Nach Logik des Energiekonzepts 2010 sind mit nicht-energetischen Verbräuchen 38 Prozent notwendig)

Mit der vorgelegten Energieeffizienzstrategie schlägt die Bundesregierung aber lediglich eine Reduktion des Primärenergieverbrauchs um 28 Prozent gegenüber 2008 vor und bleibt damit sogar hinter ihren überholten Energiewendekonzepten zurück. Die vom Bundeswirtschaftsministerium eigens in Auftrag gegebenen Langfristszenarien zur Erreichung der Energie- und Klimaziele zeigen, dass für das Erreichen eines -52 Prozent Ziels des Primärenergieverbrauchs bis 2050 bereits eine Reduktion von 34 Prozent im Jahr 2030 erreicht werden muss<sup>6</sup>.

- ➔ Fortan muss aber das Ziel einer Treibhausgas-Reduktion um mindestens 95 Prozent bis 2050 als Basis für die Ableitung von Effizienzzielen genommen werden. **Entsprechend muss das Effizienzziel für 2030 sogar bei mindestens 38 Prozent liegen.**

Zudem möchte die Bundesregierung nach eigenen Ausführungen einen angemessenen Beitrag zur Erreichung des EU-Energieeffizienzziels 2030, einer Reduzierung des Primär- und Endenergieverbrauchs um mindestens -32,5 Prozent bis 2030 im Vergleich zu einem Referenzszenario erbringen. Mit einem Reduktionsziel des Primärenergieverbrauchs von lediglich 28 Prozent bis 2030 würde Deutschland einer Führungsrolle bei der Energieeffizienz innerhalb der EU und dem eigens wiederholt ausgerufenen Prinzip von „Efficiency First“ nicht gerecht.

Es darf nicht sein, dass die Ambitionen für künftige Zwischenziele aufgrund der erheblichen Vernachlässigung der Energieeffizienz in den letzten Jahren und der damit verbundenen Zielverfehlung für 2020 nach unten korrigiert werden.

## **Effizienz in Gebäuden**

### **(1) Der Weg zum nahezu klimaneutralen Gebäudebestand**

In der Konsequenz der obigen Ausführung ist auch das Ziel des „nahezu klimaneutralen“ Gebäudebestands bis 2050 überholt und weder mit den nationalen Klimazielen noch dem Pariser Klimaziel kompatibel.

- ➔ **Die Zielsetzung für den Gebäudesektor muss ein „klimaneutraler Gebäudebestand“ in 2050 sein, der eine THG-Minderung von mindestens 95 Prozent (ggü. 1990) bedingt.**

---

<sup>6</sup> Fraunhofer ISI et al. (2017): „Langfristszenarien für die Transformation des Energiesystems in Deutschland“ Tabelle 80, S.322, im Auftrag des BMWi

Vor diesem Hintergrund ist es ungenügend, dass der Entwurf der Energieeffizienzstrategie explizit nur eine Reduktion des nichterneuerbaren Primärenergieverbrauchs um 80 Prozent als Ziel für 2050 ausweist. Damit kann der Gebäudesektor nicht seinen angemessenen Beitrag zum notwendigen Ziel einer THG-Minderung um 95 Prozent leisten.

Sieht man von mit Risiken und Zielkonflikten behafteten Technologien wie Carbon Capture and Storage (CCS) oder von einer möglichen Reduktion von Emissionen aus Land Use, Land-Use Change and Forestry (LULUCF) für Kalkulation künftiger Emissionsbudgets ab, dann bedarf es sogar einer Senkung des Primärenergiebedarfs um 100 Prozent bis 2050. Das entspricht in absoluten Zahlen einer Reduktion des nicht erneuerbaren Primärenergieverbrauchs im Gebäudesektor von ca. 1200 TWh im Jahr 2008 auf 0 TWh bis 2050.

## **(2) Die Langzeit-Renovierungsstrategie (LTRS) entwickelt die Effizienzstrategie Gebäude (ESG) weiter**

Entsprechend eines angepassten Langfristziels der Treibhausgasneutralität in 2050 müssen auch die Meilensteine für die Jahre 2030, 2040 und 2050 für den Primärenergieverbrauch im Gebäudesektor angepasst und ambitionierter gestaltet werden. Die Meilensteine sollten nicht nur indikativ, sondern verbindlich gesetzt werden.

Mit den bisher umgesetzten Maßnahmen zur Erreichung der Energie- und Klimaziele konnten im Gebäudebereich keine ausreichenden Fortschritte beim Klimaschutz und der Energieeffizienz erzielt werden. Der Wärmeendenergiebedarf von Gebäuden soll bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 2008 reduziert werden. Allerdings ist der Wärmebedarf im Zeitraum von 2008 bis 2017 im Durchschnitt um lediglich rund 0,8 Prozent pro Jahr gesunken. Um die Zielvorgabe einer Reduktion von 20 Prozent bis 2020 gegenüber dem Niveau von 2008 einzuhalten, müsste der Wärmebedarf gegenüber dem Niveau von 2017 noch um 13,1 Prozentpunkte zurückgehen. Die Bundesregierung gesteht selbst ein, dass es unwahrscheinlich ist, einen solchen Rückgang bis 2020 noch zu erreichen<sup>7</sup>.

Die Bundesregierung vergibt bis dato die Chance, das Konzept der Sanierungsfahrpläne als zentrales Instrument für die Erarbeitung einer langfristigen Renovierungsstrategie sowie zur Vermittlung der Effizienzziele im Gebäudebereich zu nutzen. In diesem Kontext muss über die kommenden Jahr-

---

<sup>7</sup> BMWi (2019): Zweiter Fortschrittsbericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2017

zehnte hinweg eine bundesweite Sanierungsstrategie verbunden werden mit konkreten Handlungsschritten und der Erarbeitung gebäudeindividueller Sanierungsfahrpläne für jedes Gebäude in Deutschland.

## **(5) Maßnahmenliste**

Das Klimaschutzprogramm 2030 setzt zwar positive Akzente für mehr Klimaschutz in Gebäuden. Diese sind aber bei Weitem nicht ausreichend um das Langfristziel eines treibhausgasneutralen Gebäudebestands in 2050 zu erreichen. Auch die sich aus einem -95 Prozent THG Ziel ableitenden Reduktionsziele für den Primärenergiebedarf von Gebäuden können mit den bisher vorgelegten Maßnahmen noch nicht erreicht werden.

Neben marktwirtschaftlichen Instrumenten müssen stärker als bisher, auch ordnungspolitische Vorgaben einbezogen werden. Außerdem kommt es bei den gelisteten Maßnahmen stark auf die konkrete Ausgestaltung an, damit Effizienz- und Klimaschutzpotentiale auch tatsächlich gehoben werden können.

**Die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung:** Die schnelle Einführung einer steuerlichen Förderung energetischer Gebäudemodernisierungen als zentrales Instrument zur Erhöhung der energetischen Sanierungsrate und für mehr Klimaschutz ist ausdrücklich zu begrüßen. Gleichzeitig muss auch bei der steuerlichen Förderung eine unabhängige Energieberatung für die Qualitätsüberwachung sichergestellt werden, um Effizienzpotenziale voll auszuschöpfen. Zudem sollten keine rein fossilen Heizkessel von der steuerlichen Förderung profitieren können, sondern nur Erneuerbare Wärme oder bei Hybridlösungen der erneuerbare Anteil des Heizsystems. Das gilt neben Ölheizungen auch für Gasheizungen. Unabhängig davon ob „effizient“ oder „renewable ready“ dürfen diese nicht von der steuerlichen Förderung profitieren. Stattdessen gilt es die verfügbaren Alternativen zu stärken: Ein ordentlicher Wärmeschutz zur Verringerung des Energiebedarfs, ökostrombetriebene Wärmepumpen, Holzpellettheizungen (mit wirksamer Abgasreinigung) und dekarbonisierte Wärmenetze.

**Bundeshilfe für effiziente Gebäude (BEG) einschließlich einer Austauschprämie für Ölheizungen:** Die Aufstockung der Mittel sowie Zusammenfassung der Förderprogramme in einen „One-Stop-Shop“ ist zu begrüßen. Fossile Heiztechnik muss unverzüglich und konsequent von der staatlichen Förderung ausgeschlossen werden (siehe Ausführungen zu steuerlicher Förderung).

Klimafreundlichere Alternativen wie Wärmepumpen oder mit Erneuerbaren Energien gespeiste Wärmenetze sind verfügbar und müssen stärker gefördert werden. Das gilt auch für bei der energetischen Sanierung verwendeten Bau- und Dämmstoffe. Hier sollten diejenigen eine bessere Förderung bekommen, die entlang des gesamten Lebenszyklus die geringsten Energiebedarfe und Treibhausgasemissionen aufweisen (Berücksichtigung der „Grauen Energie“).

**Weiterentwicklung der Energieberatung und spezifischere Ausgestaltung der Öffentlichkeitsarbeit:** Einführung von anlassbezogenen, verpflichtenden Energieberatungen ist zu begrüßen. So können Verbraucher\*innen in der Breite für Energieeinsparmaßnahmen sensibilisiert werden. Hier wäre es wünschenswert, wenn im Rahmen der Energieberatung auch die Erstellung eines „Individuellen Sanierungsfahrplans“ (iSFP) obligatorisch wird. Dieses wichtige Instrument fristet derzeit ein Nischendasein, muss aber dringend in die Breite gebracht werden, um ganzheitlich aufeinander abgestimmte energetische Sanierungen (auch in Teilschritten) zum klimaneutralen Gebäude zu ermöglichen. Insofern wäre hier eine große Chance, den iSFP endlich gezielt zu verankern.

Zusätzlich sollten die Energieausweise vereinheitlicht werden – künftig sollten ausschließlich aussagekräftige, am tatsächlichen Energiebedarf orientierte, Energieausweise ausgestellt werden.

**Vorbildfunktion Bundesgebäude** wird für neue Gebäude und Gebäudebestand ausgebaut:

Die öffentliche Hand wird ihrer Vorbildfunktion bisher in keiner Weise gerecht. Die große Mehrheit der Dienstsitze von Bundesministerien ist hinsichtlich ihrer Energiebedarfe nicht klimazielkompatibel. Gleichzeitig heben sowohl das „Klimaschutzprogramm 2030“ der Bundesregierung als auch das jüngst vom Kabinett beschlossene Gebäudeenergiegesetz (GEG) die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand für energieeffiziente, klimagerechte und nachhaltige Gebäude besonders hervor. Laut Klimapakete sollen Sanierungsziele für Bundesgebäude verabschiedet und dabei der KfW-Effizienzhaus 55 Standard zur Grundlage gelegt werden. Im leider nach wie vor unveröffentlichten Energetischen Sanierungsfahrplan für die Bundesliegenschaften wurden die Herausforderungen für die Sanierung der Ministerien bereits identifiziert. Es ist sehr zu bedauern, dass es bisher für die Sanierung der Bundesliegenschaften keinen konkreten Umsetzungsplan gibt und die dafür erforderlichen Mittel nicht in den Bundeshaushalt eingestellt worden sind

**Weiterentwicklung des energetischen Standards:** Leider ist keine Weiterentwicklung der energetischen Standards im GEG erkennbar. Die geltenden Standards der EnEV-2016 werden unverändert fortgeschrieben und sollen erst im Jahr 2023 überprüft werden. Aus klimapolitischer Sicht sind höhere Effizienzstandards für Neubauten von KfW-40 und ein Zielwert für den Bestand (auch bei Teilsanierungen) von KfW-55 bereits ab dem Jahr 2020 erforderlich. Das nun im GEG enthaltene Ölheizungsverbot in 2026 kommt zu spät, enthält viele Ausnahmen und lässt auch nach 2026 noch Hybridlösungen (z.B. Ölheizung plus Solarthermie) zu. Das hat aus unserer Sicht keinen nennenswerten Impuls für die Umstellung auf Erneuerbare Energien. Eine langfristige Substitution von fossilem Öl durch synthetisch hergestelltes E-Fuel halten wir für sehr unsicher und voraussichtlich extrem teuer. Wir halten daher ein Einbauverbot von Ölheizungen bereits ab 2020 für notwendig und für neue Gasheizungen ab 2025. Für überaus bedenklich halten wir es auch, dass im neuen Gesetzesentwurf des GEG das langfristige Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestands in 2050 gestrichen wurde. Ursprünglich war es Ziel genau hierzu einen Beitrag zu leisten.

**CO<sub>2</sub>-Bepreisung für Bereich Wärme ohne Lenkungswirkung, da viel zu gering:** Die im Klimaschutzprogramm 2030 verankerte CO<sub>2</sub>-Bepreisung von anfänglich 10 Euro pro Tonne Fixpreis (mit 5 Euro Steigerung pro Jahr, 2025: 35 Euro, ab 2026 ETS mit Maxpreis von 60 Euro) wird im Gebäudesektor keine nennenswerte Lenkungswirkung entfalten. Nötig wäre dafür die sofortige Verankerung eines CO<sub>2</sub>-Preis in den bestehenden Energiesteuern mit Einstieg von mind. 60 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> in 2020 mit einer raschen Steigerung auf einen Preis, der die realen Klimaschadenskosten abbildet, das heißt nach Umweltbundesamt mindestens 205 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2030<sup>8</sup>.

### Effizienz im Verkehr

Überragende Bedeutung für eine Dekarbonisierung des Sektors Verkehr hat die Verringerung des Endenergiebedarfes sowie die effiziente Nutzung der Energie. Eine Reduktion des Endenergiebedarfes des Verkehrs um mindestens 60 Prozent bis 2050 und um mindestens 30 Prozent bis 2030 ist zum Erreichen der Klimaziele zwingend erforderlich. Maßnahmen, die im Sinne einer Mobilitätswende zur Verkehrsvermeidung und Steigerung der Effizienz beitragen, sind zudem kurzfristig und mit bestehenden Technologien umsetzbar.

---

<sup>8</sup> Vgl. Klimaschadenskosten in UBA (2019): „CO<sub>2</sub>-Bepreisung in Deutschland“, S.4

Die Reduktion des Endenergiebedarfs ist außerdem besonders wichtig, um die im Verkehrssektor dominierenden fossilen Energien weitgehend durch EE-Strom ersetzen zu können. Denn auch erneuerbare Energien sind nur begrenzt verfügbar und verursachen durch ihren Flächenbedarf Nutzungskonkurrenzen z. B. zum Arten- und Naturschutz.

Eine deutlich ambitioniertere Steigerung der Effizienz im Verkehrsbereich ist neben der Verlagerung und Vermeidung daher zwingend erforderlich. Die Deutsche Umwelthilfe e.V. sieht jedoch die im Entwurf der Energieeffizienzstrategie 2050 vorgesehenen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung im Verkehr als deutlich unzureichend an, um die in diesem Sektor dringend nötigen Emissionsreduktionen zu erreichen. Es werden vielmehr in mehreren Bereichen dem Klimaschutz abträgliche Fehlanreize gesetzt, die dem Ziel einer raschen und umfassenden Verkehrswende zuwiderlaufen.

Im Folgenden werden die aus Sicht der DUH wichtigsten Aspekte und fehlenden Maßnahmen hervorgehoben:

### **Klare Rahmenbedingungen setzen: Verbrennerausstieg 2025**

- Als Rahmenfestlegung zur Beschleunigung des Umstiegs auf batterieelektrische Fahrzeuge und als Planungstütze für Verbraucher und Industrie fordert die DUH einen **verbindlichen Ausstieg aus dem Verbrenner bis 2025**. Ab dem 1.1.2025 sollen keine reinen Verbrenner-Pkws mehr als Neufahrzeuge in Deutschland zugelassen werden. Perspektivisch werden Elektroautos zu den größten Stromverbrauchern in Haushalten gehören. Daher ist auch für diese Produktgruppe eine **Verbrauchskennzeichnung** sowie die Einführung von **Effizienzstandards** erforderlich. Die Bundesregierung sollte sich hierfür auf EU Ebene stark machen.

### **Steuerliche Förderung konsequent an CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Energieverbrauch koppeln**

Zur Umstellung auf Elektromobilität im Straßenverkehr setzt die Regierung weiter auf milliarden-schwere staatliche Kaufprämien und steuerliche Entlastungen, ohne hierfür jedoch konsequent Mindestanforderungen an die Energieeffizienz von Fahrzeugen zu stellen. Die Autokonzerne werden vom Staat damit weiterhin belohnt für die Produktion spritschluckender Verbrenner- und stromintensiver Elektro-Pkws.

- Wichtigstes Grundprinzip muss für alle Fahrzeugtypen eine konsequente **Kopplung von steuerlicher Förderung an Energieverbrauch (Sprit oder Strom)** sein, sowohl bei Kaufprämien als auch bei Dienstwagenförderung. Hierfür müssen im Rahmen eines steuerlichen Gesamtkonzepts **Mindesteffizienzkriterien** sowie eine **Malus-Regelung** für Fahrzeuge mit deutlich überhöhtem Energieverbrauch eingeführt werden.

- Verbrenner-Pkw, die den 2020 EU-Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km unterschreiten, werden als privat genutzte Dienstwagen mit 1,2 Prozent belastet.
- Verbrenner-Pkw mit über 95 g CO<sub>2</sub>/km werden für Privatnutzung mit 1,5 Prozent des Listenpreises angesetzt.
- Bei Überschreitung des EU-Zielwerts um mehr als 50 Prozent (>142,5 g CO<sub>2</sub>/km), ist die Anschaffung als Dienstwagen grundsätzlich nicht mehr steuerlich absetzbar. Für solch hoch emittierende Fahrzeuge fällt zusätzlich eine hohe Zulassungssteuer nach norwegischem Modell an.
- Für reine Elektro-Fahrzeuge werden äquivalente Obergrenzen für den (nach WLTP ermittelten) Stromverbrauch eingeführt (ab 2020: 180 Wh/km, ab 2022: 160 Wh/km und ab 2024: 140 Wh/km – orientiert am UBA-Strommix-Wert von 486 g CO<sub>2</sub>/kWh). Nur effiziente E-Dienstwagen unterhalb dieser Grenzwerte werden für Privatnutzung mit 0,5 Prozent des Listenpreises belastet.

Die Umsetzung der Kaufprämien für Elektro-Fahrzeuge mit 50 Prozent Hersteller-Eigenanteil könnte zudem gerade kleine und kostengünstige E-Autos von reinen Elektroautoherstellern benachteiligen. Diese können die Anschubfinanzierung nicht durch den Verkauf von Verbrenner-SUVs finanzieren und müssten die Kosten mitunter auf die Kunden abwälzen, was den angestrebten finanziellen Anreiz zunichtemachen würde.

- Die Bundesregierung muss sicherstellen, dass das Kaufprämiensystem keine Nachteile gerade für sparsame und kostengünstige E-Autos schafft. Gegebenenfalls sollte der Eigenanteil für Kleinhersteller von reinen Elektroautos ausgesetzt werden.

### **Keine Förderung klimaschädlicher Plug-in Hybridfahrzeuge**

Die vorgesehene Aufstockung des Zuschusses für Fahrzeuge mit Plug-in-Hybridantrieb auf bis zu 4500 Euro ist klimapolitisch kontraproduktiv und behindert den schnellen Umstieg auf effiziente batterieelektrische Fahrzeuge. Den deutschen Markt dominieren derzeit hochmotorisierte Plug-in-Modelle, deren Batterie nur wenige Dutzend km emissionsfreies Fahren ermöglicht und die im Realverbrauch oft einen absurd überhöhten Spritverbrauch aufweisen. Die Mogelpackung Plug-in Hybrid soll auch weiterhin völlig undifferenziert über die Dienstwagenbesteuerung gefördert werden, wobei keine angemessenen Mindesteffizienzkriterien angesetzt werden. Da Plug-in-Hybridfahrzeuge ganz überwiegend im reinen Verbrennerbetrieb fahren, wird auch die vorgesehene Anhebung der elektrischen Mindestreichweite auf 60 km (ab 2022) bzw. 80 km (ab 2025) keine klimafreundliche Wirkung entfalten. Während andere Staaten wie die Niederlande bereits seit drei Jahren keine Plug-in-Hybride als Dienstwagen mehr fördern, unterstützt die Bundesregierung hier weiter die Autokonzerne bei der Schönung ihrer Flottenemissionswerte auf dem Papier.

- Nur effiziente Plug-in Pkws, die im reinen Verbrennerbetrieb 95 g CO<sub>2</sub>/km und im reinen Elektro-Betrieb 180 Wh/km nicht überschreiten, sind förderfähig und werden als Dienstwagen mit 0,8 Prozent des Listenpreises belastet.

### **Wirksame CO<sub>2</sub>-Besteuerung bei Kraftstoffen und lenkende Kfz-Steuer einführen**

- Als wichtige Lenkungsinstrumente zur Emissionsminderung müssen sowohl die **Mineralölsteuer** als auch die **Kfz-Steuer** auf der Basis von CO<sub>2</sub> umgestaltet werden.
  - Anstatt Dieselmotoren jährlich mit Milliardenbeträgen zu subventionieren, müssen alle Kraftstoffe nach ihrem jeweiligen CO<sub>2</sub>-Gehalt besteuert werden.
  - Eine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung sollte 2020 bei mindestens 60 Euro/t CO<sub>2</sub> starten, womit der Preis für Benzin um 16,9 Cent/l und für Diesel um 18,9 Cent/l ansteigt. Um volle Lenkungswirkung zu entfalten, muss der CO<sub>2</sub> Preis dann rasch schrittweise angehoben werden auf mindestens 205 Euro/t CO<sub>2</sub> im Jahr 2030 (entsprechend den vom Umweltbundesamt errechneten Umweltkosten einer Tonne CO<sub>2</sub>).
  - Die Kfz-Steuer muss sich ebenfalls rein an CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen orientieren, mit exponentiell steigenden Beträgen bei Überschreitung des EU-Zielwerts von 95 g CO<sub>2</sub>/km.

### **ÖPNV stärken und Fehlanreize für motorisierten Individualverkehr abbauen**

Die DUH sieht die steuerliche Begünstigung von Individualmobilität (z.B. durch das Dienstwagenprivileg und die Pendlerpauschale) grundsätzlich kritisch, vor allem da gleichzeitig keine ambitionierten konkreten Ziele und Maßnahmen zu Ausbau und Stärkung der kollektiven Verkehre festgelegt werden.

- Die DUH fordert den beschleunigten Ausbau von Bus-, Bahn-, Tram- und Fahrradmobilität und eine bundesweite Einführung von 365-Euro-Jahrestickets für alle ÖPNV-Tarifgebiete. Steuermehreinnahmen durch die oben beschriebene Malus-Regelung für hoch emittierende Privatfahrzeuge sollten hier zweckgebunden zum Einsatz kommen.
- Anstelle der Erhöhung der Pendlerpauschale, die vor allem lange Pendelstrecken einkommensstarker Bürger im Privat-Pkw unterstützt, sollten umweltfreundlichere kollektive Verkehrsmittel ausgebaut und steuerlich begünstigt werden.
- Die steuerliche Entlastung batterieelektrischer Individualmobilität muss zeitlich eng befristet werden.

### **Lückenschluss auf der Schiene: Elektrifizierung jetzt vorantreiben**

Die Bundesregierung bekennt sich in ihrer Energieeffizienzstrategie 2050 zwar zum Ausbau der Elektrifizierung des Schienennetzes, in der Umsetzung ist hier jedoch nahezu vollkommener Stillstand eingetreten. Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene wächst seit 2005 das elektrifizierte staatliche Schienennetz in Deutschland um nur 70 Kilometer pro Jahr – ein 50-Jahrestief. Um das im Koalitionsvertrag festgeschriebene Ziel von 70 Prozent Elektrifizierung bis 2025 noch zu erreichen, muss sich das Tempo bei der Elektrifizierung versiebenfachen, auf rund 500 km pro Jahr.

- Die DUH fordert daher ein sofortiges Beschleunigungsprogramm zur Elektrifizierung des Schienennetzes, das eine Erreichung des 70 Prozent Ziels bis 2025 sicherstellt.

Grundsätzlich muss der Aus- und Neubau sowie die Elektrifizierung des Schienennetzes Priorität haben vor dem Neubau von Straßen. Dazu müssen dringend auch die Einnahmen aus der Lkw-Maut, und insbesondere dem ab 2023 vorgesehenen CO<sub>2</sub>-Aufschlag, freigegeben werden für die Investition in umweltfreundliche Mobilität auf der Schiene.

### **Dialogprozess „Roadmap Energieeffizienz 2050“**

Mit Blick auf den anstehenden Dialogprozess „Roadmap Energieeffizienz 2050“ fordern wir, dass ausreichend Vertreter\*innen der Zivilgesellschaft und von Umweltverbänden bei der Zusammensetzung der Arbeitsgruppen zu den jeweiligen Handlungsfeldern berücksichtigt werden.