

Deutsche Umwelthilfe: Übersicht zu ausbleibenden Einzelmaßnahmen mit hohem Einsparungspotential

	Maßnahme	Beschreibung	CO2-Einsparungspotential	Quelle	Verhältnis zu aktuellen/geplanten Maßnahmen der BReg
Sektorübergreifend					
1	Höherer CO2-Preis (Steuer)	<ul style="list-style-type: none"> Eine CO2-Steuer könnte bereits 2020 Wirkung entfalten und wäre deutlich simpler als das nEHS CO2-Einstiegspreis von 50€ in 2020 bis 130€ in 2030 (nach PIK/MCC-Vorschlag, PIK/MCC 2019: „Optionen für eine CO2-Preisreform. MCC-PIK-Expertise für den Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung“) <p><u>Hinweis:</u> Die DUH fordert einen darüber hinausgehenden CO2-Einstiegspreis von 60€/t mit einem Anstieg auf 205€/t im Jahr 2030 (nach UBA-Methodenkonvention betragen die realen Klimaschadenskosten einer Tonne CO2 im Jahr 2030 205€). Auch das neue UBA-Positionspapier (UBA 2019: „Kein Grund zur Lücke“) legt 205€/t im Jahr 2030 zugrunde, um die Verkehrsziele zu erreichen. Mit dem von der DUH geforderten CO2-Preis lässt sich mindestens das CO2-Minderungspotenzial gemäß PIK-Gutachten realisieren.</p>	83,5 Mio. t im Jahr 2030 <u>Hinweis:</u> Das Einsparpotential wäre bei einer 60€-205€ Preisgrundlage gegenüber der hier dargestellten 50€-130€ Basis nochmal deutlich höher	Eigene Berechnung auf Basis von <ul style="list-style-type: none"> PIK/MCC 2019: „Optionen für eine CO2-Preisreform. MCC-PIK-Expertise für den Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung“ Agora/Matthias Deutsch 2018: „Der Nicht-ETS-Bereich. Klimaschutzverpflichtungen für Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft“ DIW 2019: „Lenkung, Aufkommen, Verteilung. Wirkungen von CO2-Bepreisung und Rückvergütung des Klimapakets“ 	Niedrigere CO2-Bepreisung als hier vorgeschlagen ist durch nETS vorgesehen
Verkehr					
2	Einführung von Tempolimits	Sofortige Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h außer Orts und 30 km/h innerorts. Zudem (wie in den NL) Tempo 100 km/h auf Autobahnen zwischen 6-19 Uhr	bis zu 5 Mio. t im Jahr 2020 durch Tempo 120/80 und bis zu 3 Mio. t durch die zusätzliche Reduktion von 6-19h auf Tempo 100	Eigene DUH-Berechnung (Allein ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen liefert bis zu 3,5 Mio. t Einsparung im Jahr 2030 (Agora Verkehrswende 2018: „Klimaschutz im Verkehr:	Die Einführung von Tempolimits ist nicht geplant.

				<p>Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“).</p>	
<p>3</p>	<p>Reform bzw. Abschaffung des Dienstwagenprivilegs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer Obergrenze bei den CO2-Emissionen für die Gewährung einer steuerlichen Abzugsfähigkeit bei der Anschaffung von Dienstwagen und zusätzlich CO2-abhängige Spreizung ab 2020 führt zu Reduktion der CO2-Emissionen neu zugelassener Pkw um 1-4% ab 2020. • Nach DUH-Forderung z.B. gestaffelte Belastung privater Nutzung bei unter 95 g CO2/km mit 1,2% des Listenpreises; über 95 g CO2/km mit 1,5% des Listenpreises; über 142,5 g CO2/km keine steuerliche Absetzbarkeit der Anschaffung als Dienstwagen (für Neufahrzeuge >142,5 g CO2/km schlägt die DUH zudem eine zusätzlich einzuführende Zulassungssteuer für hoch emittierende Fahrzeuge nach norwegischem Modell vor). • Zusätzliche Reduktionen können erreicht werden durch die Ergänzung um eine fahrleistungsabhängige Komponente, dadurch Reduktion der privaten Fahrleistung mit Dienstwagen um 25-75%. • Alternativ könnte durch eine vollständige Abschaffung der steuerlichen Vorteile für die Anschaffung und private Nutzung von Dienstwagen eine noch größere Reduktion der privaten Fahrleistung sowie Anzahl und Verbrauch von Dienstwagen 	<p>insgesamt 0,6-1,9 Mio. t im Jahr 2030 bei Spreizung der Besteuerung nach CO2; mit zusätzlicher fahrleistungsabhängiger Komponente insgesamt 1,9–5,8 Mio. t im Jahr 2030</p> <p>insgesamt 4 Mio. t im Jahr 2030 bei vollständiger Abschaffung des Dienstwagenprivilegs</p>	<p>Reform: Agora Verkehrswende 2018: „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“</p> <p>Abschaffung: Umweltbundesamt 2019: „Kein Grund zur Lücke“</p>	<p>Für die Dienstwagenbesteuerung gilt für batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in Hybride die halbierte Bemessungsgrundlage gegenüber Modellen mit Verbrennungsmotor (0,5% anstatt 1% des Listenpreises). Diese Regelung wird gemäß Klimapaket 2019 verlängert bis 2030. Damit werden Pkw mit real hohen bis sehr hohen (200 g CO2/km) Emissionen so gefördert wie Elektrofahrzeuge. Für reinelektrische Fahrzeuge wird die Dienstwagensteuer darüber hinaus bis zu einem Preis von 40.000 Euro von 0,5% auf 0,25% abgesenkt.</p> <p>Eine CO2-abhängige Staffelung der Besteuerung von Verbrenner-Dienstwagen ist nicht geplant.</p>

		erreicht werden. Dies wird vom Umweltbundesamt (2019: „Kein Grund zur Lücke“) vorgeschlagen.			
4	Reduktion des CO ₂ -Ausstoßs von Fahrzeugen durch ambitioniertere Pkw-CO ₂ -Grenzwerte und Begrenzung der Abweichungen bei Realemissionen und/oder Verbrennerverbot ab 2025; gleichzeitig Förderung effizienter E-Pkw und potentiell E-Quote bei Fahrzeugzulassung	<ul style="list-style-type: none"> Ambitioniertere Reduktion der CO₂-Grenzwerte im WLTP zwischen 2021 und 2030, d.h. -45% in 2025 (ca. 65 g CO₂/km) und -85% in 2030 (ca. 20 g CO₂/km); Begrenzung der Realabweichung, z.B. durch strenge In-Service-Conformity-Prüfungen. Zur Erreichung einer solchen Reduktion bedarf es eines Anteils von etwa 75 % E-Pkw im Jahr 2030. Diese Maßnahmen könnten wirkungsvoll unterstützt und verschärft werden durch ein „Verbrennerverbot ab 2025“ (keine Neuzulassungen reiner Verbrenner-Fahrzeuge mehr) und eine Beschränkung jeglicher steuerliche Pkw-Förderungen auf effiziente Elektro-Fahrzeuge. Als begleitende Maßnahme könnte auch eine Quote zur Zulassung von reinen E-Fahrzeugen eingeführt werden, die für jeden Hersteller gilt. Das Umweltbundesamt (2019: „Kein Grund zur Lücke“) schlägt folgende Mindestquoten vor zur Erreichung von 12 Millionen E-Fahrzeuge bis 2030: 2025 30%, 2050 70%. 	insgesamt 19,5 – 23 Mio. t im Jahr 2030 bei Erreichen von Bestandszahlen von mindestens 10 Millionen E-Pkw im Jahr 2030	<p>Umweltbundesamt 2019: „Kein Grund zur Lücke“</p> <p>Agora Verkehrswende 2018: „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“</p> <p>Nationale Plattform Zukunft der Mobilität 2019: „Zwischenbericht der AG1 Klimaschutz der NPM. Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor“</p>	<p>Die bereits beschlossenen EU-Pkw-CO₂-Standards verlangen eine Reduktion der CO₂-Emissionen der neu zugelassenen Fahrzeugflotten der Hersteller um 15 % bis 2025 und 37,5 % bis 2030, gemessen am Referenzjahr 2020.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Grenzwerte auf EU-Ebene festgelegt werden und daher nicht ohne Weiteres von der Bundesregierung verschärft werden können. Allerdings kann die Bundesregierung andere geeignete Maßnahmen treffen, z.B. ein Verbrennerverbot ab 2025.</p> <p>Die Bundesregierung setzt im Klimapaket 2019 das Ziel, dass in Deutschland bis 2030 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeuge zugelassen sind. Dies soll vor allem durch eine Erhöhung der Kaufprämien erreicht werden und durch die Verlängerung der Dienstwagenregelung für die Nutzung eines batterieelektrischen Fahrzeuges oder eines Plug-in-Hybrid-Fahrzeuges bis 2030. Die Dienstwagensteuer soll darüber hinaus für reine Elektrofahrzeuge bis zu einem Preis von 40.000 Euro von 0,5% auf 0,25% abgesenkt werden (s.u.).</p>
5	Abschaffung der Energiesteuerbefreiung von Kerosin	<ul style="list-style-type: none"> Die Befreiung von Kerosin von der Energiesteuer ist mit sofortiger Wirkung abzuschaffen. 	insgesamt 20 Mio. t nach einem Zeitraum von ca. 7 Jahren (basierend auf UBA Kalkulation von 2009), d.h.	UBA 2009: „Politiksznarien für den Klimaschutz V - auf dem Weg zum Strukturwandel“	Es sind keine Änderungen bei der Besteuerung von Kerosin geplant. Die Bundesregierung plant im Klimapaket 2019 , zum 1. Januar 2020 die

		<ul style="list-style-type: none"> Durch die Einführung einer Kerosinsteuer in Höhe von 65,4 Cent/l bis zum Jahr 2013 hätten im Jahr 2020 20 Mio. t CO₂ vermieden werden können (UBA 2009: „Politiksznarien für den Klimaschutz V - auf dem Weg zum Strukturwandel“). 	ca. 20 Mio. t im Jahr 2030 bei Einführung der Besteuerung bis 2023.		Luftverkehrsabgabe soweit zu erhöhen, dass Flugtickets nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.
6	Abschaffung der Dieselsubventionierung	<ul style="list-style-type: none"> Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Diesel gegenüber Benzin Angleichung Dieselsteuer an Benzin, d.h. Erhöhung Dieselpreis um ca. 20%; dadurch angenommene Reduktion Fahrleistung Lkw um 2,8 %, Pkw um 2,5 % 	insgesamt 3,7 Mio. t im Jahr 2030 (Pkw: 2,2 Mio. t Lkw: 1,5 Mio. t)	Agora Verkehrswende 2018 : „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“	Die steuerliche Begünstigung des Dieselmotors liegt bei 21,9 Cent/l. Hier sind keine Änderungen geplant.
7	Fahrleistungsabhängige Pkw-Maut auf allen Straßen und Internalisierung der externen Kosten (Infrastruktur und Umweltschäden)	<ul style="list-style-type: none"> Mautsatz von durchschnittlich 8 ct/km (=> Erhöhung der fahrleistungsabhängigen Kosten um 100 % ggü. der Referenz=> Reduktion Fahrleistung um 30 %) vgl. auch UBA-Positionspapier zur Maut (2015: „Maut für Deutschland. Jeder Kilometer zählt“), wo für eine fahrleistungsabhängige Maut für Pkw, Nutzfahrzeuge, Fern- und Reisebusse auf allen Straßen plädiert wird (ohne CO₂-Abschätzung) 	insgesamt 25,6 Mio. t im Jahr 2030	Agora Verkehrswende 2018 : „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“	Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut ist nicht geplant.
8	Ausweitung und Erhöhung der Lkw-Maut	<ul style="list-style-type: none"> Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen sowie Internalisierung von externen Kosten (schwere Lkw: zusätzlich rd. 17 ct/km) Dadurch erwartete verstärkte Verlagerung der Transporte auf die Schiene und Reduktion der Lkw-Fahrleistung um rund 13 % 	insgesamt 6,8 Mio. t im Jahr 2030	Agora Verkehrswende 2018 : „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“	Die Bundesregierung plant im Klimapaket 2019 eine CO ₂ -Differenzierung der Lkw-Maut und Einführung eines ab 2023 wirksamen CO ₂ -Aufschlags auf die Lkw-Maut.

Energiewirtschaft					
9	Schnellere Abschaltung von Kohlekraftwerken	<ul style="list-style-type: none"> • Sofortige Abschaltung der Kraftwerke Jänschwalde und Niederaußem in NRW und der Lausitz (2020) • Komplettausstieg Kohle bis 2030 • Die begleitende Löschung von Zertifikaten ist essentiell, um eine Verschiebung der durch Kohleausstieg freiwerdenden Zertifikate ins EU-Ausland zu vermeiden. 	<p>28 Mio. t im Jahr 2020 (eigene Schätzung)</p> <p>68 Mio. t im Jahr 2030 (eigene Schätzung)</p>	<p>2020: Schätzung auf Basis von:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beyond Europe: “Coal Plant Database”, 18.11.2018 • Fraunhofer energy charts: „Jährliche Stromerzeugung aus Braunkohlekraftwerken in Deutschland in 2017“, 13.01.2018. <p>2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öko-Institut e.V. 2019: „Die deutsche Kohle-Verstromung bis 2030. Eine modellgestützte Analyse der Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung““ 	Die Einigung der Kohlekommission sieht die Schließung von 12,5 GW an Braunkohlekapazität bis 2022 und den endgültigen Ausstieg bis 2038 vor. Es ist nicht damit zu rechnen, dass bereits 2020 Kraftwerke vom Netz gehen – es handelt sich also um eine zusätzliche bzw. vorgezogene Maßnahme. Zudem ist das Kohleausstiegsgesetz noch nicht verabschiedet. Die Zahl für 2030 bezieht sich auf die zusätzliche Einsparung, wenn alle Kohlekraftwerke nicht 2038, sondern 2030 abgeschaltet würden.
10	Löschung von ETS-Zertifikaten	<ul style="list-style-type: none"> • Infolge ambitionierter Caps, krisenbedingter Produktions- und Emissionsrückgänge und der umfangreichen Nutzung von internationalen Projektgutschriften ist ein Überschuss an ETS-Zertifikaten entstanden. Durch die Löschung (also den Kauf) von Zertifikaten kann die BReg dieses Problem angehen. 	<i>Beliebig bestimmbar</i>		Löschung von ETS-Zertifikaten ist aktuell nicht geplant

11	Beschleunigung EE-Ausbau	<ul style="list-style-type: none"> Beschleunigung des EE-Ausbaus insbesondere der Windenergie an Land Ziel: jährlich 4GW Netto-Zubau bei Windenergie an Land 	14,8 Mio. t CO₂ im Jahr 2030 (eigene Schätzung)		Die aktuelle Politik hat zum massiven Einbruch des Windausbaus an Land geführt. Das Klimapaket bringt neue Beschränkungen für Wind.
Gebäude					
12	Energetische Standards GEG-Neubau	<ul style="list-style-type: none"> Anhebung der energetischen Standards im Neubau auf KfW-40 Effizienzhaus für Wohn- und Nichtwohngebäude Vorbildfunktion der öffentlichen Hand: Öffentliche, neue Gebäude mit KfW-40+, Plus-Energie-/ oder Passivhaus-Standard 	>2,1 Mio. t im Jahr 2030	Zahl nach Prognos et. al 2018: „Gutachten zu Maßnahmen zur Zielerreichung 2030 im Gebäudesektor“ (unveröffentlicht) Hinweis: Die Einsparwirkung der Maßnahme bezieht sich auf die Einführung des KfW-55 Niveaus ab 2021 für alle Neubauten. Einsparungen für KfW-40 (was wir eigentlich fordern und worauf hingewiesen werden muss) liegen entsprechend höher.	
13	GEG-Altbau	<ul style="list-style-type: none"> Ausnahmetatbestände streichen und bei vollumfänglichen Sanierungen im Bestand sollte Zielwert von KfW-55 Effizienzhaus gesetzt werden. Dieser kann auch schrittweise mit Einzelmaßnahmen im Rahmen eines individuellen Sanierungsfahrplans erfolgen. 	>3,2 Mio. t im Jahr 2030	Zahl nach Prognos et. al 2018: „Gutachten zu Maßnahmen zur Zielerreichung 2030 im Gebäudesektor“ (unveröffentlicht) Hinweis: Die Einsparwirkung bezieht auf die Streichung der Ausnahmen beim Kesseltausch nach 30 J., die Streichung der Ausnahmen bei der Dämmung der obersten Geschosdecke, eine leichte Anhebung der Primärenergieanforderungen an wesentlich geänderte Gebäude, Streichung der Befreiungen für jüngere	

				Gebäude, Nutzungspflicht Erneuerbarer bei umfassender Sanierung. Ein Zielwert von KfW-55 auch im Bestand (was wir eigentlich fordern und worauf hingewiesen werden muss) ist nochmals deutlich ambitionierter, THG-Einsparungen liegen also deutlich höher.	
14	Sofortiges Verbot Ölheizung	<ul style="list-style-type: none"> • Sofortiges Verbot des Neueinbaus von Ölheizungen in Neubau und Bestand 			
15	Verbot Gasheizungen ab 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Verbot des Neueinbaus von Gasheizungen in Neubau und Bestand ab 2025 			
16	Förderstopp fossiler Heizungen	<ul style="list-style-type: none"> • Sofortiger Stopp der staatlichen Förderung von fossiler Brennwertechnik (auch keine steuerliche Förderung) • Umschichtung frei werdender KfW-Fördermittel zugunsten von Heizsystemen auf Basis Erneuerbarer Energien 			
Kreislaufwirtschaft					
17	Umsetzung Mehrwegquote Getränkeverpackungen	Umsetzung rechtlicher Maßnahmen, z.B. Abgabe auf Einweg-Plastikflaschen und Dosen, bei Unterschreitung der Mehrwegquote von 70 Prozent aus dem VerpackG	Bis zu 980.000 t pro Jahr	Berechnung der Deutschen Umwelthilfe. Grundlage: „Ökobilanz der Glas- und PET-Mehrwegflaschen der GDB im Vergleich zu PET-Einwegflaschen“ des IFEU-Instituts (2008) im Auftrag der Genossenschaft Deutscher Mineralbrunnen	
18	Konsequente Bioabfallsammlung	Festlegung klarer Vorgaben im Kreislaufwirtschaftsgesetz für eine	Bis zu 740.000 t pro Jahr	Öko-Institut e.V. und Alwast Consulting im Auftrag des NABU	

		konsequente und verbraucherfreundliche Bioabfallsammlung		(2019): Kapazitäten der energetischen Verwertung von Abfällen in Deutschland und ihre zukünftige Entwicklung in einer Kreislaufwirtschaft. Strukturanalyse thermischer Anlagen innerhalb der deutschen Kreislaufwirtschaft.	
19	Festlegung vorbildliche Entsorgungsnormen FCKW-haltige Kühlgeräte	Verbindliche Festlegung der vorbildlichen europäischen Entsorgungsnormen EN 50625-2-3 und TS 50625-3-4 für Kühlgeräte im Elektrogenetz	Bis zu 600.000 t pro Jahr	Berechnung der Deutschen Umwelthilfe auf der Grundlage einer Umfrage zur Kühlgeräteentsorgung unter den Bundesländern und unter der Nutzung von Branchendaten	