

VERBRAUCHERPOLITIK-CHECK ZUM KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) bewertet hier ausgesuchte Maßnahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung aus Verbrauchersicht.

EINLEITUNG

Treibhausgasemissionen zu vermindern, ist erklärtes Ziel des Pariser Klimaabkommens. Das Klimaschutzabkommen sieht vor, dass der Temperaturstieg auf deutlich unter 2°C, möglichst auf 1,5°C begrenzt wird.

Die Erderwärmung zu begrenzen ist dringliches politisches Ziel zur Existenzsicherung der Lebensgrundlagen der Menschen. „Nachhaltige Entwicklung“ ist Bestandteil der vzbv-Satzung. Ebenso „Verbraucherinteressen zu vertreten“ – Verbraucherinteresse ist auch und vor allem der langfristige Schutz der Lebensgrundlagen.

Deutschland strebt an, bis zur Mitte des Jahrhunderts weitgehend treibhausgas-neutral zu werden. Der Klimaschutzplan 2050 nennt entsprechende Zwischen- und Sektorziele. Das Klimaschutzprogramm 2030 benennt konkrete Maßnahmen, die die Bundesregierung auf dem Weg zur Treibhausneutralität im Jahr 2050 ergreifen möchte. Das Klimaschutzprogramm 2030 wurde vom Bundeskabinett am 9. Oktober 2019 beschlossen. Nun, ein Jahr nach der Verabschiedung des Klimaschutzprogramms 2030, bewertet der vzbv die Umsetzung ausgesuchter Maßnahmen dahingehend, wie verbraucherfreundlich diese umgesetzt wurden. Denn der vzbv ist überzeugt: Klimaschutzmaßnahmen lassen sich nicht gegen die Interessen der Verbraucher durchsetzen. Und Verbraucherschutz schließt den Erhalt unserer Lebensgrundlagen und damit notwendigerweise den Klimaschutz mit ein. Die Klimaschutzziele zu erreichen wird daher nur möglich, wenn Verbraucherschutz und Klimaschutz zusammen gedacht werden.

BEWERTUNGSSKALA DES VZBV

- - = (Teil-)Maßnahmen wurden/werden verbraucherunfreundlich umgesetzt

- = (Teil-)Maßnahmen wurden/werden eher verbraucherunfreundlich umgesetzt¹

0 = (Teil-)Maßnahmen wurden/werden weder verbraucherunfreundlich noch verbraucherfreundlich umgesetzt²

+ = (Teil-)Maßnahmen wurden/werden eher verbraucherfreundlich umgesetzt³

+ + = (Teil-)Maßnahmen wurden/werden verbraucherfreundlich umgesetzt

¹ Wenige verbraucherfreundliche Aspekte werden bei der Umsetzung der (Teil-)Maßnahmen berücksichtigt, insgesamt überwiegen aber verbraucherunfreundliche Aspekte in der Umsetzung.

² Verbraucherfreundliche und verbraucherunfreundliche Aspekte halten sich in der Umsetzung der (Teil-)Maßnahmen die Waage.

³ Tendenziell ist die Umsetzung der (Teil-)Maßnahmen zwar verbraucherfreundlich, aber wichtige verbraucherpolitische Aspekte fehlen entweder oder sind nicht konsequent umgesetzt.

BEWERTUNG AUSGESUCHTER MAßNAHMEN

Maßnahme (Kapitel im Klimaschutz- programm 2030)	Worum geht es bei Maßnahme?	Warum ist die Maßnahme ver- braucherrele- vant?	Wie bewertet der vzbv die Umsetzung der Maß- nahme?	Bewertung
CO₂-Beprei- sung in den Sektoren Wärme und Verkehr (3.2.1)	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Ab 2021 wird eine CO₂-Bepreisung für die Sektoren Verkehr (mit Ausnahme des Luftverkehrs) und Wärme eingeführt (Nicht-EHS-Sektoren). ❖ Das nationale Emissionshandels-system erfasst Emissionen aus der Verbrennung fossiler Benn- und Kraftstoffe. ❖ Die Menge der Zertifikate ist von 2021 bis 2030 über 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Mit der Einföhrung des CO₂-Preises steigen die Kosten für die Nutzung fossiler Brennstoffe ❖ Die so entstehenden Kosten tragen Verbraucher, etwa bei der Nutzung fossiler Brennstoffe in Heizungsanlagen oder durch Kraftstoffverbrauch. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Der vzbv unterstützt die Einführung einer klimawirksamen CO₂-Bepreisung. ❖ Die Einführung der CO₂-Bepreisung muss mit einer vollständigen und sozial ausgeglichenen Rückerstattung der Einnahmen an die Gruppe der Verbraucher einhergehen. ❖ Die bisher geschaffenen Maßnahmen zum Ausgleich des regressiven Charakters der CO₂-Bepreisung gehen zwar in die richtige Richtung, reichen aber noch nicht aus. ❖ Der vzbv fordert eine stärkere Entlastung der Verbraucher durch eine stärkere Reduzierung des Strompreises oder die Einführung eines Klimaschecks. <p>Weiterführende Links</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2019/01/24/19_07_01_positionspapier-vzbv_co2-bepreisung_kurzfassung.pdf 	0

- Jahresbudgets gedeckelt. Ab 2026 soll die Menge jährlich abnehmen.
- ❖ Bis 2026 sollen die Zertifikate einen Festpreis haben (*hier angegebene Preise pro Tonne CO₂ beziehen sich auf die Einigung des Vermittlungsausschusses und weichen von den angegebenen Preisen im KSP 2030 ab*):
 - 2021: 25 Euro
 - 2022: 30 Euro
 - 2023: 35 Euro
 - 2024: 45 Euro
 - 2025: 55 Euro
 - ❖ Ab 2026 sollen die Zertifikate in einem Korridor zwischen 55 und 65 Euro pro
- ❖ Die Kosten, die dem GHD-Sektor (Gewerbe, Werk, Handwerk, Dienstleistungen) entstehen, können auf den Verbraucher überwälzt werden.
- ❖ Die Einführung des CO₂-Preises wirkt regressiv, d.h. die Gruppe der einkommensschwachen Verbraucher wird prozentual stärker belastet als die Gruppe der einkommensstarken Verbraucher.
- ❖ <https://www.vzbv.de/dokument/fuenf-punkte-fuer-eine-verbraucherfreundlichere-co2-bepreisung>

Tonne CO₂ versteigert werden.

- ❖ Falls die Zertifikatmenge in 2021 bis 2025 nicht ausreicht, müssen zusätzliche Zertifikate aus dem Ausland hinzugekauft werden.

Senkung der Stromkosten (3.3.1)

- ❖ Zeitgleich zum Einstieg in die CO₂-Bepreisung werden die EEG-Umlage und ggf. andere staatlich induzierte Preisbestandteile (Netzentgelte, Umlagen und Abgaben) schrittweise gesenkt.
- ❖ 2021 wird die EEG-Umlage um ca. 1,75 Cent/kWh gesenkt, bis 2026

- ❖ Verbraucher in Deutschland haben im europäischen Vergleich sehr hohe Stromkosten.
- ❖ Die Senkung des Strompreises notwendig für den Ausbau der Sektorkopplung; davon wiederum profitieren Verbraucher etwa durch

- ❖ Die beschlossene Senkung des Strompreises durch die Reduzierung der EEG-Umlage geht in die richtige Richtung.
- ❖ Die beschlossene Senkung der EEG-Umlage reicht aber nicht aus, um regressive Wirkung der CO₂-Bepreisung auszugleichen (vgl. *Bach et al. 2020; E-denhofer et al. 2020*).
- ❖ Der vzbv fordert eine weitergehende Senkung des Strompreises um mindestens ca. 4 Cent/kWh.

Weiterführende Links

- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/energie-verbraucher-und-handel-um-milliarden-entlasten>

um ca. 3,3 Cent/kWh (*hier angegebene Reduzierung der EEG-Umlage bezieht sich auf die Einigung des Vermittlungsausschusses und weichen von den Werten des KSP 2030 ab*).

geringere Preise fürs Heizen.

Die Senkung des Strompreises kann Belastung durch CO₂-Bepreisung (teilweise) kompensieren.

<https://www.vzbv.de/meldung/einzelhandel-und-verbraucherschuetzer-fordern-entlastung-bei-strompreisen>

Entfernungspauschalen für Fernpendler (3.3.2)

Erhöhung der Pendlerpauschale ab 2021 von 30 auf 35 Cent ab dem 21. Kilometer.

Ab 2024 bis 2026 zusätzliche Erhöhung auf 38 Cent (*hier angegebene Erhöhung bezieht sich auf die Einigung des Vermittlungsausschusses und weicht von*

Die CO₂-Bepreisung für die Emission fossiler Brennstoffe führt zu einem Preisanstieg bei Diesel und Benzin.

Besonders in ländlichen Regionen fehlt aber ein passendes ÖPNV-Angebot oder die nötige Ladeinfrastruktur,

Die Erhöhung der Pendlerpauschale ist als Kompensation für die Einführung des CO₂-Preises notwendig.

Die Einführung der neuen Mobilitätsprämie soll Verbrauchern zu Gute kommen, die aufgrund ihres geringen Einkommens nicht von der Pendlerpauschale profitieren.

Allerdings ist die Umsetzung der Mobilitätsprämie so kompliziert, dass offen ist, ob tatsächlich alle berechtigten Verbraucher davon profitieren.

Die Pendlerpauschale gehört grundsätzlich dahingehend reformiert, dass Vielfahrer nicht belohnt werden.

+

den Werten des KSP 2030 ab).

- ❖ Einführung einer Mobilitätsprämie für Geringverdiener ab 2021 bis 2026.

um kurzfristig auf alternative Mobilitätsangebote zurückgreifen zu können.

- ❖ Von der Pendlerpauschale profitieren Vielverdiener überproportional, Geringverdiener, die wenig oder keine Einkommenssteuer zahlen, gar nicht.

Weiterführende Links

- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/klimapaket-besser-aber-nicht-gut-genug>

Änderungen beim Wohngeld und beim Mietrecht (3.3.3)

- ❖ Erhöhung des Wohngelds um 10 Prozent.
- ❖ Prüfung einer Änderung des Mietrechts, um die Umlagefähigkeit der CO₂-Bepreisung zu begrenzen.

- ❖ Die Einführung der CO₂-Bepreisung führt zu einem Preisanstieg bei Heizungen mit fossilen Brennstoffen und somit zu Mehrkosten

- ❖ Der vzbv unterstützt die Einführung einer klimawirksamen CO₂-Bepreisung, sofern diese mit einer vollständigen und sozial ausgewogenen Rückerstattung verbunden ist.
- ❖ Bisher gibt es keinen offiziellen Gesetzentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz zur Begrenzung der Umlagefähigkeit der CO₂-Bepreisung auf die Mieter.

für Verbraucher.

❖ Mieter haben keinen Einfluss darauf, welche Heizung in Ihrem Mietobjekt verbaut ist, müssen aber steigende Kosten tragen.

❖ Eine begrenzte Umlagefähigkeit im Mietrecht könnte Anreize für Vermieter schaffen, in klimaschonende Heizungssysteme zu investieren.

❖ Die begrenzte Umlagefähigkeit ist notwendig hinsichtlich der Lenkungswirkung und einer sozial ausgewogene CO₂-Bepreisung; ohne diese gibt es für Vermieter keinen Anreiz in klimaschonendere Heizungssysteme zu investieren, während Mieter keinen Einfluss auf die im Mietobjekt verbaute Heizung haben und die steigende Heizkosten durch die CO₂-Bepreisung tragen müssen.

Weiterführende Links

❖ <https://www.vzbv.de/dokument/fuenf-punkte-fuer-eine-verbraucherfreundlichere-co2-bepreisung>

Schrittweise Reduzierung und Beendigung der

❖ Reduktion der Kohleverstromung auf 17 Gigawatt (GW) bis 2030 und auf 0 GW bis 2038.

❖ Ausstieg aus der Kohleverstromung mit potentiellen Folgen für die

❖ Der vzbv fordert im Falle eines Strompreisanstiegs in Folge des Kohleausstiegs eine entsprechende Kompensation über die Senkung der EEG-Umlage oder der Stromsteuer.

Kohleverstromung (3.4.1.1)

- ❖ Keine Genehmigung neuer Kohlekraftwerke.

Strompreisentwicklung.

- ❖ Zwar ist bei steigenden Strompreisen eine Kompensation über die Netzentgelte vorgesehen, die Verbraucher profitieren davon aber deutlich weniger als die Industrie.

Weiterführende Links

- ❖ <https://www.vzbv.de/dokument/kohleausstieg-nicht-zu-lasten-privater-verbraucher-umsetzen>

Ausbau der Erneuerbaren Energien auf 65 Prozent am Bruttostromverbrauch bis 2030 (3.4.1.2)

- ❖ Die Ausbauziele für Windanlagen an Land (Onshore), auf See und Photovoltaik bis 2030 wurden angehoben. Die Ausbaupfade sollen ebenfalls angehoben werden.
- ❖ Es ist den Bundesländern überlassen, ob dabei ein Mindestabstand von 1.000 Metern zum Wohngebiet gewährleistet sein muss. Kommunen

- ❖ Durch die Aufhebung des PV-Deckels und einer verbraucherfreundlichen Reform des Mieterstromgesetzes könnten Bewohner von Mehrfamilienhäusern von kostengünstigem Solarstrom profitieren.

- ❖ Der vzbv hält die geplanten Ausbaupfade für die erneuerbaren Energien bis 2030 für nicht ausreichend.
- ❖ Der vzbv begrüßt die Aufhebung des PV-Deckels.
- ❖ Der vzbv hält die geplanten Änderungen beim Mieterstrom für nicht ausreichend. Darunter fallen insbesondere die Gleichstellung von Mieterstrom und Eigenstrom, die Nutzung in Quartiersansätzen und eine praktikable Lösung für Haushalte in Mehrfamilienhäusern mit zwei bis sechs Wohnungen.
- ❖ Zusätzliche Ausnahmen für Unternehmen von der EEG-Umlage müssen – ebenso wie die „Besondere Ausgleichsregelung“ für die Industrie – steuerlich finanziert werden und dürfen nicht auf Verbrauchern abgewälzt werden.

0

sollen finanziell beteiligt werden.

- ❖ Der Deckel von 52 GW (PV-Deckel) für die Förderung des Ausbaus von Photovoltaik-Anlagen wird abgeschafft.

Weiterführende Links

- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/mieterstrom-bleibt-die-ausnahme>
- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/energie-wende-die-staedte-bringen>
- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/verbraucher-den-mittelpunkt-der-eeg-reform-stellen>
- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/erneuerbare-energien-gesetz-fuer-verbraucher-nachbessern>

Energieeffizienzstrategie 2050 (EffSTRA) (3.4.1.6)

- ❖ Das Energieeffizienzziel wird unverbindlich auf 30 Prozent festgelegt.
- ❖ Ein Nationaler Aktionsplan Energieeffizienz wird umgesetzt.
- ❖ Initiierung eines breiten Dialogprozesses „Roadmap Energieeffizienz 2050“.

❖ Energieeffizienz stellt einen der Eckpfeiler für die Senkung der Energiegesamtkosten dar und kann damit zu einer substantiellen finanziellen Entlastung für Verbraucher führen.

- ❖ Aus Sicht des vzbv ist die unverbindliche Festlegung des Energieeffizienzziels unzureichend.
- ❖ Der vzbv fordert vielmehr ein rechtsverbindliches Energieeffizienzziel.
- ❖ Der vzbv fordert, dass der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ innerhalb der Energieeffizienzstrategie gestärkt wird.
- ❖ Der vzbv fordert darüber hinaus, dass die Einhaltung der nationalen Ziele jährlich überprüft wird und transparent durch Quantifizierungen und Monitoring dargestellt werden muss.

- -

Steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung (3.4.2.1)

- ❖ Die steuerliche Förderung ist eine Alternative zur KfW-Förderung für Maßnahmen, die von der KfW als förderfähig eingestuft sind: 20 Prozent der Investitionssumme sind dann über drei Jahre absetzbar. Insbesondere Heizungstausch, neue Fenster, Dämmung.
- ❖ Die KfW-Förderung wird um 10 Prozent für Einzelmaßnahmen auf 20 Prozent aufgestockt.

- ❖ Energetische Gebäudesanierung ist ein wichtiger Baustein der Energieeffizienz und damit ein relevanter Kostenfaktor für Verbraucher.
- ❖ Energieeffizienz stellt einen der Eckpfeiler für die Senkung der Energiegesamtkosten dar und kann damit zu einer substantiellen finanziellen Entlastung für Verbraucher führen.

Weiterführende Links

- ❖ <https://www.vzbv.de/dokument/bundesregierung-muss-bei-energieeffizienz-nachbessern>

- ❖ Mit der Einführung der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung ist eine langjährige Forderung des vzbv erfüllt worden.
- ❖ Die Höhe und Dauer der Förderung sind aber unzureichend, der vzbv fordert eine steuerliche Förderung von jährlich 1,5 Milliarden Euro für die Dauer von mindestens 10 Jahren.

+

Weiterführende Links

- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/klimapaket-weder-ausgegoren-noch-ausgewogen>

Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) einschließlich einer Austauschprämie für Ölheizungen (3.4.2.2)

- ❖ Bei der Erneuerung von Ölheizungsanlagen soll es einen Förderanteil von bis zu 40 Prozent für ein neues, effizientes Heizsystem geben.
- ❖ Verbot des Einbaus von Ölheizungen ab 2026.

- ❖ Die Einführung der CO₂-Bepreisung für die Emissionen fossiler Brennstoffe führt zu steigenden Kosten bei der Nutzung von Ölheizungen.
- ❖ Eine Förderung erleichtert den Umstieg auf neue, effiziente und klimaschonende Heizsysteme.

- ❖ Der vzbv begrüßt die Austauschprämie für Ölheizungen.
- ❖ Der vzbv kritisiert aber, dass Ölheizungen als Hybridheizungen auch weiter im Neubaubereich Verwendung finden dürfen.

+

Weiterführende Links

- ❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/checkliste-wo-das-klimapaket-nachgebessert-werden-muss>

Energieberatung und Öffentlichkeitsarbeit (3.4.2.5)

- ❖ Eine Energieberatung ist für Wohngebäude zum Teil obligatorisch, z. B. bei Eigentümerwechsel.
- ❖ Die Bundesförderungen für Ener-

- ❖ Energieberatung hilft, die Energieeffizienz bei Wohngebäuden zu verbessern.
- ❖ Energieeffizienz stellt einen der Eckpfeiler für

- ❖ Der vzbv begrüßt insbesondere die Maßnahmen im Bereich der Energieberatung.

++

gieberung decken einen erheblichen Teil der Kosten. Im Programm Energieberatung für Wohngebäude bis zu 80 Prozent, im Programm Energieberatung der Verbraucherzentrale bis zu 100 Prozent.

- ❖ Kosten werden über die bestehenden Förderprogramme gedeckt. Die Förderung wird von 60 auf 80 Prozent erhöht.
- ❖ Es startet eine Informationskampagne „Deutschland macht's effizient“.

die Senkung der Energiegesamtkosten dar und kann damit zu einer substantiellen finanziellen Entlastung für Verbraucher führen.

<p>Weiterentwicklung des energetischen Standards (3.4.2.7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Überprüfung der geltenden Standards für Neubauten 2023. ❖ Umgehende Weiterentwicklung der Standards nach Maßgabe des Ergebnisses der Überprüfung. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Die Verbesserung von Energieeffizienzstandards bei Neubauten führt zwar zunächst zu höheren Baukosten aber auch zu geringeren Energiekosten für Verbraucher. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Der vzbv fordert die Verbesserung des Effizienzstandards für Neubauten von KfW 75 auf KfW 55. <p>Weiterführende Links</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/05/19/2020_05_18_stn_ltrs_final.pdf 	<p>Beurteilung nicht möglich, da keine der (Teil-)Maßnahmen umgesetzt wurden/werden</p>
<p>Stärkung des Schienenpersonenverkehrs (3.4.3.1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Bis 2030 Investitionen von 86 Mrd. Euro in die Erneuerung des Schienennetzes. ❖ Einführung des Deutschlandtaktes, um attraktive Takte und schnelles Umsteigen zu ermöglichen. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Verbraucher profitieren von steigender Qualität des Schienenverkehrs. ❖ Höhere Taktung und verbesserte Umsteigemöglichkeiten steigern die Attraktivität 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Der vzbv begrüßt die Senkung des Mehrwertsteuersatzes beim Bahnfernverkehr und die Erhöhung der Luftverkehrsabgabe. ❖ Der vzbv begrüßt die Schritte hin zur hinreichenden und verstetigten Finanzierung des Schienenfern- und -nahverkehrs. ❖ Der vzbv begrüßt die Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität, insbesondere Erarbeitung des Deutschlandtaktes. 	<p>+</p>

- ❖ Erhöhung der Regionalisierungsmittel, inkl. jährlicher Dynamisierung
 - ❖ Elektrifizierung, Digitalisierung von Leit- und Sicherheitstechnik sowie von Stellwerken.
 - ❖ Kapitalerhöhung der Deutsche Bahn AG in Höhe von 1 Mrd. Euro jährlich zwischen 2020 und 2030.
 - ❖ Reduzierung der Mehrwertsteuer für Bahnfahrten im Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent.
 - ❖ Erhöhung der Luftverkehrsabgabe.
 - ❖ Verhinderung von Dumpingpreisen bei Flugtickets, indem diese nicht zu
- des Bahnverkehrs.
- ❖ Günstigere Preise und attraktive Angebote erleichtern Verbrauchern den Umstieg vom Flugzeug oder PKW auf die Bahn.
- ❖ Bisher fehlen aber Maßnahmen zur Verhinderung der Dumpingpreise im Flugverkehr; auf europäischer Ebene bedarf es einer einheitlichen Kerosinsteuer.
 - ❖ Die Kosten für den Schienenpersonenverkehr müssen durch die Halbierung der Trassen- und Stationsentgelte weiter gesenkt und Bahnfahrten damit attraktiver gemacht werden.
 - ❖ Darüber hinaus fordert der vzbv unabhängige Qualitätstest für den Personennah- und -fernverkehr und die Formulierung von Benchmarks für das Angebot.
 - ❖ Außerdem sollten bei der Deutschen Bahn AG Verbraucher- und Fahrgastverbände den Aufsichtsrat unterstützen.

einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.

Attraktivität des ÖPNV erhöhen (3.4.3.2)

- ❖ Erhöhung der Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Ausbau des ÖPNV ab 2021 auf jährlich 1 Mrd. Euro, inkl. Nutzung der Mittel für die Sanierung der Infrastruktur.
- ❖ Weitere Erhöhung der Mittel nach dem GVFG ab 2025 auf 2 Mrd. Euro jährlich.
- ❖ Verbraucher profitieren von steigender Qualität des ÖPNV.
- ❖ Eine höhere Taktung und zusätzliche Angebote steigern die Attraktivität des ÖPNV.
- ❖ Günstigere Preise und attraktive Angebote erleichtern Verbrauchern den Umstieg vom PKW auf den ÖPNV.
- ❖ Der vzbv fordert eine hinreichende und verstetigte Finanzierung des ÖPNV. Die Erhöhung der Bundesmittel ist ein wichtiger Schritt, um den ÖPNV zu sichern und auszubauen.
- ❖ Das 365-Euro-Ticket kann die kostenseitige Hürde zum ÖPNV abbauen, aber bevor über Preisreduzierungen nachgedacht wird, müssen das Angebot und die Qualität deutlich verbessert werden.
- ❖ Langfristig muss ein Erreichbarkeitsanspruch eingeführt werden, der allen Verbrauchern eine selbstbestimmte Mobilität ohne eigenes Auto ermöglicht. +
- ❖ Dabei unterscheiden sich jedoch die Erreichbarkeitsstandards zwischen Stadt und Land: neue Mobilitätsangebote (z.B. on Demand-Dienste) können insbesondere in nachfrageschwachen Regionen den klassischen ÖPNV ergänzen und den ÖV somit wirtschaftlicher aber auch ökologisch effizienter machen.

- ❖ Förderaktivitäten, damit bis 2030 50 Prozent der Stadtbusse elektrisch fahren.
- ❖ Unterstützung von 10 Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV, darunter die Einführung des 365 Euro-Tickets.
- ❖ Vor allem in ländlichen geprägten Regionen haben Verbraucher derzeit kaum Möglichkeiten etwa für Arbeitswege, Arztbesuche oder Einkäufe auf ein eigenes Auto zu verzichten.

CO₂-arme PKW auf die Straße bringen (3.4.3.8)

- ❖ Verlängerung des Gesetzes zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität bis 2030.
- ❖ Verlängerung der Kaufprämie für Kfz mit alternativen Antrieben über 2021 hinaus.
- ❖ Anhebung der Kaufprämie für Kfz unter 40.000 Euro.
- ❖ Steuerliche Förderungen und finanzielle Unterstützung helfen Verbrauchern beim Umstieg auf emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge.
- ❖ Der vzbv begrüßt die gezielte Förderung batterieelektrischer Autos.
- ❖ Der vzbv begrüßt die Verdopplung des staatlichen Förderanteils. Mit dem Innovationsbonus werden batterieelektrische Autos preislich im Vergleich zum Verbrenner attraktiv. Der vzbv hat jedoch eine noch stärkere Förderung kleiner und preisgünstiger E-Autos gefordert.
- ❖ Die verabschiedete Kfz-Steuerreform ist ein erster Schritt, um emissionsarme Fahrzeuge angemessen zu entlasten und große, emissionsreiche Fahrzeuge zu belasten. Eine starke Lenkungswirkung kann mit

+

❖ Reform der Kfz-Steuer für eine stärkere Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben.

den beschlossenen Änderungen nicht erreicht werden. Der vzbv fordert eine grundlegende Reform des Steuer- und Abgabensystem.

Weiterführende Links

❖ <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/verbrauchereinstieg-die-elektromobilitaet-erleichtern>

Tank- und Ladeinfrastruktur ausbauen (3.4.3.9)

❖ Masterplan Ladeinfrastruktur mit dem Ziel, bis 2030 1 Mio Ladepunkte zu errichten.

❖ Förderung gemeinsam genutzter privater und gewerblicher Ladeinfrastruktur.

❖ Änderungen im Mietrecht und Wohneigentumsgesetz (WEG) zur einfacheren Errichtung von Ladeinfrastruktur.

❖ Der Umstieg von Autos mit Verbrennungsmotor auf klimaschonendere E-Autos benötigt eine entsprechende Ladeinfrastruktur.

❖ Verbraucher müssen einfach, schnell und überall die Möglichkeit zum Laden ihres E-Autos haben.

❖ Der vzbv fordert eine hinreichende öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur und begrüßt daher die Schritte des Masterplan Ladeinfrastruktur.

❖ Der vzbv fordert darüber hinaus eine Harmonisierung der Zugangs- und Bezahlssysteme. Hier sieht der vzbv eine positive Entwicklung, die allerdings noch nicht an ihrem Ende angekommen sein kann.

❖ Der vzbv begrüßt auch die zunehmende Einhaltung der Mess- und Eichvorschriften bei den Ladepunkten. +

❖ Bei den Erleichterungen zum Einbau von Wallboxen in Mehrfamilienhäusern sieht der vzbv positive Entwicklungen. Das angekündigte Bundesprogramm zur finanziellen Förderung privater Ladepunkte stellt an förderfähige Wallboxen jedoch hohe technische Ansprüche. Daher werden nur wenige Verbraucher davon profitieren.

**Verkehr automatisieren,
vernetzen,
verflüssigen,
innovative
Mobilitätsformen ermöglichen
(3.4.3.12)**

- ❖ Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) als Voraussetzung für neue digitale Mobilitätsdienste.

- ❖ Digitale Mobilitätsdienste vereinfachen Verbrauchern den Zugang zu Sharing-Angeboten und damit die passgenaue Auswahl benötigter Mobilitätsdienste.

- ❖ Das bisher vorliegende Eckpunktepapier zur Reform des PBefG bietet verbraucherfreundliche Ansätze. Allerdings ist offen, welche davon letztendlich Eingang in den Gesetzesvorschlag und -beschluss finden. Offen ist auch, inwiefern möglicherweise verbraucherfreundliche Maßnahmen auch tatsächlich vor Ort umgesetzt werden, da das Eckpunktepapier die finale Entscheidung über die Umsetzung einiger Punkte den Kommunen überlässt.
- ❖ Der vzbv fordert die Möglichkeit zur Verkehrsmittelübergreifenden Buchung. Dazu müssen alle gewerblichen Anbieter relevante Informationen und (Echtzeit)daten zu ihren Mobilitätsplattformen im Sinne des Open Data-Ansatzes zur Verfügung stellen sowie den Vertrieb über standardisierte Schnittstellen öffnen.
- ❖ Auch für Mobilitätsdienstleistungen wie Sharing-Angebote, Fahrgemeinschaften oder Fahrdienste ist der reduzierte Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent festzulegen.

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Energie und Bauen
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

*Energie@vzbv.de
Mobilitaet@vzbv.de*