

Kurzexpertise

Erwartete Klimalücke in Klimamobilitätsplänen

Ein dringender Handlungsappell an die neue Landesregierung

Maike Schmidt · Dirk Schindler · Elisabeth Angenendt
Almut Arneth · Sven Kesselring · Martin Pehnt

STAND

25. März 2026



**KLIMA-SACHVERSTÄNDIGENRAT
BADEN-WÜRTTEMBERG**

1 Hintergrund

Der Klima-Sachverständigenrat ist ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium, dessen Aufgabe es ist, die Landesregierung ebenso wie den Landtag zu Fragen des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung zu beraten. In diesem Kontext kann der Klima-Sachverständigenrat auch mit der Erstellung von Sondergutachten zu bestimmten Themen und Fragestellungen beauftragt werden. Im Falle der vorliegenden Kurzexpertise erfolgte die Ausarbeitung auf Anfrage des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg.

Um die gesetzten Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, bedarf es einer strategischen, ganzheitlichen und klimaschutzorientierten Verkehrsplanung der Kommunen – vergleichbar mit der kommunalen Wärmeplanung. Mit dem Klimamobilitätsplan (KMP) steht hierfür ein entsprechendes Instrument bereit. In ihrem individuellen KMP kann jede Kommune effiziente Maßnahmenpakete entwickeln und zur Umsetzung bringen. Damit leistet jede Kommune mit ihrem KMP einen Beitrag zur Erfüllung der Landesklimaschutzziele im Verkehrssektor. Damit die Ziele erreicht werden können, sollen bis 2030 mindestens 44 qualifizierte KMP in der Umsetzung sein.¹

Wegweisend für die Einhaltung der Klimaziele sind insbesondere die im Rahmen der KMP zu erarbeitenden Klimaschutzszenarien. Diese stellen eine Zukunft dar, in der für ein frei wählbares Bezugsjahr zwischen 2030 bis 2035 die Klimaziele auf Ebene der Kommune erreicht werden. Dies erfolgt zum einen durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen, die der Entscheidungshoheit der Kommune unterliegen, sowie zum anderen durch die Annahme zukünftig veränderter Rahmenbedingungen auf übergeordneter EU-, Bundes- oder Landesebene. Basierend auf diesen sowie weiteren Annahmen werden schließlich die mit dem KMP erreichbaren CO₂-Minderungseffekte mit Hilfe von Verkehrsnachfragemodellen ermittelt.

Erste Vorreiterkommunen haben das Instrument bereits aufgegriffen und leisten damit wichtige Pionierarbeit für den Klimaschutz im Verkehrssektor in Baden-Württemberg. So wurden im Zeitraum Mai 2023 bis Mai 2025 bisher in einer ersten Pilotphase Klimamobilitätspläne für sechs Modellkommunen² veröffentlicht. Diese zeigen, dass vor Ort und im Rahmen der kommunalen Handlungsmöglichkeiten bereits Anstrengungen unternommen werden, um die Klimaziele zu erreichen. Jedoch zeigt sich auch eindrücklich, dass für ein Einhalten der Klimaziele im Verkehrsbereich letztendlich ein Zusammenspiel ambitionierter Maßnahmen sowohl auf kommunaler als auch den politisch übergeordneten Ebenen erforderlich ist. Daraus folgt das Risiko, dass die Klimaziele der KMP trotz ambitionierter kommunaler Anstrengungen verfehlt werden, wenn auf einer der anderen Ebenen die notwendigen Maßnahmen nicht oder nur unzureichend umgesetzt werden. Genau dieses Risiko ist heute keine abstrakte Möglichkeit mehr, sondern konkrete Realität. Seit der Erstellung der KMP haben sich die Rahmenbedingungen – insbesondere auf Bundesebene – deutlich verändert. Damit stellt sich die Frage, ob die Annahmen, die zum Zeitpunkt der Planung durchaus begründet waren und auf denen die Szenarien beruhen, aus heutiger Sicht noch realisierbar sind. Sollte dies nicht der Fall sein und die erwarteten Maßnahmen nicht umgesetzt

¹ Das Instrument richtet sich vor allem an Kommunen ab etwa 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und funktioniert auch in Landkreisen und ländlichen Regionen.

² Bei diesen handelt es sich um den Gemeindeverband Mittleres Schussental, den Landkreis Ludwigsburg, sowie die Städte Freiburg, Mannheim, Offenburg und Stuttgart

werden, entstünde in den KMP eine Klimalücke. Deren Schließung würde verstärkte Anstrengungen und eine weitergehende Unterstützung von Seiten des Landes Baden-Württemberg erfordern – gerade um den Kommunen, die bereits aktiv Klimamobilitätspläne entwickelt haben und aktuell in deren Umsetzung sind, die notwendigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zielerreichung zu sichern.

2 Diskussion

Die folgende Diskussion konzentriert sich auf zentrale Annahmen, die als Grundlage für die Klimaschutzszenarien der KMP besonders hohe Wirkung auf die Zielerreichung im Verkehrssektor haben. Dabei ist die Auswahl nicht abschließend, sondern fokussiert auf solche Bereiche, deren Realisierbarkeit oder Ausgestaltung sich seit der Erstellung der KMP maßgeblich verändert haben. Die Einschätzung bezieht sich dabei nicht auf die technische oder rechtliche Umsetzbarkeit der Maßnahmen, sondern geht der Frage nach, ob ihre Umsetzung unter den aktuell erkennbaren politischen Rahmenbedingungen bis zu den jeweiligen Zieljahren als wahrscheinlich gelten kann.

Annahmen auf übergeordneter Bundesebene

Für die Entwicklung der Klimaschutzszenarien im Rahmen der KMP wurden vor dem Hintergrund der EU- und Bundesklimaschutzziele Annahmen zu einer zukünftig deutlich klimaschutzorientierteren Rahmensetzung auf Bundesebene getroffen. Eine dieser Annahmen ist dabei die Einführung einer deutschlandweiten Pkw-Maut mit Preisstaffelung nach Antriebsart (E-Pkw vs. Verbrenner) bis 2030 bzw. 2035. Fünf der sechs vorliegenden KMP setzen diese Maßnahme für das jeweilige Zieljahr als gegeben voraus. Zumindest für das Jahr 2030 ist deren Umsetzung unter den aktuellen politischen Rahmenbedingungen jedoch nicht zu erwarten. Die ehemals geplante Einführung einer Pkw-Maut ist 2019 vom Europäischen Gerichtshof als diskriminierend und damit rechtswidrig gestoppt worden. Eine erneute Einführung in angepasster Form sieht der Koalitionsvertrag 2025 nicht vor und selbst bei politischer Befürwortung in der nächsten Legislaturperiode wird eine Umsetzung bis 2030 aufgrund der notwendigen Vorbereitungszeit kaum realisierbar sein. Es ist davon auszugehen, dass dies letztlich stark negative Einflüsse auf die Erreichung der Klimaziele in den betreffenden KMP hat. Eine Pkw-Maut birgt erhebliche CO₂-Einsparpotenziale (Agora Verkehrswende, 2022). Eine einheitliche Maut von 5,4 ct/km könnte demnach die Fahrleistungen bis 2030 um 10 % reduzieren und zu Einsparungen von bundesweit 9,2 Mio. t CO₂-Äq. pro Jahr führen. Eine erweiterte Variante mit Anti-Stau-Gebühr (7,4 ct/km) würde sogar eine 15-%ige Reduktion der Fahrleistungen und Einsparungen von 12,6 Mio. t CO₂-Äq. bewirken können. Zudem würde die Maut den Modal Split deutlich zugunsten von ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr verbessern. Die Berechnungen zeigen zudem, dass bis zu 51 Mrd. Pkm zum ÖPNV bzw. 21 Mrd. Pkm zu Rad- und Fußverkehr verlagert werden könnten (Agora Verkehrswende, 2022).

Alle vier KMP mit dem Zieljahr 2030 gehen von einer bis dahin erfolgten Abschaffung des Dieselprivilegs aus. Der Klima-Sachverständigenrat hält auch diese Annahme unter den aktuellen politischen Rahmenbedingungen für wenig wahrscheinlich, gerade weil sie von der aktuellen Bundesregierung nicht geplant ist. Mit der Abschaffung des Dieselprivilegs wären jedoch deutliche Klimaschutzwirkungen verbunden. Berechnungen gehen hier von einem bundesweiten Minderungspotential von 1,3 bis 2,5 Mio. t CO₂-Äq. aus. Dies entspräche 4 bis 7 % des Bundes-Klimaziels 2030 im Verkehr (FÖS/Prognos 2023, FÖS 2025). Eine Studie des Öko-Instituts (2023) sieht sogar ein

Minderungspotenzial von 6,5 Mio. t CO₂-Äq. Entsprechend kann hier auch für die KMP ein erkennbarer Einfluss auf die Zielerreichung im jeweiligen Klimaschutzszenario unterstellt werden. Während der Bundesrechnungshof die Abschaffung des Dieselpprivilegs empfiehlt (Bundesrechnungshof, 2025), stellt er jedoch gleichzeitig fest, dass bereits die letzte Bundesregierung ihr gesetztes Ziel des Abbaus von umwelt- oder klimaschädlichen Steuervergünstigungen bislang kaum verfolgt hat. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die derzeitigen politischen Weichenstellungen erscheint es unwahrscheinlich, dass in den nächsten Jahren eine entsprechende Umsetzung erfolgt. Zudem wurden entsprechende Aussagen im aktuellen Koalitionsvertrag nicht festgeschrieben. Zwar ist im Rahmen der Modernisierung der EU-Energiesteuerrichtlinie eine zukünftige Anpassung geplant, allerdings ziehen sich die Verhandlungen hier seit geraumer Zeit hin und auch aktuell ist die Zukunft des Reformvorhabens schwer vorherzusehen (Hütten, 2026).

In einem der KMP wird eine klimarelevante Anpassung der Pendlerpauschale bis zum Jahr 2030 angenommen. Auch dies erscheint vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Debatten als derzeit nicht realistisch. So ist in der kürzlich überarbeiteten Form der Pendlerpauschale „keine Klimaschutzpolitische Steuerungswirkung“ und damit Anreizwirkung zur Änderung des Mobilitätsverhaltens zu erkennen (Deutschlandfunk, 2025). Stattdessen wurde die Pendlerpauschale zum 1. Januar 2026 auf 38 ct bereits ab dem ersten gefahrenen Kilometer deutlich erhöht. Vorher galt dies erst ab dem 21. Kilometer. Dabei können die Umwelteffekte einer klimarelevanten Reform der Entfernungspauschale durchaus erheblich sein. Laut einer vom Umweltbundesamt herausgegebenen Studie wurden hierfür Szenarien auf Basis verschiedener Alternativregelungen entwickelt (Umweltbundesamt, 2022). Die CO₂-Einsparungen je nach Variante betragen dabei zwischen 0,51 und 4,65 Mio. t pro Jahr. Laut dem FÖS könnte die Maßnahme bis zu 7 % der Klimalücke auf Bundesebene schließen (FÖS, 2023a).

Schließlich nehmen fünf der sechs KMP eine Anpassung bzw. gänzliche Abschaffung des Dienstwagenprivilegs im jeweiligen Zieljahr als vorherrschende Rahmenbedingung an. Mit einer solchen wären erkennbare Wirkungen auf Klima und Flottenzusammensetzung verbunden. Denn Dienstwagen weisen im Vergleich zu Privatfahrzeugen eine doppelt so hohe Fahrleistung sowie eine deutlich stärkere Motorisierung auf,³ was zu überproportional hohen CO₂-Emissionen führt (Agora Verkehrswende und Öko-Institut, 2021; FÖS, 2023b). Die derzeitige Ausgestaltung bremst die Mobilitätswende, da der Anteil reiner Elektrofahrzeuge (BEV) bei gewerblichen Neuzulassungen lediglich 14 % beträgt und damit deutlich unter dem Anteil bei privaten Neuzulassungen von 25 % liegt (FÖS, 2023b). Eine Reform hin zu einer CO₂-abhängigen Besteuerung könnte je nach Ausgestaltung im Jahr 2030 bundesweit zwischen 0,6 und 5,8 Mio. t CO₂-Äq. einsparen und über den Gebrauchtmärkte die Elektrifizierung der gesamten Flotte beschleunigen (Agora Verkehrswende, 2018). Dennoch hat bereits die Ampel-Koalition am Dienstwagenprivileg festgehalten. Im Koalitionsvertrag von 2025 wird mit einer geplanten Erhöhung der Bruttopreisgrenze bei der steuerlichen Förderung von E-Fahrzeugen auf 100.000 € zwar eine stärkere Durchdringung der Dienstwagenflotten mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen angestrebt, grundlegende Änderungen etwa durch

³ Ob durch die Listenpreismethode oder Kilometer- sowie Kostenpauschalen, die privat getragene Kosten der Dienstwagennutzung mindern den versteuernden geldwerten Vorteil. Dadurch sind die Nettokosten der Nutzung eines Dienstwagens geringer als die eines Privatwagens. Für Beschäftigte bestehen damit mit einem Dienstwagen deutlich geringere Anreize zu begrenzter Privatnutzung und verbrauchsarmem Fahren (Agora Verkehrswende und Öko-Institut 2021).

strengere CO₂-Regeln für Dienstwagen sollen jedoch nicht erfolgen (Wirtschaftswoche, 2025a). Zwar wurde auch über ein von der EU-Kommission geplantes Verbrennerverbot für Dienst- und Mietwagen ab 2030 berichtet, allerdings befand sich das Vorhaben zum Zeitpunkt der Meldung noch in einer frühen Phase der Folgenabschätzung und es wurden bisher noch keine Entscheidungen auf politischer Ebene getroffen (Wirtschaftswoche, 2025b). Eine tatsächliche politische Umsetzung erscheint zumindest vor dem Hintergrund der angekündigten Abschwächung der EU-Verbrenner-Pläne (Weik et al., 2025) wenig realistisch. Selbst beim Einbringen eines entsprechenden Vorschlags in das ordentliche EU-Gesetzgebungsverfahren wäre für eine Umsetzung noch die Zustimmung einer Mehrheit des Europaparlaments und der EU-Staaten notwendig. Angesichts des sich bereits abzeichnenden Widerstands in Politik und Wirtschaft scheint diese jedoch kaum erwartbar zu sein (Tagesschau, 2025).

Annahmen auf übergeordneter Landesebene

Neben den veränderten Rahmenbedingungen auf Bundesebene wurde in den KMP für das jeweilige Zieljahr auch die Umsetzung von Maßnahmen auf Landesebene angenommen. Eine solche ist die Einführung einer landesweiten, klimaorientierten LKW-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen. Deren Umsetzung findet sich nicht zufällig in fünf der sechs kommunalen Klimaschutzszenarien, da diese Maßnahme sich zur Zeit der Erarbeitung der KMPs im Baden-Württembergischen Koalitionsvertrag 2021 befand. Allerdings ruhte dieses Vorhaben ab 2023, bevor es 2026 endgültig aufgegeben wurde (Staatsanzeiger, 2026). Im Zuge der Landtagswahl 2026 distanzierte man sich zudem von einer weiteren Verfolgung des Vorhabens (Otte, 2025) und auch in den Wahlprogrammen der stärksten Parteien findet sich die Maßnahme entweder nicht oder es wird sich ausdrücklich dagegen positioniert. Vor diesem Hintergrund sieht der Klima-Sachverständigenrat derzeit keine politischen Signale, die auf eine Einführung bis zum Zieljahr 2030 hindeuten. Dabei zeigen Studien, dass eine Ausweitung der LKW-Maut erhebliche Klimaschutzpotenziale bergen kann. Bei bundesweiter Einführung einer LKW-Maut auf allen Straßen wären rechnerisch Treibhausgaseinsparungen von bis zu 3,3 Mio. t CO₂-Äq bis 2030 möglich (INFRAS, 2022).

Die skizzierte verkehrs- und klimapolitische Situation auf Bundes- und Landesebene macht es aus Sicht des Klima-Sachverständigenrates zwingend erforderlich, die gesetzten Annahmen der KMPs kritisch zu evaluieren, damit die Lücke zu den Klimazielen des Landes nicht noch weiter wächst.

Zielabweichung

Die Problematik nimmt dadurch zu, dass fünf der sechs Kommunen ihre KMP noch auf Basis geringerer CO₂-Einsparziele erstellt haben, als sie mittlerweile in den Sektorzielen vorgesehen sind (bspw. für 2030 eine Reduktion um 40 % an Stelle von -55 %). Auch unter Annahme der oben genannten, ambitionierten Entwicklungen auf übergeordneter politischer Ebene werden diese jedoch in der Regel nur knapp erreicht (Abweichung um 0,2 % bis 2,8 %). Legt man die tatsächlichen Sektorziele zugrunde, ergäbe sich eine deutliche Verfehlung der Ziele um 10,3 % bis 14,6 % - selbst dann, wenn alle übergeordneten Maßnahmen greifen. Unter dem zu erwartenden Wegfall einiger oder sogar aller oben diskutierten Maßnahmen ist allerdings zu befürchten, dass die Klimalücke nochmal deutlich größer ausfällt.

3 Zusammenfassung und Maßnahmenvorschläge

Die Analyse der bislang vorliegenden sechs Klimamobilitätspläne zeigt, dass die zugrunde gelegten Annahmen aus heutiger Sicht in weiten Teilen nicht mehr gelten. Der Klima-Sachverständigenrat sieht deshalb eine drohende Verfehlung der gesetzten Ziele. Dies ist jedoch ausdrücklich nicht auf Mängel der kommunalen Planung zurückzuführen, sondern darauf, dass zentrale Maßnahmen, auf denen die Pläne basieren, auf Bundes- und Landesebene bislang nicht umgesetzt wurden, beziehungsweise voraussichtlich nicht umgesetzt werden.

Besonders kritisch ist dabei, dass gerade die Kommunen, die bereits Klimamobilitätspläne erarbeitet und damit Verantwortung übernommen haben, nun durch das Ausbleiben übergeordneter Maßnahmen in ihrer Zielerreichung gefährdet werden. Insbesondere für KMP mit dem Zieljahr 2030 beruhen wesentliche Teile der modellierten Klimaschutzszenarien auf politischen Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene, deren (rechtzeitige) Umsetzung aktuell wenig bis gar nicht wahrscheinlich ist. Hierzu zählen klimapolitisch wirkungsvolle Maßnahmen auf Bundesebene wie die Einführung einer Pkw-Maut, die Abschaffung des Dieselprivilegs, eine klimagerechte Anpassung der Pendlerpauschale oder des Dienstwagenprivilegs. Zwar lassen sich politische Entwicklungen nicht mit Sicherheit vorhersagen, doch die aktuell erkennbaren politischen Weichenstellungen lassen eine zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahmen derzeit nicht erwarten. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass viele der in den KMP angenommenen Maßnahmen nur dann wirken können, wenn sie deutlich vor dem Zieljahr beschlossen und umgesetzt werden. Gerade im Verkehrssektor benötigen Verhaltensänderungen, Investitionen und infrastrukturelle Anpassungen mehrere Jahre Vorlauf. Werden Maßnahmen erst kurz vor 2030 eingeführt oder politisch spät beschlossen, lassen sich die in den Szenarien berechneten Treibhausgasemissionsminderungen kaum noch erreichen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Entwicklungen ist nicht davon auszugehen, dass mehrere dieser zentralen Rahmenbedingungen in der erforderlichen Form und Geschwindigkeit umgesetzt werden. Hier sei explizit darauf hingewiesen, dass es nicht an der technischen Machbarkeit und in vielen Fällen auch nicht an ökonomischen Hürden scheitert, sondern schlicht der politische Wille fehlt. Damit droht eine wesentliche Grundlage für die Klimazielerreichung der Kommunen wegzubrechen. Da viele der wirksamsten Instrumente außerhalb des direkten kommunalen Handlungsspielraums liegen, werden die Kommunen diese entstehende Lücke in den meisten Fällen nicht eigenständig schließen können. Der Klima-Sachverständigenrat sieht daher dringenden Handlungsbedarf und die Notwendigkeit eines schnellstmöglichen Gegensteuerns. Hierzu ist es einerseits notwendig, bereits diskutierte, jedoch bislang nicht umgesetzte Instrumente wie eine klimaorientierte LKW-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen weiter zu verfolgen und zeitnah umzusetzen, um die Ziellücke nicht noch weiter anwachsen zu lassen. Zum anderen ist es notwendig, ergänzend neue Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die geeignet sind, die absehbaren Minderungsdefizite zumindest teilweise auszugleichen.

Das Land hat hier mit dem Landesmobilitätsgesetz bereits einen wichtigen Rahmen geschaffen, der die Kommunen bei der Mobilitätswende unterstützt, und mit dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz sowie unterstützenden Landesbehörden zusätzliche Ressourcen bereitgestellt. Diese bewährte Unterstützungsstrukturen des Landes für die Kommunen in der nachhaltigen Verkehrsplanung – etwa der Klimabonus für Klimamobilitätspläne-Maßnahmen, das Kompetenznetz Klima Mobil, die Koordinator:innen für Mobilität und Klimaschutz und die Radkoordinator:innen – sollten

unbedingt langfristig gesichert und aufrechterhalten werden. Dennoch bleibt der Handlungsrahmen bislang hinter dem zurück, was für eine wirksame nachhaltige Mobilität tatsächlich erforderlich wäre.

Eine Analyse der Agora Verkehrswende (2024) zu den verkehrspolitischen Handlungsmöglichkeiten der Bundesländer sieht insbesondere drei Bereiche mit Wirkungspotenzial und mit Möglichkeiten, wie die Gestaltungsspielräume der Länder erweitert werden können:

1. Die Entwicklung eines flächendeckenden und leistungsfähigen Umweltverbunds, ergänzt um eine Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr. Die flächendeckende Einführung der Mobilitätsgarantie ist hierbei eine wesentliche Grundlage für eine effiziente Mobilitätswende. Darüber hinaus muss die Mobilitätsgarantie mit einem breiten Verständnis von Erreichbarkeit ergänzt und mit Hilfe eines komplexen Maßnahmenpakets umgesetzt werden. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss verlässlich gewährleistet sein. Das nächstgelegene Mittel- oder Oberzentrum soll schnell, mit hoher Regelmäßigkeit und mit höchstens einem Umstieg von jeder Gemeinde aus erreicht werden können. Dem Land kommt hierbei insbesondere bei der Stärkung des Schienenverkehrs, der Verknüpfung der Verkehrsträger sowie der Sicherstellung verlässlicher Anschlüsse eine zentrale Rolle zu.

2. Der Aufbau einer landesweit vernetzten, hochwertigen und nutzerfreundlichen Radverkehrsinfrastruktur. Die Verpflichtung der Stadt- und Landkreise zur Koordination des Ausbaus der Radverkehrsnetze ist ausdrücklich zu begrüßen. Umso dringlicher ist es jedoch, die RadSTRATEGIE und das RadNETZ Baden-Württemberg gesetzlich zu verankern und verbindliche Modal-Split-Ziele festzulegen, um den Anteil des Radverkehrs messbar zu erhöhen.

3. Die Stärkung und der systematische Hochlauf der Elektromobilität. In unserer vorjährigen Stellungnahme zum Stand des Klimaschutzes in Baden-Württemberg (Schmidt et al., 2025) haben wir festgestellt, dass sich der Ausbau der Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur in die richtige Richtung entwickelt. Wir müssen jedoch erneut betonen, dass die Erfolge bei der Verbreitung von E-Fahrzeugen in Ländern wie Norwegen, Dänemark und den Niederlanden in hohem Maße auf die Dichte der Ladenetze zurückzuführen sind. Studienergebnisse zeigen, dass sowohl die tatsächliche als auch die wahrgenommene und künftig erwartete Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur – besonders für Nicht-EV-Besitzer – entscheidend für die Akzeptanz, den Kauf und die Nutzung von Elektrofahrzeugen ist (He et al., 2022). Besonders wichtig ist eine deutlich höhere Dichte öffentlicher Ladepunkte in fußläufiger Entfernung, da kurze Wege zur Ladesäule die Kaufbereitschaft spürbar erhöhen. Das Programm Charge@BW sollte daher finanziell gestärkt werden. Zugleich sollte die Förderung gezielt auf Mehrfamilienhäuser ausgeweitet werden: Bislang sind in Wohnungseigentümergeinschaften (WEG) vor allem die vorbereitende Elektroinstallation, nicht aber die eigentliche Ladeinfrastruktur förderfähig; künftig sollten daher auch Ladepunkte in Mehrfamilienhäusern, insbesondere im Mietwohnungsbestand, umfassend unterstützt werden.

Darüber hinaus empfehlen wir der Landesregierung, die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen mit ordnungsrechtlichen und finanziellen Vorgaben bei der Dienstwagenbesteuerung und einer ambitionierten Weiterentwicklung der Flottengrenzwerte zu unterstützen bzw. sich auf Bundesebene weiter dafür einzusetzen. Die Instrumente des Elektromobilitätsgesetzes wie die Nutzung von

Parkplätzen oder Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen müssen konsequent eingesetzt werden, um klimafreundlichen Fahrzeugen Vorrang zu geben.

Der Klima-Sachverständigenrat sieht in diesem Zusammenhang eine wesentliche Aufgabe der Landesregierung darin, sich auf Bundes- und EU-Ebene konsequent für Rahmenbedingungen einzusetzen, die die Elektrifizierung des Verkehrs sowie die Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge fördern. Diskussionen um das „Verbrenner-Aus“ mit dem Ziel einer Abschwächung zentraler Klimaschutz- und Verkehrswendemaßnahmen auf EU- und Bundesebene sind hier definitiv der falsche Weg. Gerade aus Gründen der Resilienz benötigt Baden-Württemberg mehr Klimaschutz, nicht weniger.

Literatur

Agora Verkehrswende, 2018. Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030. Berlin. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Klimaschutz_im_Verkehr_Massnahmen_zur_Erreichung_des_Sektorziels_2030.pdf

Agora Verkehrswende, 2022. Pkw-Maut für die Mobilitätswende. Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein für ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem. Berlin. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pkw-Maut/AgoraVW_Pkw_Maut_Bericht_final_3.pdf

Agora Verkehrswende, 2024. 16 Schaltstellen für die Mobilität von morgen. Wie die Bundesländer ihre Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik für mehr Lebensqualität, soziale Teilhabe und Klimaschutz nutzen können. Berlin. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2024/Bundeslaender/108_Verkehrspolitik_der_Bundeslaender.pdf

Agora Verkehrswende und Öko-Institut, 2021. Dienstwagen auf Abwegen. Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen. Berlin. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Dienstwagen-Besteuerung/67_Dienstwagen_auf_Abwegen.pdf

Bundesrechnungshof, 2025. Maßnahmen zur Stärkung der Einnahmenbasis. Defizite und Reformbedarf beim Steueraufkommen identifizieren – Handlungsspielräume nutzen. Bericht nach § 99 BHO. Abrufbar unter: <https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2025/einnahmen-volltext.pdf>

Deutschlandfunk, 2025. Neue Pendlerpauschale – klimaschädlich und ungerecht? 11. Dezember 2025. Abrufbar unter: <https://www.deutschlandfunk.de/auto-verkehr-pendlerpauschale-steuer-klimaschutz-100.html>

FÖS (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.) , 2023a. Subventionssteckbrief: Die Entfernungspauschale. Berlin. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-11_Subventionssteckbrief-Entfernungspauschale.pdf

FÖS (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.) , 2023b. Subventionssteckbrief: Das Dienstwagenprivileg. Berlin. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-06_FOES_Subventionssteckbrief-Dienstwagenprivileg.pdf

FÖS (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.) , 2025. E-Mobilität auf Erfolgskurs bringen: Instrumente für eine sozial gerechte Antriebswende. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2025/2025-05_FOES_E-Mobilitaet.pdf.

FÖS, Prognos, 2023. Reform umweltschädlicher Subventionen - Auswirkungen auf Klima, Gesellschaft und Wirtschaft. Berlin. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/W_Reform_umweltschaedlicher_Subventionen.pdf

He, S. Y., Sun, K. K., Luo, S., 2022. Factors affecting electric vehicle adoption intention: The impact of objective, perceived, and prospective charger accessibility. Journal of Transport and Land Use, 15(1), 779–801. Abrufbar unter: <https://www.jstor.org/stable/48719796>

Hütten, F., 2026. EU-Energiesteuerreform bleibt heißes Eisen. DVZ, 13. Januar 2026. Abrufbar unter: <https://www.dvz.de/politik/detail/news/eu-energiesteuerreform-bleibt-heisses-eisen.html>

INFRAS, 2022): Konzept für eine verkehrswendefreundliche Lkw-Maut. Policy Brief. Zürich. Abrufbar unter: <https://die-gueterbahnen.com/assets/files/news/2021/konzept-fuer-eine-verkehrswendefreundliche-lkw-maut-maerz-2022-infras.pdf>

Öko-Institut, Fraunhofer ISI, IREES, 2023. Klimaschutzinstrumente-Szenario 2030 (KIS-2030) zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030. Abrufbar unter: <https://www.uba.de/n104239de>

Otte, H., 2025. Özdemir wendet sich gegen grüne Pläne für eine Lkw-Maut auf Landesstraßen: Verkehrsminister widerspricht. SWR, 14.11.2025. Abrufbar unter: <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/oezdemir-gegen-lkw-maut-100.html>

Schmidt, M., Schindler, D., Arneht, A., Kesselring, S., Löbbe, S., Pehnt, M., 2024. Stellungnahme gemäß § 16 Absatz 2 KlimaG BW zum Fortschritt des Klimaschutzes in Baden-Württemberg und zum Klima-Maßnahmen-Register (Bezugsjahr 2024). Abrufbar unter: https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/4_Klima/Klimaschutz/Klima-Sachverstaendigenrat/250930-Stellungnahme-Klima-Sachverstaendigenrat-Fortschritt-Klimaschutz-und-KMR.pdf

Staatsanzeiger, 2026. Land gibt Pläne für Lkw-Maut auf Landesstraßen auf. Abrufbar unter: <https://www.staatsanzeiger.de/debatten-im-landtag/land-gibt-plaene-fuer-lkw-maut-auf-landesstrassen-auf/>

Tagesschau, 2025. Noch kein Beschluss über E-Auto-Pflicht in der EU. 21. Juli 2025. Abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/eu-verbrennerverbot-dienstwagen-mietwagen-e-autos-100.html>

Umweltbundesamt, 2022. Quantifizierung der Verteilungswirkungen der Entfernungspauschale. Berechnungen zur aktuellen sowie zu alternativen Ausgestaltungen. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/366/dokumente/quantifizierungen_der_verteilungswirkungen_zur_entfernungspauschale.pdf

Weik, T., Hensolt, G., Doetsch, F., Geißler, S., Gaißmayer, C., 2025. FAQ zum gekippten Verbrenner-Aus: Das bedeutet es für Autobranche, Verbraucher und Klimaschutz. SWR, 16. Dezember 2025. Abrufbar unter: <https://www.swr.de/swraktuell/verzoeagertes-verbrenner-aus-reaktionen-und-bedeutung-100.html>

Wirtschaftswoche, 2025a. Merz lehnt strenge CO₂-Regeln für Dienstwagen ab. 21. Juli 2025. Abrufbar unter: <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/elektroautos-merz-lehnt-strenge-co2-regeln-fuer-dienstwagen-ab/100143215.html>

Wirtschaftswoche, 2025b): EU-Kommission: Kein Beschluss zu CO₂-Regeln für Firmenwagen. 21. Juli 2025. Abrufbar unter: <https://www.wiwo.de/politik/europa/verkehr-eu-kommission-kein-beschluss-zu-co2-regeln-fuer-firmenwagen/100142992.html>

MEHR INFORMATIONEN

Klima-Sachverständigenrat Baden-Württemberg
Kernerplatz 9 · 70182 Stuttgart
E-Mail: klima-sachverstaendigenrat@um.bwl.de



KLIMA-SACHVERSTÄNDIGENRAT
BADEN-WÜRTTEMBERG