

„In Zeiten des Klimawandels sind Subventionsformen wie das Dienstwagenprivileg einfach nicht mehr zeitgemäß.“

Interviewpartner: Stefan Gössling, Professor am Department of Service Management and Service Studies, Lund University (Schweden)

Interviewerin: Isabell Merkle, Deutsche Umwelthilfe (DUH)

Angesichts der Klimakrise und knapper öffentlicher Kassen stehen klimaschädliche Subventionen wie das Dienstwagenprivileg wieder vermehrt in der Kritik. Wir haben mit Stefan Gössling, Professor an der Universität Lund und Experte für Tourismus, Mobilität und Nachhaltigkeit darüber gesprochen, aus welchen Gründen das Dienstwagenprivileg klimaschädlich ist und weshalb es abgeschafft werden sollte.

Berlin, 23.07.2020

Herr Gössling, in einer Ihrer Publikationen zeigen Sie, dass speziell Dienstwagen klimaschädlich sind und plädieren für die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs. Können Sie uns den Unterschied zwischen einem „durchschnittlichen Dienstwagen“ und einem „durchschnittlichen Privatwagen“ erklären?

Es gibt viele wissenschaftliche Argumente für die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs. Ein Dienstwagen wird zum Beispiel etwa doppelt so viel gefahren wie ein privates Fahrzeug und stellt gleich eine doppelte Form der Subvention dar: Einerseits werden nicht die vollen Abgaben entrichtet, die bei privater Nutzung des Dienstwagens eigentlich zu zahlen wären. Andererseits ist das Auto sowieso subventioniert, weil zahlreiche Kosten, die für die Gesellschaft entstehen, nicht auf die Nutzer*innen umgelegt werden.

Unternehmen haben uns berichtet, dass die Wahl des Dienstwagens durchaus auch von privaten Erwägungen abhängt und der große Wagen ausgewählt wird, um etwa damit mit der Familie in den Urlaub zu fahren. Was denken Sie, was sind weitere Gründe, warum sich Dienstwagnutzer*innen für besonders große und hochmotorisierte Fahrzeuge entscheiden?

Noch immer kommunizieren Teile der Bevölkerung den sozialen Status über das Auto. Wir müssen uns also darüber im Klaren sein, dass das Auto viel mehr Funktionen hat, als nur eine Person von A nach B zu bringen. Das Auto ist Statussymbol und personalisierter Raum, aber auch Mittel der Gemeinschaft, Rebellion oder Flucht. Wer diese Aspekte des Autos stärker nutzen kann, weil er oder sie sich durch die Dienstwagen subvention ein größeres Fahrzeug leisten kann, wird dies auch gern in Anspruch nehmen.

Sie schreiben, das Dienstwagenprivileg trage dazu bei, dass das Auto als selbstverständliches Transportmittel gesehen wird. Können Sie ausführen, wie der Dienstwagen das Mobilitätsverhalten von Angestellten und ihren Familien verändert und warum? Welche Konsequenzen hat das mit Blick auf die Jahresfahrleistung von Dienstwagen und deren Klimabilanz?

Wer einen Dienstwagen besitzt, sieht diesen als Bonus – wir sprechen ja nicht ohne Grund vom Dienstwagen-„Privileg“. Natürlich liegt es dann nahe, diesen Wagen so oft wie möglich zu nutzen – warum mit der als teuer und umständlich empfundenen Bahn fahren, wenn das neue große und vermeintlich billige Auto direkt vor der Haustür steht? Wir sehen aber in unseren Daten, dass dadurch auch andere Effekte entstehen. Familien mit Dienstwagen haben z.B. in aller Wahrscheinlichkeit auch mehr Autos als andere Familien. Das alles führt dazu, dass Dienstwagen unser Mobilitätsverhalten verändern, wir fahren mehr – mit entsprechenden zusätzlichen Klimagasemissionen.

Viele plädieren für eine Reform des Dienstwagenprivilegs, Sie fordern seine Abschaffung. Warum?

In Zeiten des Klimawandels sind bestimmte Subventionsformen einfach nicht mehr zeitgemäß. Man sollte jetzt den Verkehr subventionieren, der Emissionen reduziert, gern auch vor allem das Fahrrad, denn jeder gefahrene Fahrradkilometer hat einen gesellschaftlichen Nutzen. Wer sich aktiv bewegt, wird weniger krank und hat eine längere Lebenserwartung. Es macht Sinn, diese wissenschaftlichen Einsichten stärker zu berücksichtigen.

Was sind Ihrer Meinung nach, abgesehen vom Dienstwagenprivileg, die wichtigsten Stellschrauben für eine Klimaschutzpolitik im Verkehrsbereich, die sich dem 1,5-Grad-Ziel verpflichtet sieht?

Wir brauchen eine Neuorientierung in der Verkehrspolitik, die sich am Mobilitätsbedarf orientiert und nicht an Autointeressen. Was das heißt, machen viele Länder und Städte vor. Schon bei unseren nächsten Nachbarn könnten wir viel lernen.

In Frankreich hat Präsident Macron den Autobauern vorgegeben, die Klimafrage zum zentralen Innovationselement zu machen. In Paris wird das Auto immer mehr ausgesperrt, genauso in Barcelona – und übrigens mit massiver Unterstützung der Bevölkerung, die sieht, dass die Städte durch den höheren Anteil von Fuß und Radverkehr immer lebenswerter werden.

Niederländische Städte zeigen, dass ein Radfahreranteil von 60 Prozent im Modal Split erreichbar ist. Mit ihren historisch gewachsenen Stadtkernen wären deutsche Städte prädestiniert für Mikromobilitätsstraßen, in denen nur Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Nutzer*innen von E-Scootern unterwegs sein dürfen.

Wir brauchen Tempo 130 auf Autobahnen, 80 auf Landstraßen und 30 in Städten. Das beruhigt Verkehrsflüsse und hilft Autofahrer*innen, weil gerade auf besonders stark frequentierten Verkehrswegen bei geringeren Geschwindigkeiten mehr Fahrzeuge pro Stunde passieren können.



Wir brauchen aber auch eine Politik, die Fahrzeugmotorisierung und Masse stärker besteuert und reguliert, denn gerade im Segment der SUV explodieren die Neuzulassungen.

Die Bahn und der ÖPNV müssen dringend weiter ausgebaut werden – mit Tempo 250 im Fernverkehr könnte jede*r innerhalb von vier Stunden mit dem Zug von Freiburg nach Flensburg gelangen, das schafft man mit dem Auto nicht. Den innerdeutschen Flugverkehr kann man schon jetzt abschaffen.

Die Aufgaben sind immens. Das Gute ist vielleicht, dass fast alle Maßnahmen Vorteile für die Allgemeinheit bieten und nicht selten auch für die betroffenen Nutzergruppen.

Vielen Dank für das Gespräch!

Das Interview wurde im Rahmen der Kampagne „Get Real – Für ehrliche Spritangaben“ durchgeführt. Get Real wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert

Für weiterführende Informationen zum Einfluss von Dienstwagen auf CO2 Emissionen im Straßenverkehrs verweisen wir auf den Aufsatz [„Is it time to abolish company car benefits? An analysis of transport behaviour in Germany and implications for climate change.“](#) von Stefan Gössling et. al.

