
UBA empfahl im Juni drastische Maßnahmen gegen das Auto

Schon im Juni hatte das Umweltbundesamt (UBA) das Papier anlässlich der Diskussion um das Klimapakete erarbeitet. Veröffentlicht wurde es aber nie – bis heute in der „Süddeutschen Zeitung“. Danach zeigte das Amt im Sommer das komplette Arsenal der „Folterwerkzeuge“ gegen das Auto und den Autoverkehr: Alle Privilegien etwa für Dienstwagen und Dieselmotoren sollen wegfallen, auch die Pendlerpauschale müsse abgeschafft werden, heißt es in einem internen Papier der Behörde.

So soll die Steuer auf Diesel – der bislang steuerlich begünstigt wird – bis 2030 um gut 70 Cent auf 1,19 Euro je Liter steigen, Benzin würde um 47 Cent teurer. Die Maut für Lkw soll stark steigen, auf Autobahnen rasch ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern gelten. Die Maßnahmen nennt das UBA in dem Papier „ambitioniert, aber machbar“. Entscheidend sei ein Ausgleich sozialer Härten.

Von allen Bereichen der Wirtschaft hat der Verkehr in absoluten Werten die schlechteste Klimabilanz. Während in der Industrie, der Landwirtschaft oder bei Gebäuden die Emissionen seit 1990 zurückgegangen sind, stagnieren sie im Verkehr, weil die Zahl der Autos zugenommen hat und der Güterverkehr auf der Straße und die Zahl der Flüge gewachsen sind. Nach Plänen der Bundesregierung sollen die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs bis 2030 bei 98 Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxid (CO₂) liegen. Zuletzt waren es aber noch weit über 160 Millionen.

Die Bundesregierung will vor allem mit der Förderung von Elektroautos und alternativen Kraftstoffen gegensteuern. Bahnfahren soll billiger werden, die Abgabe auf Flugtickets steigen. Ein stufenweise steigender CO₂-Preis soll den Sprit zunächst um drei Cent je Liter verteuern. Was genau das für das Klima bringt, wird derzeit berechnet; Ergebnisse werden aber erst zu Anfang des neuen Jahres erwartet, berichtet die „Süddeutsche Zeitung“.

Nach Einschätzung der UBA und seiner Präsidentin Maria Krautzberger bleibt beim Verkehr eine Klimaschutzlücke von 20 bis 30 Millionen Tonnen Treibhausgasen. Das Verkehrsministerium tue häufig so, als sei es unmodern und rückwärtsgewandt, ökologische Folgen in Preisen auszudrücken, kritisierte Krautzberger. „In Wirklichkeit scheut es sich, diese unpopulären Maßnahmen einzuführen.“

Die Münchner zeigen das Krautzberger-Szenario auf: Der CO₂-Preis könnte in Etappen auf bis zu 205 Euro steigen, kassiert in Form einer Energiesteuer, die dann Benzin und Diesel verteuert. Die Einnahmen daraus könnten an jeden Bundesbürger zu gleichen Teilen ausgeschüttet werden. Auch der Wegfall der Pendlerpauschale lasse sich für Steuerzahler kompensieren. Obendrein werde der Verbrauch von Autos bis 2030 um rund 15 Prozent sinken. Das mildere den Aufpreis beim Tanken. Und schließlich brauche es deutlich mehr Elektroautos – etwa durch eine Quote für Neufahrzeuge. Diese müsste bis 2030 auf 70 Prozent steigen. Realisierbar sei dies alles nur, „wenn noch in dieser Legislaturperiode weichenstellende Entscheidungen getroffen werden“, heißt es. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Zur Illustration der deutschen CO₂-Bilanz verwendet nun auch das Umweltbundesamt ein Foto von sauberem Wasserdampf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Erik Schumann/Fotolia.com
