

Individuelle Mobilität wird zukünftig nur dann möglich sein, wenn sie emissionsfrei ist

Im Rahmen des Klimaschutzgesetzes, das im Dezember 2019 in Kraft getreten ist, werden die Klimaschutzziele und die Klimaneutralität 2050 gesetzlich verankert und als Zwischenschritt bis 2030 die Verminderung der Treibhausgasemissionen um 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 festgeschrieben. Das Klimaschutzgesetz schreibt zum ersten Mal verbindlich vor, wie viel CO₂ jeder Bereich in jedem Jahr ausstoßen darf und legt damit jährliche Minderungspflichten für die Sektoren Verkehr, Energie, Industrie, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall bis zum Jahr 2030 fest. Ein Überprüfungs- und Nachsteuerungsmechanismus verpflichtet bei Zielverfehlung zur Auflage eines Sofortprogramms mit Maßnahmen, die den jeweiligen Sektor wieder auf Kurs bringen.

Zweck dieses Gesetzes ist es, die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben sicher zu stellen. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Danach soll der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Auch soll damit das Bekenntnis Deutschlands auf dem UN-Klimagipfel am 23. September 2019 in New York gestützt werden, bis 2050 Treibhausgasneutralität als langfristiges Ziel zu verfolgen.

Die CO₂-Emissionen sind in den letzten Jahren jedoch nicht gesunken, sondern angestiegen, und liegen nun über denen des Vergleichsjahrs. Um das Klimaschutzziel zu erreichen, braucht es wirksame Steuerungsmittel zugunsten emissionsfreier Antriebe. Weltweit gibt es zurzeit rund 70 verschiedene Modelle wie eine Bepreisung von CO₂ aussehen kann. Unabhängig davon, welches Modell am Ende für die Bepreisung gewählt wird, müssen aus Sicht des ACE drei Dinge gewährleistet sein:

1. Die Bepreisung muss sozial gerecht gestaltet sein.

Die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung müssen vollständig wieder an die Steuerzahler zurückgegeben werden. Ziel einer Bepreisung muss die Reduzierung des CO₂ Ausstoßes sein, nicht das Generieren von Mehreinnahmen des Staates. Profitieren muss dabei derjenige, der CO₂ einspart. Nur so können für Privatpersonen und Betriebe ausreichende Anreize geschaffen werden, ihre Mobilität klimaneutraler zu gestalten. Dabei muss darauf geachtet werden, dass kleine und mittlere Einkommen nicht stärker belastet werden. Dass eine solche sozial gerechte Bepreisung von CO₂ möglich ist, zeigen die vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit vorgestellten Studien.

2. Eine Bepreisung allein reicht nicht aus.

Allein die Bepreisung von CO₂ wird nicht zur Erreichung der Klimaschutzziele führen. Dringend notwendig sind die Umgestaltung der Infrastruktur (z.B. mehr Radwege), ein stärkerer Ausbau des ÖPNV, das Angebot von on-demand-Mobilitätslösungen (insbesondere in ländlichen Regionen) sowie eine generelle Senkung des Strompreises. Unter Verbraucherschutzaspekten ist es unabdingbar, im Bereich der Ladeinfrastruktur für

Elektrofahrzeuge für Klarheit und Transparenz in Bezug auf die Preisgestaltung zu schaffen.

3. Die Zeit drängt.

Der Klimawandel wartet nicht, schon heute sind die Folgen spürbar und kostenintensiv. Darüber hinaus ist es wichtig, für Bürgerinnen und Bürger schnell und verbindlich Klarheit zu schaffen: Wie sehen die konkreten Be- und Entlastungen in Zukunft aus? Wie kann diesen durch zielgerichtete Neuanschaffungen (bspw. E-Auto) oder ein geändertes Mobilitätsverhalten entgegengewirkt werden?