

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-ortet-zwei-unterschiedliche-zugaenge-zur-klimapolitik-teil-2-66375413>

Datum: 16.05.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC ortet zwei unterschiedliche Zugänge zur Klimapolitik – Teil 2

Mobilitätsclub will Klimaziele erreichen, aber zugleich Mobilität erhalten und Leistbarkeit sicherstellen

Um eine lösungsorientierte Diskussion zum NEKP anzustoßen, hat der ÖAMTC heute, Freitag, eine Studie (alle Infos dazu [auf der Website](#) des Mobilitätsclubs) vorgestellt, die belegt, dass das Klimaziel 2030 mit einer Erhöhung der biogenen Beimengung zum Sprit von derzeit sieben (Diesel) bzw. zehn Prozent (Benzin) auf einheitlich 13,5 Prozent erreicht werden kann. Grundvoraussetzungen dafür sind ein Anwachsen der E-Auto-Flotte auf 1,1 Millionen Fahrzeuge sowie ein Wegfall des Tanktourismus bis 2030. Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung: "Wir wollen auch im Verkehrssektor die Zielwerte bei der CO₂-Reduktion erreichen. Dabei muss aber sichergestellt sein, dass Mobilität leistbar und für die breite Masse verfügbar bleibt. Uns ist klar, dass das in Widerspruch zum Zugang zu einer Klimapolitik steht, die die notwendigen CO₂-Einsparungen hauptsächlich über höhere finanzielle Belastungen und Verschärfungen erreichen will."

Konkret kritisiert der ÖAMTC medial kolportierte Vorschläge des BMK zur Erreichung des Klimaziels im Verkehr, darunter beispielsweise eine Erhöhung der CO₂-Bepreisung auf bis zu 70 Cent je Liter Sprit, ein Vorziehen des Neuzulassungsverbots für Verbrenner-Pkw auf 2027 oder 2030, die Einführung von City-Mauten und autofreien Tagen sowie eine Absenkung der Tempolimits. Das Umweltbundesamt (UBA) hat im November 2023 im "Transition-Szenario" ähnliche Maßnahmen vorgeschlagen und zusätzlich die Einführung einer kilometerabhängigen Maut ("Road Pricing") und eine "steuerliche Differenzierung" von klimaschädlichen Fahrzeugen empfohlen.

Der ÖAMTC sieht in diesen Maßnahmen massive Kostenbelastungen für Österreicher:innen, die im Alltag auf das Auto angewiesen sind. Die vom Club vorgestellte Studie zeigt jedoch, dass es alternative Lösungen gibt, die ohne harte Belastungen und Einschränkungen auskommen. Abseits der in der Studie skizzierten Erhöhung des Bio-Anteils im Sprit schlägt der Mobilitätsclub zur Erreichung der Klimaziele u. a. vor: Maßnahmen zur Stärkung der E-Mobilität, die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades sowie die Attraktivierung von Fahrgemeinschaften, die Schaffung eines Wettbewerbsmarkts für MaaS-Angebote und ein Neu-Denken des öffentlichen Verkehrs v. a. in ländlichen Gebieten.

Anmerkung: Bei der vorliegenden Einschätzung handelt es sich um eine Einordnung des ÖAMTC und nicht der Studienautor:innen.