

**Pressemitteilung****Mercator Research Institute on Global Commons and  
Ulrich von Lampe**

02.06.2020

<http://idw-online.de/de/news748312>Forschungsergebnisse, Wissenschaftliche Publikationen  
Energie, Meer / Klima, Politik, Umwelt / Ökologie, Wirtschaft  
überregional**MCC: Weniger Autos und mehr Lebensqualität in Städten**

**Der stetig zunehmende Straßenverkehr ist nicht nur schädlich für das Weltklima, sondern hat auch lokal negative Folgen, etwa in Form von Staus und Luftverschmutzung. Weil diese Folgen vor allem in Ballungsräumen beträchtlich sind – und dort selbst ein Elektroauto insgesamt immer noch vier Fünftel der Folgeschäden eines Benziners verursacht –, muss die Politik bei der Bepreisung von Straßenverkehr geografisch differenzieren. Zu dieser Empfehlung kommt jetzt ein Team von Fachleuten, überwiegend vom Berliner Klimaforschungsinstitut MCC (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change), in einem Beitrag für die renommierte Fachzeitschrift Nature Climate Change.**

Demnach sollte der Staat, um die Lebensqualität in den Ballungsräumen zu verbessern, dort gezielt Anreize für weniger Autoverkehr schaffen: Zusätzlich zu der einheitlichen Bepreisung des Klimagases CO<sub>2</sub>, wie sie Deutschland im Klimapaket von 2019 auf den Weg gebracht hat, sollte es Straßenbenutzungsabgaben geben, etwa abhängig von der Uhrzeit („Staugebühr“) oder vom Schadstoffausstoß des einzelnen Autos („Luftverschmutzungsgebühr“). Für die geografische Differenzierung sprechen drei Gründe, erklärt Felix Creutzig, Leitautor und Leiter der MCC-Arbeitsgruppe Landnutzung, Infrastruktur und Transport: „Erstens ist die Bevölkerung in Vorstädten und im ländlichen Raum höheren Preisen an der Zapfsäule stärker ausgesetzt, weil sie mehr für Sprit ausgibt. Zweitens treten Staus und Luftverschmutzung eben vor allem in Ballungsräumen auf. Und drittens kann man in der Stadt eher das Rad oder öffentliche Verkehrsmittel nehmen und damit auf höhere Preise im Autoverkehr reagieren.“

Während die bisherigen Spritsteuern zum Beispiel mit Straßenreparaturkosten begründet werden, sollte der Staat mit diesen umweltpolitisch begründeten Abgaben nicht etwa seine Kassen auffüllen: Wichtig, so betont das Autorenteam in seinem Beitrag, ist eine adäquate Rückverteilung. Die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung fließen idealerweise vollständig in Form einer Pro-Kopf-Rückerstattung an die Bürger zurück – sodass diejenigen Geld sparen, die ihr Verhalten ändern und weniger emittieren. Hingegen sollte der Staat mit den Einnahmen aus den geografisch differenziert erhobenen Stau- und Luftverschmutzungsgebühren auch gezielt Alternativen zum Autoverkehr stärken: etwa Schnellbahn-Verbindungen, Sonderspuren für Busse sowie Radwegenetze. Gleichwohl, so heißt es in dem Beitrag weiter, seien auch bei den auf die Städte konzentrierten Gebühren Rückerstattungen sinnvoll: nämlich dann, wenn es der Akzeptanz in der Bevölkerung dienlich sei. „Interessant ist zum Beispiel das Going-Green-Programm in Israel“, berichtet MCC-Forscher Creutzig: „Alle, die mit dem Auto fahren, bekommen dort ein jährliches Guthaben – von dem dann Gebühren für das Fahren in Hauptverkehrszeiten abgebucht werden. Das schafft Anreiz zur Stauvermeidung und verschiebt zudem die Wahrnehmung weg von Gebühren zahlen hin zu Geld sparen.“

wissenschaftliche Ansprechpartner:

<https://www.mcc-berlin.net/ueber-uns/team/creutzig-felix.html>

Originalpublikation:

Creutzig, F., Javaid, A., Koch, N., Knopf, B., Mattioli, B., Edenhofer, O., 2020, Adjust urban and rural road pricing for fair mobility, Nature Climate Change

<http://dx.doi.org/10.1038/s41558-020-0793-1>

URL zur Pressemitteilung: <https://www.mcc-berlin.net/>

Anhang MCC: Weniger Autos und mehr Lebensqualität in Städten <http://idw-online.de/de/attachment80043>