

Ärger in der Ampelkoalition

Das Diesel-Debakel

Kfz-Steuer senken? Abgabe auf Diesel erhöhen? Die Ampel hat den ersten Streit, nachdem der künftige Verkehrsminister Wissing Autofahrern zur Seite gesprungen war. Dabei gibt es lange Lösungen für das Problem.

Von **Felix Wadewitz**

01.12.2021, 16.03 Uhr



Wird der Billigsprit Diesel bald teurer?

Foto:

Florian Gaertner / picture alliance / photothek

Der Koalitionsvertrag war kaum unterzeichnet, da entzündete sich ein erster Streit zwischen den Ampelparteien. Wenn Diesel an der Tankstelle zukünftig mehr kostet, sollte die Kfz-Steuer für die Selbstzünder sinken, sagte der designierte Verkehrsminister Volker Wissing: »Die FDP wird dafür Sorge tragen.«

Große Aufregung. Die Hälfte der klimaschädlichen Subventionen fließt laut Umweltbundesamt in den Verkehr, aber der Nachfolger von Andreas Scheuer (CSU) will als Erstes die Kfz-Steuer senken? Das kam bei Klimaschützern nicht gut an, bei vielen Autofahrern schon. In sozialen Medien eskalierte die Debatte schnell, wobei es drunter und drüber ging.

Vor allem Tenor und Timing der Wortmeldung waren es wohl, die viele Grüne provozierten. Die Verkehrswende wurde im Koalitionsvertrag nicht erwähnt, das Verkehrsministerium der FDP überlassen, das Auto bleibt im Zentrum der Verkehrspolitik. Und so entlud sich Frust bei allen, die auf Fortschritt hofften.

Tatsächlich lässt der Koalitionsvertrag beim Thema Diesel manche Interpretation zu. Im Wortlaut heißt es auf Seite 162: »Mit der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die die steuerliche Angleichung von Dieselmotoren und Benzin vorsieht, werden wir die steuerliche Behandlung von Dieselfahrzeugen in der Kfz-Steuer überprüfen.«

Das bezieht sich auf einen Vorschlag der Europäischen Union, nach dem die Steuern auf Diesel und Benzin ungefähr gleich hoch sein sollten. Bisher kostet Diesel an der Tankstelle deutlich weniger als Benzin, dafür ist in Deutschland die Kfz-Steuer auf Diesel höher. Wenn das angeglichen wird, müsste also das andere auch angeglichen werden. Ganz unlogisch ist es also nicht, was Wissing sagte.



[Bild vergrößern](#)

[Volker Wissing \(FDP\) soll Verkehrsminister werden](#)

Foto: Fotostand / Reuhl / picture alliance / Fotostand

Vor allem Grüne sind dennoch erzürnt. Doch der Koalitionsvertrag ist eben vage formuliert, die Schlüsselworte lauten *falls* und *überprüfen*. Das kann

zweierlei bedeuten: Wir haben uns darüber gestritten und nicht geeinigt. Oder aber: Wir verschieben die Antwort auf die Frage in die Zukunft, jedenfalls fassen wir das Thema in dieser Legislaturperiode nicht an. Da verbrennen wir uns nur die Finger.

Das Geschwurbel auf dem Papier lässt viele Interpretationen zu, weshalb alle irgendwie recht haben. »Im Koalitionsvertrag steht nur ein Prüfauftrag, aber kein Auftrag, die Kfz-Steuer zu senken«, sagte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne). Das stimmt genauso, wie der Satz von Volker Wissing stimmt.

Die Ampel blinkt in alle Richtungen

Um das Chaos perfekt zu machen, brachte die zukünftige Kanzlerpartei SPD dann noch eine neue Variante ins Spiel. »Der Koalitionsvertrag sieht nicht vor, dass die Steuern auf Dieseldieselkraftstoff erhöht werden«, sagte SPD-Fraktionsvize Achim Post. Nur falls die Abgaben auf den Dieseldieselkraftstoff steigen, sei vorgesehen, dass die Kfz-Steuer überprüft werde. Auch nicht falsch – aber ein Affront in Richtung der Grünen, die davon ausgehen, dass die Dieseldieselsteuer steigt.

Denn Dieseldiesel kostet pro Liter wegen der niedrigeren Steuern an der Tankstelle knapp 20 Cent weniger als Benzin. Dieser Rabatt wird Dieseldieselprivileg genannt und vom Umweltbundesamt und den meisten Verkehrsexperten als klimaschädliche Subvention eingestuft. Sie verstärkt den Anreiz, viel zu fahren. Je mehr CO₂ Dieseldieselfahrer ausstoßen, desto größer ist ihr – relativer – finanzieller Vorteil.

Ob es sich für den Einzelnen lohnt, einen Dieseldiesel zu fahren, hängt davon ab, wie viele Kilometer sie oder er pro Jahr mit dem Auto zurücklegt und mit welchem Modell. Die höhere Kfz-Steuer – gewissermaßen der Grundbetrag – wird ab einer gewissen Fahrleistung durch den Rabatt an der Tankstelle ausgeglichen. Ab diesem Punkt aber wächst der finanzielle Vorteil mit jedem gefahrenen Kilometer.



[Bild vergrößern](#)

Ein Diesel in Aktion

Foto: Silas Stein / picture alliance/dpa

Laut ADAC lässt sich keine »allgemeine Regel« aufstellen, wonach ein Diesel günstiger sei als ein Benziner. Beim Kauf seien Diesel eher teurer als Benziner, bei den Kfz-Steuern auch, alles andere hängt aber davon ab, ob man eher 10.000 Kilometer oder 20.000 Kilometer pro Jahr zurücklegt. Es komme jeweils auf »Modell, jährliche Fahrleistung, Anschaffungs- und laufende Kosten sowie den Wertverlust an«, so der Automobil-Club.

Das Problem: Da Diesel in der Regel oft lange Strecken fahren und zudem in den letzten Jahren zunehmend in schweren SUV verbaut wurden, fällt die Klimabilanz der steuerlichen Besserstellung übel aus. Aus Sicht von Experten sind Diesel aber nicht nur klimaschädlich. Von den finanziellen Vorteilen profitieren vor allem Gutverdiener.

»Der Status quo unseres heutigen Mobilitätssystems ist an vielen Stellen sozial unausgewogen«, heißt es beispielsweise in einer Studie des Öko-Instituts. »Die Kfz-Steuer könnte für neu zugelassene Pkw stärker nach CO₂-Emissionen differenziert werden.« Je mehr Treibhausgas ein Auto ausstößt, desto höher sollte die Steuer sein.



[Bild vergrößern](#)

Diesel- und Dienstwagenprivilegien läppern sich

Foto: R4179 Christoph Hardt/Geisler-Fotopres / picture alliance / Geisler-Fotopress

Es wäre aber sogar noch mehr möglich: Weitverbreitet sind in Europa sogenannte Bonus-Malus-Systeme: Je höher der CO₂-Ausstoß ist, desto höher sind auch die Steuern beim Kauf des Autos. Weniger CO₂ bedeute niedrigere Steuern. In den Niederlanden beispielsweise kostet ein spritdurstiger XXL-SUV schon beim Kauf 20.000 Euro mehr.

Auch deshalb steht Deutschland in der Neuwagen-Klimabilanz so schlecht da – auf dem letzten Platz in Europa vor der Coronakrise. Das hat aber nicht nur mit dem Dieselrabatt zu tun. Das gesamte Steuersystem gilt als reformbedürftig. Dazu zählen beispielsweise auch die Pendlerpauschale und das sogenannte Dienstwagenprivileg.

Das Problem ließe sich aber kaum nur über die Dieselsteuern lösen. Wenn es in Studien darum geht, wie die Emissionen des Verkehrssektors bis 2030 sinken könnten, ist viel von Pendlerpauschale und Dienstwagenprivileg die Rede. Von ihnen profitieren vor allem höhere Einkommensklassen. Und je höher der CO₂-Ausstoß ist, desto höher fällt auch ihr finanzieller Vorteil aus. Das sind sich selbst verstärkende Mechanismen.

Wissenschaftler plädieren daher für einen umfassenden Umbau des Steuersystems für Autos. Statt nur die Dieselabgaben zu erhöhen, brauche es eine größere Reform. Je klimafreundlicher, desto günstiger. Je höher der CO₂-Ausstoß, desto teurer. Einfach gesagt: abgucken, was andere Länder in Europa schon länger umsetzen.

Im Koalitionsvertrag steht davon allerdings praktisch nichts.

Quelle: <https://www.spiegel.de/auto/volker-wissing-und-der-diesel-ampel-koalition-sucht-streit-statt-loesungen-a-4d9a0430-3896-4e82-8a6f-dc705cec2415>