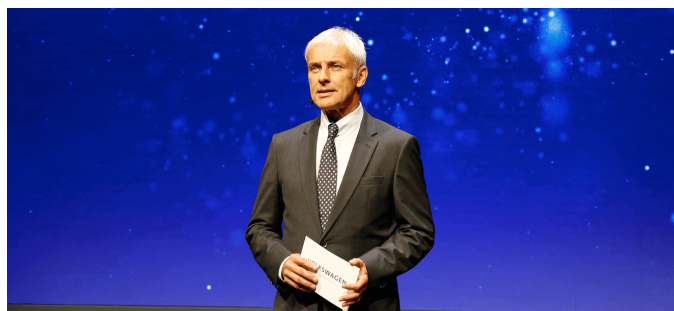


„VW-Chef Müller liegt richtig: Diesel-Subventionen müssen zügig abgebaut werden, damit Elektromobilität bei den Kosten nicht das Nachsehen hat.“

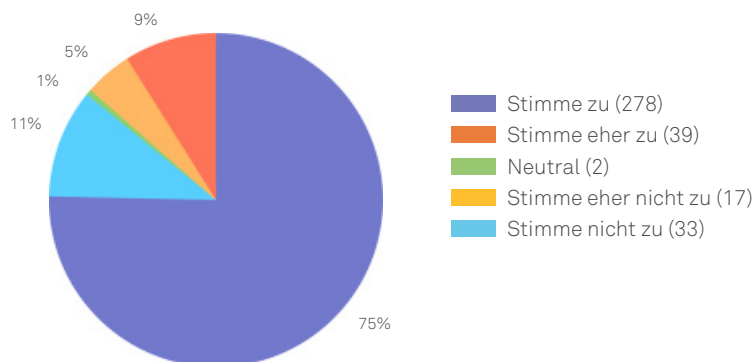
VW-Konzernchef Matthias Müller forderte kürzlich ein Ende der Steuervorteile für den Diesel, um der Elektromobilität auf die Sprünge zu helfen. Der Vorstoß sorgte für heftige Diskussionen in der Autobranche. Deshalb haben wir Sie im Januar über das Thema abstimmen lassen: Nun liegt die Auswertung dieser rekordverdächtigen These des Monats vor.

„Wenn der Umstieg auf umweltschonende E-Autos gelingen soll, kann der Verbrennungsmotor Diesel nicht auf alle Zeiten weiter wie bisher subventioniert werden“, sagte VW-Konzernchef Matthias Müller Mitte Dezember in einem Interview mit dem „Handelsblatt“. Sinnvoll sei vielmehr eine Umschichtung der Subventionsgelder „in die Förderung umweltschonender Antriebstechniken“.

Die Summe, um die es dabei inklusive Umsatzsteuer geht, ist gewaltig: 9,5 Milliarden Euro pro Jahr. So viel entgehen der Staatskasse, weil Dieselkraftstoff seit 1994 mit brutto 22 Cent weniger besteuert wird als Benzin, wie die Bundesregierung im Frühjahr 2017 auf eine Anfrage der Grünen-Fraktion mitteilte. Gleichzeitig bestritt sie aber, dass es „eine generelle steuerliche Förderung für Dieselkraftstoff“ gebe. Denn Dieselfahrer zahlten höhere Kfz-Steuern. So ist es – abhängig vom jeweiligen Fahrzeugtyp – erst ab einer zurückgelegten Jahresstrecke von mindestens 10.000 Kilometern preiswerter, einen Diesel zu fahren. Selbst wenn man diese höheren Kfz-Steuern gegenrechne, profitiere die Dieselflotte dennoch mit rund 1,5 Milliarden Euro im Jahr, entgegnete im August 2017 die Leiterin des Umweltbundesamtes (UBA). Die Förderung für Elektroautos, monierte sie, belaufe sich demgegenüber bis 2020 nur auf insgesamt eine Milliarde Euro. Dass sich der von der Bundesregierung nicht unterstützten UBA-Forderung nach einer Abschaffung des Dieselprivilegs ausgerechnet der Chef jenes Unternehmens anschloss, das sich des Dieselbetrugs schuldig gemacht hat, ist zwar nachvollziehbar. Will doch VW ab



Ende 2020 schon 1.500 Stromer täglich vom Band laufen lassen, wozu es bessere Rahmenbedingungen für die Elektromobilität braucht. Trotzdem kam Müllers Vorstoß überraschend und sorgte für heftige Diskussionen in der Autobranche.



An der Diskussion beteiligten sich insgesamt 369 Teilnehmer – ein neuer Rekord für unser Dialogformat. Eine Dreiviertel-Mehrheit (278) stimmte der These vorbehaltlos zu, weitere 39 Teilnehmer taten dies mit Vorbehalten. Eindeutig (33) oder mit Einschränkungen (17) widersprach eine Minderheit der These, während sich nur zwei Diskussionsbeteiligte neutral äußerten.

Zeichnet man die Diskussion der These nach, so zeigen sich über die Auszählung der Bewertungen hinaus folgende Positionen. Sie spiegeln ausdrücklich die Auffassung der Diskussionsbeteiligten und nicht die Meinung der Redaktion wider.

KERNAUSSAGEN

Niemand wünscht sich dauerhafte Diesel-Subventionen

Besonders bemerkenswert ist es, dass kein Diskussionsbeteiligter der Aussage von VW-Chef Müller deshalb widerspricht, weil er die Subvention von Dieselmotoren heute noch langfristig erhalten wissen will. Zwar wird von manchen Diskussionsbeteiligten der Diesel vehement verteidigt und seine Unverzichtbarkeit für eine gelingende Mobilitätswende behauptet. Auch ist von „sinnlosem Dieselpöbeln“ und „Symbolpolitik zu Lasten des unsachlich bestimmten schwarzen Schafes Diesel“ die Rede. Niemand verknüpft das aber ausdrücklich mit dem Wunsch, dem Diesel die Mineralölsteuer-Reduktion auf Dauer zu erhalten. Typisch für diese Contra-Position ist der folgende Kommentar: „Der Diesel hilft eindeutig den CO₂-Ausstoß niedriger zu halten. Die Diskussion um NO_x-Grenzwerte und den angeblich schädlichen Diesel im Vergleich zum Benzinmotor ist wissenschaftlich nicht zu begründen, die allgemeine Presse informiert hier leider nicht sachlich. Bei Wegfall der Treibstoffvergünstigung muss im Gegenzug auch der Nachteil bei der Kfz-Steuer entfallen; so einem Vorgehen könnte ich zustimmen.“

Eine detaillierte Kritik der Diesel-Subventionen findet sich jedoch nur in den Pro-Kommentaren wieder. „Jede Subvention ist immer ein Beschönigen eines Marktes!“, heißt es dort. Subventionen seien allenfalls dann gerechtfertigt, wenn es gelte, „für einen begrenzten Zeitraum neuen Technologien den Markteintritt zu erleichtern“. Die Diesel-Technologie sei aber „seit Jahrzehnten am Markt etabliert – eine Subvention verbietet sich schon allein aus diesem Grund“. Zudem seien Dieselfahrzeuge häufig Dienstwagen. Es würden also „zu einem großen Teil Fahrzeughalter gesponsert, die es gar nicht nötig haben“. Überdies dürfe es Subventionen nur für Dinge geben, die der Allgemeinheit nützen. Kein Staat käme zum Beispiel auf die Idee, das Rauchen zu subventionieren. „Etwas zu subventionieren, was uns krankmacht, ist einfach krank!“ schreibt ein Kommentator. Und ein anderer meint: „Feinstaubalarm dieses Wochenende wieder in Stuttgart und gleichzeitig Diesel fördern ist einfach absurd.“



Abbau darf nicht auf dem Rücken der Kunden erfolgen!

Viele Befürworter der These erinnern an die ursprüngliche Absicht des Gesetzgebers, durch preiswerten Dieselmotoren die Logistik- und die Landwirtschaft zu entlasten. Das habe aber zu einem Fehlanreiz für den Pkw-Massenmarkt geführt – mit nicht einkalkulierten Folgen für die Umwelt. Früher „fuhren nur Vielfahrer Diesel“, benennt ein Diskussionsbeteiligter das Problem. „Heute sogar viele Berufstätige mit weniger als 15 km zum Arbeitsplatz. Dieselmotoren werden bei Kurzstrecken besonders im Stadtverkehr im Winter und bei Temperaturen unter 15 Grad nicht warm. Die Abgasreinigung ist ausgeschaltet zum Motorschutz.“ Eine weitere ursprüngliche Voraussetzung des Steuerprivilegs für Dieselmotoren – deren Umweltfreundlichkeit – sei damit längst entfallen.

Das dürfe aber nicht auf dem Rücken der Kunden ausgetragen werden, denen jahrelang „der Diesel von Politik und Wirtschaft als das Fahrzeug angepriesen worden“ sei, „unter anderem weil dieser weniger Treibstoff verbraucht als der Benziner und damit CO2 verringert“.

Kostenwahrheit statt Wettbewerbsverzerrung

Vielen Befürwortern ist das nicht schnell genug. Sie weisen vehement darauf hin, dass die Diesel-Subventionen zu einer Wettbewerbsverzerrung sowohl gegenüber effizienten Benzinern als auch gegenüber Elektrofahrzeugen führten und die vielbeschworene Technologieoffenheit auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität konterkarierten. „Kosten sind nach wie vor das Haupt-Entscheidungskriterium für Autokäufer in Deutschland.“ Wegen der Dieselsubvention aber könne das Elektroauto seinen Vorteil bei den Betriebskosten nicht ausspielen. Lkw-Diesel könnten eventuell vorerst von einem Subventionsabbau ausgenommen bleiben, auch weil sie „hinsichtlich Reichweite und Einsatzzweck“ aktuell keine Konkurrenz für Elektroautos darstellten. Er erwarte, schreibt ein Pro-Kommentator, „durch die Wegnahme dieser falschen Subvention größere positive Effekte auf den Absatz von E-Autos als durch die Förderung durch die Umweltprämie“. Die Elektromobilität müsse von selber erwachsen werden

widersprechen mehrere Diskussionsbeteiligte Müllers Vorstoß. Denn diesem lägen rein unternehmensspezifische Interessen zugrunde. „Absolute Frechheit“, schreibt ein Contra-Kommentator in polemischer Wut, „erst dreckige Autos auf die Straße bringen und nun soll wie immer der Endkunde für die kriminellen Machenschaften der großen Konzerne zahlen.“ Es könne nicht angehen, so klingt dieses Plädoyer für Kundengerechtigkeit unabhängig von der Thesenbewertung in sehr vielen Diskussionsbeiträgen an, dass die Autoindustrie sich auf Kosten der Käufer an ihren teuren Dieselfahrzeugen gesundstoße, indem sie diese durch einen plötzlichen Subventionsabbau zum Kauf eines neuen Fahrzeugs nötige. Zügig dürfe der Abbau von Dieselsubventionen also keinesfalls erfolgen, sondern schrittweise und sozialverträglich, schreiben auch zahlreiche Befürworter der These. Parallel dazu solle die Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge der für Benziner angeglichen werden. Der für eine solche Abschmelzung empfohlene Zeitraum schwankt zwischen zwei und acht Jahren.

und nicht auf Kosten anderer, heißt es dagegen in einem Contra-Kommentar – und ein anderer stellt in Frage, ob eine höhere Dieselmotorenbesteuerung den Markthochlauf der Elektromobilität tatsächlich erhöhe. Dem wiederum steht die Aussage gegenüber: „Die Transformation zur postfossilen Mobilität braucht Kostenwahrheit und keine Unterstützung klimaschädlicher Antriebsarten.“





Der Rest der Welt wartet nicht auf uns

Insgesamt, warnen manche Thesenbefürworter, behinderten die Diesel-Subventionen den Strukturwandel im Mobilitätssektor und schädeten damit dem Automobilstandort Deutschland. Verwöhnt von Subventionen, fehlten den OEM Innovationstriebe wie Planungssicherheit. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf „die unglaubliche Entwicklung der Batterieelektromobilität in China“. Dort verdiene auch die deutsche Autoindustrie ihr Geld und dort habe man sich für das Elektrofahrzeug entschieden. „Die deutschen Lobbyisten entscheiden nicht, ob sich E-Mobilität durchsetzt, der Rest der Welt hat bereits entschieden!“, lautet ein Kommentar und ein Diskussionsbeteiligter grüßt aus Österreich mit den Worten: „Wenn die Automotive Industrie so wichtig für Deutschland ist, sollte man hier Vorreiter in der Elektromobilität werden und nicht Nachzügler sein.“

Die Autohersteller könnten aber auch ohne Dieselsubventionsabbau „ohne weiteres die Pionierarbeit in der Elektromobilität selbst leisten, wenn sie das wollten“, um dadurch, wie ein Eher-Contra-Kommentar nahelegt, kostengünstige Elektroautos anzubieten.

Viele Befürworter der These sprechen sich dafür aus, das Geld, das durch einen Abbau der Dieselsubventionen gewonnen wäre, zumindest vorübergehend der Elektromobilität zugute kommen zu lassen. Dabei denken sie in erster Linie an verschiedene Fördermaßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, aber auch an Investitionen in die Umsetzung der Energiewende. Auch der Vorschlag, den Umweltbonus für ein Elektroauto solange auf 6.000 Euro zu erhöhen, bis eine Million E-Fahrzeuge in Deutschland zugelassen sind, wird ins Spiel gebracht.

Auf Langstrecken bleibt Diesel die beste Wahl

Angesichts der nach wie vor hohen Anschaffungskosten für Elektroautos würde ein Abbau der Dieselsubventionen dazu führen, dass stattdessen „Benzinfahrzeuge gekauft werden – das ist zwar vielleicht für die Innenstädte geringfügig von Vorteil, für das Klima jedoch wesentlich schlechter“, meint jedoch ein Diskussionsbeteiligter, der der These ablehnend gegenübersteht. Übergangsregelungen seien sinnvoll, denn der „Diesel bleibt dem Ottomotor technisch überlegen“. Außerdem seien „Diesel-Fahrzeuge aktuell leider noch die beste

Wahl für Langstreckenfahrten (wie z. B. für Außendienstler)“, meint ein anderer. „Man sollte Diesel jedoch noch uninteressanter machen für Wenigfahrer. Denn diese könnten problemlos auf ein Elektrofahrzeug umsteigen.“ Ein Contra-Kommentator gibt zu bedenken, dass gar nicht der Diesel das Hauptproblem sei, sondern „die immer größeren, schwereren Autos, nämlich SUVs, die der Kunde gerne haben möchte. Bei diesen Fahrzeugen sehen dann auch die Elektrovarianten bei der CO₂-Bilanz durch die großen Batterien recht schlecht aus“.

Mobilität grundsätzlich anders besteuern

Viele Diskussionsbeteiligte vertreten die Auffassung, dass ein Abbau der Dieselsubventionen zwar wünschenswert ist, aber zu kurz greift. Sie befürworten eine grundsätzliche Reform der Fahrzeug- bzw. Kraftstoffbesteuerung. Zwei Möglichkeiten werden dabei angeführt. Damit sich unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten die beste Technologie durchsetzt, „wäre eine CO₂-Steuer das beste Steuerungsinstrument“. Sie böte „Anreize für die Hersteller, sich stärker zu engagieren“. Eine solche Steuer ließe sich perspektivisch auf alle Aspekte der Umweltbelastung durch Fahrzeuge (Stickoxide, Feinstaub, Lärm) erweitern. „Bin der Meinung, dass grundsätzlich alle Treibstoffe nicht volumetrisch oder gravimetrisch, sondern anhand ihres Energiegehaltes besteuert werden“, bringt ein Kommentar auf den Punkt, was von einigen Teilnehmern der Diskussion geäußert

wird. Das sei ratsam, ergänzt ein anderer, „weil selbst bei einer auf Literbasis identischen Besteuerung Diesel über seinen höheren Energieinhalt (10 vs. 8,7 kWh) noch immer mit 13% bevorteilt wird“. Außerdem würde eine Besteuerung auf Kilowattstundenbasis die Abgabenlast zwischen Strom und Kraftstoffen besser vergleichbar machen. „Wenn beispielsweise aus europäischen Wettbewerbsüberlegungen auf eine massive Erhöhung des Dieselpreises verzichtet werden soll, kann man auch durch Reduktion der spezifischen Abgaben- und Steuerlast auf Strom eine ähnliche Wirkung erzielen“, heißt es in einem Pro-Kommentar. Allerdings meint ein Contra-Kommentator: „Nicht die Dieselsteuer ist zu niedrig, die Mineralölsteuer insgesamt ist zu hoch. Die E-Mobilität ist bereits heute vergünstigt, weil der Strom für Fahrzeuge ohne vergleichbaren Aufschlag abgegeben wird.“

FAZIT

Es ist bemerkenswert, dass die Diskussion um den besten Weg zum Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur, die den Markthochlauf der Elektromobilität effektiv unterstützt, so kontrovers geführt wird – jedenfalls unter den Experten und Entscheidern, die die Zielgruppe von electrive.net sind. Offenbar prallen hier gegensätzliche Interessen aufeinander. Wenngleich man diese nicht eindeutig zuordnen kann, so scheinen doch vor allem die „Pioniere der Elektromobilität“, die seit Jahren auf eine verlässliche Ladeinfrastruktur warten, eher Schritt für Schritt vorgehen zu wollen, während vor allem die bisher eher zögerliche Industrie den schnellen Sprung

zu sehr hohen Ladeleistungen wagen und dabei neue Geschäftsmodelle erproben will. Erstaunlich ist, dass das Henne-Ei-Paradox, das doch längst als überwunden galt, sowohl in den Pro- als auch in den Contra-Positionen eine weiterhin so zentrale Rolle spielt: Die einen wollen keine Supercharger bauen, solange die Autos fehlen; die anderen fordern Supercharger, damit die fehlenden Autos schneller kommen. Unterschwellig besteht aber wohl in beiden Lagern Einvernehmen darüber, dass modular nachrüstbare Lösungen mit intelligentem Lastmanagement den Weg der Wahl markieren sollten.

IMPRESSUM

Die Auswertung der These des Monats ist eine Sonderpublikation von electrive.net, dem Branchendienst für Elektromobilität in Kooperation mit dem Technologieprogramm „IKT für Elektromobilität III“.

Verlag: Rabbit Publishing GmbH
Sitz: Rosenthaler Straße 34/35, 10178 Berlin
Telefon: 030 / 27 59 30 29
Telefax: 030 / 27 57 69 86
E-Mail: post@rabbit-publishing.net

Handelsregister: HRB 139725 B Amtsgericht Charlottenburg (Berlin)
USt-IdNr.: DE-281424488
Redaktion & ViSdP: Joachim Pietzsch / Peter Schwierz

Fotos: Hersteller / Pixabay
Layout & Satz: Sebastian Kreuzinger