

Kommentar: Greenpeace will den Klimazielen an den Kragen

Von Hans-Robert Richarz

Seit die Nachricht von den Machenschaften im Zusammenhang mit Abgastests bei Dieselmotoren in der Welt ist, weht den Selbstzündern ein Sturm der Kritik um die Zylinder. Die Landesumweltministerin aus Rheinland-Pfalz, Ulrike Höfken von den Grünen, forderte Mitte des Monats gemeinsam mit ihrer Kollegin Anja Siegesmund aus Thüringen, die Steuervergünstigung für Diesel zu kappen. Eine Woche später meldeten sich die ökologischen Weltverbesserer von Greenpeace zu Wort und ließen über die Deutsche Presseagentur verbreiten: „Dieselfahrzeuge sind nachweislich umwelt- und gesundschädlicher als vergleichbare Benziner. Die Dieselsteuer-Begünstigung muss endlich fallen.“

Ähnlich argumentierte der Bund für Umwelt- und Naturschutz BUND. Und im Greenpeace-Auftrag blies das "Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V." (FöS) aus Berlin ins gleiche Horn und verbreitete die Meinung: „Die steuerliche Bevorzugung von Diesel ist ökologisch nicht zu rechtfertigen.“

Wirklich nicht?

Erinnern wir uns: Die Steuervergünstigung für Dieselkraftstoff wurde eingeführt, um Nutzfahrzeuge sowie den gewerblichen Lkw-Verkehr vor internationalem Dumping zu schützen. Für jeden Liter Diesel sind seither 47,04 Cent Energiesteuer fällig, für jeden Liter Benzin 65,45 Cent. Fahrer und Fahrerinnen von dieselbetriebenen Personenwagen profitieren davon zwar beim Tanken an der Zapfsäule. Der gegenüber Benzin niedrigere Mineralölsteuersatz für Dieselkraftstoff wird jedoch durch einen erheblichen Aufschlag auf die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw wieder aufgezehrt.

Darüber geht das FöS großzügig hinweg, wenn es fordert, nicht nur den Unterschied abzuschaffen, sondern gleich auch „den Steuersatz auf Diesel zwischen 10 und 13,3

Prozent über dem des Benzins" festzulegen, „zu also auf über 70 Cent je Liter". Aber hatten wir eine solche Diskussion nicht schon einmal, als die Grünen einen Benzinpreis von (damals) fünf Mark ins Gespräch brachten? Irgendwie muss man doch der deutschen Automobilindustrie an die Gurgel gehen, oder?

Schon vor einigen Jahren schlug die EU-Kommission vor, Kraftstoffe nach ihrem Energiegehalt und ihrem CO₂-Ausstoß zu besteuern. Weil ein Kilogramm Diesel ein etwa 13,2 Prozent kleineres Volumen als ein Kilogramm Benzin hat, verfügt demnach ein Liter Diesel über einen höheren Energiegehalt. Dem entsprechend würde nach dem Vorschlag der Kommission der EU-Mindeststeuersatz für Diesel, der nach der jetzigen Energiesteuerrichtlinie bei 33 Cent pro Liter liegt, bis 2023 auf 41,2 Cent steigen. Dagegen wäre nichts einzuwenden: Die deutsche Steuer für Diesel läge damit weiterhin unter dem heutigen Steuersatz von 47 Cent.

Doch einen Haken haben alle Gegner des Dieselmotors übersehen. Ohne den – wie sich Greenpeace auszudrücken pflegt – „dreckigsten Kfz-Kraftstoff" Diesel wären die ehrgeizigen Klimaziele der Bundesregierung, eine Reduktion der Emission von Treibhausgasen um mindestens 40 Prozent bis 2020 und 80 bis 95 Prozent bis 2050 gegenüber 1990 zu erreichen, Schall und Rauch. Greenpeace will offenbar den Klimazielen an den Kragen, denn ohne Diesel würden die klimaschädlichen Emissionen drastisch steigen.

Es stimmt zwar, dass Diesel über einen höheren CO₂-Gehalt verfügt und bei der Arbeit im Motor mehr Stickoxide erzeugt als Benzin. Es stimmt aber auch, dass heutige Selbstzünder bei der Verbrennung weniger Kohlendioxid verursachen als gleich große Ottomotoren. Das räumen sowohl die Experten des Umweltbundesamtes als auch Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) ein. Während Dieselmotoren in punkto Treibstoffverbrauch um bis zu einem Viertel besser abschneiden als Benziner, liegen ihre Kohlendioxid-Emissionen um 15 Prozent darunter. Der Verband der Automobilindustrie meint: „Wer das CO₂-Thema ernst nimmt, macht einen großen Fehler, wenn er den Diesel belastet. Jeder Prozentpunkt, den der Diesel in den Neuzulassungen zurückgeht, entfernt Deutschland von der Erreichung der CO₂-Ziele." (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.
