
Glosse: Klimaschutz ist uns lieb und teuer

Von Peter Schwerdtmann

„Das Fahren von Autos mit hohem Spritverbrauch muss noch teurer werden, wenn es die Bundesregierung mit dem Klimaschutz ernst meint. Der BUND fordert eine stärkere Spreizung der Kfz-Steuer zwischen effizienten Fahrzeugen und Spritfressern. Außerdem muss die Kfz-Steuer komplett am CO₂-Ausstoß ausgerichtet werden“, erklärte heute Jens Hilgenberg, Verkehrsexperte beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Und zum ersten Mal kann ich diese Meinung frank und frei begrüßen. Die einzig richtige Maßnahme, das Klima über die Kfz-Steuer zu beeinflussen, ist eine CO₂-basierte Steuer.

Wer die Kohlendioxidemissionen bei der Batteriefertigung und der späteren -entsorgung im Blick hat und außerdem noch bedenkt, dass in anderen Ländern der Anteil der Kohle in der Stromproduktion noch höher ist als bei uns, der kann am Ende jedenfalls nicht zu dem Schluss kommen, batterieelektrische Fahrzeuge sollten gar keine Kfz-Steuer bezahlen. Sie schädigen das Klima ebenso wie Autos mit Verbrennungsmotoren. Jedenfalls rechtfertigt der geringe Unterschied zwischen Autos mit Verbrennungsmotoren und E-Autos beim Klimaschutz keine solch gewaltige Spreizung der Kfz-Steuern von null bis ultimo.

Die Bundesregierung müsse während der EU-Ratspräsidentschaft dafür sorgen, dass alle Angaben zu CO₂-Ausstoß und Verbrauch auf realen Werten basieren, weil die Kfz-Steuer auf der Grundlage dieser Werte berechnet werde, fordert der BUND. Auch das kann jeder unterschreiben. Ebenfalls verdienstvoll, dass die Umweltschützer bei dieser Gelegenheit auf die Praxis-Verbrauchswerte bei Plug-in-Hybriden hinweisen und damit Selbstkritik üben. Hatten nicht gerade Umweltschützer den Plug-in-Hybrid als geeignete Übergangstechnologie gepriesen?

Auch mit der Forderung, hoch emittierende Fahrzeuge sollten mit einem Bonus-Malus-System zur Kasse gebeten werden, liegen sie im Prinzip richtig. Das passiert ja genau über die Besteuerung von CO₂. Aber wo beginnt der Malus? Bei drei, vier oder bei fünf Litern? Und bei wie vielen Steinkohleeinheiten beginnt dann der Malus fürs batterieelektrische Auto?

Bis das geklärt ist, dürfen wir aber schon einmal zufrieden zur Kenntnis nehmen, dass auch der BUND die Zeichen der Zeit erkannt hat und das Elektroauto mit Batterie durch die Blume in Frage stellt. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net