

## Außenansicht

Eigentlich gibt es in Deutschland schon lange Konsens darüber: Die Nutzer von Autos sollten die Kosten dafür selbst tragen. Und trotzdem haben wir immer noch das Doppelsystem aus Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer, sowie draufgesetzt ein Mautsystem für Lastwagen auf Autobahnen. Statt die Kraftfahrzeug-Steuer abzuschaffen und die Mineralölsteuer so zu erhöhen, dass sie deren Ausfall wieder ausgleicht, wurde die Kraftfahrzeug-Steuer durch emissionsabhängige Komponenten verkompliziert – und dies unsinnigerweise, weil Emissionen durchs Fahren und nicht durchs Besitzen eines Fahrzeugs entstehen.

Nun aber gibt es eine Entwicklung, die allgemein große Hoffnungen weckt, aber eine für das Gemeinwesen fundamentale Frage bisher völlig übersieht. Der Hoffnungsträger heißt Elektroauto, das an der Steckdose aufladbare Batterie-Fahrzeug; möglicherweise auch versehen mit einem kleinen, die Reichweite verlängernden Zusatzmotor herkömmlicher Art. Eine solche technische Entwicklung wurde bis vor ganz wenigen Jahren kaum ernst genommen, insbesondere weil es als aussichtslos galt, eine brauchbare – das heißt, ebenso leichte wie langlebige – Batterie zu entwickeln, mit der ein Auto genauso weit kommen würde wie mit einer Tankfüllung Benzin. Auch aus einem anderen Grund schien die Idee wenig Perspektiven zu haben: Lange

## Außenansicht

## Die Mineralölsteuer – vom Aussterben bedroht

Woran in der Euphorie ums Elektro-Auto keiner denkt: Wie soll der Staat eigentlich künftig zu seinem Geld kommen?

Von Gerd Eisenbeiß

Zeit gaben sich die Entwickler von Brennstoffzellen und Wasserstoffsystemen in Forschung und Industrie dermaßen selbstgewiss, dass jeder Prophet elektrischen Straßenverkehrs verlacht wurde – zumal in Deutschland, wo vor zwei Jahrzehnten ein vergleichbares Projekt schon einmal gescheitert war, nämlich das der verkehrstauglichen Natrium-Schwefel-Hochtemperaturbatterie.

Wer nun also die Hoffnung schöpft, sauberen Strom für sauberen Verkehr zu nutzen, wer in den nächsten 20 Jahren Millionen solcher Fahrzeuge herbeifördern will – der muss auch daran denken, dass sich im Erfolgsfall das Aufkommen der Mineralölsteuer entsprechend vermindern würde. Möglicherweise würde diese Steuer eines Tages sogar ganz wegfallen. Die massenhafte Markteinfüh-

rung von E-Fahrzeugen hätte ja eine Konsequenz, über die derzeit niemand spricht: dass beim Tanken an der Steckdose oder speziellen Ladestationen keine Mineralölsteuer mehr anfiel. Damit aber würde der Fahrer keinerlei Beitrag zu den Infrastrukturkosten des Verkehrs mehr entrichten. Zugleich aber werden sich diese Kosten erhöhen: Denn wahrscheinlich wird es über viele Jahre finanzielle Anreize seitens des Staates brauchen, damit Elektro-Autos überhaupt eine Marktchance haben – sei es, indem der Staat Zuschüsse gibt, sei es, indem er Käufern die Kfz-Steuer erlässt.

Populisten mögen nun jubeln; sie schreiben ja seit Jahren, mit der Mineralölsteuer werde „der Autofahrer“ in Deutschland ohnehin nur geschöpft. Die Dimension des Problems wird aber

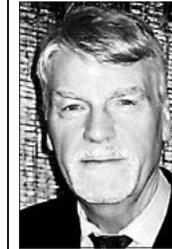
deutlich, wenn man sich vor Augen führt, wie ertragreich die Mineralölsteuer ist. Sie bringt dem Staat jährlich fast 40 Milliarden Euro. Um Elektro-Fahrzeuge ebenso wie die heutigen Benzin-Fahrzeuge zur Finanzierung von Straßen, Brücken, Ampeln und so weiter heranzuziehen, müssten etwa 20 Cent pro Kilowattstunde erhoben werden; denn ein Elektro-Fahrzeug braucht nur etwa 30 Prozent der Kilowattstunden, die ein Auto mit Verbrennungsmotor verbraucht.

Sollte das Elektro-Fahrzeug hingegen mehr Erfolg in einer anderen Variante haben, an der derzeit ebenfalls geforscht wird: der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie – dann wäre das Problem einer angemessenen Mitfinanzierung der Infrastruktur nicht ganz so groß. Man müsste den verbrauchten Wasserstoff nur ebenso besteuern wie heute Benzin und Diesel. Allerdings ist es so, dass in allen Rechnungen der Wasserstoff-Befürworter bisher jeder Ersatz für die Mineralölsteuer fehlt – da auch ihre Autos auf lange Zeit in der Anschaffung viel teurer wären als herkömmliche, hätten sie andernfalls auf lange Zeit keine Chance auf dem Markt.

Egal wie sich das Elektro-Auto entwickelt oder nicht, der motorisierte Individualverkehr der Zukunft wird wesentlich teurer sein als heute. Das ergibt sich schon aus steigenden Kosten für Öl und

Gas sowie für klimaschädliche Emissionen jeder Art. Jede Stromerzeugung, die sauberer und klimaschonender als die heutige ist, wird ebenfalls keinesfalls billiger sein. Zwar mag der Übergang von fossilen auf erneuerbare Energien durch hohe Ölpreise begünstigt werden. Trotzdem: Das künftige Kostenniveau wird über dem heutigen liegen. Ein Szenario, in dem Straßenverkehr nicht teurer oder gar billiger wird, ist bei allen Fortschritten in der Effizienz nicht zu erwarten. Die Folge: Vielleicht weniger Individualverkehr, vielleicht mehr Fahrten mit Bus und Bahn, vielleicht weniger Spritztouren. Was aber auch wiederum heißt, dass sich der Staat sorgen muss, wie er noch zu seinen Einnahmen kommt. Die Kosten für die Infrastruktur bleiben ihm ja.

Die Politik, die Elektro-Fahrzeuge will, hat also ein gravierendes Problem,



Gerd Eisenbeiß, 67, war bis 2006 Energievorstand des Forschungszentrums Jülich. Er koordinierte die Energieforschung der Helmholtz-Zentren in Deutschland und ist heute als Berater tätig. Foto: oh

für dessen Lösung in den nächsten Jahren die Vorkehrungen zu treffen sind. Will man dabei beim Verursacherprinzip bleiben, ja dieses noch konsequenter als bisher durchsetzen, dann wäre in der Tat auf ein Mautsystem überzugehen, das das Aufkommen der heutigen Mineralöl- und Kfz-Steuer erbringt. Das Problem des Datenschutzes könnte wie beim Mobilfunk gelöst werden – mit Nutzungssperren und Löschrufen für die erfassten Daten. Aber der Aufbau eines Mautsystems ist aufwendig, teuer und ein Abenteuer, wie man bei seiner Einführung für Lkw erleben konnte.

Die Alternative: Die Politik weicht auf andere Steuern aus, zum Beispiel auf die Mehrwertsteuer. Denn die Arbeit soll ja nicht durch höhere Einkommensteuern verteuert werden. Immerhin entsprechen die Mineralölsteuer-Einnahmen, soweit sie aus dem Straßenverkehr stammen, etwa fünf Prozentpunkten Mehrwertsteuer! Für diese zweite Lösung könnte sprechen, dass Mobilität als Grundbedürfnis unserer Gesellschaft weithin anerkannt ist. Und die Befriedigung dieses Grundbedürfnisses sollte niemandem verwehrt werden, zumindest nicht, sofern sie auf nachhaltige Weise realisiert wird, also mit Strom aus sauberen und klimaschonenden Energiequellen. Zu hohe Kosten würden besonders bei ärmeren Mitbürgern dieses Mobilitätsbedürfnis ersticken und ihnen damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben vorenthalten.

Eigentlich gibt es in Deutschland schon lange Konsens darüber: Die Nutzer von Autos sollten die Kosten dafür selbst tragen. Und trotzdem haben wir immer noch das Doppelsystem aus Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer, sowie draufgesetzt ein Mautsystem für Lastwagen auf Autobahnen. Statt die Kraftfahrzeug-Steuer abzuschaffen und die Mineralölsteuer so zu erhöhen, dass sie deren Ausfall wieder ausgleicht, wurde die Kraftfahrzeug-Steuer durch emissionsabhängige Komponenten verkompliziert – und dies unsinnigerweise, weil Emissionen durchs Fahren und nicht durchs Besitzen eines Fahrzeugs entstehen.

Nun aber gibt es eine Entwicklung, die allgemein große Hoffnungen weckt, aber eine für das Gemeinwesen fundamentale Frage bisher völlig übersieht. Der Hoffnungsträger heißt Elektroauto, das an der Steckdose aufladbare Batterie-Fahrzeug; möglicherweise auch versehen mit einem kleinen, die Reichweite verlängernden Zusatzmotor herkömmlicher Art. Eine solche technische Entwicklung wurde bis vor ganz wenigen Jahren kaum ernst genommen, insbesondere weil es als aussichtslos galt, eine brauchbare – das heißt, ebenso leichte wie langlebige – Batterie zu entwickeln, mit der ein Auto genauso weit kommen würde wie mit einer Tankfüllung Benzin. Auch aus einem anderen Grund schien die Idee wenig Perspektiven zu haben: Lange

deutlich, wenn man sich vor Augen führt, wie ertragreich die Mineralölsteuer ist. Sie bringt dem Staat jährlich fast 40 Milliarden Euro. Um Elektro-Fahrzeuge ebenso wie die heutigen Benzin-Fahrzeuge zur Finanzierung von Straßen, Brücken, Ampeln und so weiter heranzuziehen, müssten etwa 20 Cent pro Kilowattstunde erhoben werden; denn ein Elektro-Fahrzeug braucht nur etwa 30 Prozent der Kilowattstunden, die ein Auto mit Verbrennungsmotor verbraucht.

Sollte das Elektro-Fahrzeug hingegen mehr Erfolg in einer anderen Variante haben, an der derzeit ebenfalls geforscht wird: der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie – dann wäre das Problem einer angemessenen Mitfinanzierung der Infrastruktur nicht ganz so groß. Man müsste den verbrauchten Wasserstoff nur ebenso besteuern wie heute Benzin und Diesel. Allerdings ist es so, dass in allen Rechnungen der Wasserstoff-Befürworter bisher jeder Ersatz für die Mineralölsteuer fehlt – da auch ihre Autos auf lange Zeit in der Anschaffung viel teurer wären als herkömmliche, hätten sie andernfalls auf lange Zeit keine Chance auf dem Markt.

Egal wie sich das Elektro-Auto entwickelt oder nicht, der motorisierte Individualverkehr der Zukunft wird wesentlich teurer sein als heute. Das ergibt sich schon aus steigenden Kosten für Öl und

## Außenansicht

# Die Mineralölsteuer – vom Aussterben bedroht

Woran in der Euphorie ums Elektro-Auto keiner denkt: Wie soll der Staat eigentlich künftig zu seinem Geld kommen?

Von Gerd Eisenbeiß

Zeit gaben sich die Entwickler von Brennstoffzellen und Wasserstoffsystemen in Forschung und Industrie dermaßen selbstgewiss, dass jeder Prophet elektrischen Straßenverkehrs verlacht wurde – zumal in Deutschland, wo vor zwei Jahrzehnten ein vergleichbares Projekt schon einmal gescheitert war, nämlich das der verkehrstauglichen Natrium-Schwefel-Hochtemperaturbatterie.

Wer nun also die Hoffnung schöpft, sauberen Strom für sauberen Verkehr zu nutzen, wer in den nächsten 20 Jahren Millionen solcher Fahrzeuge herbeifördern will – der muss auch daran denken, dass sich im Erfolgsfall das Aufkommen der Mineralölsteuer entsprechend mindern würde. Möglicherweise würde diese Steuer eines Tages sogar ganz wegfallen. Die massenhafte Markteinfüh-

rung von E-Fahrzeugen hätte ja eine Konsequenz, über die derzeit niemand spricht: dass beim Tanken an der Steckdose oder speziellen Ladestationen keine Mineralölsteuer mehr anfiel. Damit aber würde der Fahrer keinerlei Beitrag zu den Infrastrukturkosten des Verkehrs mehr entrichten. Zugleich aber werden sich diese Kosten erhöhen: Denn wahrscheinlich wird es über viele Jahre finanzielle Anreize seitens des Staates brauchen, damit Elektro-Autos überhaupt eine Marktchance haben – sei es, indem der Staat Zuschüsse gibt, sei es, indem er Käufern die Kfz-Steuer erlässt.

Populisten mögen nun jubeln; sie schreien ja seit Jahren, mit der Mineralölsteuer werde „der Autofahrer“ in Deutschland ohnehin nur geschröpft. Die Dimension des Problems wird aber

Gas sowie für klimaschädliche Emissionen jeder Art. Jede Stromerzeugung, die sauberer und klimaschonender als die heutige ist, wird ebenfalls keinesfalls billiger sein. Zwar mag der Übergang von fossilen auf erneuerbare Energien durch hohe Ölpreise begünstigt werden. Trotzdem: Das künftige Kostenniveau wird über dem heutigen liegen. Ein Szenario, in dem Straßenverkehr nicht teurer oder gar billiger wird, ist bei allen Fortschritten in der Effizienz nicht zu erwarten. Die Folge: Vielleicht weniger Individualverkehr, vielleicht mehr Fahrten mit Bus und Bahn, vielleicht weniger Spritztouren. Was aber auch wiederum heißt, dass sich der Staat sorgen muss, wie er noch zu seinen Einnahmen kommt. Die Kosten für die Infrastruktur bleiben ihm ja.

Die Politik, die Elektro-Fahrzeuge will, hat also ein gravierendes Problem,



Gerd Eisenbeiß, 67, war bis 2006 Energievorstand des Forschungszentrums Jülich. Er koordinierte die Energieforschung der Helmholtz-Zentren in Deutschland und ist heute als Berater tätig. Foto: oh

für dessen Lösung in den nächsten Jahren die Vorkehrungen zu treffen sind. Will man dabei beim Verursacherprinzip bleiben, ja dieses noch konsequenter als bisher durchsetzen, dann wäre in der Tat auf ein Mautsystem überzugehen, das das Aufkommen der heutigen Mineralöl- und Kfz-Steuer erbringt. Das Problem des Datenschutzes könnte wie beim Mobilfunk gelöst werden – mit Nutzungssperren und Löschrufen für die erfassten Daten. Aber der Aufbau eines Mautsystems ist aufwendig, teuer und ein Abenteuer, wie man bei seiner Einführung für Lkw erleben konnte.

Die Alternative: Die Politik weicht auf andere Steuern aus, zum Beispiel auf die Mehrwertsteuer. Denn die Arbeit soll ja nicht durch höhere Einkommensteuern verteuert werden. Immerhin entsprechen die Mineralölsteuer-Einnahmen, soweit sie aus dem Straßenverkehr stammen, etwa fünf Prozentpunkten Mehrwertsteuer! Für diese zweite Lösung könnte sprechen, dass Mobilität als Grundbedürfnis unserer Gesellschaft weithin anerkannt ist. Und die Befriedigung dieses Grundbedürfnisses sollte niemandem verwehrt werden, zumindest nicht, sofern sie auf nachhaltige Weise realisiert wird, also mit Strom aus sauberen und klimaschonenden Energiequellen. Zu hohe Kosten würden besonders bei ärmeren Mitbürgern dieses Mobilitätsbedürfnis ersticken und ihnen damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben vorenthalten.