

Anfangs ließ die Debatte um die EU-Feinstaub-Richtlinie Schlimmes befürchten. Krass war etwa die Forderung des Einzelhandelsverbands, die Diskussion erst einmal aussetzen („Kostenhemmnis ersten Ranges“). Ähnliches war von DIHK-Manager Wansleben zu hören. Führende Politiker taten überrascht und warfen Brüssel mangelnde Aufklärung vor. Hatten sie nicht die schon 1996 erlassene „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“ der EU 2002 nahezu einstimmig durch Bundestag und Bundesrat gewinkt? Doch wer aufmerksam zuhört, kann erstaunliche Fortschritte wahrnehmen. Gemessen an den Schlammschlachten um Ökosteuer oder Emissionshandel verlief die Diskussion bemerkenswert sachlich, sobald sich der Staub in der Arena wieder gelegt hatte.

Erfreulich breit ist der Konsens darüber, dass bei jährlich 65 000 Todesfällen der Gesundheitsschutz Vorrang vor Wirtschaftszielen und Lobbyinteressen verdient. Statistisch kosten die Feinpartikel jeden Deutschen zehn Lebensmonate. Kinder und Rollstuhlfahrer sind besonders gefährdet, weil sie näher an den Auspuffrohren atmen. Wo statt abstrakten Klimawandels akute Herzschäden, Asthma, Bronchitis oder Krebs drohen, da werden sogar Umweltmuffel wach. Weitgehend erspart blieben uns auch anti-europäische Töne. Im Jahr der entscheidenden Abstimmungen über die Europäische Verfassung ist Anti-Brüssel-Popu-

Zu den guten Effekten der Feinstaubdebatte gehören auch neue, lange nicht mehr vernommene Töne seitens der Union. Jahrelang hatte man von ihr in umweltpolitischen Fragen kaum mehr gehört als Polemik gegen konkrete Schritte der rot-grünen Regierung, egal, ob es um Ökosteuer oder Emissionshandel ging. Doch allmählich scheint hier neues Denken einzuziehen – am deutlichsten vielleicht bei der CSU. Wäre schön, wenn die Konservativen von der Umweltpolemik zur Umweltpolitik zurückfänden.

Äußerungen von Schröder, Stoiber und Koch lassen eine rasche Übergangslösung bei der Kfz-Steuer erwarten. Dabei sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass Zuschüsse für Partikelfilter-Fahrzeuge nicht vom Steuerzahler, sondern als Bonus-Malus-Modell aufkommensneutral von denen bezahlt werden, die mit Rußschleudern die Gesundheit der Mitbürger gefährden. Warum werden nicht baldmöglichst Filter von allen Neuzulassungen verlangt? Dann bestünde Lenkungsbedarf nur noch zur Nachrüstung der Altfahrzeuge – was übrigens Arbeitsplätze schafft. Nichts wäre abwegiger, als dem ohnehin schon von Ausnahmen und Sonderregeln überfrachteten deutschen Steuerwesen neue Subventionen hinzuzufügen – diesmal für Partikelfilter. Sollen etwa die eh schon staubgeschädigten Nicht-Autofahrer den Dieselfahrern noch die Umrüstung subventionieren?

Außenansicht

Feinstaub als Stäublein auf der Waage

Von Anselm Görres

lismus das Letzte, was Deutschland und Europa brauchen. Beim Feinstaub sind die Versäumnisse zu eindeutig hausgemacht, als dass man den schwarzen Peter nach Brüssel schieben könnte.

Selbst die Industrie verzichtete diesmal auf die üblichen Drohungen mit Arbeitsplatz- und Standortverlagerungen. Zu peinlich war das eigene Versagen angesichts der Markterfolge von Renault und Peugeot, zu frisch auch die Erinnerungen an ähnlich vergebliche Bluffs bei Einführung des Katalysators („Mehrkosten von 2000 DM!“). Das ganze Land begriff, dass die deutschen Autobauer ihr Pokerspiel überreizt hatten: Auch ohne Gesetz will der Kunde heute keine filterlosen Fahrzeuge mehr kaufen. Deshalb war die Klarheit, mit der der neue BDI-

Noch besteht die Chance, über viele kleine Schritte hinaus zum großen Wurf zu kommen. Nötig ist eine integrierte Reform von Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer, vielleicht sogar verbunden mit einer Verfassungskorrektur. Ein Umbau der vorwiegend hubraumbasierten Kfz-Steuer ist seit Jahren überfällig. Die Hubraumorientierung führt zu anachronistischer Benachteiligung des effizienteren Diesels gegenüber Ottomotoren. Aus ebenso anachronistischen Gründen wird bei der Mineralölsteuer der Diesel bevorzugt. Seit 1991 liegt der Steuersatz um 14, seit 1994 sogar um 18,4 Cent niedriger als beim Benzin. Was zu Waigels Zeiten vielleicht noch begründbar war, ist spätestens seit dem Mauterfolg ein verkehrs- und umweltpolitischer Skandal. Es gibt keine Not mehr, Diesel-Pkw bei der Mineralölsteuer zu bevorzugen. Der nötige Wettbewerbsschutz für deutsche Lkw lässt sich eleganter regeln, durch Anrechnung der Mineralölsteuer auf die



Anselm Görres ist Unternehmer und Vorsitzender des Münchner Fördervereins Ökologische Steuerreform e.V.

Foto: privat

Präsident Thumann die Fehler der Autoindustrie einräumte, wohltuend.

Rasch war auch klar, dass trotz vieler anderer Partikelquellen (Heizungen, Industrie, Zigaretten) die schnellsten Einsparungen vom Dieselfilter zu erwarten sind. Nirgendwo sonst ist die technische Lösung so einfach zu haben. Und in Großstädten stammen nun einmal 30 bis 70 Prozent des Feinstaubs aus Auspuffrohren. Was so oft scheitert, beim Feinstaub scheint es zu gelingen: Ein konstruktiver überparteilicher Konsens bahnt sich an. Es ist vernünftig, Deutschlands inzwischen erfolgreiche und innovative Mauttechnik auf Landstraßen auszudehnen und die Maut nach Schädlichkeit der Lkw zu differenzieren. Damit schaffen wir starke Innovationsanreize auch für die vielen ausländischen Trucks, die Deutschland durchqueren. Es ist legitim, Rußschleudern zu brandmarken und Städte für Lkw-Durchgangsverkehr zu sperren. Auch zeitlich begrenzte Fahrverbote dürfen kein Tabu sein. Dass öffentliche Busse nicht mehr rußen dürfen, ist wohl selbstverständlich.

Eigentlich folgt das alles schon aus der Straßenverkehrsordnung: Jeder „hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“. Die Schädigung durch Rußpartikel ist leicht vermeidbar – Filtereinbau genügt.

Maut oder durch die inzwischen EU-konforme Spaltung der Dieselsteuersätze.

Bei Kfz- und Mineralölsteuer müssen nachhaltige Korrekturen eigentlich Hand in Hand gehen. Vielleicht liefern die Partikelprobleme dazu den entscheidenden Anstoß – sozusagen als Stäublein auf der Waage? Ohne wirkliche Reform der Kfz-Steuer und ohne das Schließen der Diesellücke bei der Treibstoffbesteuerung käme es am Ende nur zu neuen Subventionen für Dieselfahrer. Die gleichzeitige Optimierung von Kfz- und Mineralölsteuer scheiterte bisher an unterschiedlichen Zuständigkeiten im Grundgesetz. Bund und Länder müssen sich eh koordinieren: Warum tauschen sie nicht gleich die Versicherungs- gegen die Kfz-Steuer, so dass diese zur Bundessteuer würde? Erst dann wäre intelligente Verkehrslenkung über Maut und Steuern aus einer Hand möglich.

Tabus müssen weg – ob bei Tempolimit, Pendlerhilfe oder Eigenheimzulage. Wäre man nun noch bereit, von Vorbildern wie Singapur, Oslo oder London zu lernen, könnte die Staubdebatte sogar zur Erfolgsstory werden. In München fallen täglich über 500 000 Autopendler ein; diese Zahl ist unhaltbar. In London macht die City-Maut den Verkehr für alle flüssiger: Autos wie Busse kommen schneller voran. Und das bei deutlich weniger Emissionen. Wie lange will man solche Erfolge noch ignorieren?