

19-142 vom 02.08.2019

## Veröffentlichung in Fachzeitschrift *Internationales Verkehrswesen* **CO<sub>2</sub>-Steuer: Worüber streitet die Politik überhaupt?**

**Zwei Raumplaner der TU Dortmund – Prof. Christian Holz-Rau und Dr. Giulio Mattioli – haben sich mit der strittigen CO<sub>2</sub>-Steuer aus Verkehrssicht befasst: Ihr Beitrag erscheint in der kommenden Ausgabe der Fachzeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ unter dem Titel „CO<sub>2</sub>-Steuer – Worüber streitet die Politik überhaupt?“.**

„Die aktuelle Diskussion über die CO<sub>2</sub>-Steuer hat uns dazu veranlasst, die Grundlagen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit der derzeitigen Debatte zu vergleichen“, sagt Christian Holz-Rau, Professor für Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Um zu verstehen, was die beiden Wissenschaftler untersucht haben, muss man zunächst den Prozess der Bundesverkehrswegeplanung nachvollziehen: Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist der wichtigste Plan des Bundesverkehrsministeriums und wird mit anderen Ministerien und dem Bundeskanzleramt abgestimmt. Grundlage des aktuellen BVWP aus dem Jahr 2016 ist eine Verkehrsprognose, die vorsah, die Mineralölsteuer aus Klimaschutzgründen deutlich zu erhöhen. Auf dieser Grundlage wurden alle Aus- und Neubauprojekte im Bereich Straße, Schiene und Wasser im BVWP analysiert, bewertet und in verschiedene Dringlichkeitskategorien gruppiert.

„Wenn also die Prognose des BVWP auf einer Mineralölsteuererhöhung beruht, gebietet es die wissenschaftliche Logik, diese auch zu realisieren“, erläutert Holz-Rau. „Denn nur dann ist zu erwarten, dass sich die Prognose auch erfüllt und die Bewertungen der einzelnen Projekte korrekt sind.“ Die politische Logik muss dem nicht folgen und hat dies auch nicht getan: Umgesetzt wurde die Erhöhung der Mineralölsteuer bis heute nicht. Die Analyse der beiden Wissenschaftler zeigt stattdessen, dass die Mineralölsteuer heute aufgrund der Geldentwertung für den Liter Benzin um 18 Cent niedriger ist als noch im Jahr 2003, als es die letzte Mineralölsteuererhöhung gab. Gegenüber 2010 als Basisjahr der BVWP-Prognose sind es 10 Cent pro Liter Benzin weniger. Die Preise von Bussen und Bahnen sind dagegen stärker gestiegen als die allgemeine Preisentwicklung.

Im nächsten Schritt haben die Raumplaner die Mineralölsteuererhöhung, die im BVWP vorgesehen war, mit der jetzt vorgeschlagenen CO<sub>2</sub>-Steuer verglichen. Das Ergebnis: „Die CO<sub>2</sub>-Steuer erreicht das Kraftstoffpreisniveau des BVWP bis 2030 nicht einmal annähernd“, sagt Holz-Rau. Die – nicht umgesetzte – Mineralölsteuererhöhung hätte dem Klima also mehr genutzt als der aktuelle CO<sub>2</sub>-Steuer-Vorschlag des Umweltministeriums. „In beiden Fällen werden die Preiserhöhungen aber nicht ausreichen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors bis 2030 um 40 bis 42 Prozent, wie im BVWP vorgesehen, zu reduzieren“, stellen die beiden Wissenschaftler fest. „Sie sind wichtig, aber nicht ausreichend.“ Andererseits dürfte die CO<sub>2</sub>-Steuer keinen politischen Streit verursachen: Schließlich war die deutlich höhere Mineralölsteuererhöhung bereits in der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehen.

Da eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes langfristig auch weniger Mineralöl- und CO<sub>2</sub>-Steuer bedeute, seien die an den Kraftstoffverbrauch geknüpften Steuern ohnehin kein langfristiges Modell, um Einnahmen für die Instandhaltung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur zu erzielen, lautet ein weiteres Fazit der Wissenschaftler. „Die CO<sub>2</sub>-Steuer führt bei erfolgreichem Klimaschutz nicht einmal zu Mehreinnahmen“, sagt Holz-Rau. „Eine Alternative ist eine Maut für alle auf allen Straßen.“

**Zum Preprint des Artikels:**

<http://vpl.tu-dortmund.de/cms/de/Aktuelles/Meldungen/CO2-Steuer--Worueber-streitet-die-Politik-ueberhaupt.pdf>

**Bildhinweise:**

Prof. Christian Holz-Rau. Foto: Roland Baege/ TU Dortmund  
Dr. Giulio Mattioli. Foto: Uwe Grützner/ TU Dortmund

**Ansprechpartner für Rückfragen:**

Prof. Christian Holz-Rau  
Fakultät Raumplanung  
Telefon: 0231-755 2270  
E-Mail: [christian.holz-rau@tu-dortmund.de](mailto:christian.holz-rau@tu-dortmund.de)

Die Technische Universität Dortmund hat seit ihrer Gründung vor 51 Jahren ein besonderes Profil gewonnen, mit 16 Fakultäten in Natur- und Ingenieurwissenschaften, Gesellschafts- und Kulturwissenschaften. Die Universität zählt rund 34.500 Studierende und 6.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter etwa 300 Professorinnen und Professoren. Das Lehrangebot umfasst rund 80 Studiengänge. In der Forschung ist die TU Dortmund in vier Profildbereichen besonders stark aufgestellt: (1) Material, Produktionstechnologie und Logistik, (2) Chemische Biologie, Wirkstoffe und Verfahrenstechnik, (3) Datenanalyse, Modellbildung und Simulation sowie (4) Bildung, Schule und Inklusion. Bis zu ihrem 50. Geburtstag belegte die TU Dortmund beim QS-Ranking „Top 50 under 50“ Rang drei der bundesdeutschen Neugründungen.