

TEUERSTES TANK-JAHR

# Langjähriger Dieselboom zeigt seine Schattenseiten

Autoexperte Dudenhöffer erwartet anhaltend hohen Preisdruck / Benziner immer effizienter

## DUISBURG

Schlechte Nachrichten für Dieselfahrer: Sie müssen laut einer Studie noch lange mit stärker steigenden Preisen leben. Der Hintergrund: Willkürliche Steuergeschenke, die einen Dieselboom und damit Knappheit auslösten.

Der Duisburger Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer rechnet weiterhin mit einem Diesel-Engpass. Für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren werde der Dieselpreis stärker steigen als der Benzinpreis, heißt es in einer Studie des von Dudenhöffer geleite-

ten Centers Automotive Research (Car). Ursache sei eine neue Diesel-Knappheit.

Hintergründe seien unter anderem der über Steuergeschenke ausgelöste Dieselboom, ein erwarteter Anstieg der Nachfrage nach leichtem Diesel für die Schifffahrt und der zunehmende Transportsektor in Asien. Verschärft werde die Knappheit noch dadurch, dass die Mineralölkonzerne nicht in den Ausbau von Raffinerien mit höherem Diesel-Anteil investierten. Zugleich bewege sich der Marktanteil von Diesel-Pkw mit Ausnahme des durch die Abwrackprämie im Jahr 2009 ausgelösten Kleinwagen-Booms kontinuierlich nach oben, erklärt Dudenhöffer.



Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer. Foto: dpa

Mittlerweile kommen 47 Prozent aller Neuwagen in Deutschland als Diesel auf die Straße. Im Jahr 2000 betrug der Anteil noch 30 Prozent und 1990 gar nur 11 Prozent. In ähnliche Richtung hat sich auch der Pkw-Diesel in Westeuropa entwickelt: Betrug im Jahr 1990 der Diesel-Anteil der Neuwagen noch 15 Prozent, ist er bis 2010 auf stolze 53 Prozent angestiegen.

Die Gründe für den Dieselboom liegen laut Dudenhöffer nicht ausschließlich an seiner Effizienz, sondern basieren auch auf politisch willkürlich festgelegten Entscheidungen. So genieße Diesel in Deutschland zum Beispiel einen Energie-Steuervorteil von 18 Cent je Liter. Berücksichti-

ge man zusätzlich die Mehrwertsteuer, addiere sich der Steuervorteil bei einem Literpreis von 1,50 Euro auf 21 Cent je Liter. Die Höhe dieses Steuervorteils sei willkürlich gewählt, erklärt der Autoexperte. Klammere man etwa die Landwirtschaft aus, entstehe durch diese Dieselsteuergeschenke ein Steuerausfall von rund 7,4 Milliarden Euro. Zwar werde der Diesel-Pkw bei der Kfz-Steuer höher veranlagt als der Benziner, aber in der Summe bleibe die Steuerbilanz deutlich negativ.

Die künstliche Bevorzugung des Dieselantriebs habe für den Autokäufer mittlerweile auch Nachteile, konstatiert Dudenhöffer. Bis zum Jahr 2015 wird nach seiner Ein-

schätzung in Deutschland 1,8 Mal so viel Diesel wie Otto-Kraftstoff verbraucht. Zugleich seien jedoch die Raffineriekapazitäten für schwefelfreien Diesel begrenzt und kurzfristig nicht ausbaubar.

Zugleich würden die Benziner immer besser. Mit kleineren Aggregaten, Doppeltaufladung und Schichtlade-Einspritzung werde der Benziner zum Sparmotor, meint Dudenhöffer. Neue 3-Zylinder-Motoren verbrauchten bis zu 25 Prozent weniger Sprit. Das sei fast Dieselniveau und noch nicht das Ende der Fahnenstange. Zusätzlich erwartet der Experte auch die Selbstzündung bei Ottomotoren. Dann erreiche der Benziner 30 Prozent Einsparung.