

Um-Steuern

Unsere Wirtschaft ist in der Krise. Damian Ludewig vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) erklärt, wie zur Bewältigung der Krise ökologisch und sozial umgesteuert werden muss. Mit ihm sprach Christiane Weitzel.

? Mit der Finanzkrise ist Neoliberalismus out und die soziale Marktwirtschaft in aller Munde. Aber ist damit auch eine ökologische Marktwirtschaft gemeint?

! Wir freuen uns, dass unsere Ideen zu einem Umbau der Marktwirtschaft zur Zeit so gefragt sind. Allerdings wird gerade darum gerungen, mit welchen Maßnahmen die Wirtschaftskrise am besten gemeistert werden kann: Die einen bestehen darauf, dass nur althergebrachte Wirtschaftskonzepte zur Krisenbekämpfung taugen, und Umweltschutz in der Krise hintan stehen muss. Die anderen sehen durchaus Chancen, dass gerade eine ökologisch-soziale Marktwirtschaft uns auf einen zukunftsfähigen Weg aus der Krise führen wird. Obama geht mit seinen bisherigen Vorschlägen durchaus in die richtige Richtung: Statt in teure Energieimporte, die mit Waffen-

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) wurde aus dem Umfeld des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie gegründet. Das FÖS setzt sich für die Weiterentwicklung der sozialen Marktwirtschaft zu einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft ein. Dazu sollen verstärkt ökonomische Instrumente wie Umweltsteuern, Zertifikate oder der Abbau umweltschädlicher Subventionen zum Einsatz kommen. Die Mitglieder sind vorwiegend Wissenschaftler, Unternehmer und Politiker. Mit Studien für NGOs oder Gutachten für Ministerien und Workshops und Konferenzen engagiert sich das FÖS für eine marktwirtschaftliche Umweltpolitik. Im September 2008 hat das FÖS den europäischen Dachverband Green Budget Europe (GBE) gegründet. Im GBE haben sich 15 Partner zusammengeschlossen, um gemeinsam mit ökonomischen Instrumenten mehr Umweltschutz in Europa durchzusetzen.

gewalt gesichert werden müssen, will er vermehrt in Erneuerbare Energien und Energieeffizienz investieren.

? Welche Maßnahmen schlägt das FÖS vor?

! Wir sehen, dass zur Zeit einige Krisen wie z.B. die Klimakrise, die Energiekrise und die Finanzkrise kumulieren. Gleichzeitig bietet sich uns die einmalige Chance, diese Krisen über geeignete staatliche Investitions- und Anreizprogramme gleichzeitig zu lösen! Wenn der Staat nun kräftig Geld in die Hand nimmt, um die Wirtschaft anzukurbeln, dann muss er das nutzen, um die Wirtschaft ökologisch zu modernisieren. Der Weg zu mehr Energieeffizienz muss weitergegangen werden, also hin zu mehr Gebäudesanierung und weg von Sprit schluckenden Autos. Es ist gut und wichtig, dass z.B. das Erneuerbare Energien Gesetz weiter fortgeführt wird. All diese Maßnahmen führen zu mehr Klimaschutz aber auch zu mehr Arbeitsplätzen in Deutschland.

Die zusätzlichen Ausgaben sollten aber zumindest teilweise durch höhere Umweltsteuern und den Abbau umweltschädlicher Subventionen gegenfinanziert werden. So können wir die Neuverschuldung in Grenzen halten und zusätzliche Innovationsanreize geben.

? Sollten Subventionen generell abgeschafft werden?

! Nein, in einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft haben auch Subventionen als Bestandteil der politischen Rahmenbedingungen ihren Platz. Wenn der Markt bei der Entlohnung gesellschaftlich sinnvoller Tätigkeiten versagt, kann der Staat durchaus unterstützend tätig werden. Im Moment zahlt der Staat aber jährlich rund 34 Milliarden umweltschädliche Subventionen!



Damian Ludewig ist Diplomvolkswirt und seit April 2008 Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) in Berlin. Er vertritt außerdem das FÖS und den Deutschen Naturschutzring im Sprecherrat der Klima-Allianz, foes@foes.de, www.eco-tax.info

Bisher gibt es keinen finanziellen Anreiz für ökologisches Handeln. Zur Zeit ist es doch so, dass wer sich ethisch und moralisch korrekt verhält, auch noch draufzahlen muss. Das beste Beispiel dafür ist der Einkauf im Bioladen, der viel teurer ist, als beim Discounter. Wir brauchen also beispielsweise Prämien für den Umstieg auf Ökolandbau, der bisher in Deutschland nur fünf Prozent der Agrarfläche ausmacht. Heute fließen aber 95% der Agrarsubventionen in konventionelle Landwirtschaft! Der konventionelle Landbau verursacht aber über Naturverbrauch, Überdüngung, Erosion und Pestizidbelastung jede Menge externe Kosten, die von der Gesellschaft getragen werden müssen. Beim Biolandbau fallen diese externen Kosten nicht an – im Gegenteil, die Ökolandwirtschaft hat positive Effekte auf die Böden und leistet einen wichtigen Beitrag für eine gesunde Ernährung. Das müsste über Prämien honoriert werden.

? Die deutsche Automobilbranche ist in der Krise. Sollte der Staat eingreifen?

! Wir wollen nicht, dass im Zuge der Finanzkrise die Automobilbranche

komplett den Bach runtergeht. Aber wir wollen die Branche auch nicht einfach pauschal stützen wie die Regierung sondern weiterentwickeln. So wird mit der von der Bundesregierung geplanten Abwrackprämie für Altfahrzeuge nur der Konsum angekurbelt. Wir plädieren für eine ökologische Lenkung. Also nur wer mit seinem neuen Auto 25 Prozent weniger verbraucht, als mit dem alten, sollte in den Genuss einer Prämie kommen. Und für Spritschlucker sollte es gar kein Geld geben – den Kauf eines Porsche Cayenne mit einem CO₂-Ausstoß von 358 g/km muss der Staat wirklich nicht fördern!

Außerdem denken wir darüber nach, wie Menschen, die sich keinen Neuwagen kaufen, weil ihr altes Auto sowieso sparsam ist oder die gar keinen Pkw besitzen, auch von der Prämie profitieren könnten – z.B. indem sie eine verbilligte BahnCard 100 erhalten.

? Was hält das FÖS von der Idee der Regierung, beim Kauf eines Neuwagens die Kfz-Steuer zu erlassen?

! Das ist auch nur ein Konsumanreiz ohne ökologische Effekte. Wir brauchen eine echte Reform der Kfz-Steuer. Hier muss die Bundesregierung endlich ihre Hausaufgaben machen! Diese immer noch hubraumorientierte Steuer muss endlich umweltgerecht reformiert werden, mit einem klaren Bonus-Malus-System. Es reicht nicht, umweltfreundlichere Fahrzeuge zu verbilligen, Klimakiller müssen deutlich teurer werden. Gleichzeitig wäre es wichtig, dass bei einer Kfz-Steuer nicht nur der CO₂-Ausstoß sondern auch das Fahrzeuggewicht und die -fläche berücksichtigt würden. So entstünde zusätzlich ein Anreiz zum Bau

Marlies Anneck ist 1935 geboren und hat als Kind die Kriegs- und Nachkriegszeit in Köln erlebt. Für sie ist Energiesparen eine Selbstverständlichkeit. Besonders mit Heizenergie geht sie sparsam um und zieht sich im Winter warm an. Im leichten Hausanzug bei 22 Grad Celsius vor dem Fernseher zu sitzen, ist ihr vollkommen fremd

kompakterer Fahrzeuge, die knappe Straßen- und Parkflächen schonen würden.

Außerdem ist die Kfz-Steuer im europäischen Vergleich in Deutschland viel zu niedrig und müsste erhöht werden. Um einen größtmöglichen Lenkungseffekt hin zu Sprit sparenden Modellen zu erzielen, ist eine deutliche Anhebung für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß notwendig.

? Die Wirtschaftskrise wird sicherlich die soziale Situation zusätzlich verschärfen. Macht ihr euch Gedanken um die sozialen Folgen eurer Vorschläge?

! Grundsätzlich schlagen wir im Moment ohnehin nur Maßnahmen vor, die sozial Schwächere kaum treffen, weil sie weder Vielflieger sind, noch teure Dienstwagen fahren. Zusätzlich diskutieren wir aktuell die Idee eines Ökobonus. D.h. die zusätzlichen Einnahmen, die der Staat durch unsere Vorschläge erzielt sollen pro Kopf an die Bevölkerung zurück gegeben werden. Dann ist auch klar, dass es sich um ökologische Anreize und nicht um Abzockerei handelt. Von einem Ökobonus würden Familien mit vielen Kindern, Geringverdiener etc. besonders profitieren. Außerdem halten wir in Zukunft eine Progression bei der Strom-

steuer für wünschenswert. So werden geringe Stromverbräuche ent- und hohe zusätzlich belastet.

? Welche Projekte plant ihr für die Zukunft?

! In diesem Jahr werden wir eine Studie zum Thema Neuregelung der Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen erstellen, denn die bisherige Regelung ist weder ökologisch noch sozial. Mehr als 60 Prozent der Neuzulassungen bei Pkw sind Dienst- und Firmenwagen. Über eine Bonus-/Malusregelung sollten Firmenwagen mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert werden. Wer von 2009 bis 2011 ein Fahrzeug im Zielkorridor von 130 bis 140 g CO₂/km erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Wer künftig Klimaschleudern kauft, sollte nur noch einen Teil der Anschaffungs- und Treibstoffkosten steuerlich geltend machen können. Ab 2011 müssten die Zielwerte auf 100 g CO₂/km für Neuwagen abgesenkt werden.

2009 wird mit den Europa- und Bundestagswahlen und der Klimakonferenz in Kopenhagen ein turbulentes Jahr, in dem es besonders wichtig wird, darauf zu drängen, dass von der Politik die Weichen in Richtung einer ökologischen und sozialen Marktwirtschaft gestellt werden.

