

FÖS-NEWS 47 – MÄRZ 2009

NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOLOGISCH-SOZIALEN FINANZREFORM

GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

Chefredakteur und Vorsitzender: Dr. Anselm Görres

FÖS-Vorstand: Kai Schlegelmilch, Florian Prange, Edgar Endrukaitis, Johannes Lackmann, Bettina Meyer

FÖS-Team: Damian Ludewig, Sebastian Schmidt, Corinna Kröber

Bitte neue Adresse beachten!

Seestr. 116 D-13353 Berlin www.foes.de und www.eco-tax.info

Fon +49-30-510530-80 Fax +49-03-510530-79 e-Mail: foes@foes.de

Wir sind auf Spenden unserer Leser dringend angewiesen. Unser Spendenkonto:

GLS Gemeinschaftsbank e.G., BLZ 430 609 67, Konto 804 371 3000, IBAN DE87430609678043713000.

ISSN 1867-0776

Inhalt dieser Ausgabe

1.	EINFÜHRUNG.....	2
2.	UMWELTPOLITIK IN DER WIRTSCHAFTSKRISE.....	3
3.	ÖFR DEUTSCHLAND	8
4.	ÖFR INTERNATIONAL	11
5.	KLIMASCHUTZ	16
6.	ENERGIE- UND UMWELTPOLITIK	18
7.	LINKS, PUBLIKATIONEN, STUDIEN.....	23
8.	TERMINE	26
9.	STELLENAUSSCHREIBUNGEN	28

1. EINFÜHRUNG

Liebe Leserinnen und Leser,

es liegen turbulente Wochen hinter und auch vor uns. Turbulent aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklung und der damit einher gehenden veränderten politischen Agenda. Nach Jahren der zumindest verbalen Sparsamkeit und Zurückhaltung brach die Zeit der großzügigen Füllhorn-Politik über uns herein. Probleme bereiteten nicht die mangelnde Finanzierbarkeit staatlicher Vorhaben, sondern die geschrumpften staatlichen Strukturen, die das Geld gar nicht schnell genug ausgeben konnten – zumindest nicht in den Bereichen auf die die Bundesregierung den Schwerpunkt ihrer Ausgabenpolitik gelegt hat. Schade, dass diese Chance für den ökologischen Umbau unserer Wirtschaft nur sehr eingeschränkt genutzt wird. Durchaus sinnvollen Investitionen in Bildung und Gebäudesanierung stehen wenig sinnvolle Straßenbauprojekte und eine „Umweltprämie“ für die Verschrottung von Altautos gegenüber, deren fast einziger Umweltbezug ihr Name ist. Doch irgendwann wird die Frage aufkommen, wie all diese vermeintlichen Großzügigkeiten finanziert werden. Wir fordern, dass nun wenigstens **bei der Finanzierungsseite eine stärkere ökologische Lenkungswirkung zum Tragen kommt**. Den Boden dafür wollen wir unter anderem mit unseren aktuellen Veranstaltungen bereiten – ein Grund dafür, warum diese Zeit für das FÖS besonders turbulent ist.

Wir haben nicht nur über den Jahreswechsel den **Umzug unseres FÖS-Büros von München in die Bundeshauptstadt Berlin** gemanagt und mittlerweile die damit einher gehenden zusätzlichen Aufgaben weitgehend erledigt; im Moment arbeiten wir an drei Studien die sich unter anderem mit den Konjunkturpaketen in Deutschland und Europa beschäftigen und bereiten sieben in- und externe Veranstaltungen vor. Umweltpolitik in Zeiten der Finanz- und Wirtschaftskrise zieht sich auch hier als roter, bzw. grüner Faden durch: Für den 30. März 2009 haben wir NGO- und Gewerkschaftsvertreter zu einem internen Fachgespräch zu „**Umweltpolitik und sozialer Gerechtigkeit in der Wirtschaftskrise**“ eingeladen. Im April wird hierzu ein Gespräch mit Medienvertretern stattfinden.

Zudem findet am **29. Mai 2009** in der Landesvertretung Sachsen-Anhalt in Berlin unsere FÖS-Jahreskonferenz unter dem Titel „**Die Krise mit Staatsausgaben lösen? – Der Beitrag Marktwirtschaftlicher Umweltpolitik**“ statt. Am selben Abend werden wir dort auch den **Adam Smith Preis für marktwirtschaftliche Umweltpolitik** an einen einflussreichen politischen Akteur vergeben – an wen wird noch nicht verraten. Am Folgetag, **Samstag, den 30. Mai 2009**, werden wir in den Räumen der Deutschen Umwelthilfe in Berlin unsere **Mitgliederversammlung** abhalten, bei der u.a. Vorstandswahlen auf dem Programm stehen.

Auch auf europäischer Ebene steht unsere Arbeit nicht still: Nach bereits mehreren europaweiten Telefonkonferenzen trifft sich am 29. April 2009 in Prag das Steering Committee als Leitungsgremium von Green Budget Europe um inhaltliche Schwerpunktsetzung und Termine für das laufende Jahr im Detail zu besprechen. Bereits geplant ist eine Konferenz unter dem Titel „**Environmental Policy in Times of Financial Crisis**“ am 17. Juli 2009 in London. Sie findet direkt im Anschluss an zwei Konferenztage mit inhaltlich verwandter Ausrichtung statt.

Um dieses Arbeitspensum überhaupt bewältigen zu können, haben wir mit Anke Fischer eine engagierte neue Mitarbeiterin gefunden. Anke ist Diplom-Bürokauffrau und hat zum Thema Ökosteuer ihre Diplomarbeit geschrieben. Sie unterstützt die neue FÖS-Geschäftsstelle in Berlin seit Anfang März als Bürokauffrau in den Bereichen Administration und Veranstaltungsmanagement.

Insofern sind wir optimistisch diese Intensivität an Aktivitäten halten zu können. All dies kann aber nur mit der Unterstützung durch ihre Spenden und Beiträge gelingen! Zögern Sie also nicht, Ihr Geld bei uns ökologisch und ethisch korrekt zu investieren! Das sind Realinvestitionen in Humankapital und ohne Finanzderivate oder sonstige Spekulationsobjekte.

Jetzt aber erstmal eine spannende Lektüre unserer mittlerweile 47. Ausgabe der FÖS-News!

Ihr FÖS-Redaktionsteam

2. UMWELTPOLITIK IN DER WIRTSCHAFTSKRISE

Um-Steuern

Interview des Robin Wood Magazin mit Damian Ludewig, Geschäftsführer des FÖS, zu Fragen der Umweltpolitik in der Wirtschaftskrise.

[Christiane Weitzel, Robin Wood, Nr.100/1.09]

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

Damian Ludewig: 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 Waffengewalt gesichert werden müssen, will er vermehrt in Erneuerbare Energien und Energieeffizienz investieren.

Robin Wood: Welche Maßnahmen schlägt das FÖS vor?

Damian Ludewig: 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.

Robin Wood: Sollten Subventionen generell abgeschafft werden?

Damian Ludewig: 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!

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 Prozent 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.

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

Damian Ludewig: 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 Altautos 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.

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

Damian Ludewig: 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 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.

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

Damian Ludewig: 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 zurückgegeben 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 Stromsteuer für wünschenswert. So werden geringe Stromverbräuche ent- und hohe zusätzlich belastet.

Robin Wood: Welche Projekte plant ihr für die Zukunft?

Damian Ludewig: 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 gelten machen können. Ab 2011 müssten die Zielwerte auf 100g 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.

<http://www.robinwood.de/german/magazin/200901/index.htm>

Die Krise als Chance – Lieber grüner „New Deal“ als Geldverbrennung

[Reinhard Loske, *Zeit.de*, 22.12.2008] Die Konjunkturkrise und der Klimawandel haben gemeinsame Wurzeln und lassen sich nur bekämpfen, wenn man sich gut abstimmt – sonst droht der Kollaps.

Spätestens seit der ehemalige Weltbank-Ökonom Sir Nicholas Stern es uns 2006 vorgerechnet hat, wissen wir, dass die Kosten eines ungebremsten Klimawandels in der Zukunft wesentlich höher liegen werden als diejenigen eines vorsorgenden Klimaschutzes in der Gegenwart. Diese schlichte Wahrheit konnte auch deshalb auf breite Akzeptanz rechnen, weil sie mit einem Angebot verbunden war: demjenigen nämlich, dass Klimaschutz zugleich eine Fülle von wirtschaftlichen Chancen

und technischen Innovationen bereithält.

Mit dem explosionsartigen Anstieg der Energiepreise bis Mitte 2008 gewann die grüne Technologieoption noch mehr an Plausibilität und Strahlkraft. Denn wer Energie effizienter nutzt, einspart und aus erneuerbaren Quellen gewinnt, der tut nicht nur etwas für den Klimaschutz und zukünftige Generationen. Sondern er senkt auch seine Abhängigkeit von teuren Öl- und Gasimporten, verbessert die nationale Energiesicherheit und die technologische Wettbewerbsfähigkeit gleichermaßen. Wirtschaftlicher Strukturwandel, Klimaschutz und Sicherheitspolitik müssen und können deshalb Hand in Hand gehen.

Wenn von der deutschen Kanzlerin über den Kommissionspräsidenten der EU bis zum UN-Generalsekretär alle diesen Zusammenhang immer wieder betont haben, dann darf wohl mit gewissem Recht von einem „neuen Mainstream“ gesprochen werden. Viele ökologisch engagierte Menschen haben die Entwicklung der vergangenen beiden Jahre denn auch als Wendepunkt in der Klimapolitik verstanden und dafür eine Fülle von Indizien gesehen, nicht zuletzt den Friedensnobelpreis für Al Gore und den Klimarat der Vereinten Nationen.

Wie tragfähig aber ist dieser verbale Konsens, wenn es um Realpolitik geht? Die aktuelle Wirtschaftskrise ist da der Lackmустest schlechthin. Die Entscheidungen und Diskussionen der vergangenen Monate verheißen bislang wenig Gutes, auch wenn der Kampf um den richtigen Weg noch nicht entschieden ist.

Die Art und Weise etwa, wie die „Klimakanzlerin“ in Brüssel anspruchsvolle CO₂-Standards für Automobile zerschossen hat, war beschämend. Auch dass eine unheilige Allianz der Regierungen Polens, Italiens und Deutschlands den Emissionshandel deutlich abgeschwächt hat, sät Zweifel an der Ernsthaftigkeit der europäischen Klimaschutzbemühungen. Das alles war kein Ruhmesblatt und kam auch auf der Weltklimakonferenz in Posen entsprechend an.

Zahllos sind mittlerweile die direkt klimaschädlichen Vorschläge, die jetzt im Zusammenhang mit den diversen Konjunkturpakten sprießen. Da werden neue Autobahnen, neue Kohlekraftwerke und neue Unternehmenssubventionen ohne jede Konditionierung ebenso vorgeschlagen wie wahllose

Konsumgutscheine auf Pump, so als gäbe es ein Kriterium wie das der Nachhaltigkeit gar nicht.

Fehlen darf selbstverständlich auch der Evergreen „Verfahrensbeschleunigung“ nicht, in dem der Bürger nur als Störenfried zügiger Investitions-umsetzung vorkommt – obwohl Klagemöglichkeiten gegen Großprojekte in Deutschland schon auf eine einzige Instanz beschränkt worden sind, nämlich auf das Bundesverwaltungsgericht. Würde in den Industriestaaten jetzt ein Weg beschritten, in dessen Zentrum Strukturkonservierung und Konsumanheizung stünden, könnten wir die Klimaschutzziele vergessen und wären unserer historischen Verantwortung nicht gerecht geworden. Aber das muss nicht so sein. Im Gegenteil, die Alternative liegt auf der Hand. Wir brauchen einen grünen New Deal, in Deutschland, in Europa und darüber hinaus. Dieser New Deal geht davon aus, dass die Ursache beider Krisen, der Wirtschaftswie der Klimakrise, in Nicht-Nachhaltigkeit liegt, also in Ressourcenplünderung und -vergeudung, überzogenem Wachstumsdrang, unmäßigen Gewinnerwartungen und mangelhafter Einbettung der Wirtschaft in die Gesellschaft. Ausgehend von dieser Grundeinschätzung sollten sich die Staaten in ihren Programmen der nächsten Monate von folgenden Prinzipien leiten lassen:

- Öffentliche Investitionen im Hochbau sollen vor allem dazu dienen, vorhandene Gebäude energetisch zu ertüchtigen und so deren Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß drastisch abzusenken. Hierbei sollte der Einsatz erneuerbarer Energien so hoch wie möglich sein. Dies betrifft vor allem Verwaltungsgebäude, Schulen, Universitäten, Sporthallen, Theater und Museen.
- Öffentliche Investitionen im Tiefbau sollen vorrangig an der Erhaltung und der Pflege des vorhandenen Bestandsnetzes ausgerichtet werden. Das betrifft vor allem Straßen, Schienenwege, Wärme- und Kanalnetze. Hier ist der Nachholbedarf am größten. Beim Neubau soll umweltverträglichen Infrastrukturen systematisch der Vorzug gegeben werden, also zum Beispiel der Schiene vor der Straße.
- Neue Technologien brauchen neue Infrastrukturen, weshalb der Staat dabei helfen muss, sie aufzubauen. Das gilt in der Kommunikationstechnologie, noch mehr

aber bei intelligenten Stromnetzen, die in Zukunft anderen Anforderungen genügen müssen als bei der heute noch überwiegend zentralistischen Kraftwerksstruktur. Auch die Wasserwirtschaft und die Kreislaufwirtschaft stehen vor gewaltigen Umbrüchen, die es zeitnah zu unterstützen gilt.

- Staatliche Zuschüsse an Private, etwa zur Gebäudesanierung oder zur Heizungsanlagenmodernisierung, wirken klimaentlastend, beschäftigungsfördernd und haben einen hohen Multiplikatoreffekt. Hier muss der Staat nachlegen.
- Staatliche Zuschüsse an Unternehmen sind streng an Klimaschutzkriterien zu binden. Pauschale Hilfen an die Automobilindustrie etwa soll es in Zukunft nicht geben. Nur wer glaubhaft versichern kann, dass er Klimaschutz und Energieeffizienz konsequent verfolgt, darf (im Notfall) auf Unterstützung rechnen.
- Der Staat hat durch die Finanzkrise und die daraus folgenden „Schutzschirme“ einen gewaltigen Einfluss auf die Banken bekommen. Es geht sicher nicht darum, das Bankwesen demnächst vom Staat betreiben zu lassen. Aber es geht sehr wohl darum, den Banken einen klaren Rahmen vorzugeben, der die Begrenzung von Spekulationsgeschäften, die Beförderung mittelstandsfreundlicher Kreditvergaben und die Unterstützung eines klimaverträglichen Strukturwandels einschließen muss. Ohne Bankenreform wird nachhaltige Entwicklung nur schwerlich gelingen.
- Es ist bislang immer ins Auge gegangen, wenn der Staat einen unabwendbaren Strukturwandel aufzuhalten versucht. Es wäre deshalb ein Riesenfehler, Innovationsdruck von der Wirtschaft zu nehmen und einen absehbaren Strukturwandel durch offene und verdeckte Subventionen aufzuhalten. Kohlekraftwerken, Spritschluckern und Ölheizungen gehört nun einmal nicht die Zukunft. Viel wichtiger ist es jetzt, die Mittel für Bildung und Forschung deutlich aufzustocken, um unsere Gesellschaft zu der großen Transformation zu befähigen, vor der wir stehen. Es ist nicht sicher, dass der Treibhauseffekt allein mit einem solchen

Konjunktur- und Klima-Paket wirksam bekämpft werden kann. Wahrscheinlich müssen wir noch viel mehr tun, unsere Lebensstile grundsätzlicher verändern. Aber das K.u.K.Paket würde mobilisierend wirken und wäre in jedem Fall ein Schritt in die richtige Richtung.

<http://www.zeit.de/online/2008/52/krise-als-chance-loske-2>

Verschwendung befohlen, Denken erlaubt

[Barbara Dribbusch, *Taz.de*, 13.02.2009] Selbst der gutwilligste Bürger steht derzeit vor schwierigen Fragen. Besonders, wenn er oder sie ein gutes Gedächtnis hat. Haushaltsprobleme! Sparpaket! Umweltkrise! Erinnert sich da noch jemand dran? Diese Aufrufe aus der Politik in den vergangenen Jahren, zu sparen, zu sparen, zu sparen. Bei den Staatsausgaben, bei den Löhnen, beim Konsum, beim CO₂-Ausstoß, bei der Ausdehnung der Freizeit. Damit wir mithalten können im globalen Wettbewerb und beim Klimawandel und überhaupt. Jetzt, angesichts der Wirtschaftskrise und des mittlerweile zweiten Konjunkturpakets, wird der Knigge des angeblich wirtschaftspolitisch korrekten Verhaltens umgeschrieben. In welcher Geschwindigkeit das geschieht, das ist schon historisch einmalig.

Eine hohe öffentliche Verschuldung verwandelte sich vom Damoklesschwert in einen Rettungsanker. Ein Auto kaufen, auch wenn man noch einen Wagen hat, ist heute krisenkorrekt. Das steuererleichterte Nettogehalt möglichst nicht sparen, sondern in den Einzelhandel tragen, soll die Wirtschaft am Laufen halten. Tausende müssen Kurzarbeit akzeptieren, weil allzu viel Output derzeit nicht gefragt ist am Markt. Was das alte Gerede von der finanziellen Eigenverantwortung betrifft, so wagt derzeit kein Politiker mehr, den Verbrauchern zu Banksparplänen zu raten. Wenn Bundesfinanzminister Peer Steinbrück (SPD) lobt, die Abwrackprämie habe einen „fulminanten Start“ hingelegt, so verbreitet dies einen Unterton von „Gas geben, leben, verschwenden“. Das ist schräg angesichts der Tatsache, dass in den vergangenen Jahren Gehälter gesunken sind, von der Rente nicht mehr viel zu erwarten ist und sich der Klimawandel verstärkt.

Die BürgerInnen machen die Erfahrung, dass die von der Politik verbreitete Kollektivmoral ver­gänglich ist wie die Ertragslage eines Aktiende­pots. Das hat auch etwas Befreiendes. Denn wenn der Knigge des ökonomisch korrekten Verhaltens so kurzlebig ist, dann darf sich jeder auch indivi­duellere Leitlinien basteln. Ob mit Spardruck, mit Neuwagen und Konsum – oder eben ohne.

<http://www.taz.de/1/debatte/kommentar/artikel/1/verschwendung-befohlen-denken-erlaubt/>

Auto-Abwrackprämie bringt keine Umweltvorteile

[Philip Banse, Deutschlandfunk, 16.01.2009] 50 Milliarden Euro umfasst das zweite Konjunkturpaket der Bundesregierung und die sollen auch der Umwelt zugute kommen. Besitzer alter Autos sollen 2500 Euro bekommen, wenn sie ihr Fahrzeug verschrotten und stattdessen einen Neuwagen kaufen. Neuwagen, so das Kalkül, sind in der Regel umweltfreundlicher als Altfahrzeuge. Zweifel am ökologischen Sinn der Neuwagen-Förderung hat in Berlin die Deutsche Umwelthilfe geäußert. Eine ganze Reihe von Argumenten spricht aus Sicht von Deutscher Umwelthilfe und Verkehrsclub Deutschland gegen diese Abwrackprämie. Zum einen würden nur wenige Menschen von ihr profitieren, sagte Gerd Lottsiepen vom Verkehrsclub Deutschland, VCD.

„Profitieren von dieser Regelung werden Autofahrer nur dann, wenn sie zufällig in diesem Jahr 2009 einen Neuwagen oder neuen gebrauchten kaufen wollen und sie zugleich einen relativ wertlosen Gebrauchtwagen besitzen. Diese Schnittmenge ist nicht sehr hoch, weil Besitzer älterer Gebrauchtwagen oft nicht über die Mittel verfügen, sich einen Neuwagen anzuschaffen – es sei denn, der ist total billig.“

Solche „total billigen“ Autos haben aber nicht deutsche Hersteller im Programm, sondern Asiaten, Franzosen und Italiener. Außerdem, so Lottsiepen, könne man ein altes, aber unter Umständen **sparsames Auto verschrotten und einen neuen Spritschlucker kaufen und trotzdem 2500 Euro Abwrackprämie kassieren** – oder „Umweltprämie“, wie die Bundesregierung sagt:

„Der Begriff Umweltprämie ist völlig irreführend und verlogen. Die Bundesregierung verfolgt mit

der Geldspritze für die Autoindustrie keinerlei ökologische Zielsetzung, keine. Die Umweltprämie ist also eine 1,5 Milliarden Euro teure Mogelpackung.“ [...]

<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/905255/>

Bundesamt droht Ökoclub mit Justiz

[Hanna Gersmann, Taz.de, 28.02.2009] Seitdem Klimaschützer dazu aufgerufen haben, auch für Fahrräder Umweltprämien zu beantragen, herrscht beim Bundesamt für Wirtschaft Chaos. Das will sich nun juristisch wehren.

Der VCD und die Abwrackprämie – das Bundesamt für Wirtschaft findet die Protest-Aktion wenig komisch. Die Forderung hört sich so kriminell nicht an: „Neue Räder braucht das Land!“ Mit diesen Worten ruft der ökologisch ausgerichtete Verkehrsclub Deutschland (VCD) seit einer Woche zum Protest im Internet auf – gegen die aus seiner Sicht falsche, allein auf Neuwagen ausgerichtete Abwrackprämie der Bundesregierung. 2.200 Leute haben schon reagiert und per E-Mail beim zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) eine staatliche Förderung beantragt, um ein Fahrrad oder Bus- und Bahntickets zu kaufen. Die Sache lief gut. Sie ist als symbolische, eher spaßige Aktion gemeint. Das Bundesamt aber findet nichts daran spaßig – und droht jetzt mit rechtlichen Schritten. Ulrich Schydlo, bei dem Amt für Rechtsfragen zuständig, schreibt dem VCD nun, „der ordnungsgemäße Ablauf“ werde „erheblich gestört“. Das auf der Website zur Verfügung gestellte Antragsformular ermögliche „die offensichtlich missbräuchliche“ Beantragung einer Umweltprämie. Schydlo verlangt von den Umweltschützern, das „Schreiben aus dem Internet zu entfernen“ – und zwar ultimatив: „Sollte dies nicht umgehend erfolgen, behalte ich mir rechtliche Schritte zur Unterlassung [...] und Schadenersatzansprüche vor.“

[...] Derzeit gehen bei der Behörde jeden Tag insgesamt rund 10.000 Formulare ein, mit denen Autokäufer die Abwrackprämie in Höhe von 2.500 Euro beantragen. Das summiert sich: Seit dem Start vor einem Monat haben 133.000 Autofahrer die Förderung beantragt. Das Bafa hat deshalb bereits 70 neue Mitarbeiter bekommen, die die eingegangenen Schreiben prüfen.

Wer die Prämie bekommen will, muss seinen mindestens neun Jahre alten Pkw verschrotten lassen und einen Neuwagen kaufen, der die Abgasnorm Euro 4 erfüllt, also dem heutigen Standard entspricht. Der Bund stellt für die Verschrottung von Altfahrzeugen und deren Ersatz insgesamt 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Am Freitag erklärte CSU-Bundeswirtschaftsminister Karl-Theodor zu Guttenberg, dass der Etat nicht ausgeweitet wird. Der Beitrag sei schon erheblich – „und bei dem soll es auch bleiben“. Er reicht für knapp 600.000 Anträge, da der Verwaltungsaufwand aus dem gleichen Topf bestritten wird.

Der VCD will mit seiner Aktion jetzt erst recht weitermachen. Die Umweltschützer halten die Abwrackprämie für „ungerecht und klimaschädlich“, da Autokäufer unterschiedslos von ihr profitierten und Umweltaspekte außen vor blieben. Sprecherin Almut Gaude erklärt, die Anschuldigungen des Bundesamts würden juristisch geprüft. Sie sagt aber: „Wir lassen uns den öffentlichen Protest nicht verbieten.“

<http://www.taz.de/1/zukunft/umwelt/artikel/1/bundesamt-droht-umweltclub-mit-justiz/>

3. ÖFR DEUTSCHLAND

Zustimmung im Bundesrat:

Kfz-Steuer-Reform unter Dach und Fach

[Stern.de vom 06.03.2009] Die Kfz-Steuerreform soll zum 1. Juli 2009 in Kraft treten. Schadstoffausstoß und Hubraum – das wird ab 1. Juli die neue Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer. Die Neuregelung soll ein Anreiz zum Kauf umweltfreundlicherer Autos sein. Die Kfz-Steuer der Länder wird zum 1. Juli in eine klimafreundlichere Bundessteuer umgewandelt. Nach dem Bundestag stimmte am Freitag auch der Bundesrat der Reform zu. Damit bemisst sich ab dem 1. Juli die Steuer für Neuwagen nicht mehr allein nach dem Hubraum eines Autos, sondern überwiegend nach dessen CO₂-Ausstoß. So soll der Erwerb schadstoffarmer Pkw attraktiver gemacht werden. Der Bundesrat billigte einstimmig die Änderung des Grundgesetzes, die nötig ist, damit die Steuer künftig an den Bund geht.

Die neue Fahrzeugsteuer gilt zunächst nur für

Neuwagen. Ältere Pkw werden erst ab dem Jahr 2013 auf die neue Formel umgestellt. Bis zuletzt umstritten war die Höhe des Ausgleichs, der den Ländern zusteht, weil der Bund die Steuer vereinbart. Im Vermittlungsausschuss einigten sich beide Seiten auf 8,99 Milliarden Euro jährlich. Das sind 150 Millionen mehr als zunächst im Gesetzentwurf vorgesehen. Nach der Neuregelung kostet ein Smart fortwo mit 999 Kubikzentimeter Hubraum und 112 Gramm Kohlendioxid je Kilometer künftig nur noch 20 statt derzeit 67 Euro an Steuer. Für die am häufigsten verkauften mittelgroßen Wagen ändert sich wenig: Die Kfz-Steuer für den VW Golf mit 1.390 Kubik und 149 Gramm Kohlendioxid ermäßigt sich von 94 auf 86 Euro. Für einzelne sehr große Wagen wird es dagegen deutlich teurer. So werden für den Chrysler Viper (8.285 Kubik, 489 Gramm CO₂) künftig 904 statt derzeit 560 Euro im Jahr fällig. Für die Bemessung der neuen Kfz-Steuer sind künftig Schadstoffausstoß und Hubraum entscheidend. Ein Sockelwert von 120 Gramm Kohlendioxid (CO₂) pro Kilometer ist steuerfrei. Dieser CO₂-Freibetrag gilt bis 2011. In den folgenden beiden Jahren sind nur noch 110 Gramm steuerfrei, ab 2014 lediglich 95 Gramm. Was über den Sockel hinausgeht, kostet 2,00 Euro pro Gramm CO₂ und Kilometer. Hinzu kommt ein Betrag von 2,00 Euro je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum für Benziner beziehungsweise 9,50 Euro für Diesel. Aus den beiden Komponenten setzt sich die jährlich zu zahlende Kfz-Steuer zusammen.

<http://www.stern.de/politik/deutschland/:Zustimmung-Bundesrat-Kfz-Steuer-Reform-Dach-Fach/656902.html>

Die genauen Neuregelungen können Sie unter http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_53848/DE/Wirtschaft_und_Verwaltung/Steuern/Veroeffentlichungen_zu_Steuerarten/Kraftfahrzeugsteuer/001.html?nn=true nachlesen!

Bestrafen neue Regeln Umweltbewusste?

[Kommentar des SWR vom 12.03.2009] Autofahrer, die ein schadstoffarmes umweltfreundliches Auto kaufen, werden künftig steuerlich besser gestellt, als die mit Dreckschleudern. Unseren Zuschauer Rainer B. hat das überzeugt. Er war ganz schnell und ist schon jetzt auf ein neues Fahrzeug umgestiegen.

Sein fast neuer Ford Focus hat einen sehr niedrigen Kraftstoff-Verbrauch zwischen 3,8 und 4,5 Liter auf 100 Kilometer und liegt bei der CO₂-Emission mit 119 Milligramm unter den zehn besten Umweltfahrzeugen. Rainer B. ist stolz. Er hat sich ganz bewusst für die Umwelt entschieden. Das ist auch ganz im Sinne der Bundesregierung. Die neue Kfz-Steuer soll die Umwelt schützen. Ab 1. Juli 2009 kommt es ganz entscheidend auf die Emission an. Der CO₂-Ausstoß bis 120 Mikrogramm soll steuerfrei sein. Rainer B. hofft auf diese Steuererleichterung.

Steuervergünstigungen nur für Neuzulassungen

Mit dem Steuerbescheid nach der Zulassung kam dann die große Überraschung: Sein Auto ist sehr teuer. Es kostet 247 Euro, da es wie ein Altfahrzeug berechnet wird. Damit hat Rainer Blum nicht gerechnet. Wie kann das sein? Schließlich hat sein Auto einen Emissionsausstoß unter 120 Mikrogramm und ist teurer als so manche Abgasschleuder. Rainer B. fragt beim Finanzamt nach. Doch sein Auto wird nach den bisherigen Regeln besteuert – also rein nach Hubraum. Die Abgasmenge spielt dabei keine Rolle, denn das neue Gesetz gilt nur für Erstzulassungen.

Ziel: Mehr umweltfreundliche Neufahrzeuge

Das Finanzministerium erklärt, dass der Gesetzgeber eine Umschichtung des Fahrzeugbestandes insgesamt erzielen will, um den CO₂-Ausstoß zu mindern. Durch einen Halterwechsel bei Altfahrzeugen wird das nicht erreicht. Demnach gilt jedes Auto nach der Erstzulassung – also auch einer Tageszulassung – schon als Altfahrzeug. Rainer B. ärgert sich, dass sein Fahrzeug, das erst ein halbes Jahr alt ist, als alt eingestuft wird und er deshalb nicht von den Steuervorteilen profitieren kann.
<http://www.swr.de/marktcheck/kfz-steuer-bestaft-umweltbewusste/-/id=100834/nid=100834/did=4457368/mvsun6/index.html>

Windräder bringen nichts für CO₂-Ziel

[Wolf von Fabek, SFV-Stellungnahme, 10.02.2009] „Klimapolitik paradox: Trotz Solar- und Windenergie-Booms wird in Europa kein Gramm CO₂ eingespart. Denn für jedes neue Windrad in Deutschland darf in Osteuropa mehr Kohle verfeuert werden“, so Anselm Waldermann

am 10.02.2009 auf Spiegel.de. Nach der Darstellung des SPIEGEL gibt es zwei Möglichkeiten, wie man den CO₂-Anstieg in der Atmosphäre bremsen kann. Entweder durch den Bau von Windrädern, Solaranlagen und anderen Anlagen der Erneuerbaren Energien oder durch Emissionshandel. Der SPIEGEL-Beitrag entscheidet sich für den Emissionshandel und gegen das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG). Wir sehen das anders – und unsere Entscheidung ist leicht zu begründen. Dazu wägen wir die Vor- und Nachteile beider Verfahren gegeneinander ab:

Durch die Erneuerbaren Energien wird die Energiegewinnung konsequent auf eine neue, nämlich CO₂-freie Technik umgestellt. Jede kWh, die durch Wind und Sonnenenergie erzeugt wurde, verdrängt somit SOFORT fossilen und atomaren Strom.

Durch Emissionshandel hingegen sollen die Betreiber von fossilen Energieanlagen gezwungen werden, die wirtschaftlich billigste Möglichkeit, den CO₂-Ausstoß zu vermindern, zu nutzen. Der Emissionshandel ist ein marktwirtschaftliches Instrument, mit dem eine vereinbarte Verminderung der CO₂-Emissionen jeweils dort vorgenommen werden soll, wo es wirtschaftlich am billigsten ist. Die Reduktionsquoten stellen keinen Zwang dar, eine grundlegend neue und CO₂-freie Technik zu nutzen. Die Reduktionsquoten sind vielmehr so bemessen, dass sie durch neue fossile Anlagen mit einem besseren Wirkungsgrad, d.h. einem geringeren CO₂-Ausstoß pro bereit gestellter Kilowattstunde erfüllt werden können. Das ist ein Kardinalfehler! Die derzeit billigste Methode zur Verminderung der CO₂-Emissionen ist somit leider der Ersatz alter Kohlekraftwerke am Ende ihrer Laufzeit durch effizientere moderne Kohlekraftwerke.

Der große Nachteil des Emissionshandelsverfahrens liegt auf der Hand: Die neu erstellten fossilen Kraftwerke haben eine Lebensdauer von etwa 40 Jahren. Jedes dieser neuen Kraftwerke würde also die Beibehaltung der fossilen Technik auf 4 weitere Jahrzehnte zementieren. Dieser Zeitraum ist angesichts des galoppierenden Klimawandels viel zu lang.

In erheblich kürzerer Zeit könnte die Wirtschaft mit Anlagen der Erneuerbaren Energien längst auf einen CO₂-Ausstoß gekommen sein, der gegen Null geht. In erheblich kürzerer Zeit als 40 Jahre

könnten durch Massennachfrage und Massenproduktion von Solaranlagen und Windrädern diese Techniken längst so billig geworden, dass weltweit niemand mehr wirtschaftliches Interesse am Bau von fossilen Kraftwerken haben wird. Emissionshandel verzögert somit die Energiewende um vier Jahrzehnte.

Der grundlegende Gedankenfehler beim Emissionshandel liegt darin, dass ein Handelssystem auf intelligente Art und Weise zwar immer nach der billigsten Ersatz-Möglichkeit sucht und sie auch findet. Wir brauchen aber nicht die derzeit billigste Lösung mit einigen Prozenten weniger CO₂, sondern wir brauchen eine möglichst schnelle CO₂-freie Lösung.

In der Sprache des Ingenieurs ausgedrückt: Wir brauchen keine stetige „Verbesserung“ unseres gegenwärtigen Energiebereitstellungssystems, sondern wir brauchen eine neue, eine andere, nämlich eine CO₂-freie Bereitstellung von Energie, wie sie derzeit nur die Erneuerbaren Energien (mit Ausnahme der Biomasse) gewährleisten können. Diese neue Technik ist zunächst einmal teurer als die herkömmliche bereits lange etablierte Technik, die ihren Betreibern immense Gewinne beschert hat.

Hier ist Ordnungspolitik (Anmerkung der Redaktion: Hier ist wohl Ordnungsrecht gemeint) gefragt, keine Marktwirtschaft! Verfahren und Maßnahmen, die vorhersehbar zum Tode von Millionen (wahrscheinlich sogar von Milliarden) von Menschen führen werden, gehören verboten. Und wenn man sie nicht verbieten kann, dann muss zumindest Abhilfe durch ein staatlich verordnetes und staatlich energisch gestütztes neues Energiebereitstellungssystem erfolgen.

Die Einführung einer CO₂-freien Technik kann im Wettbewerb gegenüber einer etablierten und lang erprobten Technik natürlich im Anfangsstadium nicht billiger sein, sonst hätte sich die neue Technik schon von alleine eingeführt. Glücklicherweise erfolgt die Markteinführung der Erneuerbaren Energien durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) erheblich schneller, als die Fachleute vorher angenommen hatten. Das EEG hat sich besonders bewährt. Windenergie im Binnenland senkt bereits seit 2006 aufgrund des Merit-Order-Effekts den Spotmarktpreis an der Leipziger Strombörse. Hier machen sich schon die finanziel-

len Vorleistungen aus den Markteinführungsjahren seit 1990 finanziell bezahlt. Mit weiterem Ausbau der Windenergie an Land wird sich dieser Effekt noch verstärken.

http://www.sfv.de/artikel/stellungnahme_des_sfv_zu_einem_beitrag_im_spiegel.htm

Den kompletten Spiegel-Artikel können Sie unter <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,606532,0.html> einsehen.

Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie

- im Buch „Das grüne Paradoxon – Plädoyer für eine illusionsfreie Klimapolitik“ von Hans-Werner Sinn, das im Oktober 2008 bei Econ erschien,
- im DIW-Wochenbericht, der über die Erfolge des Emissionshandels und des Erneuerbaren-Energie-Gesetz berichtet, siehe dazu Seite 25.

Gabriel: „Erwarte Kurswechsel von zu Guttenberg“

[Klaus Stratmann, Handelsblatt.com, 13.02.2009] Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) fordert vom neuen Wirtschaftsminister Karl-Theodor zu Guttenberg (CSU) einen Kurswechsel in der Energiepolitik. Im Interview mit dem Handelsblatt verrät er, was er von zu Guttenberg erwartet und warum er den Entwurf des Wirtschaftsressorts für ein Energieeffizienzgesetz für „pflaumenweich“ hält.

Handelsblatt: Herr Gabriel, glauben Sie, dass der neue Wirtschaftsminister Karl-Theodor zu Guttenberg für einen Kurswechsel seines Hauses in der Energiepolitik steht?

Sigmar Gabriel: Ich hoffe es sehr. Es würde unserem Land sehr helfen, wenn der neue Minister seine Leute auf Modernisierung trimmen könnte. Allerdings steht er da vor einer großen Herausforderung. Das Haus ist in sich sehr strukturkonservativ. Da hat es zunächst jeder Minister schwer. Dabei wäre es gerade jetzt wichtig, einen Kurswechsel zu vollziehen. Mit dem Kurs, den das Haus derzeit verfolgt, schaffen wir die Wende zu einer fortschrittlichen, nachhaltigen und klimafreundlichen Energieversorgung jedenfalls nicht.

Handelsblatt: Gibt es Beispiele für Ihre Kritik am Wirtschaftsministerium?

Sigmar Gabriel: Nehmen Sie etwa den Entwurf des Wirtschaftsressorts für ein Energieeffizienzgesetz. Der Entwurf ist pflaumenweich. Was dort formuliert wird, hilft uns nicht, die Ziele der Bundesregierung zu erreichen. Wir wollen die Effizienz des Stromeinsatzes bis 2020 um elf Prozent steigern. Wenn wir dieses Effizienzziel erreichen wollen, müssen wir klare Vorgaben machen. Es muss darum gehen, rasch die nahe liegenden Maßnahmen umzusetzen, die spürbare Effizienzfortschritte bringen. Mit Appellen ist es dabei nicht getan. Die Energieeffizienz ist in der Klimapolitik der Bereich, in dem es den größten Handlungsbedarf gibt.

Handelsblatt: Besteht nicht die Gefahr, dass die deutsche Wirtschaft überfordert wird?

Sigmar Gabriel: Im Gegenteil. Sehr viele Maßnahmen zur Effizienzsteigerung sind absolut wirtschaftlich. Sie amortisieren sich innerhalb kürzester Zeit und sorgen dann für dauerhafte Entlastungen.

Handelsblatt: Was schwebt Ihnen konkret vor?

Sigmar Gabriel: Unternehmen, die Befreiungen von der Ökosteuer oder der Energiesteuer in Anspruch nehmen, sollen künftig nachweisen müssen, dass sie ein Energiemanagementsystem betreiben. Dazu muss man nicht Heerscharen externer Gutachter in Bewegung setzen. Interne Energiemanagementsysteme tun es auch. Das Wirtschaftsministerium will das Ganze auf dem Niveau unverbindlicher Empfehlungen festschreiben. Das reicht nicht aus. Wer von Ausnahmen bei der Energie- oder Ökosteuer profitiert, muss nachweisen, dass er Energie effizient einsetzt. Schließlich verzichtet der Staat auf Steuereinnahmen in Höhe von zwei Milliarden Euro. Ich denke, dass man Gegenleistungen der Unternehmen verlangen kann.

Handelsblatt: Welchen Beitrag müssen die Energiekonzerne leisten, um einen effizienteren Einsatz von Energie zu erreichen?

Sigmar Gabriel: Sie müssen den Nachweis erbringen, dass sie jährlich zehn Prozent ihrer Kunden beraten, damit diese effizienter mit Energie umgehen. Insgesamt müssen die Energiekonzerne erreichen, dass ihre Kunden jährlich ein Prozent weniger Strom verbrauchen. Außerdem soll der Einsatz intelligenter Stromzähler forciert werden.

Handelsblatt: Alle von Ihnen genannten Überle-

gungen finden sich auch im Entwurf des Wirtschaftsministeriums ...

Sigmar Gabriel: Nein, das Wirtschaftsministerium will alles unverbindlich. Nehmen Sie die intelligenten Stromzähler. Sie können beim Endverbraucher eine Menge bewirken, damit der Stromverbrauch sinkt. Das Wirtschaftsministerium sieht den Einsatz der Geräte aber nur optional vor. Das reicht bei Weitem nicht aus. Ähnliches gilt für die Beratung von Verbrauchern durch die Unternehmen und bei der Forderung an die Versorger, den Verbrauch jährlich um ein Prozent zu senken. Wenn man da auf Freiwilligkeit setzt, wird man wenig bewirken.

Handelsblatt: Sie haben gerade eine „Roadmap Energiepolitik 2020“ vorgelegt. Wo müssen aus Sicht Ihres Ministeriums die Schwerpunkte einer zukunftsorientierten Energiepolitik liegen?

Sigmar Gabriel: Die Roadmap ist eine seriös durchgerechnete Handlungsanweisung. Wir analysieren das bereits Erreichte und beschreiben die Herausforderungen bis 2020. Wir zeigen damit, wie wir Klimaschutz, Versorgungssicherheit und bezahlbare Energiepreise zusammenbringen. Und wir machen deutlich, dass mit dem weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien und der Steigerung der Energieeffizienz große ökonomische Chancen verbunden sind – gerade für die deutsche Industrie.

<http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/gabriel-erwarte-kurswechsel-von-zu-guttenberg;2151679>

Weitere Informationen zur angesprochenen Roadmap finden Sie unter

http://www.bmu.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/43125.php

4. ÖFR INTERNATIONAL

Schweden erhöht Umweltsteuern, senkt Lohnnebenkosten

[Roland Küllinger, EU-Umweltbüro, 13.03.2009]
Die schwedische Regierung hat am 10. März 2009 mehrere Maßnahmen zur Erhöhung von Umwelt- und Energiesteuern angekündigt. Gleichzeitig wurden Steuererleichterungen für umweltscho-

nende Pkws und eine Senkung der Lohnnebenkosten in den Raum gestellt.

Die Vorschläge sehen vor, dass die Steuern auf Diesel um umgerechnet 4 Cent bis 2013 und die Zulassungsgebühr für Pkws ab 2010 um rund 50 Cent für jedes Gramm über 120g/km erhöht werden. Umweltschonende Fahrzeuge sollen für die nächsten fünf Jahre von der Gebühr befreit werden. Darüber hinaus sollen die Steuern auf Heizbrennstoffe für die Industrie von 21 auf 60 Prozent erhöht werden. Im Gegenzug sollen Sozialversicherungsbeiträge und Lohnsummensteuern gesenkt werden.

In einer ersten Reaktion bezeichnete die Vereinigung Schwedischer Landwirte den Regierungsvorstoß als „Kriegserklärung“. Dagegen kritisierte die Klimasprecherin der oppositionellen Grünen, Karin Svensson Smith, die Vorschläge als nicht weitreichend genug, wobei sie insbesondere das Fehlen einer kilometerabhängigen LKW-Maut kritisierte.

Bericht von The Local:

<http://www.thelocal.se/18110/20090310/>

Die Pressemitteilungen des schwedischen Ministeriums für Umwelt finden sie hier:

<http://www.sweden.gov.se/sb/d/586>

Straßengebühr in den Niederlanden

[Uta Deffke, Spiegel.de, 15.02.2009] Die Niederlande stehen vor der Einführung einer radikalen Straßengebühr – jeder motorisierte Verkehrsteilnehmer muss für jeden von ihm gefahrenen Kilometer auf jeder Straße zahlen. Das Erstaunliche: Die Maut wurde in breitem Konsens beschlossen. Ein Vorbild für Deutschland?

Als die niederländische Verkehrsministerin Karla Peijs ausgerechnet Paul Nouwen berief, wirkte das zunächst, als habe sie einen Frosch mit dem Trockenlegen seines eigenen Teiches beauftragt. Nouwen sollte die Verhandlungen zur Einführung einer Straßenmaut koordinieren – dabei ist er als ehemaliger Generaldirektor des „Royal Dutch Touring Club“, des niederländischen Pendant zum ADAC, ein erklärter Gegner aller bisherigen Maut-Konzepte.

Die Voraussetzungen dafür, dass gerade ein Autolobbyist schaffen sollte, woran sich diverse Verkehrsminister schon seit einem Vierteljahrhundert

die Zähne ausgebissen haben, waren alles andere als günstig. Die täglichen Staus verursachen zwar einen erheblichen Leidensdruck: Jeden Morgen verstopfen 160 Kilometer Stau Hollands Straßen, abends sind es 180. Die Volkswirtschaft kostet das rund 1,8 Milliarden Euro im Jahr. Dennoch stießen alle Konzepte, den Stau mit einer Straßenmaut zu bekämpfen, bisher quer durch alle Bevölkerungsgruppen auf breite Ablehnung.

Bis Karla Peijs kam. Die Verkehrsministerin rief 2004 einen runden Tisch ins Leben, an dem Vertreter von 17 betroffenen Gruppen Platz nahmen: von der Autolobby über Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter, lokale Regierungen bis hin zu Umweltverbänden – unter der Leitung von Paul Nouwen. Das Ziel war ambitioniert: „Wir sollten ein neues nationales Maut-Konzept erarbeiten, das ehrlich und transparent ist, Stau-Probleme vermeiden hilft und die Umweltbelastung vermindert“, erinnert sich Nouwen.

Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist in zweierlei Hinsicht bemerkenswert. Erstens, weil der runde Tisch ein Maut-System vorschlug, das es in dieser radikalen Form weltweit noch nirgends gibt. Zweitens, weil der Vorschlag anschließend nicht in Ausschüssen zerredet und zerpfückt wurde, sondern tatsächlich eine politische Mehrheit fand.

Im Dezember 2007 beschloss die niederländische Regierung, die landesweite Maut nach dem Nouwen-Plan einzuführen, im Juli 2008 stimmte das Parlament zu. Nun wird an der konkreten Gesetzesvorlage und der Ausschreibung für die technische Realisierung gearbeitet.

Der Nouwen-Plan sieht vor, dass jeder motorisierte Verkehrsteilnehmer für jeden gefahrenen Kilometer auf jeder Straße in den Niederlanden zahlen muss. Damit wird quasi nach „Verbrauch“ abgerechnet – wie bei Strom und Heizung.

Die verbrauchsabhängige Besteuerung ließe sich zwar auch ohne jeglichen technischen Aufwand über eine Sprit-Steuer realisieren. Doch Nouwen hält sein Modell für „sehr viel gerechter“: Es vermeidet den Tanktourismus und kann sowohl Stau – als auch Umweltprobleme besser regeln.

Denn der Tarif ist variabel – je nach Schadstoffemissionen, Tageszeit und gefahrener Strecke. Wer frühmorgens auf den Haupttrouten nach Amsterdam fährt, zahlt mehr als der Rentner in einer

Kleinstadt auf dem vormittäglichen Weg zum Supermarkt.

Die Maut soll prinzipiell auch für Motorräder und ausländische Fahrzeuge gelten. Wie genau das technisch gelöst wird, und wie hoch die Gebühren genau ausfallen werden, ist noch nicht geklärt. Angedacht ist ein satellitenbasiertes Erfassungssystem mit einer entsprechenden Erkennungsbox in jedem Fahrzeug. 2011 sollen zunächst die eine Million holländischer Lkws damit ausgestattet werden, bis 2016 dann sukzessive die sieben Millionen Pkws des Landes.

Neben dem technischen Aufwand bedeutet das auch eine große mentale Umstellung für die niederländischen Verkehrsteilnehmer – schließlich gab es im dem Land bisher nicht einmal kostenpflichtige Autobahnabschnitte. Wie ist es Holland gelungen, einen Konsens über ein Thema herzustellen, das traditionell zu heftigen Kontroversen führt?

„Entscheidend dabei ist: Es soll die bisherigen Abgaben ersetzen, die in Form von Steuern für Kauf und Besitz eines Autos erhoben werden“, sagt Nouwen. Zudem sollen begleitende Maßnahmen wie der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel dafür sorgen, dass bei der Bevölkerung nicht das Gefühl aufkommt, abgezockt zu werden. Insgesamt will der Staat zunächst einmal nicht mehr einnehmen als bisher.

Doch das Argument der so genannten „Aufkommensneutralität“ alleine ist keine Erklärung dafür, dass der Vorschlag von allen Beteiligten akzeptiert wurde. Schließlich wird es beim Mautprojekt ohne Umverteilung nicht gehen: Vielfahrer werden naturgemäß mehr, Wenigfahrer weniger zahlen. An genau diesem Punkt neigen ähnlich angelegte Reformen zu scheitern – egal, wie innig sich die Partner zuvor noch auf gemeinsame Ziele eingeschworen haben.

„Dort, wo es um reine Umverteilung geht, zum Beispiel bei Steuerfragen, kann es schnell zu Blockaden kommen“, sagt Klaus Jacobs, der am Otto-Suhr-Institut der Freien Universität Berlin über Umweltpolitik forscht. Doch auch diese Hürde konnte das niederländische Konsensmodell überwinden: Die beruflichen Vielfahrer und Transportunternehmer konnten mit der Hoffnung gelockt werden, im Gegenzug zu den höheren Kosten künftig viel Zeit zu sparen. Studien prognosti-

zieren, dass durch die Maut ein um fünf Prozent geringeres Verkehrsaufkommen möglich ist und in der Folge 25 Prozent weniger Stau.

Entscheidender als die Details des Mautmodells dürfte jedoch der Politikstil sein: Statt von oben verordnet („top-down“) wurde es von unten kooperativ erarbeitet („bottom-up“). „Wenn man die Betroffenen beteiligt, können sie nicht einfach dagegen sein, sondern müssen konstruktiv mitarbeiten und schauen, was sie wirklich wollen und was möglich ist“, sagt Nouwen. „Das ist typisch für die Niederlande, wo diese Art Konsens eine traditionell wichtige Basis der politischen Arbeit ist“, erläutert Umweltforscher Klaus Jacobs.

Und was bedeutet das für Deutschland? Auch hierzulande wird der Druck zunehmen, den Verkehr auf anderen Wegen als bisher zu kanalisieren. Auf dem Seminar „Umweltzonen und City-Maut“ des Deutschen Instituts für Urbanistik Ende September 2008 in Berlin haben viele Redner angedeutet, dass man bei der zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens erhebliche Probleme bekommen dürfte, die sich durch konventionelle Maßnahmen nicht mehr lösen lassen.

Doch die City-Maut als möglicher Ausweg bleibt ein Tabu. „Das ist ein politisch höchst sensibles Thema, an das sich die meisten deutschen Städte nicht systematisch heranwagen“, sagt Andreas Kossek, Verkehrsplaner aus Hamburg, der als selbstständiger Berater in diversen Stadt-, Bundes- und EU-Kommissionen mitarbeitet. „Die Maut wird in vielen Ländern von Verkehrsplanern und Kommissionen diskutiert und empfohlen, politisch allerdings konnte sie sich noch nicht durchsetzen. Vielleicht können die Niederländer ja diese Initialzündung liefern.“

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,607516,0.html>

ECOFIN-Veto gegen Ökologisierung der Umsatzsteuer

[Roland Küllinger, EU-Umweltbüro, 13.03.2009]
Der Rat der Finanz- und Wirtschaftsminister (ECOFIN) hat sich am 10. März 2009 auf eine Liste von Gütern und Dienstleistungen geeinigt, auf welche die Mitgliedsstaaten künftig einen ermäßigten Umsatzsteuersatz einheben dürfen. Sie umfasst u.a. kleinere Reparaturen an Fahrrädern und Kleidung, Dienstleistungen im Gaststätten-

gewerbe, Haarschnitte und Renovierungen in Privathaushalten. Ermäßigte Steuersätze für umweltschonende Produkte wurden vom ECOFIN hingegen mit dem Argument abgelehnt, dass es bessere und zielgerichtetere Maßnahmen zur Erreichung umweltpolitischer Ziele gäbe.

Durch die Umsatzsteuer-RL 2006 sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, einen Umsatzsteuersatz von zumindest 15 Prozent einzuheben. Gleichzeitig dürfen Staaten auf einige in der Richtlinie festgeschriebene Produktgruppen und Dienstleistungen ermäßigte Steuersätze von zumindest 5 Prozent einheben.

Zuletzt hatte auch die Kommission von ihrem Vorschlag einer reduzierten Umsatzsteuer auf umweltschonende Produkte wieder etwas Abstand genommen. Umweltschützer kritisierten die Haltung der Kommission als inkonsistent und widersprüchlich.

Schlussfolgerungen Rat:

http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/ecofin/106576.pdf

Bericht Handelsblatt:

<http://www.handelsblatt.com/politik/international/eu-finanzminister-beschliessen-geringere-mehrwertsteuer;2197739>

Kommission plant Ökologisierung der Energiebesteuerung

[EU-Newsletter 56/2009] Die Europäische Kommission will bis Anfang April einen Vorschlag zur Revision der Energiebesteuerungs-Richtlinie vorlegen. Die Maßnahme soll Teil eines Umweltsteuerepakets sein, das auch reduzierte Umsatzsteuern für umweltschonende Produkte ermöglichen soll.

Die Kommission beabsichtigt demnach, „explizite“ Umweltelemente in die Energiebesteuerungs-Richtlinie zu integrieren. Details wurden noch nicht veröffentlicht, der Vorschlag wird derzeit kommissionsintern diskutiert.

<http://www.eu-umweltbuero.at/cgi-bin/newsletter/eunews.pl?aktion=framebau&newsid=2022&nummer=56/2009&zg=3>

Klimasteuer ist erforderlich „Emissionshandel reicht nicht“

[David Rotman, Technology Review, 23.01.2009]

Viele Wirtschaftswissenschaftler argumentieren, dass der beste Weg zur Bekämpfung des Klimawandels darin liegt, Kohlendioxid und andere den Globus erwärmende Emissionen zu verteuern, ihnen endlich einen „Preis“ zu geben. So schmerzhaft das für Kunden und Industrie auch sein werde, es sei eine der wenigen Erfolg versprechenden Strategien, fossile Energieträger so zu verteuern, dass alternative Energiequellen wettbewerbsfähig werden.

Die Europäische Union hat dazu 2005 den Handel mit Emissionsrechten eingeführt – wer mehr verschmutzt, soll auch mehr zahlen. In den USA steht ein ähnliches System im Zentrum der Energiepolitik der neuen Regierung unter Barack Obama. Dabei setzt eine Regulierungsbehörde Grenzwerte für den Gesamtausstoß an Klimagas. Wer mehr benötigt, muss Handel treiben.

Für Gilbert Metcalf, Wirtschaftswissenschaftler an der Tufts University, ist ein solches System allerdings viel zu kompliziert. **Er empfiehlt stattdessen schlicht eine Besteuerung fossiler Energieträger – und zwar ganz direkt.** In den vergangenen Jahren hat er die Kosten und Konsequenzen einer solchen Politik errechnet. Im Gespräch mit Technology Review erläutert er, warum eine solche Klimasteuer eine gute Idee sein könnte.

Technology Review: *Herr Metcalf, wie viel Geld würde eine Klimasteuer in den USA in das Staatsäckel befördern? Und wem würde es dann zugute kommen?*

Gilbert Metcalf: Bei einer Eingangssteuer von 15 Dollar pro Tonne CO₂ rechne ich mit rund 85 Milliarden Dollar im Jahr. Die US-Staatskasse in Form des Finanzministeriums würde das Geld bekommen. Doch die wirkliche Frage ist natürlich, was sie damit dann anstellt. **Ich habe eine Steuergutschrift auf die persönliche Einkommensteuer vorgeschlagen.** Das stellt sicher, dass wir in dieser aktuellen Rezession nicht die Gesamtsteuerlast erhöhen und Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht überproportional belasten.

Technology Review: *Warum aber eine Klimasteuer, nicht ein Emissionshandel?*

Gilbert Metcalf: Die Firmen planen stets längerfristige Investitionen – Kraftwerke, die 50, 60 oder noch längere Jahre laufen. Sie müssen deshalb wissen, mit welchen Preisen sie es zu tun haben werden, um ihre Anlagen wirtschaftlich zu betrei-

ben. Mit einer Steuer wissen sie, wie teuer das insgesamt wird. **Beim Emissionshandel haben sie hingegen weniger Planungssicherheit.** Beispielsweise geht der Preis für CO₂-Emissionen in der EU gerade herunter, weil aufgrund der Wirtschaftsabschwächung die Energienachfrage abnimmt.

Technology Review: *Welche anderen Vorteile sehen sie noch in einer Klimasteuer?*

Gilbert Metcalf: **Sie ist viel einfacher als der Emissionshandel.** Sowohl in Sachen Durchsetzung als auch in Sachen Verwaltung halte ich sie für einen besseren Ansatz. Ich denke auch, dass es hierzu inzwischen einen klaren Konsens unter Wirtschaftswissenschaftlern gibt.

Technology Review: *Würde der Bürger denn dann eine CO₂-Steuer auf seiner Stromrechnung oder an der Tankstelle vorfinden?*

Gilbert Metcalf: Nein. Der beste Weg für eine Klimasteuer wäre es, Kohle, die aus der Erde kommt, zu besteuern. Immer dort, wo es am bequemsten ist: Direkt beim Bergwerk. Bei Öl wären es dann zum Beispiel die Raffinerien. Es ist sehr einfach, alle fossilen Brennstoffe auf diese Weise zu erfassen, es würde sich nur um eine geringe Anzahl von Steuerzahlern handeln. Auch verwaltungstechnisch wäre das enorm einfach.

Technology Review: *Nichtsdestotrotz würde eine solche Steuer natürlich auch den Endkunden erreichen.*

Gilbert Metcalf: Ja.

Technology Review: *Angesichts des schlechten Zustands der US-Wirtschaft – für wie politisch durchsetzbar halten Sie das?*

Gilbert Metcalf: Momentan favorisiert die Politik noch deutlich den Emissionshandel. In Washington ging es in den letzten Jahren darum, ein solches System zu entwickeln, das so stark wie möglich einer CO₂-Steuer ähnelt, aber eben trotzdem keine ist.

Technology Review: *Aber funktioniert ein solcher Handel in der EU denn?*

Gilbert Metcalf: Dazu haben wir inzwischen einige Erfahrungswerte vorliegen. Ich glaube, dass er sein Ziel wohl nicht wie vorgesehen erreichen wird. Es ist nur ein Teilsystem, das da aufgebaut wurde. Es deckt nur den Stromsektor und einige energieintensive Industriezweige ab. Der Trans-

portbereich wurde ganz herausgenommen. Es gibt sicher viele Lehren, die wir aus den Erfahrungen in der EU ziehen können, doch die wichtigste ist wohl, wie man ein solches System eben nicht aufbauen sollte.

Technology Review: *Der Ölpreis ist rapide gesunken. Wie kann da eine Klimasteuer innovationsfördernd wirken?*

Gilbert Metcalf: Sie wird es. Die meisten Vorschläge, die CO₂-Emissionen einer Steuer zu unterziehen, würden den Benzinpreis um 25 bis 50 US-Cent pro Gallone erhöhen. Wirklich etwas passieren würde aber im Kohlebereich. Da kann das enorme Wirkungen haben. Der Verkehrsbereich ist zwar sehr wichtig, schließlich kommen hier 40 Prozent der Klimagasemissionen zusammen. Der einfachste und billigste Bereich, die Erderwärmung zu stoppen, ist er aber nicht. Da sind die Stromindustrie und der energieintensive Wirtschaftssektor viel günstiger.

Technology Review: *Wie stark würde eine CO₂-Steuer die Kosten für Strom in den USA verteuern?*

Gilbert Metcalf: Bei 20 Dollar pro Tonne CO₂ wäre dies eine Steigerung um 15 Prozent, bei Kohlekraftwerken noch deutlich mehr. Es würde den Preis von Kohle mehr als verdoppeln und so die Kosten für Strom aus Kohle um rund 40 Prozent steigern.

Technology Review: *Wie stark beeinflusst die aktuelle Rezession die Debatte?*

Gilbert Metcalf: Die interessantesten Auswirkungen liegen vor allem darin, dass es ja diese Liebesaffäre mit dem Emissionshandel gab – wir schaffen diese Märkte, wir schaffen diese Assets und lassen die Leute die dann tragen. Nun, die Blume dieser Finanzmarktinstrumente blüht nicht mehr. Ich weiß nicht, wie stark das auf die Attraktivität einer CO₂-Steuer im Vergleich zum Emissionshandel durchschlägt, glaube aber, dass erstere an politischer Attraktivität gewinnt.

<http://www.heise.de/tr/Emissionshandel-reicht-nicht-/artikel/121964>

Obama will scharfe Gesetze gegen Spritschlucker

[*Spiegel.de vom 26.01.2009*] Es ist der nächste Bruch mit Bushs Politik: US-Präsident Obama

will die US-Autoindustrie dazu bringen, umweltfreundlichere Fahrzeuge zu produzieren. Künftig sollen Kalifornien und mindestens 13 weitere Bundesstaaten scharfe Abgaswerte festlegen dürfen.

Washington – Die „New York Times“ spricht schon von einem „scharfen Bruch“ mit der Umweltpolitik von George W. Bush: US-Präsident Barack Obama will sich für strengere Auto-Abgasnormen einsetzen und damit die im Wahlkampf versprochene Wende in der amerikanischen Klimapolitik einleiten. Er will Schritte unternehmen, damit die US-Bundesstaaten künftige eigene Emissionsgrenzen festsetzen können, sagten Regierungsvertreter in Washington laut „New York Times“ und „Washington Post“.

Kalifornien und mindestens 13 andere Staaten wollen Ausnahmegenehmigungen von einem Bundesgesetz, um damit ihre strengeren Abgasvorschriften umsetzen zu können. Obamas Vorgänger George W. Bush hatte dies den Staaten verbieten lassen – doch Obama werde die Umweltschutzbehörde (EPA) nun anweisen, die Entscheidung gegen das kalifornische Vorhaben zu überdenken, berichteten die Zeitungen.

Arnold Schwarzenegger, Kaliforniens republikanischer Gouverneur, hatte sich bei Obama dafür eingesetzt, die Entscheidung seines Parteifreundes Bush umzustoßen. Ein US-Bundesgesetz von 2007 sieht als Ziel für 2020 vor, dass neue Fahrzeuge mit einem Liter Sprit mindestens 14,8 Kilometer weit kommen müssen, das entspricht etwa einem Verbrauch von 6,8 Litern auf 100 Kilometer. Das würde einen Effizienzanstieg von 40 Prozent gegenüber der derzeitigen Leistung bedeuten. Ehrgeizigere Richtwerte wurden Kalifornien unter Bush von der EPA untersagt – mit dem Argument, es sei besser, den Kampf gegen den Kohlendioxid ausstoß auf nationaler Ebene zu führen. Der kalifornische Vorstoß sah vor, bis 2016 Autos zu bauen, die rund 30 Prozent weniger Schadstoffe ausstoßen.

Die Entscheidung der EPA war seinerzeit auf heftige Kritik gestoßen. US-Medien berichteten, die Entscheidung der Regierungsbehörde sei eine Reaktion auf massiven Druck der Autoindustrie gewesen. Obamas umweltpolitische Entscheidung wäre nicht der erste Bruch mit der Politik seines Vorgängers Bush. Bereits an seinem ersten

Amtstag hatte der US-Präsident ein Ende der Militärtribunale in Guantanamo angekündigt. Zuletzt hob Obama auch einen Erlass Bushs auf, der öffentliche Gelder für Organisationen verbietet, die Abtreibungen unterstützen.

<http://www.spiegel.de/politik/ausland/0,1518,603431,00.html>

5. KLIMASCHUTZ

Umweltzuschlag für Siemens-Manager

[Dinah Deckstein, Spiegel.de, 17.01.2009] Der Münchner Siemens-Konzern will künftig nicht nur bei der Korruptionsbekämpfung, sondern auch beim Umweltschutz eine Vorbildrolle spielen. SPIEGEL-Informationen zufolge sollen die obersten Führungskräfte Prämien erhalten – wenn sie statt des Dienstwagens die U-Bahn benutzen.

Die Top-Manager von Siemens sollen in Zukunft nicht mehr in PS-starken Spritfressern von Termin zu Termin fahren. Als Anreiz sollen ihre Gehälter mit einer Art Umweltzuschlag aufgebessert werden.

Vom ersten Februar an bekommen die obersten 2500 Führungskräfte des Konzerns monatlich einen Zuschlag von rund hundert Euro zum Gehalt, wenn sie Dienstwagen mit einem deutlich niedrigeren CO₂-Ausstoß bestellen als ihn gängige Mittelklassemodelle aufweisen.

Wer komplett auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt, erhält sogar 650 Euro pro Monat zusätzlich. Überschreitet der Dienstwagen eines Bereichs- oder Hauptabteilungsleiters dagegen den festgelegten Grenzwert von 180 Gramm CO₂ pro Kilometer, wird sogar ein Malus von 200 Euro fällig.

Konzernchef Peter Löscher, der wie seine Vorstandskollegen mit einer gepanzerten Limousine reist, dürfte es allerdings schwer fallen, das Limit einzuhalten: Die Schutzfahrzeuge wiegen im Schnitt mehr als drei Tonnen – und verschlingen pro Kilometer etwa fünfmal so viel Sprit wie der Daimler-Winzing Smart.

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,601771,00.html>

Die dazugehörige Pressemitteilung von Siemens finden Sie unter

<http://w1.siemens.com/press/de/pressemitteilungn/index.php?sheet=10>

Kioto-Nachfolgeabkommen: EU-Kommission will Emissionshandel in allen OECD-Staaten

[EU News des DNR vom 29.01.09] Die EU-Kommission hat Vorschläge für ein internationales Klimaabkommen vorgelegt, welches das Kioto-Protokoll 2013 ablösen soll. Die Finanzierung des internationalen Klimaschutz spielt darin eine wichtige Rolle.

175 Milliarden Euro jährlich müssen laut Kommission bis 2020 in den globalen Klimaschutz investiert werden, davon die Hälfte in Ländern des Südens. Die Anpassung von Entwicklungsländern an den Klimawandel koste zusätzlich 23 bis 54 Milliarden Euro pro Jahr.

In einem vorläufigen Entwurf schlug die Kommission vor, dass Industriestaaten einen Teil ihrer Emissionsrechte zu einem festen Preis kaufen. Bei drei Euro pro Tonne Kohlendioxid kämen im Jahr 2020 auf diese Weise 28 Milliarden Euro zusammen. In dem neuen Papier äußert sich die Kommission vorsichtiger: Es müssten Kriterien vereinbart werden, mit denen das finanzielle Engagement der einzelnen Industriestaaten bestimmt werden könne.

Eine andere Alternative zur Finanzierung sei, dass Industriestaaten einen Teil ihrer Emissionsrechte ersteigern. Zu diesem Zweck strebt die Kommission ab 2015 einen OECD-weiten Emissionshandel an. Andere große Verschmutzer wie China oder Indien sollten ab 2020 ebenfalls einbezogen werden.

Der WWF verlangte Nachbesserung bei den Reduktionszielen der Industriestaaten. Die EU müsse ihre eigenen Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 30 Prozent gegenüber 1990 senken. Weitere 15 Prozent sollten mit Unterstützung der EU in Entwicklungsländern eingespart werden.

Die Klima-Allianz forderte die EU auf, mindestens ein Drittel der Kosten für Anpassungs- und Klimaschutzmaßnahmen in Entwicklungsländern zu übernehmen. Experten schätzen die Kosten auf insgesamt 100 Milliarden Euro.

Eine Woche vor der Veröffentlichung des Papiers bezifferte McKinsey die globalen Kosten für eine

Begrenzung des Temperaturanstiegs unter zwei Grad Celsius auf 200 bis 300 Milliarden Euro pro Jahr. Die Studie bescheinigt, dass Klimaschutz technisch und finanziell machbar sei und nur ein halbes Prozent des weltweiten Bruttosozialprodukts beanspruchen würde.

http://www.eu-koordination.de/index.php?page=23&vorlage=fue_nfb&id=872

Weiterführende Links:

- Dokument der EU-Kommission http://ec.europa.eu/environment/climat/future_action.htm
- McKinsey-Studie „Pathways to a low-carbon economy“
- <http://globalghgcostcurve.bymckinsey.com/>
- Die Pressemitteilung des WWF http://www.wwf.de/presse/details/news/eu_klimapolitik_zu_zaghaft/
- Die Pressemitteilung der Klima-Allianz
- http://www.die-klima-allianz.de/wp-content/uploads/pm_eu_pos_final.pdf

Bundeslandwirtschaftsministerium empfiehlt klimaschonend essen

[Stephan Börnecke, Frankfurter Rundschau, 14.01.2009] Die Empfehlungen an den Verbraucher „für eine klimaschonende Ernährung“ lesen sich unmissverständlich: Mehr pflanzliche und weniger tierische Lebensmittel sollten auf dem Speiseplan stehen. Mehr saisonales und möglichst regional angebautes Obst und Gemüse, keinesfalls aber per Luftfracht ins Land transportierte Produkte, sowie „frische, gering verarbeitete“ Lebensmittel sollte der Kunde verzehren. Sogar das Einkaufen zu Fuß oder mit dem Fahrrad empfiehlt der Report.

Diese Tipps kommen aus dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Der damalige Minister Horst Seehofer (CSU) hatte sie Ende September vergangenen Jahres der Agrarministerkonferenz der Bundesländer vorgelegt. An die Öffentlichkeit freilich drang der Bericht nie – zu brisant scheinen seine Ratschläge, die nicht nur auf ein anderes, klimabewusstes Ernährungsverhalten zielen. Ihre Umsetzung würde auch bedeuten, dass die auf Export gepolte deutsche Lebensmittelindustrie ihre Produktion um-

stellen muss. Die lebt schließlich davon, hoch verarbeitete, mit viel Energie und hohen Transportkosten erzeugte Nahrungsmittel herzustellen.

Orangen-Verzicht ist nicht nötig

Die Länderagrarminister dürften sich der Tragweite der Erkenntnisse des Ministeriums kaum bewusst gewesen sein. Denn sie nickten die Schlussfolgerungen zum klimaschonenden Ernährungsverhalten in der Sitzung einfach ab. Gleichzeitig verwarfen die Minister aber rundweg all jene Vorschläge der EU-Agrarkommission, die eine Umschichtung von Mitteln für eine klimaschonende Landwirtschaft zum Inhalt hatten. Nur nicht zu viel Klimaschutz wagen.

Es ist dem umweltpolitischen Direktor der Organisation Euronatur, Lutz Ribbe, zu verdanken, dass zentrale Teile des Reports nun doch veröffentlicht wurden, und zwar im Kritischen Agrarbericht 2009, der vom Agrarbündnis herausgegeben wird, das mehr als 20 Organisationen umfasst. Der Bericht wird heute auf der Grünen Woche in Berlin vorgestellt.

Ribbe, zugleich Mitglied des Wirtschafts- und Sozialausschusses der EU, glaubt, dass der Klimaschutz in der Landwirtschaft inzwischen ernsthaft diskutiert wird – auch wenn das Bundesministerium den Bericht nicht veröffentlicht hat. Zumal die EU den Klimaschutz als eine „der neuen Herausforderungen“ der Agrarpolitik begreift.

http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/?emcnt=1659520&emloc=31

Weitere Informationen zum Kritischen Agrarbericht finden Sie unter <http://www.kritischer-agrarbericht.de/index.php?id=280>.

6. ENERGIE- UND UMWELTPOLITIK

Kernbrennstoffsteuer soll zur Finanzierung beitragen: Asse-Sanierung kostet zwei Milliarden Euro

[Jörg Michel, Berliner Zeitung, 21.02.2009] Das marode Atommülllager Asse wird den Steuerzahler viel Geld kosten. Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) sagte bei einem Besuch der Schachanlage, er rechne mit Sanierungskosten

von mindestens zwei Milliarden Euro. In dem ehemaligen Salzbergwerk in Niedersachsen sind seit den Sechzigerjahren etwa 126 000 Fässer radioaktive Abfälle eingelagert worden. Seit Jahren fließt in das Bergwerk Salzlake ein und gefährdet die Stabilität, einige der Abbaukammern sind bereits eingestürzt. Gabriel hatte Asse als eine der schlimmsten Umweltsünden Deutschlands bezeichnet.

Gabriel kritisierte den bisherigen Betreiber. „Hier ist versucht worden, billige Entsorgung zu organisieren, und der Staat hat mitgemacht“, kritisierte Gabriel. Die Wissenschaftler vom Helmholtz-Zentrum hatten den Salzstock lange im Auftrag des Forschungsministeriums betrieben. Nach diversen Pannen hat das Gabriel unterstellte Bundesamt für Strahlenschutz die Aufsicht übernommen.

Gabriel forderte die Energiekonzerne auf, sich an den Sanierungskosten zu beteiligen. **„Bei einer Weigerung, sich an den Milliarden-Beträgen zu beteiligen, muss der Staat über eine Steuer auf Kernbrennstoffe für eine Mitfinanzierung sorgen“**, sagte der SPD-Politiker im Asse-Infozentrum im Remlingen. Die Koalition hatte allerdings erst vor wenigen Wochen im Rahmen einer Änderung des Atomgesetzes beschlossen, dass allein der Steuerzahler für die Sanierung aufkommen muss.

Eine Entscheidung über die Sanierung soll der Regierung zufolge bis zum Jahresende fallen. Denkbar ist es, dass der Atommüll komplett zurückgeholt werden muss. Dies gilt allerdings als sehr schwierig, da die Fässer zum Teil wahllos in die Schächte gekippt wurden und Flüssigkeit in die Anlage strömt. Alternativ wird erwogen, das Lager nur teilweise zu räumen und den Müll innerhalb des Bergwerkes umzulagern. Denkbar ist auch, den Schacht mit Salzbeton oder Salzlake zu füllen, um ihn so zu stabilisieren.

Probleme gibt es offenbar auch mit der Gesundheit der Mitarbeiter. Die Staatsanwaltschaft prüft derzeit die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens wegen des Verdachts, dass drei Bergleute durch den Umgang mit radioaktivem Material unter Tage an Leukämie erkrankt sind. Gabriel sagte dazu, man werde alles tun, um dem nachzugehen. <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2009/0221/politik/008>

[0/index.html](#)

**Atommüll/Asse – Gabriel:
AKW-Betreiber müssen finanziellen
Beitrag leisten**

[Pressemitteilung 79/09 des BMU vom 11.03.2009] AKW-Betreiber müssen zur Sanierung der Asse einen finanziellen Beitrag leisten – Bundesumweltminister kündigt Initiative für Brennstoffsteuer an.

„Nach der Sichtung der Unterlagen zum ehemaligen ‚Forschungsbergwerk‘ Asse II wird immer deutlicher: Es ging bei der Schachanlage von Anfang an weniger um Forschung, als um die vermeintlich billige Entsorgung von Atommüll“, sagte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel. „Die vier großen Energieversorger verdienen mit ihren Atomkraftwerken bis heute Tag für Tag Millionenbeträge. Deshalb kann es nicht angehen, dass allein die Steuerzahler für die Milliardenkosten zur Schließung der Asse aufkommen. **Deshalb brauchen wir eine Brennstoffsteuer.** Nur so könnten die Mitverursacher des Asse-Desasters wenigstens noch indirekt zur Mitfinanzierung der Sanierungskosten herangezogen werden.“

Obwohl offiziell als „Forschungsbergwerk“ ausgewiesen, wurde die Schachanlage Asse in zahlreichen Genehmigungen von Atomkraftwerken als Atommüll-Endlager aufgeführt. In den Jahren 1967 bis 1978 wurden dort insgesamt 125.787 Abfallgebinde mit schwach- und mittelaktivem Atommüll eingelagert. Rund 20 Prozent der Gebinde stammen unmittelbar aus Atomkraftwerken der Energieversorgungsunternehmen. Rund 71 Prozent des insgesamt eingelagerten radioaktiven Inventars sind auf die Wiederaufarbeitung bestrahlter Brennelemente aus Kernkraftwerken in der Wiederaufarbeitungsanlage Karlsruhe zurückzuführen.

Zwischen 1967 bis 1975 wurden keine Gebühren für die Einlagerung von radioaktiven Abfällen in die Schachanlage Asse II erhoben. Bis dahin wurden rund 50 Prozent der Gebinde eingelagert. Ab Dezember 1975 galt die „Gebührenregelung für die Lagerung von schwach- und mittelradioaktiven Abfällen im Salzbergwerk Asse“. Bis zum Ende der Einlagerung 1978 wurden von den AKW-Betreibern Gebühren in Höhe von rund 900.000 Euro gezahlt – angesichts der immensen

und noch nicht bezifferbaren Folgekosten ein lächerlich geringer Betrag.

„Wir wissen noch nicht, wie viel die sichere Schließung der Asse kosten wird. Seriöserweise muss man aber leider von einem Betrag jenseits der zwei Milliarden Euro ausgehen. Weitere 2,2 Milliarden Euro fallen für das Endlager Morsleben an. Es kann nicht sein, dass die Gewinne aus der Atomenergie privatisiert und die Kosten für die Schäden sozialisiert werden“, so Gabriel. Der Minister verwies darauf, dass der Bund die Stromgewinnung aus der Atomkraft in den vergangenen Jahren bereits mit insgesamt rund 20 Milliarden Euro aus Steuergeldern subventioniert hat – dabei sind die Kosten für die Beseitigung des atomaren Erbes der DDR noch gar nicht einbezogen.

Über 30 Jahre nach dem Ende der Einlagerung des Atommülls können die Energieversorger aber schon aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht im Nachhinein für eine angemessene Kostenbeteiligung herangezogen werden. „Es gibt nur einen Weg, mit dem man verhindern kann, dass die Allgemeinheit allein für die Beseitigung des Mülls zahlen muss: Die Einführung einer Brennstoffsteuer, wie es sie beispielsweise in Schweden längst gibt“, sagte Gabriel.

Besteuert werden soll nicht der Strom, sondern die zur Erzeugung eingesetzten Kernbrennstoffe. Die Steuer ist damit eine Inputsteuer, die im Gegensatz zur Strom- und Mehrwertsteuer nicht die Verbraucher, sondern die Betreiber belasten würde. Die Höhe dieser Besteuerung soll so bemessen werden, dass sie ca. 1 Cent pro kWh beträgt. Die Einnahmen würden dann etwa 1,6 Milliarden Euro pro Jahr betragen. Im Zuge des Ausstiegs aus der Atomenergie würde das Aufkommen bis zur Abschaltung des letzten Atomkraftwerks nach und nach auf Null zurückgehen.

Die Erhebung einer solchen Steuer würde nicht gegen die Vereinbarung zwischen Energieversorgern und Bundesregierung zum Atomausstieg aus dem Jahr 2000 verstoßen. Damals sagte die Bundesregierung zu, die Atomkraft nicht steuerlich zu diskriminieren. Seit 2005 wird die Atomenergie jedoch durch den Emissionshandel massiv begünstigt: Durch die Einpreisung der CO₂-Zertifikatskosten sind die Strompreise gestiegen, die Stromproduktionskosten der Atomkraftwerks-

betreiber jedoch um keinen Cent. Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) haben die Atomkraftwerksbetreiber hierdurch Extra-Profite von jährlich rund 1,5 Milliarden Euro eingestrichen. „Der derzeitigen wettbewerbsschädlichen und ungerechten Bevorzugung der Atomenergie kann durch eine Kernbrennstoffsteuer abgeholfen werden“, sagte Gabriel. „Eine solche Brennstoffsteuer würde nicht zu höheren Strompreisen führen. Denn der Strompreis wird an der Börse gebildet und orientiert sich in der Regel an den Produktionskosten in einem Kohle- oder Gaskraftwerk.“

http://www.bmu.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/43415.php

RWE stoppt Pläne für neue Kohlekraftwerke

[Wir Klimaretter vom 21.01.2009] Deutschlands zweitgrößter Energieversorger, RWE, will ab 2013 keine neuen Kohlekraftwerke in Westeuropa bauen. Der Konzern werde aufgrund der vollen Auktionierung von Kohlendioxid-Verschmutzungsrechten ab 2013 Projekte in Ländern wie Deutschland oder Großbritannien aussetzen, sagte der Vorstandsvorsitzende der RWE Power AG, Johannes Lambertz der Nachrichtenagentur ddp/Dow Jones.

RWE hat angekündigt, bis 2012 rund 20 Milliarden Euro in neue Kraftwerkskapazitäten zu investieren – sieben Milliarden davon auf dem deutschen Markt. Kohlekraftwerke, die bereits im Bau sind, sollen zwar fertig gestellt werden, dazu gehören ein 2,1 Gigawatt Kraftwerk in Neurath und ein 1,6 Gigawatt Kraftwerk in Hamm (beide Nordrhein-Westfalen). Die Planung weiterer Projekte für die Realisierung ab 2013 würden nun aber zunächst ausgesetzt – bis die Kosten durch den Emissionshandel durch höhere Strompreise wieder ausgeglichen werden könnten.

Bislang waren die Verschmutzungszertifikate weitgehend kostenlos an die Stromunternehmen verteilt worden. Im Dezember verständigte sich die Europäische Union auf die vollständige Versteigerung der Emissionsrechte ab 2013. Was den Stromunternehmen eigentlich nicht allzu wehtun sollte: Die hatten die Kosten für die geschenkten Zertifikate schließlich bereits in den Strompreis eingerechnet, als wären sie voll bezahlt worden.

Und damit Milliardengewinne gemacht.

Interessanter für Investitionen sind für den Konzern derzeit offenbar Länder wie Polen, Bulgarien oder Rumänien. In letzteren ist RWE bereits aktiv und beteiligt sich am Bau von Atomkraftwerken. Gut möglich, dass die jetzige Ankündigung auch nur dazu dient, späteren Forderungen nach Investitionszuschüssen für neue Kohleprojekte den Boden zu bereiten.

Pläne für CCS-Kraftwerk in der Altmark?

Zeitgleich bestätigte RWE-Mann Lambertz nämlich, dass man sich in Stendal (Sachsen-Anhalt) ein kraftwerksgeeignetes Grundstück gesichert habe. Der Essener Konzern habe einen Anteil des Konkurrenten E.on an einer Liegenschaft übernommen und sei jetzt der alleinige Eigner. Konkrete Pläne für ein Kraftwerk gebe es noch nicht, wohl aber würden die Möglichkeiten geprüft, den Standort mit einer 1,6-Gigawatt-Leitung an das Stromnetz anzuschließen.

In Stendal hatte die DDR in den achtziger Jahren den Bau eines großen Atomkraftwerks begonnen – künftig könnte der Ort durch seine Nähe zu leeren Erdgas-Lagerstätten attraktiv sein. Die unterirdischen Hohlräume kommen für die Verpressung von abgeschiedenem Kohlendioxid aus CCS-Kraftwerken infrage, auf die die Kohlekonzerne derzeit ihre Zukunftshoffnungen legen.

<http://www.wir-klimaretter.de/content/view/2272/70>

Vattenfall verzichtet auf umstrittenes Kohlekraftwerk

[Joachim Fahrn, Berliner Morgenpost, 10.03.2009] Eigentlich wollte Vattenfall in Lichtenberg ein neues Steinkohlekraftwerk bauen. Doch nun beugt sich der Energierkonzern dem massiven Widerstand gegen das Projekt. Statt Steinkohle will Vattenfall nun auf Gas setzen und bietet Berlin ein Klima-Bündnis zur CO₂-Reduzierung an.

Der Energiekonzern Vattenfall verzichtet auf den umstrittenen Bau eines Kohlekraftwerks in der Rummelsburger Bucht in Lichtenberg. Nach Informationen von Morgenpost Online sollen stattdessen das Gasheizkraftwerk Lichterfelde und das Kraftwerk Lichtenberg in Marzahn-Hellersdorf durch Neubauten ersetzt werden. Die Kraftwerke sollen mit Erdgas befeuert werden und sowohl

Strom als auch Wärme erzeugen. Am bisherigen Lichtenberger Standort Klingenberg sollen zudem zwei kleinere Biomassekraftwerke entstehen. Das Steinkohle-Heizkraftwerk Reuter C in Spandau soll dagegen bis 2020 stillgelegt werden.

Entsprechende Pläne haben Vertreter des schwedischen Konzerns am Dienstag der Senatsspitze vorgestellt. Mit den neuen Vorhaben reagiert Vattenfall auf die massive Kritik am ursprünglich geplanten Kraftwerk, das mit Steinkohle aus Polen befeuert werden sollte. Das Kraftwerk sollte mit einer Leitung von 800 Megawatt die alte Anlage in Klingenberg ersetzen. Bis zu einer Milliarde Euro wollte Vattenfall investieren. Seit die Pläne vor zwei Jahren bekannt wurden, liefen Landes- und Bezirkspolitiker Sturm dagegen. Der Einsatz der Steinkohle hätte Berlins Ziele gefährdet, den Ausstoß des klimaschädlichen CO₂ zu reduzieren.

Nach der Abkehr von den Kohleplänen bietet Vattenfall dem Land Berlin nun eine Klimaschutzvereinbarung an. Der Konzern will aus eigener Kraft bis 2020 seine CO₂-Emissionen um weitere 15 Prozent reduzieren – rund eine Million Tonnen. Erste Details des neuen Energieplans sollen am Donnerstag vorgestellt werden.

http://www.morgenpost.de/berlin/article1051731/Vattenfall_verzichtet_auf_umstrittenes_Kohlekraftwerk.html

Koalition plant unterirdische Abgas-Entsorgung

[Christian Schwägerl, Spiegel.de, 19.02.2009]

Die Bundesregierung will einer neuen Technologie den Weg ebnen, um Kohlendioxid aus Kohlekraftwerken im Untergrund zu entsorgen. Nach Informationen von SPIEGEL ONLINE wollen Umwelt- und Wirtschaftsministerium die Energieversorger aber für alle Risiken haften lassen.

Die Regierung hat es eilig damit, die Entsorgung des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) im Untergrund voranzutreiben. Im März soll ein Gesetzentwurf ins Kabinett, der die rechtlichen Voraussetzungen dafür schafft, CO₂-Speicher anzulegen. Auf entsprechende Regeln haben sich die Fachleute von Umweltminister Sigmar Gabriel (SPD) und Wirtschaftsminister Karl-Theodor zu Guttenberg in der Nacht zum Donnerstag geeinigt. Die Energieversorger sollen nach Informationen von

SPIEGEL ONLINE für alle Risiken der CO₂-Speicherung haften.

Die Regierung will darauf vorbereitet sein, dass immer weniger CO₂ in der Atmosphäre landen darf. Denn auch wenn in Zukunft 30 Prozent des Stroms aus erneuerbaren Energieträgern stammen sollten, bleiben fossile Energieträger enorm wichtig. Wird der Atomausstieg durchgezogen, läge der Anteil von Kohle und Gas bei 70 Prozent.

Aber wohin mit den Abgasen? Das Kohlendioxid einfach in die Atmosphäre zu pumpen wie bisher verbietet sich zusehends. Bis 2050 müssen Wissenschaftlern zufolge die weltweiten CO₂-Emissionen um bis zu 80 Prozent sinken, um einen gefährlichen Klimawandel abzubremesen. [...]

Doch wer entscheidet, wo Kohlendioxid gespeichert werden darf? Wer haftet, wenn das Hochdruckgas den Untergrund durcheinander bringt und es zu Schäden kommt? Und wer ist für die Langzeitsicherheit der Lager verantwortlich? Solche Fragen waren bisher offen. Ein neues „Gesetz zur Regelung von Abscheidung, Transport und dauerhafter Speicherung von Kohlendioxid“ soll nun für Klarheit sorgen. Der Entwurf, der bereits im März ins Kabinett soll, liegt SPIEGEL ONLINE vor. Der Entwurf zeigt, wie wichtig die Regierung die CO₂-Lagerung findet. Vorhaben sollen nach einem beschleunigten Zulassungsverfahren genehmigt werden, bei dem die Rechte der Öffentlichkeit gegenüber anderen Planungsprozessen eingeschränkt sind. Der Entwurf sieht es als Aufgabe des Bundes vor, im ganzen Land geeignete Lagerstätten zu analysieren und in einem Register zu führen. In die Hoheit der Länder würde es fallen, die Speicher zu genehmigen. Unter der Regie des Umweltbundesamts würden umfangreiche Umweltverträglichkeitsprüfungen erfolgen.

Zentral sind zwei Regelungen: Speicher würden nicht einfach für immer genehmigt, sondern es bestünde eine Pflicht für ihre Betreiber, sie ständig dem neuen Stand von Wissenschaft und Technik anzupassen. Zudem müssen die Betreiber finanziell dafür vorsorgen, dass durch das Gas oberirdisch Schäden entstehen, etwa wenn Häuser Risse bekommen oder Areale absacken sollten. Dafür müssen sie während des Befüllens einen Fonds oder Versicherungen vorweisen können und für die Langfristhaftung ebenfalls Rücklagen bilden. Die Haftung liegt also vollständig bei den Betrei-

bern. Erst 20 Jahre nach Stilllegung der Speicher würde die Verantwortung dann auf die Länder übergehen, sofern die Anlagen sicher zu betreiben sind und entsprechende Geldrücklagen bestehen. Für die Energieversorger könnten sich Kohlendioxid-Speicher trotz dieser Auflagen lohnen: Denn für Treibhausgase, die gemäß des Gesetzes im Untergrund entsorgt werden, müssen sie keine teuren CO₂-Zertifikate kaufen. Die börsennotierten Erlaubnisscheine müssen sie nur für das CO₂ erwerben, das in die Luft entweicht. Das kann je nach Preis der Emissionszertifikate bei jedem Kraftwerk Einsparungen von vielen Millionen Euro bedeuten. Noch freilich steht die CO₂-Speicherung erst am Anfang. Geologen erkunden derzeit, wie dicht der Untergrund eigentlich ist und wie gut er das CO₂ von der Atmosphäre fernhalten könnte. Ingenieure arbeiten an der Abscheidungstechnik und versuchen, den Aufwand gering zu halten.

Nach heutigem Stand würde der Wirkungsgrad der Kraftwerke nämlich deutlich zurückgehen, wenn das Gas abgetrennt, gekühlt und komprimiert werden müsste. Der Energiebedarf dafür ist heute noch sehr hoch. Zudem müsste ein neues Pipelinennetz entstehen, in dem das CO₂ von den Kraftwerken zu den Speichern transportiert wird – kein leichtes Unterfangen in Deutschland, wo gegen neue Infrastrukturmaßnahmen gerne geklagt wird.

Zudem stellen sich regionalpolitische Fragen. Nennenswerte Speicher bieten vor allem die drei Nordländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Sie würden damit zu Entsorgungszentren der Nation. In Niedersachsen aber überwiegt das Gefühl, mit dem potentiellen Atomendlager Gorleben schon genug für die Energieversorgung des Landes getan zu haben. Und aus Schleswig-Holstein war schon zu hören, man wolle eigentlich nur CO₂ aus Kraftwerken im eigenen Bundesland entsorgen.

Das Gesetz eröffnet für die Länder allerdings eine interessante Möglichkeit: Sie könnten für das CO₂ Abfallgebühren verlangen. Damit wäre die Entsorgung des Klimagases vielleicht sogar ein lukratives Geschäft. Und auch die Technologieanbieter, die sich auf das CO₂-Speichern verstehen, könnten verdienen. Die beiden Großmächte Indien und China setzen für ihre Stromversorgung stark auf Kohle, in China ging in den vergangenen Jahren

rechnerisch jede Woche ein neues Kohlekraftwerk ans Netz.

Wenn Deutschland bei der Speichertechnologie als Pionier vorangeht, kalkuliert die Bundesregierung, ergeben sich für die Zukunft erhebliche Exportchancen.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0,1518,608788,00.html>

„Die nächste Ölkrise kommt“ Energieagentur warnt vor Engpass

[Michael Kläsgen, Süddeutsche Zeitung, 27.02.2009] Die Knappheit des Rohstoffs Öl beschwört die nächste Weltrezession um 2013 herauf – sagt die Internationale Energieagentur. Im Jahr 2010 wird der Preis auf ein Rekordhoch steigen.

Die Internationale Energieagentur (IEA) in Paris warnt vor einer neuen, noch schlimmeren Weltwirtschaftskrise um das Jahr 2013. Grund dafür sei das Stornieren von Investitionen großer Ölkonzerne in neue Förderprojekte. Ziehe die Nachfrage 2010 wieder an, könnte der Ölpreis explodieren, die Inflation befeuern und das Weltwirtschaftswachstum gefährden. „Uns besorgt, dass die Ölfirmen ihre Investitionen zurückfahren. Denn wenn die Nachfrage wieder anzieht, könnte es zu einem Versorgungsengpass kommen. Wir prophezeien sogar, dass dieser Engpass 2013 eintreten könnte“, sagte Nobuo Tanaka, Chef der Internationalen Energieagentur, der Süddeutschen Zeitung.

Ölreserven sinken deutlich

Der Japaner ist alarmiert, weil ihm Daten vorliegen, die zeigen, dass die weltweiten Ölförderkapazitäten sinken und auch die Ölreserven sich bis 2013 voraussichtlich stark reduzieren werden. Je stärker die globale Ölnachfrage bei einem Aufschwung ab 2010 sein wird – vor allem in den USA, China und Indien – desto früher könnte der Engpass eintreten und das Weltwirtschaftswachstum abwürgen. Laut IEA könnte der Ölpreis dann den Höchststand vom Sommer 2008 noch übertreffen und bis zu 200 Dollar pro Barrel erreichen. „Wir könnten auf eine neue Krise zusteuern, deren Ausmaß die gegenwärtige übertreffen könnte“, warnte Tanaka. „Deswegen mahnen wir die Ölgesellschaften, zu investieren“, fügte Tanaka hinzu. Trotz Milliardengewinnen im vergangenen Jahr

stornieren die Ölkonzerne ihre Investitionen, weil sie sich bei dem gegenwärtigen Preis von etwa 40 Dollar pro Barrel kaum noch rentieren.

Um ein Viertel reduzierten sie ihre Investitionen weltweit binnen Jahresfrist. Die erdölexportierenden Länder (Opec) wiederum drosseln ihre Produktion, weil sie gegenwärtig keine ausreichende Nachfrage sehen. 35 von 130 größeren Ölförderprojekten seien bis Anfang Februar eingefroren oder eingestellt worden, sagte Opec-Generalsekretär Abdullah al-Badri. Diese Investitionen sind jedoch notwendig, um den Bedarf zu decken, wenn die Nachfrage wieder steigt. Zwar geht nicht das Öl aus, IEA-Studien belegen jedoch, dass die geförderte Menge Öl bei 580 der 800 größten Ölfelder der Welt kontinuierlich sinkt. Der Chef des französischen Ölkonzerns Total, Christophe de Margerie, rechnet sogar damit, dass weltweit nie wieder mehr als 89 Millionen Barrel pro Tag gefördert werden könnten, weil einerseits der Höhepunkt überschritten sei und andererseits Öl nur noch mit zunehmend hohem technischen Aufwand verfügbar ist.

Globaler Bedarf wächst

Die IEA prognostiziert jedoch einen wesentlich höheren globalen Bedarf. Fast die Hälfte des Bedarfs müsste in Zukunft über neu erschlossene Ölfelder gedeckt werden, weil bestehende Reserven nach und nach versiegen. Tanaka ruft deswegen die OECD-Staaten, also 30 westliche Industriestaaten, für die er spricht, zu einer radikalen Wende in der Energiepolitik auf. Leider stelle er fest, dass wegen der Wirtschaftskrise die Investitionen auch in erneuerbare Energien und in Atomkraft zurückgingen. Wenn jedoch keine zusätzlichen Maßnahmen gegen den Klimawandel ergriffen würden und die CO₂-Emissionen weiter steil ansteigen, verursache dies einen Anstieg der Erdwärme um sechs Grad Celsius am Ende dieses Jahrhunderts. „Das wäre ein Desaster“, sagt Tanaka. Denn dann würde es in Hannover so warm wie heute in Marrakesch.

Die IEA rät zu einer größeren Energieeffizienz. Die Regierungen sollten die Konsumenten dazu verleiten, Energie so zielgenau wie möglich zu verbrauchen. Global empfiehlt er einen Energie-Mix, bei dem die Hälfte der Energie aus erneuerbaren Ressourcen wie Wind, Wasser oder Sonne kommt. Ein Viertel müsste aus der Atomkraft

kommen. Und bei einem weiteren Viertel muss der CO₂-Ausstoß eliminiert werden, indem das CO₂ unter der Erde gespeichert wird. Weil dies aber schwierig umzusetzen sein wird, rechnet die IEA mit einer steigenden Abhängigkeit vom Öl. „Es stimmt, dass das Gewicht der Opec zunehmen wird, selbst wenn wir unseren Ölverbrauch senken. Und das ist eine zentrale Frage für unsere Energiesicherheit.“

Tanaka kündigt an, an die Regierungen zu appellieren. „Wenn sich die Staats- und Regierungschefs der führenden Industrienationen treffen, wollen wir vor den Folgen der fehlenden Investitionen im Energiebereich warnen.“

<http://www.sueddeutsche.de/finanzen/319/459957/text/>

Den aktuellen Bericht der IEA zur Lage am Ölmarkt können Sie unter <http://omrpublic.iea.org/currentissues/full.pdf> einsehen.

7. LINKS, PUBLIKATIONEN, STUDIEN

Welchen Beitrag leisten Emissionshandel und Ökosteuern zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland und Europa?

Der Klimawandel und die globale Finanzkrise bewegen zur Zeit die Gemüter. Die Diskussion über die Krisen – über ihre Ursachen und potentielle Lösungswege – ist nicht auf Politiker und Experten begrenzt. Der Zusammenhang von nachhaltigem Wirtschaften und positiven Entwicklungen im ökonomischen, sozialen und ökologischen Bereich wird zunehmend von breiten Bevölkerungsschichten wahrgenommen. In Bürgerforen, sozialen Organisationen aber auch in Bars, Restaurants und im ÖPNV hört man zunehmend die in Gesprächen geäußerte Forderung nachhaltige und weniger auf Kurzfristigkeit ausgelegte Maßnahmen und Regeln zu implementieren. Dieses Buch trägt zum Verständnis und zur Suche nach Lösungen für die ökologischen und ökonomischen Herausforderungen unserer Zeit bei. Dabei werden sowohl größere ordnungspolitische Entwicklungen angesprochen, als auch konkrete Maßnahmen im Bereich ökonomischer

Umweltpolitik vorgeschlagen. **Diese beziehen sich in erster Linie auf die Fortentwicklung des Europäischen Emissionshandels und auf die Bewertung weiterer ökofiskalischer Maßnahmen.** Die Erfolge der Ökologischen Steuerreform in Deutschland werden auf anschauliche Weise dargestellt und die daraus für Deutschland und Europa abzuleitenden Lehren erläutert.

Gerade im Vorfeld der Klimakonferenz der Vereinten Nationen in Kopenhagen scheint es wichtig, derartige Lösungen aufzuzeigen und allen Beteiligten ins Bewusstsein zu rufen. Ziel des gerade erschienen „Jahrbuches Ökologische Ökonomik“ ist es, den Lesern eine allgemein verständliche Aufbereitung der Diskussionen zu bieten, in der prominente Experten aller politischen Richtungen ein Bild von der Weiterentwicklung der deutschen und europäischen Strategie im Hinblick auf die Krisen zeichnen.

Mit dem Buch wird zugleich die erfolgreiche gemeinsame Tagung des BUND und des FÖS vom 30. Mai bis 1. Juni in Hofgeismar dokumentiert. Zur Tagung finden Sie nähere Informationen unter http://www.foes.de/de/Jahrestagung_2008.php.

Sven Rudolph, Sebastian Schmidt, Metropolis 2009: Der Markt im Klimaschutz, Welchen Beitrag leisten Emissionshandel und Ökosteuern zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland und Europa?

Fast 42 Milliarden Euro Subventionen schaden dem Umweltschutz

[Prof. Dr. Andreas Troge, Umweltbundesamt 2008: *Die Subventionierung des Verkehrs in Europa, Umfang, Verkehr und Verteilung*] Die Europäische Umweltagentur (EUA) veröffentlichte im vergangenen Jahr einen Bericht zur Subventionierung des Verkehrs in Europa. Der Bericht fasst die verfügbaren Schätzungen zur Höhe der Subventionen im Verkehr in den Mitgliedsstaaten der EUA zusammen und dokumentiert Verkehrssubventionen in Höhe von 270 bis 290 Mrd. EUR pro Jahr. Die EUA verknüpft in dem Bericht verkehrspolitische mit umwelt- und finanzpolitischen Sachverhalten. Insgesamt zeigen die in dem Bericht enthaltenen Informationen, dass der Verkehr durch staatliche Regelungen stark begünstigt wird, wobei die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft unterschiedlich stark profitie-

ren. [...]

Dieser Bericht ist nun durch das Umweltbundesamt auch auf Deutsch veröffentlicht worden und unter folgendem Link einsehbar:

http://www.eea.europa.eu/de/publications/technical_report_2007_3/at_download/file

Energiepolitik/ Erneuerbare Energien

[Pressemitteilung 78/09 des BMU vom 11.03.2009] Ein erfolgreiches Team: Emissionshandel und Erneuerbaren-Energien-Gesetz – Neuer DIW-Wochenbericht stützt deutsche und europäische Klima- und Energiepolitik

In den vergangenen Wochen gab es verstärkt Stimmen, die einen Widerspruch in der deutschen und europäischen Klima- und Energiepolitik ausgemacht haben wollen. So gibt es die Auffassung, man könne zukünftig auf eine Förderung der erneuerbaren Energien verzichten, da mit dem Emissionshandel eine Obergrenze für die CO₂-Emissionen der Kraftwerke gesetzt sei. Dies wird im neuen Wochenbericht des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) überzeugend widerlegt. Bundesumweltminister Sigmar Gabriel begrüßte das Ergebnis. „Die Vorteile der erneuerbaren Energien haben auch die EU und ihre Mitgliedstaaten erkannt. Deshalb gibt es in der EU beides: Emissionshandel und Förderung der erneuerbaren Energien“, so Gabriel. „Weil das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) so erfolgreich ist, haben 20 Mitgliedstaaten eine Mindestvergütung nach deutschem Vorbild.“

Der Wochenbericht 11/2009 „Förderung erneuerbarer Energien und Emissionshandel – wir brauchen beides“ ist im Internet unter der Adresse http://www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/wochenbericht/aktueller_wochenbericht/26991.html zu finden.

GTZ International Fuel Prices 2008 – Data Preview veröffentlicht

[Armin Wagner, GTZ Transport News, 28.02.2009] GTZ International Fuel Price Survey 2008 liefert einen Überblick über Verbraucherpreise von Benzin und Diesel in mehr als 170 Ländern.

Die Besteuerung fossiler Kraftstoffe ist ein sehr wirkungsvolles Instrument, um Einnahmen für die

Straßeninfrastruktur und deren Unterhalt zu generieren. Darüber hinaus bedeuten höhere Steuern höhere Kosten für den (individuellen) Verkehr. Diese zusätzlichen monetären Aufwendungen für den Nutzer können als Anreiz dienen, z. Bsp. neue und effizientere Fahrzeuge zu erwerben, oder aber auch die Nutzung anderer Verkehrsmodi wie öffentlichen Nahverkehr, Radfahren oder Gehen zu fördern. Erfahrungen aus Ländern mit hohen Kraftstoffpreisen zeigen deutlich, dass sowohl Benutzer und Anbieter von Transportdienstleistungen, als auch die Betreiber von Transportinfrastruktur Gewohnheiten und Strategien oftmals sehr gut an die jeweilige Situation anzupassen wissen. Dieser Umstand sollte Länder mit niedrigen Steuersätzen ermutigen, schrittweise die Steuern auf fossile Kraftstoffe zu erhöhen und dadurch die Entwicklung effizienter Mobilitätslösungen zu fördern.

Höhere Kraftstoffsteuern sind unersetzlich für den Übergang zu einem energieeffizienten und kohlenstoffarmen Transportsektor. [...]

Die ab Frühling 2009 verfügbare Studie „GTZ International Fuel Prices 2009“ wird eine detaillierte Beschreibung internationaler Kraftstoffpreispolitiken enthalten und darüber hinaus Handlungsoptionen für die (Weiter-)Entwicklung eines kohlenstoffarmen, energieeffizienten und vollständigen Transportsystems liefern. Weitere Informationen, sowie eine englischsprachige Ausführung dieses Beitrages, sind unter <http://www.gtz.de/fuelprices> und <http://www.sutp.org> erhältlich.

Ökologische Industriepolitik

[Pressemitteilung 57/09 des BMU vom 24.02.2009] Umweltschutz schafft Jobs und Perspektiven für Innovationen und Lebensqualität Bericht des Bundesumweltministeriums veröffentlicht. [...]

Der neue Bericht des Bundesumweltministeriums geht der Frage nach, wie Umweltpolitik die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger steigert, in welchen Bereichen beispielsweise Stadtbewohner von Umweltpolitik profitieren und welche Perspektiven Umweltpolitik für ländliche Räume schafft, welche enorme

Gabriel: Umweltschutz wird als Wirtschaftsfaktor immer wichtiger

An konkreten Beispielen beleuchtet der Bericht

das Zusammenspiel von Umweltpolitik und gesellschaftlichen Akteuren. Interviews und Portraits zeigen, wie Unternehmen, Kommunen oder Verbände umweltpolitische Initiativen produktiv aufgreifen. Zudem werden Akteure aus unterschiedlichen Bereichen präsentiert, darunter Sir Nicholas Stern, der Unternehmer Martin Viessmann, Handwerker, Vertreter von Nichtregierungsorganisationen und umweltengagierte Jugendliche.

Der vollständige Bericht ist unter http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/broschuere_umwelt_2009.pdf herunterladbar.

http://www.bmu.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/43240.php

Gabriel: Umweltschutz wird als Wirtschaftsfaktor immer wichtiger

[Pressemitteilung 14/09 des BMU vom 16.01.2009] Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt haben heute den ersten Umweltwirtschaftsbericht veröffentlicht. Die gemeinsame Publikation zeigt die enge Verknüpfung zwischen Ökologie und Ökonomie und die neue Rolle der Umweltpolitik. „Der Umweltwirtschaftsbericht hilft, die Diskussionen um das Verhältnis von Umwelt und Wirtschaft zu versachlichen. Angesichts der doppelten Herausforderung durch Wirtschafts- und Klimakrise brauchen wir gerade jetzt solide und klare Entscheidungsgrundlagen für eine ökologische Industriepolitik“, so Bundesumweltminister Sigmar Gabriel. [...]

Der Bericht belegt, dass sich Umweltschutz auszahlt – gerade auch angesichts langfristig steigender Energie- und Rohstoffpreise sowie der großen Bedeutung der Energie- und Materialkosten im verarbeitenden Gewerbe. Umweltschutzanforderungen machen Unternehmen innovativer und damit fit für die Zukunft. Und Umweltschutz ist volkswirtschaftlich eine lohnende Investition. Denn er verringert Umweltschäden, deren Kosten die Gesellschaft ansonsten zu tragen hätte. So erreichen beispielsweise die durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz vermiedenen Umweltschäden bereits heute die gleiche Größenordnung wie die zusätzlichen Kosten für die Volkswirtschaft. In rund zehn Jahren wird der Nutzen doppelt so groß sein wie die Zusatzkosten. [...]

Der vollständige Umweltwirtschaftsbericht findet sich unter:

http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/umweltwirtschaftsbericht_2009.pdf

Welt-Klimastudie zeigt 200 Lösungen für eine grüne Wirtschaft auf

[Pressenewsletter der WWF vom 26.01.2009] Ein radikales Umsteuern hin zu einer klimafreundlichen Weltwirtschaft ist zu überraschend geringen Kosten möglich. Zu diesem Schluss kommt ein heute in Brüssel veröffentlichter McKinsey-Report. Die jährlichen Aufwendungen für eine klimafreundliche Wirtschaftspolitik liegen demnach bei etwa 150 bis 400 Milliarden Euro im Jahr oder vier bis zehn Euro pro Tonne eingesparter Treibhausgase. Das entspricht weniger als einem Prozent des globalen Bruttoinlandsprodukts. „Der Kampf gegen den Klimawandel ist nicht nur notwendig, er ist auch bezahlbar“, so die Leiterin des WWF-Klimaprogramms, Regine Günther. Die Kosten eines ungebremsen Klimawandels seien ungleich höher, sie werden von Experten auf fünf bis 20 Prozent des Weltinlandsprodukts geschätzt.

Mit den 200 von McKinsey untersuchten Maßnahmen ließen sich die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 40 Prozent gegenüber 1990 senken, gegenüber einem „business as usual“-Szenario wären es sogar 70 Prozent. So könnten durch den Ausbau erneuerbarer Energien wie Wind-, Wasser- und Sonnenkraft bis 2030 rund 14 Milliarden Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. [...]

Der WWF zählt zu einer Gruppe von Sponsoren, die die McKinsey-Studie finanziert haben. Der Fokus der unabhängigen Autoren liegt auf einer wirtschaftlichen Analyse der CO₂-Einsparmöglichkeiten. Die Studie liefere deshalb wertvolle Ergebnisse, so der WWF. Leider habe der Bericht aber auch Mängel – etwa in der Bewertung der Atomkraft. „Risiken wie Atomunfälle und radioaktive Abfälle werden nicht berücksichtigt. Die Gesamtkosten und Risiken der Kernenergie sind kaum zu bewerten“, kritisiert Regine Günther. Andere Möglichkeiten der CO₂-Einsparung – wie zum Beispiel die Kraftwärmekopplung – seien sinnvoller.

http://www.wwf.de/presse/details/news/wwf_kampf_gegen_klimawandel_bezahlbar/

8. TERMINE

FÖS-Tagung:

Die Krise mit Staatsausgaben lösen? – Der Beitrag marktwirtschaftlicher Umweltpolitik

29. Mai 2009

Wir leben in turbulenten Zeiten, in Krisenzeiten. Zu den ökologischen Megakrisen Klimawandel und Biodiversitätsschwund gesellen sich Wirtschafts- und Finanzkrise, begleitet von zunehmender sozialer Ungleichheit – national wie global. All dies sind schwerwiegende Herausforderungen, auch für marktwirtschaftliche Umweltpolitik. Das derzeitige politische Allheilmittel sind zusätzliche Staatsausgaben. Diese bergen sowohl Chancen als auch Risiken. Sie drohen veraltete Strukturen zu zementieren, ökologische und soziale Belange zu vernachlässigen und zu enormer zusätzlicher Staatsverschuldung gekoppelt mit massiven Folgekosten für die Unterhaltung zusätzlicher Infrastruktur zu führen. Abhilfe könnten eine klare Bindung staatlicher Ausgaben an Umwelt- und Sozialstandards sowie eine intelligente Gegenfinanzierung durch sozial verträglich gestaltete öko-fiskalische Instrumente schaffen.

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) will diesen Themenkomplex auf einer Konferenz mit dem Titel „Die Krise mit Staatsausgaben lösen? – Der Beitrag marktwirtschaftlicher Umweltpolitik“ mit namhaften Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft diskutieren. Die Veranstaltung wird am Freitag, dem **29. Mai 2009** in der Landesvertretung Sachsen-Anhalt in Berlin-Mitte, Luisenstraße 18 stattfinden.

Im Anschluss daran wird abends der vom FÖS vergebene Adam-Smith-Preis für marktwirtschaftliche Umweltpolitik vergeben. Informationen zum Adam-Smith-Preis finden Sie unter <http://www.foes.de/de/adamsmith.html>.

Genauere Informationen sowie das Programm der Veranstaltung stellen wir Ihnen in Kürze unter <http://www.foes.de> zur Verfügung!

Mitgliederversammlung des FÖS

30. Mai 2009

In zeitlicher Verbindung an eben erwähnte Tagung wird die jährliche Mitgliederversammlung des FÖS am **30.05.2009** zwischen 10 und 13 Uhr, in den Räumlichkeiten der Deutschen Umwelthilfe, Hackescher Markt 4, Berlin, stattfinden.

Auf der Tagesordnung werden neben dem üblichen Rückblick auf das Vorjahr und dem Ausblick auf das jetzige auch Vorstandswahlen, Finanzen und Satzungsänderungen stehen.

Wir freuen uns über die Teilnahme vieler FÖS-Mitglieder. Die Mitgliederversammlung ist aber auch für interessierte (noch) Nichtmitglieder offen. Das Programm wird in Kürze auf <http://www.foes.de> veröffentlicht!

GBE-Tagung: Umweltpolitik in Zeiten der Finanzkrise

17. Juli 2009

Am **17. Juli** wird in London die Konferenz „Umweltpolitik in Zeiten der Finanzkrise“ bzw. „Environmental Policy in Crisis Times“ (bitte nehmt den richtigen engl. Titel) des Green Budget Europe stattfinden. Das Hauptziel der Konferenz ist es, den Entscheidungsträgern, aber auch der interessierten Öffentlichkeit in der EU, zu zeigen, dass marktwirtschaftliche Instrumente sowohl zur Lösung ökonomischer als auch ökologischer Probleme beitragen können. Auf der einen Seite Energie- und Ressourcenbesteuerung, Emissionshandel und die Abschaffung umweltschädlicher Subventionen, auf der anderen Seite Anreize für eine höhere Effizienz und Effektivität der ökonomischen Aktivitäten in Europa und das Ziel eines besseren Qualität unseres Ökosystems, dies sind die Themen! Weitere Informationen finden Sie in Kürze unter http://www.foes.de/en/GBE_Project.html

Masters 2009

25./26. März 2009

Am **25./26. März 2009** werden Energieverantwortliche im Rahmen der Energy Masters 2009 zusammen kommen, um Konzepte zur Energieeinsparung und Kostensenkung zu diskutieren. Aufgrund der ständig steigenden Energiepreise nimmt der Handlungsdruck auf die Unternehmen weiter zu. Energie ist für Industrie und Gewerbe inzwi-

schen zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor geworden. Die Potenziale zur Energieeinsparung sind vielfach noch nicht ausgeschöpft. 20 bis 40 Prozent des Energieverbrauchs der Industrie könnten laut Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) zu wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen bis 2020 eingespart werden. Ein systematisches Energiemanagement hilft, diese Potenziale aufzudecken, den Verbrauch spürbar zu senken und steigenden Kosten entgegen zu wirken. Dazu gehören ein effizientes Energiecontrolling, eine rationelle Energienutzung und eine bestmögliche Energiebeschaffung. Dauerhafte Erfolge zeigen die verschiedenen Maßnahmen allerdings nur, wenn sie in eine tragfähige organisatorische Infrastruktur und einen zielgerichteten Prozess eingefügt sind.

Genau hier setzen die Energy Masters 2009 an: Siebzehn hochkarätige Referenten stellen Erfahrungsberichte zur Energieeinsparung aus der Praxis vor. [...] Expert Corners, die optionalen Einzelgespräche und die begleitende Online-Community ermöglichen einen intensiven Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen Teilnehmern und Referenten.

Weitere Informationen unter:

http://business-masters.econique.com/-ma_masters_agenda0010.html?&L=0

Chemnitzer Symposium „Europa und Umwelt“ – Sustainable Energy

4. Mai 2009

Im Rahmen der Europawoche 2009 veranstalten Herr Prof. Dr. Klaus D. John (Professur für Wirtschaftspolitik, TU Chemnitz) und Herr PD Dr. Dirk T. G. Rübhelke (Center for International Climate and Environmental Research Oslo (CICERO), Norwegen) am **04. Mai 2009** gemeinsam das 7. Chemnitzer Symposium „Europa und Umwelt“ zum Thema „Sustainable Energy“. Ziel des kommenden Symposiums wird es sein, Zukunftsperspektiven durch die Nutzung erneuerbarer Energien für Europa aufzuzeigen und zu diskutieren. Steigende Treibstoffpreise und die Bedrohung durch die globale Erwärmung haben in den vergangenen Jahren das öffentliche und wissenschaftliche Interesse an der nachhaltigen Energienutzung erhöht.

Das kommende Symposium wird verschiedene

Aspekte der nachhaltigen Energienutzung auf eine interdisziplinäre und angewandte Art und Weise behandeln. Dabei werden auch Aspekte der ökologischen Finanzreform diskutiert werden, beispielsweise die Vor- und Nachteile des Emissionshandels.

Details erhalten Sie hier: <http://www.tu-chemnitz.de/wirtschaft/vwl1/symp/symp.php?id=7>

Capacity Development for Environmental Fiscal Reform

8.-10. Juni 2009

Im **Juni 2009** bilden Mitglieder des FÖS im Auftrag der GTZ (Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) bei Bonn Trainer auf Englisch zum Thema „Environmental Fiscal Reform“ aus. Neben den fachlichen Fragestellungen wird auch ein innovatives didaktisches Konzept vermittelt. Mit dem so geschaffenen Pool von Trainern werden von der GTZ Seminare für politische Entscheidungsträger, Verwaltungsbeamte und NGO-Repräsentanten in verschiedenen Ländern durchgeführt werden. Mögliche Interessenten an einer solchen Kurzausbildung melden sich bitte an u.g. Stelle bei der GTZ.

Alle weiteren Informationen finden Sie unter [http://www.foes.de/de/downloads/Flyer/GTZ%20EFR-Training_%20Description%20\(3\).pdf](http://www.foes.de/de/downloads/Flyer/GTZ%20EFR-Training_%20Description%20(3).pdf)

GCET 2009

23.-25. September 2009

Die 10. weltweite Konferenz über umweltgerechte Besteuerung (GCET – Global Conference on Environmental Taxation) wird vom **23. bis 25. September 2009** in Lissabon/Portugal stattfinden. Sie befasst sich mit der Entwicklung und Implementierung umweltbezogener Steuern und ist Teil einer Reihe jährlicher Konferenzen. Die GCET 2007 hatte das FÖS in München ausgerichtet.

Die Konferenz hat zum Ziel Wissen, Verständnis und Debatte zu umweltökonomischen Instrumenten voranzutreiben. Daher werden Beiträge aus allen Bereichen der Wissenschaft, zum Beispiel Recht, Wirtschaft, Politik und Naturwissenschaft angeboten. Weitere Informationen finden Sie unter:

<http://gcet2009.com/alternativa/index.php/X/gcet>

Die 8. GCET wurde 2007 durch das FÖS ausgerichtet. Informationen hierzu finden Sie unter <http://www.worlddecotax.org>

9. STELLENAUSSCHREIBUNGEN

EEB – Policy Officer

Das EEB hat eine Stelle im Bereich Klima-, Energie- und Umweltpolitik in Brüssel ausgeschrieben.

Nature of work:

- Assisting the EEB Secretary General in drafting EEB positions on the issues
- mentioned above and carrying out necessary research,
- Policy work on Energy Efficiency of Buildings and occasionally other Climate/ Energy related issues, as well as on Market Based Instruments and Impact Assessment,
- Networking with EEB members to promote activities to influence EU decisionmaking,
- coordinating the EEB Working Group on Climate/Energy and on Environmental Fiscal Reform,
- Developing activities with members on Energy Efficiency of Buildings,
- Contact with (potential) coalition partners,
- Representing and defending EEB's positions.

Weitere Informationen unter <http://www.eeb.org>

Wissenschaftlicher Mitarbeiter am IRS

Die Forschungsabteilung "Institutionenwandel und regionale Gemeinschaftsgüter" des IRS schreibt eine Stelle (E 13) über institutionell-organisatorische Anpassungen an den Klimawandel in kleinen Einzugsgebieten im Rahmen eines Verbundprojekts des BMBF-Förderprogramms KLIMZUG aus. Die Stelle eignet sich besonders für die Kombination mit einem Promotionsvorhaben. Details der Ausschreibung finden Sie unter <http://www.irs-net.de/aktuelles/jobs/index.php>